EUROPOS
KOMISIJA

Strasbūras, 2023 02 14
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 normų sugriežtinimo ir pareigos teikti informaciją įtraukimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/1242 ir panaikinamas Reglamentas (ES) 2018/956

(Tekstas svarbus EEE)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Europos klimato teisės akte, kuris yra vienas iš pagrindinių **Europos žaliojo kurso**, kuriuo nustatomas Komisijos įsipareigojimas spręsti su klimatu ir aplinka susijusius uždavinius, elementų, teisiškai įtvirtintas ES įsipareigojimas iki 2050 m. pasiekti poveikio klimatui neutralumo tikslą ir padidinti tarpinį užmojį nustatant tikslą iki 2030 m. grynąjį išmetamųjų teršalų kiekį sumažinti bent 55 %, palyginti su 1990 m. Tai atitinka ES įsipareigojimą vykdyti pasaulinius klimato politikos veiksmus pagal Paryžiaus susitarimą. Krizė, susijusi su Rusijos invazija į Ukrainą, verčia dar labiau mažinti ES priklausomybę nuo iškastinio kuro, kaip pabrėžta **plane „REPowerEU“**, nustatant veiksmus, kuriais siekiama taupyti energiją, įvairinti tiekimą, pakeisti iškastinį kurą ir vykdyti pažangias investicijas bei reformas visuose ekonomikos sektoriuose.

Visų pirma kelių transporto sektoriuje išmetama penktadalis viso ES išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio ir jo išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis didėja. Poreikis pereiti prie **visai netaršaus judumo** tampa dar stipresnis ir aiškesnis siekiant kuo greičiau sumažinti ES energetinę priklausomybę, atsižvelgiant į tai, kad kelių transportui taip pat tenka trečdalis visos ES suvartojamos galutinės energijos. Šiuo atžvilgiu plane „REPowerEU“ pabrėžiama, kad reikia didinti energijos taupymą ir efektyvumą transporto sektoriuje ir paspartinti perėjimą prie visai netaršių transporto priemonių, kuriose elektrifikacija derinama su vandenilio iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių naudojimu iškastiniam kurui pakeisti.

Siekdama įgyvendinti tokius padidintus klimato srities tikslus, 2021 m. liepos mėn. Komisija priėmė išsamų nuoseklių politikos pasiūlymų rinkinį, kuris yra **Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio** dalis.

Transporto sektoriuje taip pat išmetama daugiau kaip du trečdaliai viso išmetamo NOx kiekio ir didelė dalis (apie 10 % ar daugiau) visų kitų išmetamųjų teršalų. Visų pirma kelių transporto sektoriuje ir toliau išmetama didelė visų pagrindinių oro teršalų (išskyrus SO_x) dalis.

Jei nebus imtasi papildomų priemonių, šis sektorius negalės pakankamai prisidėti prie 2030 m. ir 2050 m. klimato ir nulinės taršos tikslų ir ES energetinės priklausomybės mažinimo. Iš politikos scenarijų, kuriais grindžiamas Klimato politikos tikslo įgyvendinimo planas ir Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinys, matyti, kad siekiant sumažinti sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekį reikės didesnių užmojų, kartu įgyvendinant krovinių vežimo sistemų tobulinimo politiką, įskaitant perėjimą prie kitų transporto rūšių.

Sunkiųjų transporto priemonių sektoriuje išmetama daugiau kaip ketvirtadalis ES kelių transporto išmetamo ŠESD kiekio ir daugiau kaip 6 % viso ES išmetamo ŠESD kiekio. 2019 m. sunkiųjų transporto priemonių išmetamas ŠESD kiekis buvo atitinkamai 44 % ir 37 % didesnis už atitinkamai aviacijos ir jūrų transporto sektoriuose išmetamą bendrą ŠESD kiekį.

Automobilių pramonė yra labai svarbi ES ekonomikai ir sudaro daugiau kaip 7 % ES BVP. 14,6 mln. europiečių ji tiesiogiai arba netiesiogiai sukuria darbo vietas gamybos, pardavimo, techninės priežiūros, statybos ir transporto bei transporto paslaugų srityse. ES yra viena didžiausių pasaulyje motorinių transporto priemonių gamintojų ir pirmauja šio sektoriaus technologijų srityje. ES automobilių sektoriaus investicijos į MTTP siekia 60,9 mlrd. EUR.

Sunkiųjų transporto priemonių sektorius yra labai svarbus automobilių pramonėje, nes ES yra daug didelių sunkiųjų transporto priemonių gamyklų. ES per metus pagaminama apie 500 000 naujų sunkiųjų transporto priemonių. Nors tai daug mažiau, nei lengvųjų automobilių, sunkiųjų transporto priemonių pridėtinė vertė vienam pagamintam vienetui yra gerokai didesnė.

Automobilių sektoriuje vyksta esminiai struktūriniai pokyčiai, įskaitant pokyčius švarių ir skaitmeninių technologijų naudojimo srityje, visų pirma perėjimas nuo vidaus degimo variklių prie visai netaršių ir mažataršių technologijų, taip pat vis labiau susietų transporto priemonių. Tikslas turėtų būti suteikti automobilių sektoriui galimybę tęsti ir stiprinti savo pirmavimą ateities technologijų srityse.

Sunkiųjų transporto priemonių **išmetamo CO_2 normos** yra pagrindiniai veiksniai mažinant šiame sektoriuje išmetamo CO_2 kiekį. **Bendrasis** šio pasiūlymo **tikslas** – nustatyti naujas išmetamųjų teršalų normas, kad būtų sumažintas išmetamo CO_2 kiekis ir prisidėta prie perėjimo prie visai netaršaus judumo platesniame kontekste, atsižvelgiant į didesnius ES klimato srities užmojus iki 2030 m. ir ES poveikio klimatui neutralumo tikslą iki 2050 m.

Šiuo pasiūlymu siekiama **trijų konkrečių tikslų**. Pirmasis – ekonomiškai efektyviai **mažinti** sunkiųjų transporto priemonių **išmetamo CO_2 kiekį**, laikantis ES klimato srities tikslų ir kartu prisidedant prie ES energetinio saugumo didinimo. Atsižvelgiant į tai, kad sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 normų poveikis išmetamų teršalų kiekio mažinimui nėra tiesioginis, ir į transporto priemonių parko atnaujinimo dinamiką, svarbu anksti imtis veiksmų, kad būtų užtikrintas ilgalaikio tikslo įgyvendinimas.

Antrasis konkretus tikslas – suteikti naudos Europos **vežėjams ir naudotojams**, kurių dauguma yra MVĮ, nes vis plačiau naudojamos efektyviau energiją vartojančios transporto priemonės. Dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 normų gamintojai turi didinti visai netaršių transporto priemonių pasiūlą, kad vartotojai galėtų pigiau įsigyti visai netaršių modelių transporto priemones ir ženkliai sutaupyti energijos jas naudodami, tokiu būdu sumažindami bendras tokių transporto priemonių eksploatavimo sąnaudas.

Trečiasis konkretus tikslas – stiprinti ES pramonės **pirmavimą technologijų ir inovacijų srityje** nukreipiant investicijas į visai netaršias technologijas. Nors automobilių sektoriui pavyko sukurti pažangias transporto priemonių su vidaus degimo varikliais technologijas, juos gaminti ir pardavinėti visame pasaulyje, jis turi vis labiau nukreipti investicijas į visai netaršias technologijas, kad taptų pirmaujančiu sektoriumi visame pasaulyje pereinant prie visai netaršaus judumo.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Ši iniciatyva yra glaudžiai susijusi su pasiūlymais, priimtais Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinyje.

Užtikrinant, kad būtų mažinamas kelių transporto sektoriuje išmetamų teršalų kiekis, išmetamo CO_2 normos ypač padeda valstybėms narėms siekti savo tikslų pagal Pastangų pasidalijimo reglamentą. Kadangi jomis skatinamas transporto priemonių elektrifikavimas, taip prisidedama prie energijos vartojimo efektyvumo tikslų, o suteikiant papildomą būdą naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją – ir prie atsinaujinančiųjų išteklių tikslo. Pasiūlymas taip pat atitinka Konferencijoje dėl Europos ateities pateiktus pasiūlymus, visų pirma 3 ir 4 pasiūlymus dėl klimato kaitos, energetikos, transporto, kuriuose aiškiai pabrėžiama, kad reikia toliau mažinti priklausomybę nuo naftos bei dujų ir skatinti elektrinių transporto priemonių naudojimą, taip pat investicijas į būtiną įkrovimo infrastruktūrą.

Esama aiškaus išmetamo CO_2 normų ir prekybos apyvartiniais taršos leidimais pastatams bei kelių transporto priemonėms papildomumo. Išmetamo CO_2 normos yra susijusios su

efektyvesnių ir visai netaršių transporto priemonių pasiūla, nes jomis nustatomi reikalavimai transporto priemonių gamintojams dėl jų naujų automobilių parkų. Prekybos apyvartiniais taršos leidimais išplėtimas yra susijęs su degalų naudojimu visame transporto priemonių parke. Jis gali padidinti tiek degalus efektyviau naudojančių transporto priemonių, tiek visai netaršių transporto priemonių paklausą, taip palengvinant transporto priemonių gamintojų CO_2 efektyvumo tikslų įgyvendinimą.

Išmetamo CO_2 normos ir naujų visai netaršių transporto priemonių tiekimas rinkai yra priemonė, kuria papildoma Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyva, kuria siekiama skatinti turimose transporto priemonėse su vidaus degimo varikliais naudoti degalus iš atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalus.

Taip pat esama svarbios sinergijos tarp CO_2 apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS) ir Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos. Apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema ir Atsinaujinančių išteklių energijos direktyva paskatins sumažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro elektros energijos gamybos srityje, kad būtų palaipsniui pasiekta, jog visai netaršiose transporto priemonėse, kurias naudoti skatinama taikant išmetamo CO_2 normas, būtų naudojama atsinaujinančiųjų išteklių energija ir taip būtų pasiekta visiška nepriklausomybė nuo iškastinio kuro „nuo gręžinio iki transporto priemonės“.

Taip pat esama svarbios sinergijos su pasiūlymu dėl Euro 7 išmetamųjų teršalų tipo patvirtinimo, užtikrinant, kad visos transporto priemonės būtų kuo labiau netaršios, kiek tai įmanoma technologiniu ir ekonominiu požiūriu. Tai ypač svarbu, nes net visai netaršios transporto priemonės vis dar išskiria mikroplastiką iš padangų ir daleles iš stabdžių sistemų. Siūloma šį ne variklio išmetamų teršalų kiekį reglamentuoti Euro 7.

Galiausiai, nors išmetamo CO_2 normomis užtikrinama visai netaršių transporto priemonių pasiūla, **Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamentas** yra būtina papildoma priemonė, skirta įveikti rinkos kliūtis diegiant infrastruktūrą.

Derinant energijos mokesčius, investicijas į įkrovimo ir degalinių infrastruktūrą, naują anglies dioksido kainodarą ir atnaujintas CO_2 normas, suformuojamas subalansuotas ir ekonomiškai efektyvus požiūris į kelių transporto priemonių išmetamų teršalų mažinimą, rinkos kliūčių ir nepakankamumo šalinimą bei tikrumo suteikimą investuotojams dėl investicijų į visai netaršias technologijas.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Šis pasiūlymas dera su visais ES veiksmais ir politikos kryptimis ir padeda ES siekti padidinto 2030 m. tikslo bei užtikrinti sėkmingą ir tinkamą perėjimą siekiant 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslo, kaip nurodyta Komisijos komunikate dėl Europos žaliojo kurso.

Kartu su pasiūlymu, kuris yra Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio dalis, priemone „Next Generation EU“ ir planu „REPowerEU“ ir 2021–2027 m. daugiamete finansine programa, tai padės įgyvendinti dvejopą žaliąją ir skaitmeninę pertvarką, kurios siekia Europa. Taikant šių politikos krypčių derinį bus galima paspartinti perėjimą prie švarios ir darnios ekonomikos, susiejančios klimato politikos veiksmus ir ekonomikos augimą. Ši iniciatyva taip pat atitinka Sąjungos švarios ir žiedinės ekonomikos, darnaus ir pažangaus judumo politiką bei nulinės taršos veiksmų plano[1] tikslus. Kadangi paspartinus visai netaršių sunkiųjų transporto priemonių naudojimą sumažės oro tarša ir dėl mažesnės atmosferinių iškritų taršos bus papildomos naudos vandeniui ir dirvožemiui, iniciatyva prisidedama prie

[1] COM(2021) 400 *final.*

švaraus oro tikslų, be kita ko, prie griežtesnių oro kokybės standartų, kurie bus nustatyti siūlomoje Aplinkos oro kokybės direktyvų peržiūroje[2].

Kaip skelbiama komunikate **„2020 m. pramonės strategijos atnaujinimas. Siekiant Europos ekonomikos atsigavimo – stipresnė bendroji rinka“**[3], Komisija kartu su valdžios institucijomis, suinteresuotaisiais subjektais ir socialiniais partneriais vykdo bendro kūrimo procesą, kurio metu bus siekiama nustatyti žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos kryptis, remti visai netaršių transporto priemonių gamybos veiklos plėtrą, greitą alternatyvių degalų infrastruktūrų diegimą ir su tuo susijusį darbuotojų kvalifikacijos kėlimą ir perkvalifikavimą. Žaliojo kurso pramonės planu[4] bus padidintas Europos poveikio klimatui neutralizavimo pramonės konkurencingumas ir remiamas spartus perėjimas prie poveikio klimatui neutralumo. Tokiu planu siekiama sukurti palankesnę aplinką, kurioje būtų plėtojami ES nulinio poveikio technologijų ir produktų gamybos pajėgumai, kurių reikia Europos plataus užmojo klimato srities tikslams pasiekti.

Ši iniciatyva taip pat atitinka ES mokslinių tyrimų ir inovacijų politiką. Parama kuriant visai netaršias technologijas taip pat numatyta pagal ES bendrąją mokslinių tyrimų ir inovacijų programą, ypač pasitelkiant „Europos horizonto“ partnerystes.

Ši iniciatyva dera su ES finansavimu, skiriamu visai netaršioms arba mažataršėms transporto priemonėms ir netaršiam transportui. Finansavimas iš Sanglaudos fondo, Europos regioninės plėtros fondo ir Teisingos pertvarkos fondo kartu sudaro 8,2 mlrd. EUR netaršaus miesto transporto infrastruktūrai, 5,1 mlrd. EUR netaršaus miesto transporto riedmenims, 1,1 mlrd. EUR alternatyviųjų degalų infrastruktūrai, 408 mln. EUR miesto transporto (išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis) skaitmenizavimui ir 141 mln. EUR kelių transporto (išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis) skaitmenizavimui. Be to, pagal Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę skiriama 7,7 mlrd. EUR parama netaršaus miesto transporto infrastruktūrai, 5,4 mlrd. EUR netaršaus miesto transporto riedmenims, 60 mln. EUR transporto skaitmenizavimui, iš dalies siekiant mažinti miesto transporto išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, 380 mln. EUR transporto skaitmenizavimui, iš dalies siekiant mažinti kelių transporto išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, ir 7,6 mlrd. EUR visai netaršioms arba mažataršėms transporto priemonėms.

2023 m. sausio 12 d. įsigaliojo Užsienio subsidijų reglamentas. Šis naujas taisyklių rinkinys, skirtas užsienio subsidijų sukeliamų iškraipymų problemai spręsti, leis ES išlikti atvira prekybai ir investicijoms ir kartu užtikrins vienodas sąlygas visoms bendrojoje rinkoje veikiančioms įmonėms.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Šio pasiūlymo teisinis pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 192 straipsnis. Pagal SESV 191 straipsnį ir 192 straipsnio 1 dalį Europos Sąjunga padeda siekti, be kita ko, šių tikslų: išlaikyti, saugoti ir gerinti aplinkos kokybę; remti tarptautinio lygio priemones, skirtas regioninėms ar pasaulinėms aplinkos problemoms spręsti, visų pirma kovai

[2] COM(2022) 542 *final.*
[3] COM(2020) 350 *final.*
[4] COM(2023) 62 *final.*

su klimato kaita. Tiek Reglamentas (ES) 2019/1242, tiek Reglamentas (ES) 2018/956 pagrįsti SESV 192 straipsniu.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Klimato kaita yra tarpvalstybinė problema, kurios negalima išspręsti vien tik nacionalinio arba vietos lygmens veiksmais. Klimato politiką būtina koordinuoti visos Europos ir, kai įmanoma, pasaulio lygmeniu. ES veiksmai yra pagrįsti pagal subsidiarumo principą, kaip nustatyta Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje. Europos Sąjunga nuo 1992 m. stengiasi rasti bendrų sprendimų ir skatinti viso pasaulio veiksmus kovojant su klimato kaita. Konkrečiau, imantis ES lygmens veiksmų bus galima ekonomiškai efektyviai pasiekti 2030 m. tikslus ir ilgalaikius išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslus, tuo pačiu metu užtikrinant teisingumą ir aplinkosauginį naudingumą. SESV 191–193 straipsniuose patvirtinama ir patikslinama ES kompetencija klimato kaitos srityje.

Atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų mažinimo tikslą iki 2030 m. ir poveikio klimatui neutralumo tikslą, kuris turi būti pasiektas iki 2050 m., reikalingi ryžtingesni ES veiksmai, kad būtų užtikrintas pakankamas kelių transporto sektoriaus indėlis.

Nors nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmenimis vykdomos iniciatyvos gali sukurti sinergiją, vien jų nepakaks, be kita ko, atsižvelgiant į krovinių vežimui keliais būdingą tarptautinį aspektą. Koordinuotų ES veiksmų trūkumas padidintų vidaus rinkos susiskaidymo riziką dėl nacionalinių sistemų įvairovės, skirtingų užmokų lygių ir projektinių parametrų. Pavienės valstybės narės taip pat būtų pernelyg maža rinka, kad galėtų paskatinti sektoriaus lygmens pokyčius ir užtikrinti masto ekonomiją.

- **Proporcingumo principas**

Šiuo pasiūlymu peržiūrimos esamos sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio normos, siekiant prisidėti prie Klimato teisės akte nustatytų klimato tikslų įgyvendinimo. Šis pasiūlymas atitinka proporcingumo principą, nes juo neviršijama to, kas būtina siekiant Sąjungos tikslų ekonomiškai efektyviai sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, tuo pačiu metu užtikrinant teisingumą ir aplinkosauginį naudingumą. Numatomos papildomos išlaidos, susijusios su šiuo pasiūlymu, yra mažesnės už gausimą naudą.

- **Priemonės pasirinkimas**

Pasiūlyme numatytas Reglamento (ES) 2019/1242 pakeitimas, todėl reglamentas yra vienintelė tinkama teisinė priemonė.

3. *EX POST* VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Reglamentas (ES) 2019/1242 dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio standartų buvo priimtas ir įsigaliojo 2019 m. Juo nustatyti nauji privalomi CO_2 tikslai, kurie bus pradėti taikyti nuo 2025 m. Šiame etape neįmanoma įvertinti veiksmingo šių nuostatų taikymo.

Tačiau reglamentą būtina persvarstyti, kad jis atitiktų Europos žaliojo kurso užmojus ir griežtesnius Europos klimato teisės aktu nustatytus išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslus. Buvo atliktas šių pakeitimų poveikio vertinimas.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Siekdama surinkti duomenų ir užtikrinti didesnį skaidrumą, Komisija nuo 2021 m. gruodžio 20 d. iki 2022 m. kovo 14 d. rengė viešas konsultacijas. Išsami santrauka ir rezultatai pateikti

šio pasiūlymo poveikio vertinimo 2 priede. Tiksliau, Komisija siekė gauti atsiliepimų iš šių suinteresuotųjų subjektų: valstybių narių (nacionalinių, regioninių valdžios institucijų), transporto priemonių gamintojų, sudedamųjų dalių ir medžiagų tiekėjų, transporto priemonių pirkėjų (privačių asmenų, įmonių, transporto priemonių parko valdymo įmonių), energijos tiekėjų, aplinkos apsaugos, transporto ir vartotojų NVO, socialinių partnerių, tyrėjų ir akademinės bendruomenės.

Be viešų konsultacijų, atsiliepimai buvo renkami ir šiais būdais: i) susitikimuose su atitinkamomis pramonės asociacijomis, transporto priemonių gamintojais, sudedamųjų dalių ir medžiagų tiekėjais ir energijos tiekėjais; ii) nagrinėjant valstybių narių suinteresuotųjų subjektų ar valdžios institucijų pateiktas nuomones. Pagrindinius rezultatus galima apibendrinti taip.

Dauguma respondentų pritarė tikslams „ekonomiškai efektyviai sumažinti naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekį siekiant bendrojo klimato srities tikslo iki 2030 m. sumažinti jį bent -55 % ir poveikio klimatui neutralumo tikslo iki 2050 m.“.

Dauguma respondentų taip pat pritarė kitiems dviem tikslams („sumažinti ES energijos suvartojimą ir priklausomybę nuo iškastinio kuro“ ir „užtikrinti pramonės pirmaujančią poziciją ir skatinti užimtumą ES sunkiųjų transporto priemonių vertės grandinėje“), tačiau mažesniu mastu, palyginti su pirmaisiais.

Kalbant apie taikymo sritį, visose suinteresuotųjų subjektų grupėse dauguma respondentų pritarė tam, kad būtų nustatytos naujos normos didesniems nei 7,5 t sunkvežimiams, miesto autobusams ir tolimojo susisiekimo autobusams.

Kalbant apie siektinus lygius, iš konsultacijų matyti, kad apskritai pritariama tikslų didinimui tiek ilguoju, tiek trumpuoju laikotarpiu. Aplinkos apsaugos NVO ir visai netaršių transporto priemonių gamintojai paragino siekti didžiausio užmojo, o transporto priemonių gamintojai, vežėjai, sudedamųjų dalių tiekėjai ir degalų tiekėjai pritarė ne tokio plataus užmojo tikslams. Visiems suinteresuotiesiems subjektams svarbu, kad būtų nustatytos normos priekaboms ir puspriekabėms, išskyrus pusę vežėjų, pateikusių įvairių nuomonių. Kalbant apie galimą degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalų naudojimą siekiant CO_2 tikslo, konsultacijos atskleidė nevienodą požiūrį.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Kiekybinio poveikio aplinkai ir ekonominio bei socialinio poveikio vertinimo tikslais poveikio vertinimo metu buvo remiamasi įvairiais „PRIMES“ modeliui parengtais scenarijais. Vykdant šią analizę buvo naudojamos ir kitos modeliavimo priemonės, pavyzdžiui, „E3ME“ ir „JRC DIONE“ modelis.

Išmetamų ŠESD kiekis ir kitų naujų sunkiųjų transporto priemonių parko charakteristikų duomenys buvo gauti iš kasmetinių stebėsenos duomenų, kuriuos pateikė valstybės narės bei gamintojai ir kuriuos pagal Reglamentą (ES) 2018/956 surinko Europos aplinkos agentūra (EAA).

Išsamesnė informacija buvo surinkta pagal su išorės rangovais sudarytas paslaugų sutartis.

- **Poveikio vertinimas**

Poveikio vertinimas grindžiamas integruotais modeliavimo scenarijais, kuriuose atsispindi įvairių politikos priemonių sąveika ekonominės veiklos vykdytojų atžvilgiu, siekiant užtikrinti papildomumą, nuoseklumą ir veiksmingumą siekiant 2030 m. ir 2050 m. klimato tikslų. Tokiuose scenarijuose atsižvelgiama į 2021 m. liepos mėn. pasiūlytą politiką, kuri yra Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą teisės aktų rinkinio dalis, ir naujesnį planą „REPowerEU“, taip pat siūlomus naujus Euro 7 standartus.

Be to, kartu su šiuo pasiūlymu pateikiamas poveikio vertinimas parengtas ir atliktas laikantis galiojančių geresnio reglamentavimo gairių. 2022 m. rugsėjo 16 d. Reglamentavimo patikros valdyba pateikė neigiamą nuomonę. Pateikus iš naujo Valdyba 2022 m. gruodžio 6 d. vertinimui pritarė su išlygomis.

Valdybos rekomenduoti patobulinimai buvo įtraukti į galutinę redakciją.

Tai visų pirma susiję su šiais pagrindiniais klausimais:

- likusio išmetamo CO_2 kiekio mažinimo atotrūkio, kurį šia iniciatyva siekiama panaikinti, nustatymu;
- išsamesniu atskaitos scenarijaus aprašymu;
- papildoma informacija apie bendras sąnaudas ir naudą, susijusias su tinkamiausiais galimybių deriniais, ir apie jų proporcingumą;
- tinkamiausios galimybės paaiškinimais;
- diskusija dėl apribojimų ir rizikos, atsirandančios dėl galimo nepakankamo pagrindinių technologijų ir pagalbinės infrastruktūros diegimo, įskaitant papildomą neapibrėžtumo, kuris turi įtakos rezultatams, analizę;
- išsamesne informacija apie tarptautinį sunkiųjų transporto priemonių sektoriaus konkurencingumą.

Politikos galimybės

Poveikio vertinimo metu buvo išanalizuotos galimos politikos priemonės, suskirstytos pagal temas, kuriomis siekiama išspręsti įvardytas problemas ir pasiekti politikos tikslus.

1) Naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio normos (taikymo sritis, lygiai, laikas, sąlygos)

Kalbant apie normų lygius, svarstytos galimybės apima tris trajektorijas iki 2040 m., taip pat įvertinant, kad tikslas yra iki 2050 m. 90 % sumažinti transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį.

Siekiant prisidėti prie bendro padidinto 2030 m. užmojo ir 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslo, pirmenybė teikiama galimybei nuo 2030 m. žymiai sugriežtinti visam ES parkui taikomas naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio normas ir išplėsti jų taikymo sritį. Tai suteiks reikiamą kryptį, kad būtų galima paspartinti visai netaršių transporto priemonių tiekimą į rinką, sukurti naudą transporto priemonių naudotojams, taip pat skatinti inovacijas ir pirmavimą technologijų srityje bei apriboti gamintojų išlaidų padidėjimą. Sunkiųjų transporto priemonių normos taip pat padeda mažinti oro teršalų kiekį.

Kalbant apie normų sugriežtinimo laiką, pageidautina išlaikyti reguliavimą, pagal kurį nustatomos normos bus mažinamos penkerių metų etapais, kad būtų atsižvelgta į automobilių sektoriaus plėtros ciklus.

Galimos pajamos iš mokesčių už viršytą taršos normą liks bendrojo ES biudžeto dalimi. Kitos svarstytos galimybės gerokai padidintų administracinę naštą ir taip pat nebūtų tiesiogiai naudingos automobilių sektoriui šios pertvarkos metu.

Būtų numatyta galimybė ES ir ne ES įsisteigusiems smulkiesiems gamintojams nustatyti nukrypti leidžiančią normą.

2) Specialios visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių (NMTP) naudojimo skatinimo priemonės

Buvo svarstomi įvairūs NMTP naudojimo skatinimo sistemos variantai, tiek mechanizmų, tiek transporto priemonių, kurias ji turėtų apimti, atžvilgiu. Tinkamiausia galimybė – nuo 2030 m. panaikinti NMTP naudojimo skatinimo sistemą, nes NMTP plitimą rinkoje lems nuo tos datos taikomos griežtesnės CO_2 normos. Taip būtų supaprastinti ir teisės aktai bei išvengta rizikos pakenkti jų veiksmingumui.

3) Sistema, kurią taikant būtų atsižvelgiama į galimą degalų iš atsinaujinančių išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalų įnašą vertinant, ar laikomasi normų.

Šiuo atveju buvo svarstomos dvi galimybės: anglies dioksido pataisos koeficientas arba kreditų schema. Tačiau tinkamiausia galimybė nėra įtraukti tokio apskaitos mechanizmo, nes tai nebūtų ekonomiškai efektyvu nei gamintojams, nei vežėjams bei visai visuomenei, trukdytų įvairiems dalyviams prisiimti atsakomybę už normų laikymąsi, sumažintų veiksmingumą ir padidintų administracinę naštą bei sudėtingumą. Degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalų naudojimas skatinamas peržiūrėjus Atsinaujinančių išteklių energijos direktyvą, ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą ir Energijos mokesčių direktyvas.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Laikantis Komisijos įsipareigojimo užtikrinti geresnį reglamentavimą, pasiūlymas buvo rengiamas įtraukiai, skaidriai ir nuolat bendraujant su suinteresuotaisiais subjektais.

Palyginti su šiuo metu galiojančiu reglamentu, pasiūlymas neturėtų padidinti įmonių ir piliečių patiriamų administracinių išlaidų. Be to, siekiant prisidėti prie supaprastinimo, siūloma nuo 2030 m. panaikinti vieną esamą nuostatą, t. y. NMTP naudojimo skatinimo sistemą, ir nustatyti išimtį smulkiesiems gamintojams.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlyme gerbiamos pagrindinės teisės ir ypač laikomasi tų principų, kurie nustatyti Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje[5]. Juo visų pirma padedama siekti tikslo užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį pagal tvaraus vystymosi principą, kaip nustatyta Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 37 straipsnyje.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Įvairių duomenų rinkinių, susijusių su sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekiu, analizė ir apdorojimas yra esminiai išmetamo CO_2 normų įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo elementai. Atsižvelgiant į svarbų teisinį poveikį, susijusį su tų duomenų rinkinių analize ir tvarkymu, reikia stengtis užtikrinti tokios veiklos teisingumą ir patikimumą. Komisijai ir Europos aplinkos agentūrai reikėtų papildomų išteklių. Išsamus poveikio biudžetui paskirstymas pateikiamas finansinėje teisės akto pasiūlymo pažymoje.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėsena, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Šiuo metu jau taikoma nusistovėjusi Reglamento (ES) 2019/1242 įgyvendinimo stebėsenos sistema. Valstybės narės ir gamintojai kasmet praneša Komisijai apie naujų įregistruotų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekį ir suvartojamų degalų kiekį.

[5] OL C 326, 2012 10 26, p. 391.

Komisija, padedama EAA, kasmet skelbia praėjusio ataskaitinio laikotarpio galutinius stebėsenos duomenis ir konkrečių gamintojų išmetamo CO_2 kiekį arba trajektoriją, palygindama juos su nustatytomis normomis. Teisės aktai ir toliau bus grindžiami šia nusistovėjusia stebėsenos ir atitikties užtikrinimo sistema.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

1 straipsnio 1 dalis. 1 straipsnio „Dalykas ir tikslai“ pakeitimas

1 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant paaiškinti, kad pasiūlyme taip pat nustatytas reikalavimas stebėti ir teikti tam tikrus naujų sunkiųjų transporto priemonių duomenis.

1 straipsnio 2 dalis. 2 straipsnio „Taikymo sritis“ pakeitimas

2 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant išplėsti reglamento taikymo sritį, kad ji apimtų platesnę Reglamento (ES) 2018/956 taikymo sritį, dabar įtraukiant priekabas, miesto autobusus, tolimojo susisiekimo autobusus ir kitų rūšių sunkvežimius. Vietoje nuorodų į Direktyvą 2007/46/EB[6] (Tipo patvirtinimo pagrindų direktyvą), kuri buvo panaikinta nuo 2020 m. rugsėjo 1 d., įtraukiamos nuorodos į Reglamentą (ES) 2018/858[7], kuris taikomas nuo tos datos. Išmetamo CO_2 normos netaikomos transporto priemonėms, suprojektuotoms ir sukonstruotoms ar pritaikytoms civilinės saugos, gaisrinės saugos ir viešosios tvarkos užtikrinimo tarnybų reikmėms.

1 straipsnio 3 dalis. 3 straipsnio „Apibrėžtys“ pakeitimas

Tam tikros apibrėžtys patikslinamos arba įtraukiamos.

1 straipsnio 4 dalis. Nauji 3a ir 3b straipsniai

Įrašomas 3a straipsnis, kuriuo nustatoma, kiek tam tikrais metais turi būti sumažintas Sąjungos naujų sunkiųjų motorinių transporto priemonių parko savitasis išmetamo CO_2 kiekis, ir apibrėžiama, kaip tokios normos paskirstomos pagal sunkiųjų transporto priemonių pogrupius.

Jame taip pat paaiškinama, kad normos netaikomos specialios paskirties, visureigėms, visureigėms specialios paskirties transporto priemonėms ir specialiosioms transporto priemonėms, pavyzdžiui, savaeigiams kranams, miškų ūkio ar žemės ūkio transporto priemonėms.

3b straipsnyje nustatyti su Sąjungos naujų priekabų parku susiję išmetamo CO_2 kiekio reikalavimai, taip pat visai netaršių transporto priemonių normos miesto autobusams. Ši visai netaršių transporto priemonių norma netaikoma regioniniam ir tolimojo susisiekimo keleiviniam transportui naudojamiems tolimojo susisiekimo autobusams, kuriems taikomos tik 3a straipsnyje nustatytos išmetamo CO_2 kiekio mažinimo normos.

1 straipsnio 6 dalis. 5 straipsnio „Visai netaršios ir mažataršės sunkiosios transporto priemonės“ pakeitimas

5 straipsnis iš dalies keičiamas, kad visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių naudojimo skatinimo sistema būtų panaikinta 2029 m.

---

6 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos parlamento ir tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus.

7 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.

1 straipsnio 7 dalis. 6 straipsnio „Gamintojo savitosios išmetamo CO_2 normos“ pakeitimas

6 straipsnis iš dalies keičiamas siekiant į gamintojo savitąsias išmetamo CO_2 normas įtraukti su priekabomis susijusį išmetamo CO_2 kiekį ir visai netaršių autobusų normą.

1 straipsnio 8 dalis. Naujas 6a straipsnis „Vieno gamintojo transporto priemonių perdavimas kitam“ ir naujas 6b straipsnis „Išimtis gamintojams, gaminantiems nedaug transporto priemonių“

Įrašomas naujas 6a straipsnis, kuriuo gamintojams suteikiama galimybė tam tikromis sąlygomis perduoti pavienes transporto priemones jų vidutiniam savitajam išmetamo CO_2 kiekiui apskaičiuoti.

Įrašomas naujas 6b straipsnis, kuriuo gamintojams, registruojantiems ES mažiau nei 100 naujų sunkiųjų transporto priemonių, suteikiama galimybė netaikyti išmetamo CO_2 normų.

1 straipsnio 9 dalis. 7 straipsnio „Išmetamų teršalų kreditai ir išmetamų teršalų skolos“ pakeitimas

7 straipsnis iš dalies keičiamas, kad gamintojai galėtų atsižvelgti į išmetamų teršalų kreditus arba skolas ir po 2029 m. ataskaitinio laikotarpio. Taip pat nustatoma 2030–2040 m. ataskaitinio laikotarpio išmetamo CO_2 kiekio mažinimo trajektorija.

1 straipsnio 10 dalis. Naujas 7a straipsnis „Transporto priemonių priskyrimas gamintojui“ ir naujas 7b straipsnis „M kategorijos transporto priemonių vidutinio savitojo išmetamo CO_2 kiekio apskaičiavimas“

Įrašomas 7a straipsnis, kuriame nustatoma, kaip užregistruotos transporto priemonės priskiriamos gamintojui atitikties vertinimo tikslais. Įrašomas naujas 7b straipsnis, kuriame nustatoma, kaip apskaičiuojamas M kategorijos transporto priemonių vidutinis savitasis išmetamo CO_2 kiekis, jei pirminių transporto priemonių gamintojas nėra sukomplektuotos transporto priemonės gamintojas.

1 straipsnio 12 dalis. 9 straipsnio „Stebėjimo duomenų tikrinimas“ pakeitimas

9 straipsnis iš dalies keičiamas, kad apimtų papildomus atvejus, kai tipo patvirtinimo institucijos ir gamintojai turi pranešti Komisijai apie visus nuokrypius nuo pateiktų duomenų.

1 straipsnio 13 dalis. 10 straipsnio „Išmetamo CO_2 atskaitos verčių vertinimas“ pakeitimas

10 straipsnis iš dalies keičiamas, kad apimtų į išplėstą taikymo sritį įtrauktų transporto priemonių pogrupių išmetamo CO_2 kiekio atskaitos verčių vertinimą.

1 straipsnio 14 dalis. 11 straipsnio „Duomenų ir gamintojų rezultatų skelbimas“ pakeitimas

Įrašoma nauja dalis, kad Komisija galėtų papildyti tame pačiame straipsnyje nurodytus įgyvendinimo aktus, kai išmetamųjų teršalų atskaitos vertės turi būti pakoreguotos atsižvelgiant į išmetamo CO_2 kiekio nustatymo procedūros pakeitimus.

1 straipsnio 15 dalis. 13 straipsnio „Eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio patikra“ pakeitimas

13 straipsnio 3 dalis papildoma sakiniu, kuriuo nustatoma atsakingos tipo patvirtinimo institucijos pareiga pateikti pataisytų duomenų taisymų ataskaitą ir perduoti tą ataskaitą Komisijai ir susijusioms šalims, jei tipo patvirtinimo dokumentuose pateikti duomenys negali būti ištaisyti pagal Reglamentą (ES) 2018/858.

1 straipsnio 16 dalis. Nauji 13a–13f straipsniai

13a–13f straipsniais į iš dalies keičiamą Reglamentą (ES) 2019/1242 įtraukiami Reglamento (ES) 2018/956 4–9 straipsniai.

Naujas 13a straipsnis „Valstybių narių vykdoma stebėsena ir duomenų teikimas“

Įrašomas naujas 13a straipsnis, iš esmės atitinkantis Reglamento (ES) 2018/956 4 straipsnį, kuriame nustatyta valstybių narių pareiga vykdyti stebėseną ir teikti tam tikrus duomenis apie naujas sunkiąsias transporto priemones.

Naujas 13b straipsnis „Gamintojų ar kitų subjektų vykdoma stebėsena ir duomenų teikimas“

Įrašomas naujas 13b straipsnis, iš esmės atitinkantis Reglamento (ES) 2018/956 5 straipsnį, kuriame nustatyta gamintojų ar kitų subjektų pareiga vykdyti stebėseną ir teikti tam tikrus duomenis apie naujas sunkiąsias transporto priemones. Įrašoma nauja dalis, kurioje paaiškinamos gamintojų ir kitų subjektų, atsakingų už sunkiosios transporto priemonės nustatymą, pareigos.

Naujas 13c straipsnis „Centrinis registras“

Įrašomas naujas 13c straipsnis, iš esmės atitinkantis Reglamento (ES) 2018/956 6 straipsnį, kuriame nustatyta Komisija pareiga vesti ir atnaujinti centrinį registrą.

Naujas 13d straipsnis „Patikros bandymai kelyje“

Įrašomas naujas 13d straipsnis, iš esmės atitinkantis Reglamento (ES) 2018/956 7 straipsnį, kuriame nustatyta Komisijos pareiga stebėti keliuose atliekamų patikros bandymų rezultatus pagal Reglamento (ES) 2018/956 7 straipsnį.

Naujas 13e straipsnis „Duomenų kokybė“

Įrašomas naujas 13e straipsnis, iš esmės atitinkantis Reglamento (ES) 2018/956 8 straipsnį, kuriuo, remiantis įgyvendinimo aktu, kurį turi priimti Komisija, Komisija, kompetentingos institucijos ir gamintojai įpareigojami užtikrinti duomenų kokybę.

Naujas 13f straipsnis „Administracinės baudos“

Įrašomas naujas 13f straipsnis dėl administracinių baudų, atitinkantis Reglamento (ES) 2018/956 9 straipsnį.

1 straipsnio 17 dalis. 14 straipsnio „Priedų pakeitimai“ pakeitimas

14 straipsnyje apibrėžiami visi Komisijos įgaliojimai deleguotaisiais aktais iš dalies keisti priedų techninius elementus. Juo sujungiami anksčiau Reglamentu (ES) 2018/956 ir Reglamentu (ES) 2019/1242 suteikti įgaliojimai ir įrašomi nauji įgaliojimai, kurių prireikė dėl išplėstos siūlomo reglamento taikymo srities.

1 straipsnio 18 dalis. 15 straipsnio „Peržiūra ir ataskaita“ pakeitimas

15 straipsnyje siūlomą reglamentą siūloma peržiūrėti 2028 m.

1 straipsnio 19 dalis. 17 straipsnio „Įgaliojimų delegavimas“ pakeitimas

2, 3 ir 6 dalys atnaujinamos įtraukiant nuorodas į įgaliojimus, nustatytus naujuose įrašytuose straipsniuose, kuriais įtraukiamas ankstesnis Reglamentas (ES) 2018/956 dėl duomenų stebėsenos ir teikimo.

2 straipsniu panaikinamas Reglamentas (ES) 2018/956.

3 straipsnyje nustatoma šio reglamento įsigaliojimo data.

2023/0042 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 normų sugriežtinimo ir pareigos teikti informaciją įtraukimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/1242 ir panaikinamas Reglamentas (ES) 2018/956

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 192 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę[1],

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę[2],

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

(1) spręsti su klimatu ir aplinka susijusias problemas ir pasiekti Paryžiaus susitarimo tikslus, priimtus pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją (UNFCCC) 2015 m. gruodžio mėn. – pagrindiniai uždaviniai, išdėstyti 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos priimtame komunikate „Europos žaliasis kursas“[3]. Būtinybė Europai laikytis žaliojo kurso ir jo vertė dar labiau padidėjo stipriai Sąjungos piliečių sveikatą ir ekonominę gerovę paveikusios COVID-19 pandemijos akivaizdoje;

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

---

1 OL C […], […], p. […].
2 OL C […], […], p. […].
3 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikatas „Europos žaliasis kursas“, COM(2019) 640 *final*.

(3) 2020 m. gruodžio 17 d. UNFCCC sekretoriatui pateiktu pagal nacionalinius įnašus nustatytu Sąjungos įnašu Sąjunga įsipareigojo iki 2030 m. visos ES ekonomikos mastu sumažinti grynąjį išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį bent 55 %, palyginti su 1990 m.;

(4) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2021/1119[4] Sąjunga teisės aktais įtvirtino tikslą iki 2050 m. pasiekti visos ekonomikos poveikio klimatui neutralumą. Tame reglamente taip pat nustatytas privalomas Sąjungos įsipareigojimas iki 2030 m. ES viduje išmetamą grynąjį šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį (išmetamą ŠESD kiekį atskaičius absorbentais pašalintą jų kiekį) sumažinti bent 55 %, palyginti su 1990 m;

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

(6) 2021 m. Europos Komisijos priimtu Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkiniu siekiama įgyvendinti 2030 m. išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslą. Jis apima įvairias politikos sritis. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/1242[5] peržiūra yra neatsiejama to rinkinio dalis;

(7) Komunikate „REPowerEU“[6] išdėstytas planas, kuriuo siekiama, kad Sąjunga taptų nepriklausoma nuo Rusijos iškastinio kuro gerokai iki šio dešimtmečio pabaigos. Komunikate pabrėžiama, kad, be kita ko, svarbu toliau didinti efektyvumą ir mažinti iškastinio kuro vartojimą transporto sektoriuje, kuriame elektrifikacija gali būti derinama su vandenilio iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių naudojimu iškastiniam kurui pakeisti;

(8) siekiant padėti iki 2030 m. grynąjį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 55 %, palyginti su 1990 m., ir laikantis principo „svarbiausia – energijos vartojimo efektyvumas“, būtina sugriežtinti Reglamente (ES) 2019/1242 nustatytus sunkiųjų transporto priemonių išmetamo teršalų kiekio mažinimo reikalavimus. Taip pat reikia nustatyti aiškų tolesnio išmetamųjų teršalų mažinimo po 2030 m. planą, prisidedant prie to, kad iki 2050 m. būtų įgyvendintas poveikio klimatui neutralumo tikslas;

(9) griežtesni išmetamo CO_2 kiekio mažinimo reikalavimai turėtų paskatinti Sąjungos rinkoje vis daugiau naudoti visai netaršias transporto priemones, tuo pačiu teikiant naudą vartotojams ir piliečiams oro kokybės ir energijos taupymo atžvilgiu, taip pat užtikrinant tolesnes automobilių pramonės vertės grandinės inovacijas. Visai netaršios transporto priemonės šiuo metu apima elektrines transporto priemones su baterijomis, kuro elementais ir kitas vandenilines variklines transporto priemones, o technologinės inovacijos vykdomos toliau;

---

4 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas) (OL L 243, 2021 7 9, p. 1).

5 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1242, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio standartai ir kuriuo iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB (OL L 198, 2019 7 25, p. 202).

6 2022 m. gegužės 18 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Planas „REPowerEU“ (COM(2022)230 *final*).

(10) atsižvelgiant į tai, nuo 2030 m. turėtų būti nustatytos naujos, griežtesnės išmetamo CO_2 kiekio mažinimo normos naujoms sunkiosioms transporto priemonėms. Šios normos turėtų būti nustatytos tokio lygio, kuris tvirtai paskatintų Sąjungos rinkoje greičiau pradėti naudoti visai netaršias transporto priemones ir jomis ekonomiškai efektyviai būtų skatinamos visai netaršių technologijų inovacijos;

(11) atnaujintoje Naujojoje pramonės strategijoje[7] numatoma, kad bendradarbiaujant su pramonės atstovais, valdžios institucijomis, socialiniais partneriais ir kitais suinteresuotaisiais subjektais bus bendrai kuriami žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos planai. Atsižvelgiant į tai, kuriamas judumo ekosistemos pertvarkos planas, kuris būtų įgyvendinamas kartu su automobilių pramonės vertės grandinės pertvarka. Šiame plane ypatingas dėmesys skiriamas automobilių pramonės tiekimo grandinėje veikiančioms mažosioms ir vidutinėms įmonėms, konsultacijoms, taip pat ir valstybių narių su socialiniais partneriais ir turėtų būti remiamasi Europos įgūdžių darbotvarke bei tokiomis jos iniciatyvomis, kaip Įgūdžių paktas, skirtomis sutelkti privatų sektorių ir kitus suinteresuotuosius subjektus, kad jie imtųsi vykdyti Europos darbuotojų perkvalifikavimą ir kvalifikacijos kėlimą atsižvelgdami į žaliąją ir skaitmeninę pertvarką ir į Specialistų gausinimo mechanizmą pagal iniciatyvą „Specialistų potencialo išnaudojimas Europos regionuose“. Taip pat atsižvelgiama į atitinkamus Europos ir nacionalinio lygmens veiksmus ir skatinimo priemones, siekiant padidinti visai netaršių transporto priemonių įperkamumą. Pavyzdžiui, tai galėtų apimti galimybę valstybėms narėms naudotis siūlomu Socialiniu klimato fondu siekiant padėti labai mažoms įmonėms pirkti visai netaršius sunkvežimius;

Žaliojo kurso pramonės planu[8] bus padidintas Europos poveikio klimatui neutralizavimo pramonės konkurencingumas ir remiamas spartus perėjimas prie poveikio klimatui neutralumo. Tokiu planu siekiama sukurti palankesnę aplinką, kurioje būtų plėtojami ES nulinio poveikio technologijų ir produktų gamybos pajėgumai, kurių reikia Europos plataus užmojo klimato srities tikslams pasiekti;

(12) viso Sąjungos parko tikslai turi būti papildyti būtinu įkrovimo ir degalinių infrastruktūros diegimu, kaip nustatyta Komisijos pasiūlyme dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo[9];

(13) perėjimui prie poveikio klimatui neutralumo reikia didelių investicijų į elektros energijos tinklus, įskaitant didesnius pajėgumus, atsparumą ir saugyklas, taip pat papildomas jungtis. Kalbant apie sunkiąsias transporto priemones, atsižvelgiant į 3a straipsnyje siūlomus 2030 m. siektinus lygius, visai netaršių transporto priemonių dalis visame keliais važinėjančių transporto priemonių parke ir elektros energijos suvartojime šiame sektoriuje išliks riboti. Todėl susijęs poveikis elektros energijos tinklui taip pat išliks nedidelis;

(14) gamintojams turėtų būti užtikrintas pakankamas lankstumas laikui bėgant pritaikyti savo transporto priemonių parkus, kad būtų galima ekonomiškai efektyviai pereiti prie

---

7 2021 m. gegužės 5 d. Komisijos komunikatas „2020 m. pramonės strategijos atnaujinimas. Siekiant Europos ekonomikos atsigavimo – stipresnė bendroji rinka“, COM(2021) 350 *final*.

8 COM(2023)62 *final*.

9 Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES, 2021 m. liepos 14 d., COM(2021)559 *final*.

visai netaršių transporto priemonių, todėl tikslinga normas ir toliau mažinti penkerių metų etapais;

(15) dėl įvairialytės viso sunkvežimių parko struktūros neįmanoma visiškai numatyti, ar technologinė plėtra bus pakankamai greita visų nišinių naudojimo būdų atveju, kad būtų užtikrinta, kad visai netarši variklio teršalų išmetimo technologija būtų perspektyvi. Tai gali būti, pavyzdžiui, tolimųjų reisų sunkiosios transporto priemonės konkrečiomis teritorinėmis morfologinėmis ir meteorologinėmis aplinkybėmis, tolimojo susisiekimo autobusai ir sunkvežimiai, skirti ypatingos svarbos saugumo ir saugos prietaikoms, kurioms neįmanoma naudoti visai netaršias variklio teršalų išmetimo technologijas. Šios transporto priemonės turėtų sudaryti ribotą viso sunkiųjų transporto priemonių parko dalį. Atsižvelgiant į šias aplinkybes, reikėtų palikti tam tikrą laisvę, susijusią su 2040 m. tikslu, kad būtų galima atsižvelgti į technologijų plėtrą, kuri dar vyks;

(16) perkančiosios organizacijos ar perkantieji subjektai, pagrįsdami I priedo 4.2 punkte nurodytų transporto priemonių pirkimo arba naudojimo sutarčių skyrimą, turėtų atsižvelgti į tiekimo atsparumą, be kita ko, atsižvelgdami į komunikatą „Prekes siūlančių trečiųjų šalių subjektų dalyvavimo ES viešųjų pirkimų rinkos konkursuose gairės“ (C(2019) 5494 *final*);

(17) nuo 2030 m. pradėjus taikyti griežtesnius viso Sąjungos parko tikslus, gamintojai Sąjungos rinkai turės pateikti daug daugiau visai netaršių transporto priemonių. Atsižvelgiant į tai, visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių (toliau – NMTP) naudojimo skatinimo sistema nebeatitiks savo pradinio tikslo ir galėtų kenkti Reglamento (ES) 2019/1242 veiksmingumui. Todėl NMTP naudojimo skatinimo sistema turėtų būti panaikinta nuo 2030 m.;

(18) buvo įvertinta galimybė skirti pajamas, gautas iš mokesčių už viršytą taršos normą, konkrečiam fondui arba atitinkamai programai pagal Reglamento (ES) 2019/1242 15 straipsnio 4 dalį, ir padaryta išvada, kad tai gerokai padidintų administracinę naštą ir nebūtų tiesiogiai naudinga automobilių sektoriaus pertvarkai. Todėl pajamos, gautos iš mokesčių už viršytą taršos normą, ir toliau turėtų būti laikomos Sąjungos bendrojo biudžeto pajamomis pagal Reglamento (ES) 2019/1242 8 straipsnio 4 dalį;

(19) dalykas turėtų būti išplėstas, kad apimtų ir stebėsenos bei duomenų teikimo pareigas, kurios šiuo reglamentu įtraukiamos į Reglamentą (ES) 2019/1242;

(20) Reglamentas (ES) 2019/1242 turėtų būti iš dalies pakeistas, kad jo taikymo sritis būtų tokia pati, kaip Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/956[10];

(21) transporto priemonėms, kurioms netaikomi automobilių tipo patvirtinimo teisės aktai, pvz., žemės ūkio ir miškų ūkio traktoriams, ginkluotosioms pajėgoms suprojektuotoms ir sukonstruotoms transporto priemonėms ir vikšrinėms transporto priemonėms, išmetamo CO_2 kiekis nenustatomas, todėl šios transporto priemonės neturi atitikti šiame reglamente nustatytų CO_2 normų.

Transporto priemonėms, suprojektuotoms ir sukonstruotoms ar pritaikytoms naudoti civilinės saugos bei gaisrinės saugos tarnyboms ir už viešosios tvarkos palaikymą atsakingoms pajėgoms, arba savanoriškai patvirtinto tipo skubios medicininės

[10] 2018 m. birželio 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/956 dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO2 kiekio ir degalų sąnaudų duomenų stebėsenos ir teikimo (OL L 173, 2018 7 9, p. 1).

pagalbos transporto priemonėms taip pat neturėtų būti taikomas reikalavimas laikytis šiame reglamente nustatytų CO_2 tikslų, kad nebūtų skatinama nebepatvirtinti tokių transporto priemonių tipo savanoriškai, nes tai turėtų neigiamą poveikį saugai ir aplinkai, išskyrus atvejus, kai gamintojas prašo įtraukti šias transporto priemones.

Valstybėms narėms taip pat turėtų būti suteikta teisė nustatyti išimtį, kad transporto priemonės, kurios nėra specialiai suprojektuotos, bet įregistruotos naudoti civilinės saugos bei gaisrinės saugos tarnyboms, už viešosios tvarkos palaikymą atsakingoms pajėgoms, ginkluotosioms tarnyboms ar skubios medicininės pagalbos tarnyboms, pavyzdžiui, įprasti tolimojo susisiekimo autobusai, naudojami policijos ar kariuomenės pajėgoms vežti, galėtų nesilaikyti normų, kai patvirtinama, kad tokia išimtis atitinka viešąjį interesą.

Kadangi tam tikrų transporto priemonių grupių, kurių tipas patvirtintas, išmetamo CO_2 kiekis dėl techninių priežasčių dar nenustatytas, šios transporto priemonės neturi atitikti šiame reglamente nustatytų CO_2 normų. Tai, pavyzdžiui, specialios paskirties transporto priemonės, pvz., savaeigiai kranai, hidraulinės kombinuotos transporto priemonės arba ypatingiems kroviniams skirtos transporto priemonės, visureigės transporto priemonės, pavyzdžiui, tam tikros kasybos, miškų ūkio ir žemės ūkio tikslais naudojamos transporto priemonės, taip pat kitos nestandartinės ašių konfigūracijos transporto priemonės, pvz., transporto priemonės su daugiau kaip 4 ašimis arba daugiau kaip 2 varančiosiomis ašimis, maži autobusai, kurių didžiausia masė mažesnė nei 7,5 t, ir maži sunkvežimiai, kurių didžiausia masė mažesnė nei 5 t.

Specialiosioms transporto priemonėms, pvz., atliekų sunkvežimiams, savivarčiams ar betono maišytuvams, ir toliau neturėtų privaloma apskaičiuoti gamintojų vidutinį savitąjį išmetamo CO_2 kiekį;

(22) siekiant suderinti terminus su Sąjungos transporto priemonių tipo patvirtinimo teisės aktais, visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/858[11] ir Komisijos reglamentu (ES) 2017/2400[12], turėtų būti nustatytos tam tikros apibrėžtys;

(23) atsižvelgiant į naują nustatytą transporto priemonių perdavimą iš vieno gamintojo kitam ir siekiant nustatyti išimtį gamintojams, gaminantiems tik kelias transporto priemones, į Reglamentą (ES) 2019/1242 reikėtų įtraukti sąvokos „susijusių subjektų grupė“ apibrėžtį, iš esmės laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/631[13] dėl lengvųjų transporto priemonių vartojamų terminų;

(24) nustatant pavienių gamintojų pareigas, visam Sąjungos parkui taikomos naujų sunkiųjų transporto priemonių parko išmetamo CO_2 kiekio mažinimo normos turėtų

---

[11] 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.

[12] 2017 m. gruodžio 12 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 595/2009 nuostatos dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio ir degalų sąnaudų nustatymo ir iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011 (OL L 349, 2017 12 29, p. 1).

[13] 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/631, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO_2 normos ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 (OL L 111, 2019 4 25, p. 13).

būti paverstos konkrečiomis mažinimo normomis, taikomomis pogrupiams, kurie turėtų būti apibrėžti atsižvelgiant į juos sudarančių transporto priemonių technines charakteristikas;

(25) kadangi su priekabomis susijęs išmetamo CO_2 kiekis daro didelį poveikį bendram motorinių transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekiui ir energijos suvartojimui, taip pat reikėtų nustatyti atitinkamas normas priekaboms;

(26) atsižvelgiant į subsektoriaus techninį pasirengimą ir poreikį gerinti oro kokybę miestuose, turėtų būti nustatyta privaloma minimali naujų visai netaršių miesto autobusų dalis;

(27) privaloma minimali visai netaršių miesto autobusų dalis turėtų atspindėti visuomenės poreikį turėti įperkamą viešąjį transportą, be kita ko, kaimo vietovėse. Dėl tokios privalomos minimalios dalies padidėjusi visai netaršių miesto autobusų pasiūla turėtų turėti teigiamą poveikį pirkimo sąnaudoms tiek pradinės pirkimo kainos, tiek bendros visai netaršių miesto autobusų nuosavybės kainos požiūriu, atsižvelgiant į juos eksploatuojant sutaupomą iškastinio kuro kiekį. Bendrai perkant miesto autobusus per platformą „Netaršūs autobusai“ tokių autobusų pirkimo kaina gali dar labiau sumažėti, o siūlomą Socialinį klimato fondą valstybės narės galėtų naudoti pažeidžiamiems piliečiams remti suteikdamos jiems pigesnius arba nemokamus viešojo transporto bilietus ar abonementus. Galiausiai, regioniniams ir tolimųjų reisų autobusams ir tolimojo susisiekimo autobusams, įskaitant transportą kaimo vietovėse, ir toliau taikomos sunkiųjų transporto priemonių normos. Socialinio klimato fondo parama galėtų padėti patenkinti konkrečius kaimo vietovių poreikius ir užkirsti kelią transporto galimybių nepritekliui[14] užtikrinant galimybę naudotis įperkamu viešuoju transportu;

(28) visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientas turėtų būti paskutinį kartą taikomas 2029 m. ataskaitiniu laikotarpiu, nes po to jis nebelaikomas būtinu kaip paskata visai netaršių transporto priemonių patekimui į rinką;

(29) kadangi siekiant atitikties turėtų būti vertinami ne juridiniai, o komerciniai subjektai, vieniems ekonomiškai susijusiems gamintojams turėtų būti leidžiama, laikantis tam tikrų apribojimų, perduoti transporto priemones kitiems, kad šios transporto priemonės būtų apskaitomos pagal Reglamentą (ES) 2019/1242;

(30) be to, siekiant sustiprinti naujų visai netaršių technologijų plėtrą specializuotose mažosiose ir vidutinėse įmonėse, taip pat turėtų būti įmanoma visai netaršias transporto priemones perduoti tarp nesusijusių subjektų;

(31) siekiant išvengti neproporcingai didelių reikalavimų laikymosi išlaidų ir sumažinti administracinę naštą, gamintojai, gaminantys nedaug transporto priemonių, atitinkančių tam tikrus teisinius reikalavimus, turėtų būti atleisti nuo išmetamo CO_2 kiekio normų laikymosi. Kadangi iš jų reikalaujama laikytis Reglamente (ES) 2019/1242 nustatytų duomenų teikimo pareigų, tiems gamintojams taikomas tinkamas kontrolės mechanizmas;

(32) dabartinė daugiamečių išmetamų teršalų kreditų ir išmetamų teršalų skolų sistema turėtų būti pratęsta iki 2039 m., nes mažinimo tikslai ir toliau stiprinami po 2030 m. iki 2040 m. ir tam reikia, kad gamintojai per tą laikotarpį įgyvendintų perspektyvius techninius pokyčius;

---

[14] Remiantis Socialinio klimato fondo reglamento 2 straipsnio 2a dalyje pateikta apibrėžtimi.

(33) Reglamente (ES) 2019/1242 dėl kiekvienos kategorijos transporto priemonių turėtų būti aiškiai nurodyta, kas yra gamintojas, kuriam turėtų būti priskirta transporto priemonė, taip konkrečiai atsižvelgiant į skirtingas M kategorijos transporto priemonių sistemas;

(34) stebėsenos duomenų tikrinimo taisyklės taip pat turėtų apimti galimus tokių pateiktų duomenų klaidų *ex post* taisymus ir tai, kaip Komisija turėtų atlikti tokius pataisymus, kad transporto priemonių parkas atitiktų išmetamo CO_2 kiekio normas;

(35) išmetamo CO_2 kiekio atskaitos verčių vertinimas turėtų būti iš dalies pakeistas, kad apimtų ir į Reglamento (ES) 2019/1242 taikymo sritį įtrauktus naujus transporto priemonių pogrupius;

(36) gamintojų ir valstybių narių vykdoma stebėsena ir duomenų teikimas yra esminė Reglamento (ES) 2019/1242 įgyvendinimo sąlyga. Reglamentą (ES) 2018/956 integruojant į Reglamentą (ES) 2019/1242 turėtų būti užtikrinta sinergija ir sudarytos sąlygos nuostatas aiškinti atsižvelgiant į abiejų reglamentų tikslus;

(37) stebėsenos ir duomenų teikimo nuostatas integruojant į Reglamentą (ES) 2019/1242, reikėtų pasinaudoti galimybe šiek tiek pakeisti tas nuostatas, atsižvelgiant į patirtį, įgytą per pirmuosius du duomenų teikimo ciklus pagal Reglamentą (ES) 2018/956;

(38) atsižvelgiant į tai, kad ateityje išmetamą teršalų kiekį nustatys ne tik gamintojai, transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio ir kitų techninių duomenų teikimas turėtų būti pavestas ne tik gamintojams, bet ir tiems subjektams, kurie nustato transporto priemonių išmetamą teršalų kiekį pagal Reglamentą (ES) 2017/2400 ir Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2022/1362[15]; Teikiant duomenis turėtų būti pateikiama ir gamintojo įrašų byla;

(39) Komisijai turėtų būti suteikta galimybė atsižvelgti į techninę pažangą, krovininio transporto logistikos raidą, reikiamus patikslinimus, grindžiamus šio reglamento taikymu, ir pagrindinių tipo patvirtinimo teisės aktų pakeitimus, taip pat užtikrinti, kad duomenų reikalavimai ir stebėsenos bei duomenų teikimo procedūra ilgainiui išliktų aktualūs vertinant sunkiųjų transporto priemonių parko indėlį į išmetamo CO_2 kiekį, užtikrinti, kad būtų prieinami duomenys apie naujas ir pažangias išmetamo CO_2 kiekio mažinimo technologijas ir patikros bandymų kelyje rezultatus, ir užtikrinti, kad oro pasipriešinimo verčių diapazonai išliktų aktualūs informacijos ir palyginamumo tikslais, taip pat papildyti nuostatas dėl administracinių baudų;

(40) dėl šių priežasčių pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus, kuriais iš dalies keičiami kriterijai, kuriais apibrėžiami transporto priemonių pogrupiai, apibrėžiamos specialiosios transporto priemonės, remiantis įvairių galios pavarų technologijų veikimo intervalais, pateikiamas paskirčių sąrašas ir svoris, naudingosios apkrovos, keleivių skaičiai, keleivių masės, didžiausios techniškai leidžiamos naudingosios apkrovos, didžiausias techniškai leidžiamas keleivių skaičius ir transporto priemonių pogrupių krovinių kiekiai bei metinės ridos vertės, kuriuo iš dalies keičiami šio reglamento prieduose nustatyti duomenų reikalavimai ir stebėsenos bei duomenų

[15] 2022 m. rugpjūčio 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1362, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 595/2009 nuostatos dėl sunkiųjų priekabų eksploatacinių savybių, nuo kurių priklauso motorinių transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekis, degalų ir energijos sąnaudos bei netaršiai nuvažiuojamas nuotolis, ir iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/683 (OL L 205, 2022 8 5, p. 145).

teikimo tvarka, patikslinami duomenys, kuriuos valstybės narės turi pateikti atliekant patikros bandymų kelyje rezultatų stebėseną, iš dalies keičiami oro pasipriešinimo verčių diapazonai ir apibrėžiami gamintojams skiriamų administracinių baudų kriterijai, apskaičiavimas ir surinkimo būdas. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

(41) Reglamentas (ES) 2018/956 turėtų būti panaikintas nustatant tvarkaraštį, pagal kurį šio reglamento įsigaliojimo metu tebegaliojantį ataskaitinį laikotarpį būtų galima užbaigti pagal taisykles, taikomas to ataskaitinio laikotarpio pradžioje, įskaitant visą paskesnį surinktų duomenų tvarkymą. Šis reglamentas atitinkamai turėtų būti taikomas nuo kito ataskaitinio laikotarpio pradžios;

(42) todėl Reglamentas (ES) 2019/1242 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamento (ES) 2019/1242 pakeitimai

Reglamentas (ES) 2019/1242 iš dalies keičiamas taip:

(1) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„1 straipsnis

Dalykas ir tikslas

1. Šiuo reglamentu nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio normų reikalavimai, siekiant prisidėti prie to, kad būtų pasiektas Reglamente (ES) 2018/842[16] nustatytas Sąjungos išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslas ir pasiekti Paryžiaus susitarimo[17] tikslai, ir užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą.

2. Šiuo reglamentu taip pat nustatomi Sąjungoje įregistruotų naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio ir degalų sąnaudų duomenų teikimo reikalavimai.“;

(2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Šis reglamentas taikomas toliau nurodytų kategorijų naujoms transporto priemonėms, kurių tipas patvirtintas arba kurios individualiai patvirtintos pagal

[16] 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/842, kuriuo, prisidedant prie klimato politikos veiksmų, kad būtų vykdomi įsipareigojimai pagal Paryžiaus susitarimą, valstybėms narėms nustatomi įpareigojimai 2021–2030 m. laikotarpiu sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų metinį kiekį, ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 525/2013 (OL L 16, 2018 6 19, p. 26).

[17] OL L 282, 2016 10 19, p. 4.

Reglamentą (ES) 2018/858 arba kurioms nereikia tipo patvirtinimo pagal to paties reglamento 2 straipsnio 3 dalį:

a) M_2 ir M_3;

b) N_1, kurioms netaikomas Reglamentas (ES) 2019/631, N_2 ir N_3;

c) O_3 ir O_4.

Šiame reglamente tos transporto priemonės vadinamos sunkiosiomis transporto priemonėmis. Transporto priemonės, kurioms taikomi a ir b punktai, vadinamos sunkiosiomis motorinėmis transporto priemonėmis.

Šiame reglamente nurodytos transporto priemonių kategorijos yra transporto priemonių kategorijos, apibrėžtos Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnyje ir jo I priede.“;

b) 2 dalis iš dalies keičiama taip:

i) pirma pastraipa pakeičiama taip:

„2. 1 dalyje nurodytos transporto priemonės šiame reglamente laikomos naujomis sunkiosiomis transporto priemonėmis konkrečiu ataskaitiniu laikotarpiu, jei jos tuo laikotarpiu pirmą kartą įregistruojamos Sąjungoje ir anksčiau nebuvo įregistruotos už Sąjungos ribų.“;

ii) pridedama ši pastraipa:

„1 dalis netaikoma transporto priemonėms, pirmą kartą įregistruotoms ne ilgesniam kaip vieno mėnesio laikotarpiui ir įregistruotoms vien tik pervažiavimo į Sąjungai nepriklausančią šalį tikslu.“;

c) straipsnis papildomas šiomis 4, 5 ir 6 dalimis:

„4. Nepaisant Reglamento (ES) 2017/2400 2 straipsnio 3 dalies, patvirtintoms transporto priemonėms, kurioms taikomas Reglamento (ES) 2018/858 2 straipsnio 3 dalies b punktas, šio reglamento 3a straipsnyje nustatytos išmetamo CO_2 kiekio normos netaikomos, nebent gamintojas, pranešdamas apie transporto priemonę pagal šio reglamento IV priedo B dalį, nusprendžia įtraukti tas transporto priemones į savo savitojo išmetamo CO_2 kiekio ir normų apskaičiavimą.

5. Transporto priemonėms, išskyrus 4 dalyje nurodytas transporto priemones, kurios įregistruotos kaip skirtos naudoti civilinės saugos, gaisrinės saugos, už viešosios tvarkos palaikymą atsakingų pajėgų, ginkluotųjų pajėgų ir skubios medicininės pagalbos tarnybų reikmėms, netaikomos 3a straipsnyje nustatytos išmetamo CO_2 kiekio normos, jei valstybė narė registracijos ir duomenų teikimo proceso metu tai nurodo ir pagal IV priedo A dalį teikiamuose duomenyse patvirtina, kad visų tos paskirties transporto priemonės funkcijų negali taip pat gerai atlikti visai netarši transporto priemonė, todėl dėl viešojo intereso reikia registruoti transporto priemonę su vidaus degimo varikliu, kad ji atliktų tas funkcijas.

6. 13a–13f straipsniuose nustatyta pareiga teikti informaciją taip pat taikoma transporto priemonėms, kurioms netaikomos išmetamo CO_2 kiekio normos pagal šio straipsnio 4 ir 5 dalis.“;

(3) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 punktas pakeičiamas taip:

„1) išmetamo CO_2 kiekio atskaitos vertė – visų naujų kiekvieno pogrupio sunkiųjų transporto priemonių vidutinis savitasis išmetamų CO_2 teršalų kiekis atskaitos laikotarpiu, nustatytas pagal I priedo 3 punktą;“;

b) įterpiami šie 3a ir 3b punktai:

„3a) ataskaitinis laikotarpis – atitinkamų metų laikotarpis nuo liepos 1 d. iki kitų metų birželio 30 d.;

3b) atskaitos laikotarpis – tam tikrų metų ataskaitinis laikotarpis, kuriam šiame reglamente nustatyti tam tikram transporto priemonių pogrupiui taikomi reguliuojamieji mažinimo įpareigojimai;“;

c) 5 punktas pakeičiamas taip:

„5) savitoji išmetamo CO_2 norma – kasmet pagal I priedo 4 punktą nustatoma individualaus gamintojo praėjusio ataskaitinio laikotarpio išmetamo CO_2 norma;“;

d) 9 punktas pakeičiamas taip:

„9) specialioji transporto priemonė – sunkioji transporto priemonė, skirta naudoti specialioms užduotims atlikti, kuri, remiantis jos atitikties liudijime pateikta informacija, kurią pateikė valstybės narės, atitinka I priedo 1.2 punkte nustatytus kriterijus;“;

e) 10 punktas išbraukiamas;

f) įterpiami šie 10a ir 10b punktai:

„10a) pranešėjas – subjektas, atsakingas už duomenų teikimą Komisijai;

10b) sunkiosios transporto priemonės nustatymas – jos išmetamo CO_2 kiekio arba įvesties parametrų nustatymas pagal Reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnį arba jos eksploatacinių savybių vertinimas atsižvelgiant į jų įtaką išmetamo CO_2 kiekiui ir degalų sąnaudoms pagal Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1362 8 straipsnį;“;

g) 11 punktas pakeičiamas taip:

„11) visai netarši transporto priemonė – tai:

a) sunkioji motorinė transporto priemonė, kurios išmetamo CO_2 kiekis, nustatytas pagal Reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnį, yra ne didesnis kaip 5 g/(t-km) arba 5 g/(p-km);

b) sunkioji motorinė transporto priemonė, atitinkanti šio reglamento I priedo 1.1.4 punkto sąlygas, jei pagal Reglamentą (ES) 2017/2400 nebuvo nustatytas išmetamo CO_2 kiekis;

c) priekaba su įrengtu jos varymą aktyviai skatinančiu įtaisu, be vidaus degimo variklio arba su vidaus degimo varikliu, išmetančiu mažiau negu 5 g CO_2/kWh, kaip nustatyta pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemones arba JT EEK taisyklę (EB) Nr. 49.“;

h) 12 punktas pakeičiamas taip:

„12) mažataršė sunkioji transporto priemonė – sunkioji transporto priemonė, kuri nėra visai netarši sunkioji transporto priemonė, bet kurios savitasis išmetamo CO_2 kiekis mažesnis nei pusė visų pogrupio, kuriam priskiriama transporto priemonė, transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio atskaitos vertės, nustatytos pagal I priedo 2.3.4 punktą;“;

i) įterpiami šie 16–23 punktai:

„16) sunkiosios transporto priemonės pirminė transporto priemonė – Reglamento (ES) 2017/2400 3 straipsnio 22 punkte apibrėžta pirminė transporto priemonė, kuriai modeliuoti priskiriamas bendrasis kėbulas, atitinkantis faktinį sunkiosios transporto priemonės kėbulą pagal jos grindų aukščio (žemos / aukštos) ir aukštų skaičiaus (vienaukštė / dviaukštė) konfigūracijas ir visus kitus taikytinus parametrus;

17) sukomplektuota transporto priemonė – sukomplektuota transporto priemonė, apibrėžta Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 26 punkte;

18) komplektinė transporto priemonė – komplektinė transporto priemonė, apibrėžta Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 27 punkte;

19) visureigė transporto priemonė – visureigė transporto priemonė, apibrėžta Reglamento (ES) 2018/858 I priedo A dalies 2.1 punkte;

20) specialiosios paskirties transporto priemonė – specialiosios paskirties transporto priemonė, apibrėžta Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 31 punkte;

21) specialiosios paskirties visureigė transporto priemonė – specialiosios paskirties visureigė transporto priemonė, apibrėžta Reglamento (ES) 2018/858 I priedo A dalies 2.3.1 punkte;

22) atitikties liudijimas – atitikties liudijimas, apibrėžtas Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 5 punkte;

23) viešoji sutartis – vykdant viešųjų pirkimų procedūras ir jei nenurodyta kitaip, tai viešoji sutartis, apibrėžta Direktyvos 2014/24/ES 2 straipsnio 1 dalies 5 punkte, pirkimo sutartis, apibrėžta Direktyvos 2014/25/ES 2 straipsnio 1 punkte, taip pat koncesija, apibrėžta Direktyvos 2014/23/ES 5 straipsnio 1 punkte.“;

j) straipsnis papildomas šia dalimi:

„Šiame reglamente susijusių gamintojų grupė – gamintojas ir jo susijusios įmonės.

Susijusios įmonės yra:

a) įmonės, kuriose gamintojas tiesiogiai arba netiesiogiai turi:

i) įgaliojimus naudotis daugiau nei puse balsavimo teisių arba

ii) įgaliojimus skirti daugiau nei pusę stebėtojų tarybos, valdybos arba įmonei teisiškai atstovaujančių organų narių, arba

iii) teisę tvarkyti įmonės reikalus;

b) įmonės, kurios tiesiogiai ar netiesiogiai turi a punkte nurodytas teises ar galias gamintojo atžvilgiu;

c) įmonės, kuriose b punkte nurodytos įmonės tiesiogiai ar netiesiogiai turi a punkte nurodytas teises arba galias;

d) įmonės, kuriose gamintojas kartu su viena ar daugiau a, b arba c punkte nurodytų įmonių arba kuriose dvi arba daugiau tų įmonių kartu turi a punkte nurodytas teises ar galias;

e) įmonės, kuriose a punkte nurodytas teises arba galias kartu turi gamintojas arba a–d punktuose nurodyta viena ar daugiau jo susijusių įmonių ir viena ar daugiau trečiųjų šalių.“;

(4) įterpiami 3a–3c straipsniai:

„3a straipsnis

Išmetamo CO_2 normos

1. Sąjungos naujų sunkiųjų motorinių transporto priemonių parko, išskyrus specialiosios paskirties, visureiges, specialiosios paskirties visureiges ir specialiąsias transporto priemones, vidutinis išmetamo CO_2 kiekis sumažinamas toliau nurodytomis procentinėmis dalimis, palyginti su vidutiniu 2019 m. ataskaitiniu laikotarpiu išmestu CO_2 kiekiu:

a) 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH transporto priemonių pogrupių 2025–2029 m. ataskaitiniais laikotarpiais – 15 %,

b) visų transporto priemonių pogrupių 2030–2034 m. ataskaitiniais laikotarpiais – 45 %,

c) visų transporto priemonių pogrupių 2035–2039 m. ataskaitiniais laikotarpiais – 65 %,

d) visų transporto priemonių pogrupių 2040 m. ir vėlesniais ataskaitiniais laikotarpiais – 90 %.

2. Prie šių išmetamo CO_2 normų transporto priemonių pogrupiai turi prisidėti, kaip nustatyta I priedo 4.3 punkte.

3. Sąjungos naujų priekabų parko išmetamo CO_2 kiekis sumažinamas pagal I priedo 4.3 punktą.

3b straipsnis

Visai netaršių transporto priemonių normos miesto autobusams

1. I priedo 4.2 punkte nurodytų transporto priemonių gamintojai laikosi I priedo 4.3 punkte nustatyto reikalavimo dėl minimalios visai netaršių transporto priemonių dalies naujų sunkiųjų transporto priemonių parke. Nuo 2030 m. ataskaitinio laikotarpio visai netaršios transporto priemonės sudaro 100 proc. naujų miesto autobusų parko.

2. Valstybės narės gali nuspręsti šiame straipsnyje nustatyto įpareigojimo netaikyti nedidelei miesto autobusų, įregistruotų kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu, daliai, patvirtindamos, kad visų tos paskirties transporto priemonės funkcijų negali taip pat gerai atlikti visai netarši transporto priemonė, todėl socialiniu ir ekonominiu sąnaudų ir naudos požiūriu, atsižvelgiant į konkrečias teritorines morfologines ir meteorologines aplinkybes, dėl viešojo intereso toms funkcijoms atlikti reikia registruoti transporto priemonę, kuri nėra visai netarši transporto priemonė.

Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatoma didžiausia transporto priemonių dalis, kuriai valstybė narė gali netaikyti įpareigojimo, ir socialinės ir ekonominės sąnaudos ir nauda atsižvelgiant į teritorines morfologines ir meteorologines aplinkybes, kuriomis pagrindžiama pirmesnėje pastraipoje nurodyta išimtis.

3. Dėl šiame straipsnyje nurodytų transporto priemonių naudojimo Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatomos bendros techninės specifikacijos (įskaitant standartus), susijusios su:

a) techniniu ir atviru įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros ir transporto priemonių sąveikumu, susijusiu su fizinėmis jungtimis ir ryšio palaikymu;

b) saugiu ir patikimu dalijimusi surinktais duomenimis ir jų naudojimu.

3c straipsnis

Viešųjų pirkimų procedūros

1. Perkančiosios organizacijos arba perkantieji subjektai, laikydamiesi atitinkamos tarptautinės teisės, viešųjų sutarčių, susijusių su 3b straipsnyje nurodytų transporto priemonių pirkimu arba naudojimu, skyrimą grindžia ekonomiškai naudingiausiu pasiūlymu, kuris apima geriausią pasiūlymo kainos ir kokybės santykį ir indėlį didinant tiekimo saugumą.

2. Pasiūlymo indėlis didinant tiekimo saugumą vertinamas atsižvelgiant į, *inter alia*, šiuos aspektus:

a) pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 952/2013 nustatomos trečiųjų valstybių kilmės produktų ir pasiūlymų dalį;

b) tai, ar trečiosios valstybės tokioms transporto priemonėms arba įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros ir transporto priemonių techniniam ir atviram sąveikumui taiko ribojamąją arba iškraipančią priemonę;

c) įrangos, dėl kurios rengiamas konkursas, veikimui būtinų atsarginių dalių prieinamumą;

d) konkurso dalyvio įsipareigojimą užtikrinti, kad galimi jo tiekimo grandinės pokyčiai vykdant sutartį neturės neigiamo poveikio sutarties vykdymui;

e) sertifikatą arba dokumentus, įrodančius, kad konkurso dalyvio tiekimo grandinės organizavimas leis jam įvykdyti tiekimo saugumo reikalavimą.

3. Pagal 3b straipsnį pasiūlymo indėliui didinant tiekimo saugumą taikomas 15–40 % sutarties skyrimo kriterijų svertinis koeficientas. “;

(5) 4 straipsnio pirmos pastraipos a punktas pakeičiamas taip:

„a) pateiktus duomenis apie praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu įregistruotas gamintojo naujas sunkiąsias transporto priemones ir“;

(6) 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Nuo 2020 m. liepos 1 d. ir vėliau kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu iki 2029 m. ataskaitinio laikotarpio Komisija nustato kiekvieno gamintojo ankstesnio ataskaitinio laikotarpio visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientą.

Visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientas atspindi visų gamintojo parko visai netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių skaičių ir išmetamo CO_2 kiekį.“;

b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. 2025–2029 m. ataskaitiniais laikotarpiais visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientas nustatomas remiantis 2 % lyginamuoju rodikliu pagal I priedo 2.3.2 punktą.“;

c) 4 dalis pakeičiama taip:

„4. Gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO_2 kiekis dėl visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficiento sumažinamas ne daugiau kaip 3 %. Dėl to koeficiento N kategorijos visai netaršių transporto priemonių, išskyrus 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH pogrupių transporto priemones, gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO_2 kiekis sumažinamas ne daugiau kaip 1,5 %.“;

(7) 6 straipsnis pakeičiamas taip:

„6 straipsnis

Gamintojo savitoji išmetamo CO_2 norma

2025 m. ataskaitiniu laikotarpiu ir kiekvienu paskesniu ataskaitiniu laikotarpiu Komisija nustato kiekvieno gamintojo ankstesnio ataskaitinio laikotarpio savitąją išmetamo CO_2 normą. Ta norma nustatoma pagal I priedo 4.1 punktą.“;

(8) įterpiami 6a ir 6b straipsniai:

„6a straipsnis

Vieno gamintojo transporto priemonių perdavimas kitam

1. Skaičiuojant gamintojų vidutinį savitąjį išmetamo CO_2 kiekį pagal 4 straipsnį ir I priedo 2.2 punktą, atskiros vieno gamintojo transporto priemonės gali būti perduodamos kitam laikantis šių sąlygų:

   a) visų perdavimų atveju: prašymą kartu turi pateikti perduodantysis ir gaunantysis gamintojas;

   b) transporto priemonių, išskyrus visai netaršias transporto priemones, perdavimo atveju perduodantysis ir gaunantysis gamintojas turi priklausyti susijusių gamintojų grupei;

   c) visai netaršių transporto priemonių perdavimo atveju, kai gamintojai nepriklauso susijusių gamintojų grupei: gamintojui perduotų visai netaršių transporto priemonių skaičius neturi viršyti 5 proc. visų jo per tam tikrą ataskaitinį laikotarpį įregistruotų naujų sunkiųjų transporto priemonių.

   Gamintojai praneša Komisijai apie perdavimo prašymus naudodamiesi Komisijos pateiktomis elektroninėmis priemonėmis.

2. Jei Komisija mano, kad perdavimo sąlygos įvykdytos, ji neatsižvelgia į perduotą transporto priemonę apskaičiuodama atitinkamas perduodančiojo gamintojo

vertes, bet į jas atsižvelgia apskaičiuodama atitinkamas gaunančiojo gamintojo vertes.

6b straipsnis

Išimtis gamintojams, gaminantiems nedaug transporto priemonių

1. Jei per tam tikrą ataskaitinį laikotarpį įregistruota mažiau nei 100 gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių, 4 straipsnyje ir I priedo 2.7 punkte nurodytas vidutinis savitasis išmetamo CO_2 kiekis ir 6 straipsnyje bei I priedo 4.1 punkte nurodytos savitosios išmetamo CO_2 normos atitinkamu ataskaitiniu laikotarpiu prilyginami nuliui.
2. Vidutinio savitojo išmetamo CO_2 kiekio ir savitojo išmetamo CO_2 kiekio vertės neįtraukiamos į pagal 11 straipsnį skelbiamą atitinkamų gamintojų ir ataskaitinių laikotarpių informaciją.
3. 1 dalyje nustatyta išimtis konkrečiu ataskaitiniu laikotarpiu netaikoma šiais atvejais:

   a) gamintojo prašymu;

   b) jei gamintojas paprašo perduoti transporto priemones pagal 6a straipsnį;

   c) jei gamintojas priklauso grupei susijusių gamintojų, kurie tuo ataskaitiniu laikotarpiu drauge įregistravo daugiau kaip 100 transporto priemonių, arba susijusių gamintojų grupei priklauso kartu su kitu gamintoju, kuriam netaikoma 1 dalyje nustatyta išimtis.
4. Gamintojai, kurie priklauso 3 dalies c punkte nurodytai grupei, informuoja Komisiją, jei per tam tikrą ataskaitinį laikotarpį įregistravo mažiau nei 100 transporto priemonių.
5. Gamintojai, kuriems netaikoma 1 dalyje nustatyta išimtis, kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu informuoja Komisiją apie visas savo susijusias įmones, kurios atitinka 1 dalyje nustatytas išimties taikymo sąlygas.
6. Gamintojai praneša Komisijai reikiamą informaciją naudodamiesi Komisijos pateiktomis elektroninėmis priemonėmis.“;

(9) 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies pirmos pastraipos įvadinės frazės formuluotė pakeičiama taip:

„Siekiant nustatyti, ar 2025–2039 m. ataskaitiniais laikotarpiais gamintojas laikosi savitosios išmetamo CO_2 normos, atsižvelgiama į jo išmetamų teršalų kreditus ar išmetamų teršalų skolas, nustatytus pagal I priedo 5 punktą, kurie lygūs gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių, skaičiui ataskaitiniais laikotarpiais, padaugintam iš:“;

b) 1 dalies antroje pastraipoje skaičius „2029“ pakeičiamas skaičiumi „2039“;

c) 1 dalies trečia pastraipa pakeičiama taip:

„Išmetamų teršalų skolos kaupiasi 2025–2039 m. ataskaitiniais laikotarpiais. Tačiau bendra gamintojo išmetamų teršalų skola neturi viršyti 5 % gamintojo savitosios išmetamo CO_2 normos, padaugintos iš gamintojo to laikotarpio sunkiųjų transporto priemonių skaičiaus (išmetamų teršalų skolos ribinė vertė).“;

d) 1 dalies ketvirta pastraipa pakeičiama taip:

„2025–2039 m. ataskaitiniais laikotarpiais sukaupti išmetamų teršalų kreditai ir išmetamų teršalų skolos, jei jų sukaupta, perkeliami iš vieno kalendorinio ataskaitinio laikotarpio į kitą. Tačiau bet kokios likusios išmetamų teršalų skolos atlyginamos per 2029, 2034 ir 2039 m. ataskaitinius laikotarpius.“;

e) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Išmetamo CO_2 kiekio mažinimo trajektorija kiekvienam gamintojui nustatoma pagal I priedo 5.1 punktą, remiantis šiomis linijinėmis trajektorijomis:

a) tarp 3a straipsnio 1 dalies a ir b punktuose nurodytų 2025 arba 2030 m. ataskaitinio laikotarpio išmetamo CO_2 kiekio atskaitos verčių ir išmetamo CO_2 normos,

b) tarp 3a straipsnio 1 dalies b punkte nurodytos 2025 m. ataskaitinio laikotarpio išmetamo CO_2 normos ir 2030 m. ataskaitinio laikotarpio išmetamo CO_2 normos,

c) tarp 3a straipsnio 1 dalies c punkte nurodytos 2030 m. ataskaitinio laikotarpio išmetamo CO_2 normos ir 2035 m. ataskaitinio laikotarpio išmetamo CO_2 normos, ir

d) tarp 3a straipsnio 1 dalies d punkte nurodytos 2035 m. ataskaitinio laikotarpio išmetamo CO_2 normos ir 2040 m. ataskaitinio laikotarpio išmetamo CO_2 normos.“;

(10) įterpiami 7a ir 7b straipsniai:

„7a straipsnis

Transporto priemonių priskyrimas gamintojui

Apskaičiuojant 4 straipsnyje nurodytą vidutinį savitąjį išmetamo CO_2 kiekį ir 6 straipsnyje nurodytas savitąsias išmetamo CO_2 normas, tam tikru ataskaitiniu laikotarpiu registruotos transporto priemonės priskiriamos šiems gamintojams:

a) N kategorijos transporto priemonės – Reglamento (ES) 2017/2400 3 straipsnio 4a punkte apibrėžtam transporto priemonės gamintojui;

b) M kategorijos transporto priemonės – Reglamento (ES) 2017/2400 3 straipsnio 29 punkte apibrėžtam pirminės transporto priemonės gamintojui;

c) O kategorijos transporto priemonės – Įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1362 2 straipsnio 5 punkte apibrėžtam transporto priemonės gamintojui.

7b straipsnis

M kategorijos transporto priemonių vidutinio savitojo išmetamo CO_2 kiekio apskaičiavimas

M kategorijos transporto priemonėms taikomos šios nuostatos:

a) apskaičiuojant gamintojo pogrupio vidutinį savitąjį išmetamo CO_2 kiekį, nauja M kategorijos sunkioji transporto priemonė su jos savituoju išmetamo CO_2 kiekiu I priedo 2.2.2 punkte laikoma komplektine arba sukomplektuota transporto priemone ir į ją neatsižvelgiama I priedo 2.2.3 punkte;

b) tačiau 7a straipsnio b punkte nurodyto gamintojo prašymu, laikantis 3 dalyje nustatytos sąlygos, į naują M kategorijos sunkiąją transporto priemonę su jos pirminės transporto priemonės savituoju išmetamo CO_2 kiekiu atsižvelgiama I priedo 2.2.2 punkte ir į ją neatsižvelgiama I priedo 2.2.2 punkte;

c) b punkte nurodytas prašymas dėl naujos M kategorijos sunkiosios transporto priemonės nepriimamas, jei 7a straipsnio b punkte nurodytas jos gamintojas ir Reglamento (ES) 2017/2400 3 straipsnio 4a dalyje apibrėžtas komplektinės arba sukomplektuotos transporto priemonės gamintojas yra susijusios įmonės arba tas pats juridinis asmuo. Teikdamas tokį prašymą gamintojas pareiškia, kad ši sąlyga galioja ir, Komisijai paprašius, pateikia jai patvirtinamąją informaciją;

d) Komisija, padedama Agentūros, elektroniniu formatu laiku pateikia priemones ir procedūrines gaires, reikalingus tam, kad gamintojai galėtų pateikti b punkte nurodytus prašymus.“;

(11) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies a punkte tekstas „2025–2029 m. laikotarpiu“ pakeičiamas tekstu „2025 m. ir vėlesniais metais“;

b) 1 dalies b punktas išbraukiamas;

c) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Laikoma, kad gamintojas yra viršijęs išmetamo CO_2 normą visais šiais atvejais:

a) kai bet kuriuo iš 2025–2028, 2030–2033, 2035–2038 m. ataskaitinių laikotarpių išmetamų teršalų skolų suma, iš jos atėmus išmetamų teršalų kreditus, viršija 7 straipsnio 1 dalies trečioje pastraipoje nurodytą išmetamų teršalų skolos ribinę vertę;

b) kai 2029, 2034, 2039 ir 2040 m. ataskaitiniu laikotarpiu išmetamų teršalų skolų suma, iš jos atėmus išmetamų teršalų kreditus, yra teigiama;

c) kai 2041 m. ataskaitiniu laikotarpiu ir vėlesniais ataskaitiniais laikotarpiais gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO_2 kiekis viršija jo savitąją išmetamo CO_2 normą.“;

(12) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Tipo patvirtinimo institucijos ir gamintojai nedelsdami praneša Komisijai apie visus šiuos nuokrypius nuo pateiktų duomenų:

a) jeigu eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio vertės, nustatytos atlikus patikras pagal šio reglamento 13 straipsnyje nurodytą procedūrą, skiriasi nuo verčių, nurodytų atitikties liudijimuose arba informacijos klientui byloje, nurodytoje Reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnio 4 dalyje;

b) jeigu buvo nustatyta klaidų dėl klaidingų įvesties duomenų arba kitų priežasčių nustatant CO_2 kiekį;

c) jeigu buvo nustatyta klaidų vykdant CO_2 kiekio stebėseną ir teikiant duomenis;

d) bet kokius kitus nuokrypius, nei nurodyta a, b ir c punktuose.“;

b) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Į 1 dalyje nurodytus nuokrypius Komisija atsižvelgia apskaičiuodama gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO_2 kiekį ir išmetamo CO_2 kiekio atskaitos vertes ir apsvarsto galimybę atitinkamai pakeisti pagal 11 straipsnį priimtus sprendimus. Komisija neprivalo atsižvelgti į nuokrypius, jei

perskaičiavus gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO_2 kiekį arba išmetamo CO_2 kiekio atskaitos vertes gaunamas mažesnis nei 0,1 % nuokrypis.“;

(13) 10 straipsnis pakeičiamas taip:

„10 straipsnis

Išmetamo CO_2 kiekio atskaitos verčių vertinimas

1. Siekdama užtikrinti, kad transporto priemonių pogrupių išmetamo CO_2 kiekio atskaitos vertės, kurioms pagal I priedo 3.2 punktą taikomas atskaitos laikotarpis yra 2024 m. arba vėlesnis ataskaitinis laikotarpis, būtų patikimos ir atitiktų tikrąsias vertes, Komisija įvertina sąlygų, kuriomis buvo nustatytos išmetamo CO_2 kiekio atskaitos vertės, taikymą ir nustato, ar tos išmetamo CO_2 kiekio vertės nebuvo netinkamai padidintos ir, jei taip, kaip jos turi būti ištaisytos.

2. Jei Komisija padaro išvadą, kad visos išmetamo CO_2 kiekio atskaitos vertės arba jų dalis turi būti ištaisytos, ji, laikydamasi 16 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros, priima įgyvendinimo aktą, kuriuo tos vertės ištaisomos.“;

(14) 11 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies antra pastraipa pakeičiama taip:

„Į sąrašą, kuris turi būti paskelbtas iki metų, einančių po metų, kuriais baigėsi atskaitos laikotarpis, balandžio 30 d., įtraukiamos per tą atskaitos laikotarpį nustatytos išmetamo CO_2 kiekio atskaitos vertės.“;

b) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Komisija iš dalies keičia pagal 1 dalį priimtus įgyvendinimo aktus:

a) jeigu iš dalies keičiamos Reglamente (EB) Nr. 595/2009 nustatytos tipo patvirtinimo procedūros, išskyrus pakeitimus, susijusius su naudingosios apkrovos ir keleivių skaičiaus vertėmis, naudojamomis išmetamo CO_2 kiekiui nustatyti, ir dėl tų pakeitimų pagal šią dalį nustatytų reprezentatyviųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekis padidėja arba sumažėja daugiau kaip 5 g CO_2/km:

i) patikslintos išmetamo CO_2 kiekio atskaitos vertės apskaičiuojamos pagal II priedo 1 punktą;

ii) naujos vertės skelbiamos papildant ankstesnes vertes, nurodant ataskaitinį laikotarpį, kada jos taikomos pirmą kartą;

b) jeigu priedai buvo iš dalies pakeisti pagal 14 straipsnio 1 dalies a–f punktus:

i) anksčiau paskelbtos išmetamo CO_2 kiekio atskaitos vertės perskaičiuojamos pagal I priedą, atsižvelgiant į parametrus, iš dalies pakeistus pagal vieną iš 14 straipsnio 1 dalies a–f punktų;

ii) perskaičiuotų išmetamo CO_2 kiekio atskaitos verčių rinkinys skelbiamas ir pakeičia ankstesnį išmetamo CO_2 kiekio atskaitos verčių rinkinį nuo ataskaitinio laikotarpio, kuriuo pirmą kartą taikomi pagal vieną iš 14 straipsnio 1 dalies a–f punktų iš dalies pakeisti parametrai.“;

c) straipsnis papildomas šia dalimi:

„3. Jeigu, kaip nurodyta 2 dalies a punkte, iš dalies keičiamos tipo patvirtinimo procedūros, iš dalies keičiančiame įgyvendinimo akte nurodoma arba nustatoma metodika, kaip apibrėžti transporto priemonių pogrupio vieną ar daugiau reprezentatyviųjų transporto priemonių, įskaitant jų statistinius svorinius daugiklius ir naudingosios apkrovos bei keleivių skaičiaus vertes, naudotinas išmetamo CO_2 kiekiui nustatyti, kuriomis remiantis nustatomas 2 dalies a punkte nurodytas patikslinimas, atsižvelgiant į stebėjimo duomenis, pateiktus pagal šį reglamentą, ir Reglamento (ES) 2017/2400 12 straipsnio 1 dalyje išvardytas transporto priemonių technines charakteristikas. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal šio reglamento 16 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.“;

(15) 13 straipsnio 3 dalis papildoma šiuo sakiniu:

„Jeigu informacijos klientui bylose, atitikties liudijimuose ir individualaus patvirtinimo liudijimuose pateiktų duomenų negalima ištaisyti pagal Reglamentą (ES) 2018/858, atsakinga tipo patvirtinimo institucija kartu su ištaisytais duomenimis pateikia taisymų ataskaitą ir perduoda ją Komisijai ir suinteresuotoms šalims.“;

(16) įterpiami 13a–13f straipsniai:

„13a straipsnis

Valstybių narių vykdoma duomenų stebėsena ir teikimas

1. Nuo [*Leidinių biuro prašoma įrašyti metus: jei reglamentas įsigalioja iki liepos 1 d., įrašyti reglamento įsigaliojimo metus atėmus 1; jei įsigalioja po birželio 30 d., įrašyti ateinančius metus*] m. ataskaitinio laikotarpio valstybės narės vykdo IV priedo A dalyje nurodytų duomenų, susijusių su Sąjungoje pirmą kartą įregistruotomis naujomis sunkiosiomis transporto priemonėmis, stebėseną.

Ne vėliau kaip kiekvienų metų rugsėjo 30 d., pradedant 2020 m., valstybių narių kompetentingos institucijos, laikydamosi V priede nustatytos duomenų teikimo tvarkos, tuos praėjusio ataskaitinio laikotarpio (liepos 1 d. – birželio 30 d.) duomenis pateikia Komisijai.

2. Už duomenų stebėseną ir teikimą pagal šį reglamentą atsakingos tos pačios kompetentingos institucijos, kurias valstybės narės paskyrė pagal Reglamento (ES) 2019/631 7 straipsnio 6 dalį.

3. Transporto priemonėms, suprojektuotoms ir sukonstruotoms arba pritaikytoms naudoti civilinės saugos bei gaisrinės saugos tarnyboms ir už viešosios tvarkos palaikymą atsakingoms pajėgoms, taikomas šiame straipsnyje nustatytas įpareigojimas, išskyrus atvejus, kai joms taikoma išimtis pagal kitas nuostatas.

4. Transporto priemonėms, kurios įregistruotos kaip skirtos naudoti civilinės saugos, gaisrinės saugos, skubios medicininės pagalbos tarnybų ir už viešosios tvarkos palaikymą atsakingų pajėgų bei ginkluotųjų pajėgų reikmėms, taikomas šiame straipsnyje nustatytas įpareigojimas, neatsižvelgiant į tai, kad joms netaikomas 3a straipsnis, išskyrus atvejus, kai joms taikoma išimtis pagal kitas nuostatas.

13b straipsnis

Gamintojų ar kitų subjektų, atsakingų už sunkiosios transporto priemonės išmetamo CO_2 kiekio nustatymą, vykdomas duomenų teikimas

1. Gamintojai arba kiti subjektai, atsakingi už sunkiosios transporto priemonės, kuriai taikomi Reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnyje arba Įgyvendinimo

reglamento (ES) 2022/1362 8 straipsnyje nustatyti įpareigojimai, duomenų nustatymą, pateikia naujos sunkiosios transporto priemonės duomenis pagal IV priedo B dalies nuostatas.

Ne vėliau kaip kiekvienų metų rugsėjo 30 d. jie, laikydamiesi V priede nustatytos duomenų teikimo tvarkos, Komisijai pateikia kiekvienos naujos sunkiosios transporto priemonės, kurios duomenų nustatymo arba vertinimo data patenka į ataskaitinį laikotarpį, kuris baigiasi birželio 30 d., duomenis.

Ši dalis netaikoma gamintojams ar kitiems subjektams, kuriems taikoma išimtis pagal 6b straipsnį.

2. Kiekvienas gamintojas arba kitas 1 dalyje nurodytas subjektas paskiria kontaktinį punktą duomenims teikti pagal šį reglamentą.

3. 13a straipsnio 3 ir 4 dalyse nustatyta pareiga teikti duomenis taikoma gamintojams ir kitiems 1 dalyje nurodytiems subjektams.

13c straipsnis

Sunkiųjų transporto priemonių duomenų centrinis registras

1. Komisija veda pagal 13a ir 13b straipsnius teikiamų sunkiųjų transporto priemonių duomenų centrinį registrą (toliau – registras).

Registras yra viešai prieinamas, išskyrus V priedo 3.2.2 punkte išvardytus duomenų įrašus.

IV priedo B dalies 2 punkte nurodyto 23 duomenų įrašo vertė viešai skelbiama IV priedo C dalyje nustatytu intervalo formatu.

2. Registrą Komisijos vardu tvarko Agentūra.

13d straipsnis

Patikros bandymų kelyje rezultatų stebėsena

1. Komisija vykdo bandymų kelyje, atliekamų pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009, rezultatų stebėseną siekdama patikrinti naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio ir degalų sąnaudų duomenis.

2. Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nurodant duomenis, kuriuos valstybių narių kompetentingos institucijos turi pateikti taikant šio straipsnio 1 dalį.

13e straipsnis

Duomenų kokybė

1. Kompetentingos institucijos ir gamintojai yra atsakingi už duomenų, kuriuos jie teikia pagal 13a ir 13b straipsnius, tikslumą ir kokybę. Jie nedelsdami informuoja Komisiją apie visas aptiktas pateiktų duomenų klaidas.

2. Komisija savo ruožtu patikrina pagal 13a ir 13b straipsnius pateiktų duomenų kokybę.

3. Jei Komisija informuojama apie duomenų klaidas arba pati tikrindama duomenis randa neatitikimų duomenų rinkinyje, ji, kai tikslinga, imasi būtinų priemonių 13c straipsnyje nurodytame registre paskelbtiems duomenims ištaisyti.

4. Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais būtų nustatytos šio straipsnio 2 ir 3 dalyse minimos tikrinimo ir ištaisymo priemonės. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 16 straipsnyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

13f straipsnis

Administracinės baudos

1. Komisija gali skirti administracinę baudą kiekvienu iš šių atvejų:

a) jei nustato, kad gamintojo pagal šio reglamento 5 straipsnį pateikti duomenys nukrypsta nuo duomenų, nurodytų gamintojo įrašų byloje arba variklio tipo patvirtinimo sertifikate, išduotame pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009, ir nuokrypis yra tyčinis arba padarytas dėl didelio aplaidumo;

b) jei duomenys nebuvo pateikti iki pagal 5 straipsnio 1 dalį taikomo galutinio termino ir vėlavimo negalima pagrįstai pateisinti.

Norėdama patikrinti a punkte nurodytus duomenis Komisija konsultuojasi su atitinkamomis patvirtinimo institucijomis.

Administracinės baudos, skiriamos už nukrypimą nuo duomenų ar už pavėlavimą juos pateikti, kaip nurodyta a ir b punktuose, turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos ir negali viršyti 30 000 EUR už atitinkamą sunkiąją transporto priemonę.

2. Vadovaudamasi šio straipsnio 3 dalyje išdėstytais principais Komisija pagal 17 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais papildo šį reglamentą nustatydama šio straipsnio 1 dalyje nurodytų administracinių baudų apskaičiavimo ir rinkimo tvarką ir metodus.

3. 2 dalyje nurodyti deleguotieji aktai turi atitikti šiuos principus:

a) Komisijos nustatyta tvarka paisoma teisės į gerą administravimą ir visų pirma teisės būti išklausytam ir teisės susipažinti su byla, kartu paisant teisėtų interesų, susijusių su konfidencialumu ir komercinėmis paslaptimis;

b) apskaičiuodama atitinkamą administracinę baudą, Komisija vadovaujasi veiksmingumo, proporcingumo ir atgrasymo principais, atsižvelgdama, kai aktualu, į nuokrypio ar vėlavimo didumą ir poveikį, sunkiųjų transporto priemonių, apie kurias buvo pateikti netikslūs duomenys ar juos buvo pavėluota pateikti, skaičių, gamintojo gerą valią, gamintojo stropumą ir bendradarbiavimą, nuokrypio ar vėlavimo pasikartojimą, dažnumą ar trukmę, taip pat tam pačiam gamintojui anksčiau skirtas sankcijas;

c) administracinės baudos renkamos nepagrįstai nedelsiant, nustatant sumokėjimo galutinius terminus ir atitinkamai numatant galimybę išskaidyti mokėjimus į keletą dalių ir etapų.

4. Administracinių baudų sumos laikomos Sąjungos bendrojo biudžeto pajamomis.“;

(17) 14 straipsnis pakeičiamas taip:

„14 straipsnis

Priedų pakeitimai

1. Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais, siekiant atsižvelgti į techninę pažangą, krovininio transporto logistikos raidą, reikiamus patikslinimus, grindžiamus šio reglamento taikymu, ir pagrindinių tipo patvirtinimo teisės aktų, visų pirma reglamentų (ES) 2018/858 ir (ES) 595/2009, pakeitimus, iš dalies keičiami šie I priedo elementai:

a) 1.1 punkte nustatyti transporto priemonių pogrupių apibrėžties kriterijai;

b) 1.2 punkte nustatyti specialiųjų transporto priemonių apibrėžties kriterijai;

c) 1.3 punkte nustatyti įvairių galios pavarų technologijų veikimo intervalų kriterijai;

d) 1.4 nustatytas paskirčių sąrašas;

e) 2.1 punkte nustatyti paskirties svoriniai daugikliai;

f) 2.5 punkte nustatyta naudingoji apkrova, keleivių skaičiai, keleivio masė, didžiausia techniškai leidžiama naudingoji apkrova, didžiausias techniškai leidžiamas keleivių skaičius ir transporto priemonių pogrupių *sg* krovinių kiekiai;

g) 2.6 punkte nustatytos metinės ridos vertės.

2. Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas šis IV priedo elementas:

a) A ir B dalyse nustatyti duomenų reikalavimai siekiant atsižvelgti į techninę pažangą, reikiamus patikslinimus, pagrįstus šio reglamento taikymu, ir pagrindinių tipo patvirtinimo teisės aktų, visų pirma reglamentų (ES) 2018/858 ir (ES) 595/2009, pakeitimus;

b) atnaujinami arba pakoreguojami C dalyje nustatyti intervalai siekiant atsižvelgti į sunkiųjų transporto priemonių konstrukcijos pakeitimus ir užtikrinti, kad intervalai išliktų aktualūs informacijos ir palyginamumo tikslais;

3. Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami šie V priedo elementai:

a) pakoreguojama V priede nustatyta duomenų stebėsenos ir teikimo tvarka, kad būtų atsižvelgta į patirtį, įgytą taikant šį reglamentą, ir ji būtų priderinta prie technikos pažangos;

b) iš dalies keičiamas 3.2 punktas, į registrą įtraukiant naujus duomenų įrašus.“;

(18) 15 straipsnis pakeičiamas taip:

„15 straipsnis
Peržiūra

2028 m. Komisija atlieka šio reglamento veiksmingumo ir poveikio peržiūrą ir Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia peržiūros rezultatų ataskaitą.

Prireikus prie ataskaitos pridedamas pasiūlymas iš dalies pakeisti šį reglamentą.“;

(19) 17 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalies pirmas sakinys pakeičiamas taip:

„3b straipsnyje, 11 straipsnio 2 dalyje, 13 straipsnio 4 dalies antroje pastraipoje, 13c straipsnio 3 dalyje, 13d straipsnio 2 dalyje, 13e straipsnio 4 dalyje, 13f straipsnio 2 dalyje ir 14 straipsnio 1 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo [*Leidinių biuro prašoma įrašyti šio reglamento įsigaliojimo datą*].“;

b) 3 dalies pirmas sakinys pakeičiamas taip:

„Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 11 straipsnio 2 dalyje, 13 straipsnio 4 dalies antroje pastraipoje, 13c straipsnio 3 dalyje, 13d straipsnio 2 dalyje, 13e straipsnio 4 dalyje, 13f straipsnio 2 dalyje ir 14 straipsnio 1 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus.“;

c) 6 dalyje žodžiai „ 11 straipsnio 2 dalį, 13 straipsnio 4 dalies antrą pastraipą ir 14 straipsnio 1 dalį“ pakeičiami žodžiais „11 straipsnio 2 dalį, 13 straipsnio 4 dalies antrą pastraipą, 13c straipsnio 3 dalį, 13d straipsnio 2 dalį, 13f straipsnio 2 dalį ir 14 straipsnio 1 dalį“;

(20) Reglamento (ES) 2019/1242 I, II ir III priedai pakeičiami šio reglamento I priedo tekstu;

(21) šio reglamento II priede pateiktas tekstas pridedamas kaip Reglamento (ES) 2019/1242 IV, V ir VI priedai.

2 straipsnis

Reglamento (ES) 2018/956 panaikinimas

Reglamentas (ES) 2018/956 panaikinamas nuo [*Leidinių biuro prašoma įrašyti šio reglamento taikymo datą*].

Nuorodos į Reglamentą (ES) 2018/956 laikomos nuorodomis į šį reglamentą ir skaitomos pagal šio reglamento VI priede pateiktą atitikties lentelę.

3 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo [*Leidinių biuro prašoma įrašyti kalendorinius metus = metai, kuriais po šio akto įsigaliojimo ateina liepos 1 d.*] liepos 1 d.

Tačiau ataskaitiniais laikotarpiais iki [*Leidinių biuro prašoma įrašyti datą = taikymo pradžios data*] toliau taikomi [*Leidinių biuro prašoma įrašyti kalendorinius metus = metai, kuriais po šio akto įsigaliojimo ateina liepos 1 d.*] birželio 30 d. taikytinas Reglamentas (ES) 2019/1242 ir [*Leidinių biuro prašoma įrašyti kalendorinius metus = metai, kuriais po šio akto įsigaliojimo ateina liepos 1 d.*] birželio 30 d. taikytinas Reglamentas (ES) 2018/956.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkas / Pirmininkė	*Pirmininkas / Pirmininkė*

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

Pasiūlymas dėl reglamento, kuriuo dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius ES klimato srities užmojus ir pareigos teikti informaciją įtraukimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/1242 ir panaikinamas Reglamentas (ES) 2018/956.

1.2. Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys)

3 išlaidų kategorija „Gamtos ištekliai ir aplinka“

9 antraštinė dalis. Aplinka ir klimato politikos veiksmai

1.3. Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su:

☐ nauju veiksmu

☐ nauju veiksmu, kai bus įgyvendintas bandomasis projektas ir (arba) atlikti parengiamieji veiksmai[25]

☑ esamo veiksmo galiojimo pratęsimu

☑ vieno ar daugiau veiksmų sujungimu arba nukreipimu į kitą / naują veiksmą

1.4. Tikslas (-ai)

1.4.1. Bendrasis (-ieji) tikslas (-ai)

Bendrasis šio pasiūlymo tikslas – nustatyti naujas išmetamųjų teršalų normas, kad būtų sumažintas naujų sunkiųjų transporto priemonių (STP) išmetamo CO_2 kiekis ir prisidėta prie perėjimo prie visai netaršaus judumo platesniame kontekste, atsižvelgiant į didesnius ES klimato srities užmojus iki 2030 m. ir ES poveikio klimatui neutralumo tikslą iki 2050 m.

1.4.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)

Konkretūs šio pasiūlymo tikslai yra tokie:

ekonomiškai efektyviai sumažinti sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekį, laikantis ES klimato srities tikslų ir kartu prisidedant prie ES energetinio saugumo didinimo;

dėl vis plačiau naudojamų efektyviau energiją vartojančių transporto priemonių suteikti naudos Europos vežėjams ir naudotojams, kurių dauguma yra MVĮ;

stiprinti ES pramonės pirmavimą technologijų ir inovacijų srityje nukreipiant investicijas į visai netaršias technologijas.

1.4.3. Numatomas (-i) rezultatas (-ai) ir poveikis

Nurodyti poveikį, kurį pasiūlymas (iniciatyva) turėtų padaryti tiksliniams gavėjams (tikslinėms grupėms).

Pasiūlymu bus užtikrinta, kad būtų sumažintas sunkiųjų transporto priemonių išmetamas CO_2 kiekis, būtų teikiama nauda vežėjams ir naudotojams oro kokybės bei energijos suvartojimo mažinimo atžvilgiu ir stiprinamas automobilių pramonės vertės grandinės

[25] Kaip nurodyta Finansinio reglamento 58 straipsnio 2 dalies a arba b punkte.

pirmavimas technologijų ir inovacijų srityje. Manoma, kad papildoma nauda bus didesnis energijos vartojimo efektyvumas ir energetinis saugumas.

1.4.4. Veiklos rezultatų rodikliai

Nurodyti pažangos ir laimėjimų stebėsenos rodiklius.

Buvo nustatyti šie rodikliai:

1. kasmet bus stebimas ES parko vidutinis naujų STP išmetamas CO_2 kiekis, išmatuotas pagal kiekvieną tipo patvirtinimą;

2. STP išmetamų ŠESD kiekis bus stebimas vykdant kasmetinę valstybių narių išmetamų ŠESD apskaitą;

3. naujai įregistruotų netaršių ir mažataršių transporto priemonių skaičius ir dalis bus stebimi pagal valstybių narių pateikiamus metinius stebėsenos duomenis;

4. inovacijų lygis bus matuojamas pagal naujus Europos automobilių gamintojų patentus, susijusius su netaršiomis technologijomis, naudojant viešai prieinamas patentų duomenų bazes;

5. užimtumo lygis bus stebimas pagal viešai skelbiamus Eurostato statistinius sektorinio užimtumo ES duomenis.

1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas

1.5.1. Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai, įskaitant išsamų iniciatyvos įgyvendinimo pradinio etapo tvarkaraštį

Sąjungoje naujai registruoti sunkiųjų transporto priemonių gamintojai turės stebėti išmetamųjų teršalų kiekį, apie jį pranešti ir laikytis peržiūrėtų savitųjų išmetamo CO_2 kiekio normų.

Valstybės narės turės kasmet pranešti Komisijai ir Europos aplinkos agentūrai apie naujai įregistruotų sunkiųjų transporto priemonių techninius duomenis.

1.5.2. Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė (gali būti susijusi su įvairiais veiksniais, pvz., koordinavimo nauda, teisiniu tikrumu, didesniu veiksmingumu ar papildomumu). Šiame punkte „Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė“ – dalyvaujant Sąjungai užtikrinama vertė, papildanti vertę, kuri būtų užtikrinta vien valstybių narių veiksmais.

Klimato kaita yra tarpvalstybinė problema, kurios negalima išspręsti vien tik nacionalinio arba vietos lygmens veiksmais. Klimato politiką būtina koordinuoti visos Europos mastu ir ES veiksmai pagal subsidiarumo principą yra pagrįsti.

Nacionalinio ir vietos lygmens iniciatyvų nepakaks. Jei ES veiksmai nebūtų koordinuojami, kiltų rinkos susiskaidymo rizika. Pavienės valstybės narės taip pat būtų pernelyg maža rinka, kad galėtų paskatinti sektoriaus lygmens pokyčius ir užtikrinti masto ekonomiją.

1.5.3. Panašios patirties išvados

Pasiūlymas grindžiamas galiojančiais teisės aktais, susijusiais su pareiga stebėti ir teikti duomenis ir išmetamo CO_2 normomis.

1.5.4. Suderinamumas su daugiamete finansine programa ir galima sinergija su kitomis atitinkamomis priemonėmis

Šis pasiūlymas atitinka „Next Generation EU“ ir daugiametės finansinės programos priemones 2021–2027 m.[26], kurios padės užtikrinti dvejopą žaliąją ir skaitmeninę pertvarką, kurios siekia Europa.

Šiuo pasiūlymu dėl teisėkūros procedūra priimamo akto papildomi kiti 55 % tikslo priemonių rinkinio pasiūlymai ir išlaikomas suderinamumas su atitinkamais rinkinyje pateiktais pasiūlymais, taip pat su pasiūlymu dėl Euro 7.

1.5.5. Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant perskirstymo mastą

Netaikoma

[26] https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_lt

1.6. Pasiūlymo (iniciatyvos) trukmė ir finansinis poveikis

☐ **trukmė ribota**

☐ galioja nuo MMMM [MM DD] iki MMMM [MM DD],

☐ įsipareigojimų asignavimų finansinis poveikis nuo MMMM iki MMMM, o mokėjimų asignavimų – nuo MMMM iki MMMM;

☑ **trukmė neribota**

- įgyvendinimo pradinis laikotarpis – nuo 2024 iki 2025 m.,

- vėliau – visuotinis taikymas.

1.7. Numatytas (-i) valdymo būdas (-ai)[27]

☑ **Tiesioginis valdymas**, vykdomas Komisijos:

☑ padalinių, įskaitant Sąjungos delegacijų darbuotojus;

☐ vykdomųjų įstaigų.

☐ **Pasidalijamasis valdymas** su valstybėmis narėmis

☑ **Netiesioginis valdymas**, biudžeto vykdymo užduotis pavedant:

☐ trečiosioms valstybėms arba jų paskirtoms įstaigoms;

☐ tarptautinėms organizacijoms ir jų agentūroms (nurodyti);

☐ EIB ir Europos investicijų fondui;

☑ įstaigoms, nurodytoms Finansinio reglamento 70 ir 71 straipsniuose;

☐ viešosios teisės reglamentuojamoms įstaigoms;

☐ įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja privatinė teisė ir kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, jeigu jos pateikia pakankamas finansines garantijas;

☐ įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja valstybės narės privatinė teisė, kurioms pavesta įgyvendinti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę ir kurios pateikia pakankamas finansines garantijas;

☐ atitinkamame pagrindiniame akte nurodytiems asmenims, kuriems pavesta vykdyti konkrečius veiksmus BUSP srityje pagal ES sutarties V antraštinę dalį.

Jei nurodomas daugiau kaip vienas valdymo būdas, išsamią informaciją pateikti šio punkto pastabų skiltyje.

Pastabos:

netaikoma

[27] Informacija apie valdymo būdus ir nuorodos į Finansinį reglamentą pateikiamos svetainėje „BudgWeb“ https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx.

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės

Nurodyti dažnumą ir sąlygas.

Iniciatyva apima esamų Klimato politikos GD administracinių susitarimų su JRC asignavimą ir įnašo į EAA padidinimą.

Duomenys turi būti renkami iš įvairių šaltinių, įskaitant valstybes nares, automobilių gamintojus ir nacionalines tipo patvirtinimo institucijas. Duomenų rinkimo veiklą koordinuoja EAA ir Klimato politikos GD, jiems taip pat padeda JRC.

Valstybės narės ir gamintojai kasmet teikia naujų transporto priemonių registracijos duomenis. Šiais duomenų rinkiniais remiamasi nustatant, ar gamintojai laikosi normų, ir skiriant galimas baudas. Tada duomenys patvirtinami Komisijos sprendimu.

Pasiūlyme reikalaujama, kad Komisija ir EAA atliktų papildomą duomenų vertinimą dėl naujai įtrauktų transporto priemonių grupių, nuostatų dėl išimčių smulkiesiems gamintojams ir transporto priemonių perdavimo.

Duomenys apie tikrąjį degalų ir (arba) elektros energijos suvartojimą, kurie fiksuojami transporto priemonėse, ir duomenys apie eksploatuojamų transporto priemonių, įskaitant į taikymo sritį įtrauktas transporto priemones, eksploatacines savybes bus teikiami kasmet. Palyginti su Komisijos pasiūlymu, teisės aktų leidėjas sustiprino esamas teisės nuostatas dėl tikrųjų duomenų ir duomenų apie eksploatuojamas transporto priemones.

2.2. Valdymo ir kontrolės sistema (-os)

2.2.1. Valdymo būdo (-ų), finansavimo įgyvendinimo mechanizmo (-ų), mokėjimo tvarkos ir siūlomos kontrolės strategijos pagrindimas

Pasiūlymu neįgyvendinama finansinė programa, bet formuojama ilgalaikė politika. Valdymo būdas, finansavimo įgyvendinimo mechanizmas, mokėjimo tvarka ir kontrolės strategija su klaidų lygiu nesiejami.

2.2.2. Informacija apie nustatytą riziką ir jai sumažinti įdiegtą (-as) vidaus kontrolės sistemą (-as)

Numatomi kontrolės metodai išdėstyti Finansiniame reglamente ir taikymo taisyklėse. Šis pasiūlymas nėra susijęs su išlaidų programa.

Veiksminga ir teisinga transporto priemonių registracijos duomenų stebėsena yra būtina siekiant užtikrinti teisinį tikrumą vykdant teisės aktus ir užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas tarp skirtingų gamintojų ES vidaus rinkoje.

Tikrųjų duomenų rinkimas ir eksploatacijos metu atliekama patikros procedūra užtikrins, kad būtų galima nustatyti transporto priemonės registracijos duomenų pažeidimus ir laiku imtis veiksmingų taisomųjų veiksmų, ir taip pat užtikrins, kad nebūtų kenkiama ilgalaikiam ES išmetamo CO_2 kiekio normų veiksmingumui.

Pagrindinės vidaus kontrolės sistemos apima pateiktų registracijos ir techninių duomenų tikrinimą.

2.2.3. Kontrolės išlaidų efektyvumo apskaičiavimas ir pagrindimas (kontrolės sąnaudų ir susijusių valdomų lėšų vertės santykis) ir numatomo klaidų rizikos lygio vertinimas (atliekant mokėjimą ir užbaigiant programą)

Šia iniciatyva nenustatoma naujos svarbios kontrolės, kuri nebūtų įtraukta į esamą vidaus kontrolės sistemą, ir (arba) dėl šios iniciatyvos nekyla reikšmingos naujų rūšių rizikos, kuriai ta sistema nebūtų taikoma. Konkrečių priemonių, kurioms netaikomas Finansinis reglamentas, nenumatyta.

2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

Nurodyti dabartines arba numatytas prevencijos ir apsaugos priemones, pvz., išdėstytas Kovos su sukčiavimu strategijoje.

Be finansinio reglamento taikymo siekiant užkirsti kelią sukčiavimui ir pažeidimams, šiame pasiūlyme numatyti griežtesni CO_2 kiekio mažinimo reikalavimai ir taikymo srities išplėtimas bus papildyti sustiprinta eksploatacijos metu atliekamos patikros stebėsena bei duomenų teikimu ir tikrojo išmetamo kiekio duomenų rinkiniais.

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

3.1. Atitinkama (-os) daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės)

- Dabartinės biudžeto eilutės

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorijas ir biudžeto eilutes nurodyti eilės tvarka.

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris	DA / NDA[28]	ELPA šalių[29]	valstybių kandidačių 30	trečiųjų valstybių	pagal Finansinio reglamento 21 straipsnio 2 dalies b punktą
3	09 02 03 Klimato kaitos švelninimas ir prisitaikymas prie jos	DA	TAIP	NE	NE	NE
3	09 10 02 Europos aplinkos agentūra	DA	TAIP	TAIP	NE	NE
7	20 02 01 01 Sutartininkai	NDA	NE	NE	NE	NE

Prašomos sukurti naujos biudžeto eilutės netaikoma

[28] DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.
[29] ELPA – Europos laisvosios prekybos asociacija.
[30] Valstybių kandidačių ir, kai taikoma, Vakarų Balkanų potencialių kandidačių.

3.2. Numatomas pasiūlymo finansinis poveikis asignavimams

3.2.1. Numatomo poveikio veiklos asignavimams santrauka

☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai nenaudojami

☑ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai naudojami taip:

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	3	Gamtos ištekliai ir aplinka

GD: KLIMATO POLITIKOS			**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**IŠ VISO**
Veiklos asignavimai								
09 02 03 Klimato kaitos švelninimas ir prisitaikymas prie jos	Įsipareigojimai	(1)		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**
	Mokėjimai	(2)		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami iš konkrečių programų paketo lėšų								
		(3)						
IŠ VISO asignavimų KLIMATO POLTIKOS GD	Įsipareigojimai	= 1 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**
	Mokėjimai	= 2 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**

- JRC atliks svarbų vaidmenį padėdamas Komisijai atlikti dalį reikiamo techninio darbo. Klimato politikos GD ir JRC yra sudarę administracinį susitarimą.

Agentūra: Europos aplinkos agentūra (EAA)			**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**IŠ VISO**
Veiklos asignavimai								
1 antraštinė dalis. Personalo išlaidos	Įsipareigojimai	1a		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
	Mokėjimai	2a		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

2 antraštinė dalis. Infrastruktūra	Įsipareigojimai	1b		0,080	0,080			**0,160**
	Mokėjimai	2b		0,080	0,080			**0,160**
3 antraštinė dalis. Veiklos išlaidos	Įsipareigojimai	1c			0,020	0,040	0,040	**0,100**
	Mokėjimai	2c			0,020	0,040	0,040	**0,100**
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami iš konkrečių programų paketo lėšų								
		(3)						
IŠ VISO asignavimų Europos aplinkos agentūrai *	Įsipareigojimai	=1a +1b +1c		0,379	0,835	0,790	0,805	**2,809**
	Mokėjimai	=2a +2b +2c		0,379	0,835	0,790	0,805	**2.809**

* Europos aplinkos agentūrai skirtų papildomų finansinių išteklių poveikis biudžetui bus kompensuojamas kompensaciniu sumažinimu iš LIFE biudžeto, konkrečiai iš Klimato politikos GD Klimato kaitos švelninimo ir prisitaikymo prie jos biudžeto eilutės 09 02 03.

- Personalo išlaidos: Reikalingas papildomas laikinasis darbuotojas (AD) ir vienas papildomas sutartininkas (CA) padėti: i) koordinuoti ir rengti papildomų duomenų rinkimą, analizę ir apdorojimą bei tolesnius veiksmus, siekiant užtikrinti didėjančios absoliutaus transporto priemonių išmetamųjų teršalų duomenų, kurie turi būti stebimi ir pranešami, apimties valdymą, ii) įgyvendinti ir naudoti duomenų teikimo, kokybės užtikrinimo ir duomenų kokybės kontrolės sistemas, taikomas į išplėstą taikymo sritį įtrauktoms naujoms transporto priemonėms, taip pat vykdyti papildomų gamintojų duomenų valdymo ir su techninė pagalba susijusias užduotis.

  Reikalingi trys papildomi sutartininkai (pradedant nuo dviejų 2024 m.) šioms užduotims atlikti:

  padėti rengti ir plėtoti įvairias išsamias sertifikavimo metodikas (pavyzdžiui, siekiant įrodyti atitiktį ES anglies dioksido absorbavimo kokybės kriterijams, kaip nustatyta siūlomo atitinkamo reglamento 8 straipsnyje);

  rinkti duomenis, susijusius su stebėsena, ataskaitų teikimu ir tikrinimu, pavyzdžiui, apie įvairią sekvestruojamojo ūkininkavimo veiklą, susijusią su šlapynių drėgnumo atkūrimu, pasėlių tvarkymu ir miško įveisimo ir (arba) miško atkūrimo iniciatyvomis;

  padėti užtikrinti registrų sąsajas (pavyzdžiui, sertifikavimo schemų ir nacionalinės ŠESD apskaitos).

- Infrastruktūros ir veiklos išlaidos: EAA per pirmuosius dvejus metus reikės pradinių IT investicijų duomenų tvarkymui (iš viso 160 000 EUR), kad būtų galima patikrinti didesnio skaičiaus transporto priemonių ir gamintojų atitiktį normoms. Taip pat bus reikalingos periodinės metinės IT išlaidos, kad būtų galima prižiūrėti ir reguliariai atnaujinti ataskaitų teikimo darbo srautus, MSSQL duomenų bazes ir kitas IT proceso priemones.

○ IŠ VISO veiklos asignavimų			**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**IŠ VISO**
	Įsipareigojimai	(4)		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**
	Mokėjimai	(5)		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**
IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos **3 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ**	Įsipareigojimai	=4		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**
	Mokėjimai	=5		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	7	Administracinės išlaidos

		2023	2024	2025	2026	2027	**IŠ VISO**
GD: KLIMATO POLITIKOS							
○ Žmogiškieji ištekliai			0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**
○ Kitos administracinės išlaidos							
IŠ VISO Klimato politikos GD	Asignavimai		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

Su papildomais duomenimis susijusiems klausimams spręsti reikalingas etato ekvivalento CA.

IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos **7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ**	(Iš viso įsipareigojimų = Iš viso mokėjimų)		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		2023	2024	2025	2026	2027	**IŠ VISO**
IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos **1–7 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS**	Įsipareigojimai		0,570	1,026	0,981	0,996	**3,573**
	Mokėjimai		0,570	1,026	0,981	0,996	**3,573**

3.2.2. Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Nurodyti tikslus ir atliktus darbus ⇩			2023		2024		2025		2026		2027		**IŠ VISO**	
	ATLIKTI DARBAI													
	Rūšis 31	Vidutinės sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Bendras skaičius	Iš viso sąnaudų
1 KONKRETUS TIKSLAS[32] ...														
– Atliktas darbas														
– Atliktas darbas														

[31] Atlikti darbai – tai būsimi produktai ir paslaugos (pvz., finansuota studentų mainų, nutiesta kelių kilometrų ir kt.).

[32] Kaip apibūdinta 1.4.2 skirsnyje „Konkretus (-ūs) tikslas (-ai) ...“.

– Atliktas darbas														
1 konkretaus tikslo tarpinė suma														
2 KONKRETUS TIKSLAS														
– Atliktas darbas														
2 konkretaus tikslo tarpinė suma														
IŠ VISO														

3.2.3. Numatomo poveikio administraciniams asignavimams santrauka

3.2.3.1. Numatomas poveikis EAA žmogiškiesiems ištekliams

- ☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimų nenaudojama
- ☑ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimai naudojami taip:

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	2024	**2025**	**2026**	**2027**	**IŠ VISO**
Laikinieji darbuotojai (AD lygio)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Laikinieji darbuotojai (AST lygio)					
Sutartininkai	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Deleguotieji nacionaliniai ekspertai					

IŠ VISO	**0,299**	**0,735**	**0,750**	**0,765**	**2,549**

Personalo poreikiai (etato ekvivalentais):

	2024	**2025**	**2026**	**2027**	**IŠ VISO**
Laikinieji darbuotojai (AD lygio)	1	1	1	1	1
Laikinieji darbuotojai (AST lygio)					
Sutartininkai	3	4	4	4	4
Deleguotieji nacionaliniai ekspertai					
IŠ VISO	**4**	**5**	**5**	**5**	**5**

3.2.3.2. Numatomi Komisijos administracinių asignavimų poreikiai

3.2.3.3. Numatomo poveikio administraciniams asignavimams santrauka

– ☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimų nenaudojama

– ☒ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimai naudojami taip:

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		2024 metai	**2025** metai	**2026** metai	**2027** metai	**IŠ VISO**
Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA						
Žmogiškieji ištekliai		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**
Kitos administracinės išlaidos						
Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

Neįtraukta į daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ[33]		netaikoma	netaikoma	netaikoma	netaikoma	netaikoma
Žmogiškieji ištekliai						

[33] Techninė ir (arba) administracinė parama bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

Kitos administracinio pobūdžio išlaidos						
Tarpinė suma, neįtraukta į daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ		netaikoma	netaikoma	netaikoma	netaikoma	netaikoma

IŠ VISO		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

Žmogiškųjų išteklių ir kitų administracinio pobūdžio išlaidų asignavimų poreikiai bus tenkinami iš GD asignavimų, jau paskirtų veiksmui valdyti ir (arba) perskirstytų generaliniame direktorate, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę lėšų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

3.2.3.4. Numatomi žmogiškųjų išteklių poreikiai

- ☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškųjų išteklių nenaudojama.
- ☑ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškieji ištekliai naudojami taip:

Sąmatą surašyti etatų vienetais

		2023 metai	**2025** metai	**2025** metai	**2026** metai	**2027** metai
O Etatų plano pareigybės (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)						
20 01 02 01 (Komisijos būstinė ir atstovybės)						
20 01 02 03 (Delegacijos)						
01 01 01 01 (Netiesioginiai moksliniai tyrimai)						
01 01 01 11 (Tiesioginiai moksliniai tyrimai)						
O Išorės darbuotojai (etatų ektivalentais)[34]						
20 02 01 (AC, END, INT finansuojami iš bendrojo biudžeto)			1	1	1	1
20 02 03 (AC, AL, END, INT ir JPD delegacijose)						
XX 01 xx **yy zz** [35]	- būstinėje					
	- delegacijose					
01 01 01 02 (AC, END, INT – netiesioginiai moksliniai tyrimai)						
01 01 01 12 (AC, END, INT – tiesioginiai moksliniai tyrimai)						
IŠ VISO			**1**	**1**	**1**	**1**

XX yra atitinkama politikos sritis arba biudžeto antraštinė dalis.

Žmogiškųjų išteklių poreikiai bus tenkinami panaudojant GD darbuotojus, jau paskirtus veiksmui valdyti ir (arba) perskirstytus generaliniame direktorate, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę lėšų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

Vykdytinų užduočių aprašymas:

Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai	
Išorės darbuotojai	Dėl didesnio teisės aktų sudėtingumo ir išplėstos taikymo srities bei susijusios papildomos priežiūros ir valdymo Komisijai reikėtų 1 sutartininko.

3.2.4 Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa

- Pasiūlymas (iniciatyva)

☑ Galima visiškai finansuoti perskirstant asignavimą atitinkamoje daugiametės finansinės programos (DFP) išlaidų kategorijoje.

Papildomos veiklos išlaidos nenumatytos. Bet kokiu atveju galutinės išlaidos bus finansuojamos iš LIFE paketo.

[34] AC – sutartininkas, AL – vietinis darbuotojas, END – deleguotasis nacionalinis ekspertas, INT – per agentūrą įdarbintas darbuotojas, JPD – jaunesnysis delegacijos specialistas.

[35] Neviršijant viršutinės ribos, nustatytos išorės darbuotojams, finansuojamiems iš veiklos asignavimų (buvusių BA eilučių).

☐ Reikia panaudoti nepaskirstytą maržą pagal atitinkamą DFP išlaidų kategoriją ir (arba) specialias priemones, kaip apibrėžta DFP reglamente.

☐ Reikia persvarstyti DFP.

3.2.5. Trečiųjų šalių įnašai

Pasiūlyme (iniciatyvoje):

☑ nenumatyta bendro su trečiosiomis šalimis finansavimo

☐ numatytas trečiųjų šalių bendras finansavimas apskaičiuojamas taip:

Asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	2023	2024	2025	2026	2027	Iš viso
Nurodyti bendrą finansavimą teikiančią įstaigą						
IŠ VISO bendrai finansuojamų asignavimų						

3.3. Numatomas poveikis pajamoms

☐ Pasiūlymas (iniciatyva) neturi finansinio poveikio pajamoms.

☑ Pasiūlymas (iniciatyva) turi finansinį poveikį:

☐ nuosaviems ištekliams

☑ kitoms pajamoms

nurodyti, jei pajamos priskirtos išlaidų eilutėms ☐

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto pajamų eilutė:	Einamųjų finansinių metų asignavimai	Pasiūlymo (iniciatyvos) poveikis[36]				
		2023	2024	2025	2026	2027
4 2 9 straipsnis.						

Asignuotųjų pajamų atveju nurodyti biudžeto išlaidų eilutę (-es), kuriai (-oms) daromas poveikis.

netaikoma

Kitos pastabos (pvz., poveikio pajamoms apskaičiavimo metodas (formulė) arba kita informacija).

Iš mokesčių už išmetamo CO_2 normos perviršį gali būti gaunama pajamų. Gamintojų mokamos pajamos ir toliau bus laikomos ES bendrojo biudžeto pajamomis.

[36] Tradiciniai nuosavi ištekliai (muitai, cukraus mokesčiai) turi būti nurodomi grynosiomis sumomis, t. y. iš bendros sumos atskaičius 20 % surinkimo sąnaudų.