



Briuselis, 2018 05 17
COM(2018) 284 final

2018/0143 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai

(Tekstas svarbus EEE)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Pagal Paryžiaus susitarimą Europos Sąjunga įsipareigojo siekti, kad būtų išvengta klimato kaitos, o pasaulio klimato atšilimas būtų gerokai mažesnis nei 2 °C. Viena svarbiausių šio įsipareigojimo įvykdymo prielaidų yra sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį.

ES 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategijoje nustatytas tikslas ES viduje išmetamų ŠESD kiekį sumažinti bent 40 proc., palyginti su 1990 m. lygiu. Siekiant tokio masto permainų ir išvengti klimato kaitos sukiamų išlaidų ir skaudžių padarinių turi prisidėti visi sektoriai.

Mažinant išmetamų ŠESD kiekį ir ES ekonomikos priklausomybę nuo iškastinio kuro labai svarbus vaidmuo tenka kelių transporto sektoriui. Lengvųjų transporto priemonių (lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinės paskirties transporto priemonių, arba LTP) išmetamų teršalų kiekis jau atitinkamai mažinamas, o 2017 m. pasiūlytas teisės aktas¹, kuriuo siekiama šį procesą tęsti po 2020 m.

Krovininis kelių transportas itin svarbus prekybos ir verslo plėtrai Europos žemyne. Sunkvežimiais pervežama maždaug 70 proc. sausuma vežamų krovinų ir jie naudojami pagrindinėms viešosioms paslaugoms teikti. Krovininio ir keleivinio kelių transporto sektorių sudaro mažosios ir vidutinės įmonės: daugiau kaip 600 000 įmonių visoje ES įdarbina beveik 3 mln. žmonių. Dar 3,5 mln. žmonių sunkvežimius gamina, taiso, jais prekiauja, siūlo jų išperkamąją nuomą ar juos draudžia.

Sunkiųjų transporto priemonių (STP), t. y. sunkvežimių, miesto autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų, išmetamas CO₂ sudaro 6 proc. viso ES išmetamo CO₂ kiekio ir 25 proc. ES kelių transporto sektoriaus išmetamo CO₂ kiekio. STP išmetamų teršalų kiekis šiuo metu ES lygmeniu nereglamentuojamas ir tai kelia tris pagrindines problemas.

Pirma, prognozuojama, kad, nesiėmus papildomų veiksmų, STP išmetamo CO₂ kiekis 2010–2030 m. dėl didėjančios transporto veiklos apimties išaugs 9 proc. Kaip parodyta poveikio vertinimo dokumente², pateiktame kartu su LTP išmetamo CO₂ kiekio standartais, galiosiančiais po 2020 m., kelių transporto sektoriuje reikia papildomų priemonių, kad būtų pasiekti 2030 m. nacionaliniai tikslai, nustatyti pagal Pastangų pasidalijimo reglamentą.

Antra, vežėjai ir jų klientai šiuo metu praranda galimybę sutaupyti degalų ir sumažinti jiems skirtas išlaidas. Nors jau prieinamos ekonomiškai efektyvios išmetamų teršalų kiekio mažinimo technologijos, STP rinkoje jos plačiai nepaplitusios. Tai nenaudinga vežėjams, ypač MVĮ ar labai mažoms įmonėms, kurių sąnaudos degalams gali sudaryti daugiau negu ketvirtadalį visų veiklos sąnaudų.

Trečia, ES STP gamintojai susiduria su augančiu pasauliniu konkurenciniu spaudimu, nes Jungtinės Valstijos, Kanada, Japonija ir Kinija jau įgyvendino išmetamo CO₂ kiekiui mažinti skirtas reglamentavimo priemones. Norint toliau pirmauti transporto priemonių efektyvaus

¹ COM(2017) 676 final.

² SWD(2017) 650 final.

degalų vartojimo technologijų srityje, ES automobilių pramonės sektoriui reikės neatsilikti nuo šiose rinkose vykstančios technologinės pažangos.

Minėtos problemos iš dalies sprendžiamos keletu skirtingų ES teisės aktų, skirtų kelių transporto priklausomybei nuo iškastinio kuro mažinti. Šie teisės aktai susiję su pasiūla, paklausa, ekonomika ir sąlygų sudarymo priemonėmis. Tačiau, norint šalinti pagrindines rinkos kliūtis, trukdančias diegti efektyvaus degalų vartojimo technologijas, tų priemonių nepakanka.

Pasiūlymu dėl naujų STP išmetamo CO₂ kiekio standartų sukurama papildoma ES lygmens pasiūlos valdymo priemonė, kuria siekiama šalinti tas rinkos kliūtis ir iškeliami tokie pagrindiniai tikslai:

- sumažinti STP sektoriuje išmetamo CO₂ kiekį atsižvelgiant į ES klimato politikos reikalavimus ir Paryžiaus susitarimą, kartu sumažinant oro taršą, ypač miestuose;
- sudaryti sąlygas vežėjams, kurių dauguma yra MVĮ, sumažinti veiklos sąnaudas (ypač vežimo išlaidas klientams), kurios priklauso nuo sutaupomų degalų kiekio;
- išsaugoti ES STP gamintojų ir komponentų tiekėjų pirmavimą technologijų ir inovacijų srityse.

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

Šis pasiūlymas yra trečiojo judumo dokumentų rinkinio dalis. Juo vykdomas įsipareigojimas, pateiktas 2016 m. Europos mažataršio judumo strategijoje, kurioje išsakyta siekis, be kita ko, 2050 m. kelių transporto sektoriuje išmetamų ŠESD kiekį sumažinti bent 60 proc., palyginti su 1990 m., ir nustatyti STP išmetamo CO₂ kiekio standartus.

Rengiant pasiūlymą atsižvelgta į kitas galiojančias ES judumo politikos priemones, kurios turi įtakos reglamentavimo aplinkai ir skatina mažataršį judumą sunkiųjų transporto priemonių sektoriuje, tokias kaip Sertifikavimo reglamentas³, Stebėsenos ir duomenų teikimo reglamentas⁴, ES tipo patvirtinimo sistema, Eurovinjetės direktyva⁵, Degalų kokybės direktyva⁶, Netaršių transporto priemonių direktyva⁷, Didžiausios leistinos masės ir didžiausių leistinų matmenų direktyva⁸ ir Alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo direktyva⁹. Šis pasiūlymas jas papildo.

• **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Šis pasiūlymas padeda pereiti prie saugios, konkurencingos ir nuo iškastinio kuro mažai priklausomos ekonomikos ir padės pasiekti Energetikos sąjungos strategijoje¹⁰ iškeltą tikslą – išmetamų teršalų kiekį sumažinti 40 proc. Jis taip pat padės valstybėms narėms pasiekti pagal Pastangų pasidalijimo reglamentą¹¹ nustatytus nacionalinius išmetamų teršalų kiekio mažinimo tikslus.

³ Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400 dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų nustatymo.

⁴ COM(2017) 279 *final*.

⁵ Direktyva 2011/76/ES.

⁶ Direktyva 2009/30/EB.

⁷ Direktyva 2009/33/EB.

⁸ Direktyva 2015/719/ES.

⁹ Direktyva 2014/94/ES.

¹⁰ COM(2015) 80 *final*.

¹¹ COM(2016) 482 *final*.

Galiausiai pasiūlymas atitinka ir Sąjungos pasaulinio lygmens nuostatą pasiekti plataus užmojo klimato tikslus pagal 21-oje JT šalių konferencijoje (COP 21) Paryžiuje pasiektą susitarimą.

Pasiūlymu sprendžiami klausimai, susiję su ES automobilių pramonės sektoriaus pirmavimu technologijų ir inovacijų srityje, taigi jis dera su atnaujinta Pramonės politikos strategija¹², kurioje pabrėžiama, kad ES ekonomikai labai svarbus modernus ir konkurencingas automobilių pramonės sektorius. Be to, pasiūlymu skatinama diegti naujas efektyvaus degalų vartojimo technologijas – taip jis padeda siekti Sąjungos tikslų kurti darbo vietas ir skatinti ekonomikos augimą.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 191–193 straipsniuose nurodyta ES kompetencija klimato kaitos srityje. Konkrečiai jie yra teisinis pagrindas imtis priemonių dėl STP degalų suvartojimo ir išmetamo CO₂ kiekio.

ES jau ėmėsi priemonių dėl transporto išmetamo CO₂ kiekio: priėmė reglamentus (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) 510/2011, kuriais nustatomos lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio ribos. Komisija taip pat pasiūlė reglamentą dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų stebėsenos bei duomenų teikimo. Šie reglamentai pagrįsti aplinkai skirtu Sutarties skyriumi, konkrečiai Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 192 straipsniu.

• Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

Būtinybė imtis ES lygmens veiksmų

Klimato kaita yra tarpvalstybinė problema, be to, ES ir valstybės narės dalijasi šia kompetencijos sritimi. Krovininis kelių transportas taip pat yra tarpvalstybinio pobūdžio, kaip rodo jo paslaugų ypatumai. Prekės vežamos ne tik šalies viduje, bet ir iš vienos valstybių narių į kitas, be to, STP gali būti prekiaujama visoje ES.

Todėl ES veiksmai yra pagrįsti atsižvelgiant ir į tarpvalstybinį klimato kaitos poveikį, ir į poreikį apsaugoti bendrąsias krovininio kelių transporto paslaugų ir STP rinkas.

Nesiėmus ES lygmens veiksmų tektų kliautis valstybių narių iniciatyvomis mažinti STP išmetamų teršalų kiekį. Tačiau šiuo metu STP transporto sektoriuje naudojamiems degalams valstybės narės taiko lengvatinių mokesčių režimą ir nematyti ženklų, kad ši padėtis ateityje keistųsi. Dabartinio dydžio degalų mokesčiai nesuteikė paskatų reikiamai padidinti degalų vartojimo efektyvumą.

Be to, toks sprendimas priklauso nuo valstybių narių ir neverta tikėtis, kad valstybės narės visos kartu tiek padidins degalų mokesčius, kad galėtų atsirasti paskatų smarkiai pagerinti vartojimo efektyvumą. Be to, ES mokesčių politika tvirtinama vieningai, todėl šią politikos sritį suderinti sunku.

Todėl galimas degalų mokesčių lygio pakėlimas galėtų būti tik pagalbinė priemonė, tačiau negalėtų atstoti išmetamo CO₂ kiekio standartų.

¹² COM(2017) 479 final.

Be to, jei veikla būtų palikta valstybių narių nuožiūrai, galėtų atsirasti skirtingos nacionalinės sistemos, pavyzdžiui, priklausomai nuo tikslų, nustatytų pagal Pastangų pasidalijimo reglamentą. Jei taip nutiktų, užmojis ir modelių parametrai skirtųsi, o tam reikėtų nemažai galimų technologinių sprendimų, todėl masto ekonomija būtų mažesnė, o bendroji rinka būtų suskaidyta.

Kadangi gamintojams priklausanti transporto priemonių rinkos dalis įvairiose valstybėse narėse skiriasi, įvairių nacionalinės teisės sistemų poveikis jiems būtų skirtingas ir galėtų atsirasti konkurencijos iškraipymų.

Todėl būtina koordinuota ir papildanti Europos lygmens priemonė.

Papildoma ES veiksmo nauda

Kadangi veikia naujų STP bendroji rinka, užtikrinti suderintus veiksmus ir nustatyti naujų STP išmetamo CO₂ kiekio normas ekonomiškai efektyviausia ES lygmeniu. Jei visos valstybės narės užsimotų nustatyti naujų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio reglamentavimo reikalavimus, dėl prasto šalių tarpusavio koordinavimo gamintojams galėtų išaugti reikalavimų laikymosi išlaidos, o dėl Europos rinkos susiskaidymo – sumažėti paskatų projektuoti tausias STP.

Jei nebus bendrų standartų ir bendrų techninių sprendimų ar transporto priemonių konstrukcijų, komponentų tiekėjams ir transporto priemonių gamintojams atsiras papildomų išlaidų. Tačiau galiausiai jos būtų perverstos vartotojams, kuriems tektų padengti didesnes transporto priemonių išlaidas.

Norint, kad automobilių pramonės sektorius imtųsi didelių kapitalinių investicijų, kurių reikia norint sumažinti naujų transporto priemonių degalų sąnaudas, ir juolab norint pereiti prie alternatyvių galios pavarų, šiam sektoriui būtinas kuo didesnis reglamentavimo tikrumas. Sąjungos lygmeniu suderinti standartai suteikia tokį tikrumą ilgam planavimo laikotarpiui, o valstybių narių lygmeniu jie negalėtų būti įgyvendinti taip pat veiksmingai ar suteikti tokio pačio tikrumo.

- **Proporcingumo principas**

Šiame pasiūlyme pateiktais politikos pasirinkimais siekiama reglamentuoti STP išmetamo CO₂ kiekį. Pasiūlyme kalbama tik apie tai, kas būtina siekiant iškeltų tikslų.

Taigi pasiūlymas atitinka proporcingumo principą. Jame nustatomi ekonomiškai efektyvūs išmetamųjų teršalų kiekio standartai, kad būtų pasiektas reikiamas STP išmetamo CO₂ kiekio sumažinimas pagal sutartą ES 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategiją, kartu užtikrinant sąžiningą pastangų paskirstymą gamintojams.

Kartu su šiuo pasiūlymu pateikiamo poveikio vertinimo 7 skyriuje aptariami kiekvieno suformuluoto politikos varianto proporcingumo aspektai.

- **Priemonės pasirinkimas**

Reglamentas laikomas tinkama teisine priemone, nes jis suteikia reikiamą užtikrinimą, kad gamintojai laikysis išmetamo CO₂ kiekio standartų, ir jo nebūtina perkelti į valstybių narių teisinės sistemas. ES tikslas taikomas Sąjungai kaip visumai. Todėl būtina užtikrinti, kad visose valstybėse narėse būtų taikomas vienodas modelis. Be to, kaip paaiškinta pirmiau, suderintas modelis reikalingas siekiant išvengti konkurencijos iškraipymo ir vidaus rinkos susiskaidymo rizikos.

Šis pasirinkimas taip pat dera su naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinės paskirties transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartais, nustatytais reglamentuose (EC) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011.

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

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

Vertinimas neatliktas, nes ES teisės aktų, kuriais būtų nustatyti STP išmetamo CO₂ kiekio standartai, nėra.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Komisija prašė suinteresuotųjų šalių pateikti savo nuomones:

- (a) viešose konsultacijose internetu (nuo 2017 m. lapkričio 20 d. iki 2018 m. sausio 29 d.);
- (b) seminare su suinteresuotaisiais subjektais (2018 m. sausio 16 d.);
- (c) susitikimuose su atitinkamomis pramonės asociacijomis, atstovaujančiomis transporto priemonių gamintojams, komponentų ir medžiagų tiekėjams ir degalų tiekėjams;
- (d) susitikimuose su valstybių narių valdžios institucijomis, transporto priemonių gamintojais, tiekėjais, socialiniais partneriais ir nevyriausybinėmis organizacijomis
- (e) ir suinteresuotųjų šalių ir valstybių narių pateikiamuose pozicijos dokumentuose.

Konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis santrauka pateikiama šio pasiūlymo poveikio vertinimo 2 priede.

Pagrindiniai konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis rezultatai apibendrinami toliau.

Paprašyti išvardyti pagal svarbą, kurios priemonės sumažinti naujų STP išmetamo CO₂ kiekį ir prisidėti prie 2030 m. energetikos ir klimato tikslų jiems priimtinausios, daugiausia suinteresuotųjų subjektų nurodė ES teisės aktus, kuriais būtų ES lygmeniu nustatyti STP išmetamo CO₂ kiekio standartai.

Tačiau, nors visos pilietinės visuomenės organizacijos pirmenybę teikia privalomoms ES lygmens STP išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normoms, kai kurie STP gamintojai ir jų asociacijos pirmenybę teikė kitoms priemonėms, grindžiamoms kompleksišku požiūriu, įskaitant teisės aktus, kuriais apibrėžiama ES lygmens CO₂ ženklinimo schema, transporto sektoriaus įtraukimą į ES ŠESD apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą, kitas paskatas, tokias kaip nacionalinio lygmens degalų mokesčiai, ar CO₂ pagrįstą kelių naudotojų apmokestinimą.

Nors nustatyti išmetamo CO₂ kiekio standartus gamintojams nėra priimtinausia priemonė, jie pasiūlė nustatyti ir 2025 m., ir 2030 m. išmetamo CO₂ kiekio normas, kurios vertinant poveikį laikytos mažiau reikliomis galimybėmis, ir paragino kito dešimtmečio pradžioje 2030 m. tikslus peržiūrėti.

Aplinkos srities nevyriausybinių organizacijų pritarė idėjai nuo 2025 m. taikyti bendrą CO₂ normą, kurios lygis atitiktų reiklesnes iš nagrinėtųjų galimybių, o 2030 m. normą pasiūlė nustatyti vėliau.

Kalbėdami apie paskatas netaršioms ir mažataršioms transporto priemonėms (NMTP), gamintojai pirmenybę teikė ypatingųjų kreditų schemai, kurioje tokios transporto priemonės siekiant gamintojų savitosios išmetamo CO₂ kiekio normos būtų įskaitomos keliskart. Aplinkos srities nevyriausybinių organizacijų pritarė arba įpareigojimui gamintojams

registruoti minimalią NMTP dalį, arba lanksčiam įpareigojimui, pagal kurį gamintojo CO₂ norma galėtų būti sušvelninta, jei NMTP dalis viršytų lyginamąjį rodiklį.

Visi suinteresuotieji subjektai pritarė, kad įgyvendinimas turi būti ekonomiškai efektyvus. Gamintojai pritarė didžiausiam įmanomam lankstumui, o nevyriausybinės organizacijos – tik prekybos schemai. Dauguma suinteresuotųjų subjektų pritarė idėjai sukurti procesą, skirtą įvertinti, ar sertifikuotas išmetamo CO₂ kiekis atitinka realiomis važiavimo sąlygomis išmetamą kiekį.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Kiekybinis ekonominio, socialinio poveikio ir poveikio aplinkai vertinimas poveikio vertinimo ataskaitoje grindžiamas specialiu kaštų kreivių rinkiniu, apimančiu daugelį STP išmetamo CO₂ kiekio mažinimo technologijų, ir įvairiais modeliais.

Šios kaštų kreivės, rodančios daugiau kaip 50 technologijų CO₂ kiekio mažinimo potencialą ir kaštus, buvo parengtos kaip Komisijos užsakymu išorės rangovų vykdomo tyrimo¹³ dalis ir JRC darbas¹⁴.

Naudojantis modeliu PRIMES-TREMOVE parengti įvairūs kelių transporto sektoriaus raidos scenarijai. Šį modelį Komisija nuosekliai taiko klimato, energetikos ir transporto iniciatyvoms. Be to, vertinant kaštus taikytas JRC sukurtas modelis DIONE, o nustatant kiekybinį poveikį BVP ir sektoriaus apyvartai taikytas makroekonominis modelis EXIOMOD.

Papildomos informacijos surinkta per užsakytus ir išorės rangovų, talkinant JRC, atliktus pagrindžiamuosius tyrimus, visų pirma nagrinėjant:

- elementus, kurie gali paveikti pramonės konkurencingumą ir darbo vietų kūrimą;
- skirtingų reglamentavimo principų, reglamentuojamų rodiklių ir galimų sandaros elementų (modalumo) poveikį;
- įtaką išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir teršalų kiekiui.

Informacija apie naudotus duomenis ir analizės modelius pateikta Poveikio vertinimo 6 skyriuje ir 4 priede.

- **Poveikio vertinimas**

Kartu su šiuo pasiūlymu pateikiamas poveikio vertinimas parengtas ir atliktas laikantis galiojančių geresnio reglamentavimo gairių. 2018 m. balandžio 4 d. Reglamentavimo patikros valdyba dėl pirmo projekto pateikė neigiamą nuomonę.

Valdybos pasiūlyti patobulinimai įtraukti į peržiūrėtą dokumento projektą. Svarbiausi elementai patobulinti taip: 1) paaiškinta ir išplėsta rinkos nepakankamumo analizė, visų pirma, kiek tai susiję su rinkos informacijos asimetriją; 2) išsamiau išanalizuotos, geriau pateiktos ir išaiškintos jau prieinamos perspektyvios technologijos ir su jomis susijęs netikrumas, kaip antai įtraukta apžvalginė technologijų lentelė; 3) geriau pristatyta buvusi ir būsima Komisijos strategija sumažinti STP išmetamo CO₂ kiekį iki 2030 m.; 4) pateikta daugiau informacijos apie pagrindines prielaidas, darytas skaičiuojant, kiek bus sutaupyta.

¹³ „Heavy Duty Vehicles - support for preparation of impact assessment for CO₂“, Komisijos užsakymu parengtas Nyderlandų taikomųjų gamtos mokslų tyrimo organizacijos, organizacijų TUG, „CE Delft“ ir ICCT tyrimas (bus paskelbta);

¹⁴ „Heavy Duty Vehicles CO₂ Emission Reduction Cost Curves and Cost Assessment – enhancement of the DIONE model“, JRC, bus paskelbta.

2018 m. balandžio 19 d. antra poveikio vertinimo projekto redakcija sulaukė palankios valdybos nuomonės. Į galutinę redakciją įtraukta kitų patobulinimų, kuriuos Valdyba rekomendavo galutinėje nuomonėje: 1) daugiau informacijos, kuo svarbus ankstesnis darbas matavimo, sertifikavimo, stebėjimo ir ataskaitų teikimo srityse siekiant reglamentuoti STP sektoriuje išmetamo CO₂ kiekį; 2) geriau paaiškinta naujų tausių technologijų plėtojimo inercija ir kaip dėl netikrumo transporto rinkoje veiklos vykdytojai per mažai investuoja į degalus tausiojančias technologijas.

Politikos galimybės

Poveikio vertinime apsvarstytos politikos galimybės sugrupuotos pagal penkis pagrindinius elementus, kuriais siekiama spręsti nustatytas problemas ir pasiekti politikos tikslus.

1) Visam ES transporto priemonių parkui taikytinos išmetamo CO₂ kiekio normos (taikymo sritis, matavimas, matavimo vienetas, terminai)

Nustatant visam ES transporto priemonių parkui taikytinas išmetamo CO₂ kiekio normas, atsižvelgta į šiuos aspektus: taikymo sritį, matuojamą parametą, matavimo vienetą, lygį, terminus.

Svarstytos tokios pasiūlymo taikymo srities galimybės: įtraukti į ją keturias pagrindines transporto priemonių grupes, kurioms nuo 2019 m. sausio 1 d. bus taikomas Sertifikavimo reglamentas, arba įtraukti tik didžiausią grupę, abiem atvejais taikant visos transporto priemonės CO₂ standartus. Kaip trečia galimybė analizuotas tik papildomas su varikliu susijusių CO₂ standartų nustatymas.

Priimtiniausia priemonė yra aprėpti keturias transporto priemonių, kurios išmeta daugiausiai CO₂, grupes taikant visos transporto priemonės CO₂ standartus. Taip bus užtikrintas didžiausias efektyvumas: didžiausia aplinkosauginė nauda ir pridėtinė vertė.

Kalbant apie normų parametrus, tarp svarstytų galimybių buvo vadinamasis „nuo bako iki ratų“, arba TTW, modelis ir „nuo gręžinio iki ratų“, arba WTW, modelis. Svarstytos trys normas nusakančių matavimo vienetų galimybės, kurių kiekvienoje skirtingai atsižvelgiama į STP naudingumą.

Priimtiniausia priemonė yra taikyti TTW modelį, o normas išreikšti g CO₂/tkm. Taip užtikrinamas derėjimas su esama reglamentavimo praktika, išvengiant dvejojo reglamentavimo ir gamintojų ir degalų tiekėjų atsakomybės supainiojimo. Matavimo vienetai taip pat visapusiškai atspindi sunkvežimių, kuriems jie taikomi, naudingumo aspektą.

Įvertinta daug įvairių normų lygio ir įgyvendinimo terminų galimybių, kurias savo nuomonėse nurodė suinteresuotieji subjektai.

Pagal atliktą analizę priimtiniausia galimybė yra nuo 2025 m. nustatyti privalomas išmetamo CO₂ kiekio mažinimo, palyginti su 2019 m., normas, grindžiamas jau sukurtų ekonomiškai efektyvių technologijų diegimu. Netikrumas, ar 2030 m. bus įdiegta pažangesnių technologijų, kurios dar iki galo nesukurtos, yra didesnis, todėl priimtiniausia galimybė yra nustatyti tik pageidautiną 2030 m. normą. Todėl 2022 m. reikėtų atlikti ankstyvą peržiūrą siekiant: i) nustatyti privalomą normą ir 2030 m.; ii) įvertinti įgyvendinimo tvarką; iii) peržiūrėti taikymo sritį, kad į ją būtų įtraukti ir mažesni sunkvežimiai, taip pat miesto autobusai, tolimojo susisiekimo autobusai ir priekabos.

Toks modelis duotų aiškų ankstyvą ženklą investuoti pagal vidutinio laikotarpio trukmės lūkesčius ir padėtų valstybėms narėms pasiekti pagal Pastangų pasidalijimo reglamentą nustatytus tikslus.

2) Visam ES parkui keliamo tikslo paskirstymas transporto priemonių grupėms ir gamintojams

Visam ES transporto priemonių parkui keliamas išmetamo CO₂ kiekio tikslas atspindi bendrą politikos užmojo mastą, o jį įgyvendinant praktiškai reikia atsižvelgti į gamintojų parkų sandarą pagal įvairias transporto priemonių grupes. Normos laikymasis turės būti įrodomas gamintojų lygmeniu. Tarp svarstytų normos paskirstymo galimybių buvo: atskiros normos STP pogrupiams arba atskiros normos kiekvienam gamintojui, apskaičiuotos kaip visų pogrupių normų svertinis vidurkis, atsižvelgiant į kiekvieno pogrupio transporto priemonių skaičių ir jų naudingumą.

Priimtinausia galimybė yra nustatyti atskirą svertinio vidurkio normą kiekvienam gamintojui. Ši galimybė perspektyviausia efektyvumo ir proporcingumo aspektais. Ji suteikia lankstumo, nes prastus tam tikrų pogrupių transporto priemonių rezultatus leidžia kompensuoti geresniais, nei planuota, kitų pogrupių transporto priemonių rezultatais.

3) Paskatos netaršioms ir mažataršėms transporto priemonėms

Poveikio vertinime nagrinėtos keturių rūšių konkrečios paskatos netaršioms ir mažataršėms transporto priemonėms (NMTP, angl. ZEV/LEV arba ZLEV). Tarp jų – ypatingieji kreditai, su normomis susijusios vienpusė ir dvipusė kredito sistemos ir įpareigojimas.

Be to, įvertintas variantas išplėsti NMTP paskatas, kad jos būtų taikomos ir kitoms STP, tokioms kaip miesto autobusai ir mažesnieji sunkvežimiai, kuriems CO₂ normos iš pradžių nebūtų taikomos.

Priimtinausia galimybė yra sukurti NMTP paskatą, kurios esmė – ypatingieji kreditai, ir numatyti pakankamas apsaugos priemones, kurios neleistų CO₂ normų sumenkinti. Nustatyta, kad ši priemonė veiksmingiausia, atsižvelgiant į konkretų netaršių ir mažataršių technologijų brandą ir diegimo STP sektoriuje mastą.

5) Ekonomiškai efektyvaus įgyvendinimo elementai

Įvertinti įvairūs sprendimai, kurie leidžia veikti ekonomiškai efektyviai. Tai: 1) išimties specialioms transporto priemonėms, pavyzdžiui, statybos transporto priemonėms, šiuکشliavežėms, 2) bendrų fondų sudarymas, 3) prekyba ir 4) rezervavimas ir skolinimasis.

Kadangi specialiųjų transporto priemonių galimybės ekonomiškai efektyviai sumažinti išmetamo CO₂ kiekį yra ribotos, nes, palyginti su kitomis STP, jų rida ir naudingosios apkrovos yra mažesnės, priimtinausia galimybė yra toms transporto priemonėms išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normų netaikyti.

Kalbant apie lankstumą, priimtinausia galimybė yra numatyti CO₂ rezervavimo ir skolinimosi kreditus, kurie galėtų būti perkeliama į kitus normos laikymosi metus, ir apsaugos priemones, kurios užtikrintų teisės akto veiksmingumą aplinkos atžvilgiu. Tai veiksmingiausia ir mažiausiai rinką iškraipanti priemonė.

5) Su valdymu susiję klausimai

Išmetamo CO₂ kiekio mažinimo realiomis važiavimo sąlygomis normų veiksmingumas iš tiesų priklauso nuo to, kiek transporto priemonės energijos sąnaudų skaičiavimo priemonė (VECTO) atitinka vidutinės realias važiavimo sąlygas, ir nuo to, kiek rinkai tiekiamos STP atitinka etalonines transporto priemones, išbandytas patvirtinant jų tipą. Svarstytos galimybės susijusios su įprastinėmis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekiu, rinkos priežiūra ir nuobaudomis.

Tinkamiausios galimybės:

- (a) pavesti rinkti, skelbti ir stebėti gamintojų teikiamus tikrųjų degalų sąnaudų duomenis, grindžiamus privalomais standartizuotais degalų sąnaudų matavimo prietaisais;
- (b) įvesti eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikras, pavesti pranešti apie nukrypimus ir sukurti taisomąjį mechanizmą;
- (c) taikyti pinigines nuobaudas, jei CO₂ normų nesilaikoma.

Šios galimybės padidins teisės akto veiksmingumą, efektyvumą ir pridėtinę vertę.

Nuoroda į poveikio vertinimo santrauką: SWD(2018) 186.

Nuoroda į Reglamentavimo patikros valdybos nuomonę: SEC(2018) 233.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Laikantis Komisijos įsipareigojimo dėl geresnio reglamentavimo, pasiūlymas buvo rengiamas atvirai, visiškai skaidriai ir nuolat bendraujant su suinteresuotaisiais subjektais.

Poveikio vertinime taip pat išanalizuota, kaip galima supaprastinti teisės aktus ir sumažinti nereikalingas administracines išlaidas.

Specialiosioms transporto priemonėms numatytos išmetamo CO₂ kiekio standartų išimtys.

Be to, pasiūlyme yra keletas ekonomiškai efektyvaus įgyvendinimo priemonių, tokių kaip rezervavimas ir skolinimasis, dėl kurių sumažės reikalavimų laikymosi išlaidos gamintojams.

Įgyvendinant siūlomą ypatingųjų kreditų sistemą netaršioms ir mažataršėms transporto priemonėms, papildomos administracinės naštos nesusidarys, nes papildomų ataskaitų teikti nereikės.

Su valdymu susijusių galimybių poveikis administracinei naštai priklausys nuo konkrečių įgyvendinimo priemonių.

Tipo patvirtinimą išduodančioms institucijoms papildomų administracinių išlaidų dėl iniciatyvos savaime neatsiras. Rengiant šiuos pasiūlymus išnagrinėtos išlaidos, susijusios su sertifikavimu, stebėjimu ir duomenų apie išmetamo CO₂ kiekį teikimu.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymu užtikrinamos pagrindinės teisės ir laikomasi principų, pripažįstamų Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Siūlomo reglamento įgyvendinimo poveikis biudžetui bus labai nedidelis (žr. išsamesnę informaciją pridėtoje finansinėje teisės akto pasiūlymo pažymoje).

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir duomenų teikimo tvarka**

Rengiant pasiūlymą atsižvelgta į Sertifikavimo reglamentą¹⁵ ir Stebėsenos ir duomenų rinkimo reglamentą¹⁶.

¹⁵ Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400 dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų nustatymo.

¹⁶ COM(2017) 279 *final*.

Taikant pastarąjį teisės aktą, Europos aplinkos agentūra, pasinaudodama nacionalinių valdžios institucijų teikiama registracijos duomenimis ir gamintojų teikiama stebėjimo duomenimis, paskelbs metinius visų sertifikuotų naujų ES užregistruotų transporto priemonių stebėjimo duomenis, suskirstytus pagal gamintojus ir transporto priemonių grupes.

Be to, šiame poveikio vertinime iškeliamą galimybę papildyti pasiūlytą STP išmetamo CO₂ kiekio stebėsenos ir duomenų teikimo reglamentą tokiomis dviem papildomomis stebėjimo priemonėmis:

- rinkti, skelbti ir stebėti gamintojų teikiamus tikrųjų degalų sąnaudų duomenis, grindžiamus standartizuotais degalų sąnaudų matavimo prietaisais;
- įvesti eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikras ir nustatyti įpareigojimą pranešti apie nukrypimus nuo tipo patvirtinimo verčių, kartu taikant taisomąjį mechanizmą.

Šios papildomos stebėjimo priemonės pagerintų stebėjimo procesą ir užtikrintų siūlomos teisėkūros iniciatyvos veiksmingumą.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

1 straipsnis. Dalykas

Šiame straipsnyje nustatomas šio reglamento tikslas – mažinti kelių transporto sektoriuje išmetamų teršalų kiekį ir taip prisidėti prie išmetamo CO₂ kiekio mažinimo, kaip reikalaujama pagal Pastangų pasidalijimo reglamentą. Jame taip pat nurodomos santykinės mažinimo normos, kurias 2025–2029 m. turi pasiekti visos Sąjungos naujų sunkiųjų transporto priemonių parkas. Straipsnyje pateikiama pageidautina 2030 m. norma, kuri turėtų būti nustatyta atliekant peržiūrą 2022 m.

Normos nustatytos kaip santykinis 2019 m. – atskaitos metais, apie kuriuos bus gauti pirmieji oficialūs stebėjimu pagrįsti išmetamo CO₂ kiekio duomenys – užregistruotų transporto priemonių vidutinio savitojo išmetamų teršalų kiekio sumažinimas. Normos priskiriamos kiekvienam transporto priemonių pogrupiui, kaip apibrėžta I priedo 1 skirsnyje. Specialiųjų transporto priemonių, pavyzdžiui, šiukšliavežių ir statybos transporto priemonių, CO₂ mažinimo potencialas ne toks pat kaip sunkiųjų transporto priemonių, naudojamų prekėms tiekti, todėl skaičiuojant išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertes į jas neatsižvelgiama.

Išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės nustatomos pagal I priedo 3 skirsnį.

2 straipsnis. Taikymo sritis

Šiame straipsnyje apibrėžiamos transporto priemonės, kurioms taikomas šis reglamentas, nurodant atitinkamas kategorijas, apibrėžtas tipo patvirtinimo teisės aktuose, ir keturias transporto priemonių grupes, kurių sertifikuoti išmetamo CO₂ kiekio duomenys bus prieinami nuo 2019 m. M2 (miesto autobusai), M3 (tolimojo susisiekimo autobusai) ir N (sunkvežimiai) kategorijų transporto priemonėms, kurios nepriklauso minėtoms transporto priemonių grupėms, CO₂ kiekio mažinimo reikalavimai taikomi nebus, tačiau į jas reikia atsižvelgti skatinant netaisytas ir mažataršes transporto priemones (žr. 5 straipsnį).

Be to, šiame straipsnyje sukonkretinama, kokios transporto priemonės šiame reglamente laikomos naujai registruotomis.

3 straipsnis – apibrėžtys

Šiame straipsnyje nustatomos šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys.

4 straipsnis – gamintojo vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis

Pagal šį straipsnį Komisija turi nuo 2019 m. kasmet nustatyti ir paskelbti kiekvieno gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį. Duomenis, pagal kuriuos apskaičiuojamas vidutinis išmetamų teršalų kiekis, pateikia atitinkami gamintojai pagal Reglamentą (ES) .../2018. Siekiant atsižvelgti į transporto priemonių naudingumą ir ypatumą, individualios sunkiosios transporto priemonės turi būti priskirtos prie įvairių transporto priemonių pogrupių, o priklausomai nuo paskirties (t. y. transporto priemonės naudojimo modelio), naudingosios apkrovos ir metinės ridos taikomi specifiniai korekciniai koeficientai. Be to, atsižvelgiama į kiekvienam transporto priemonių pogrupiui priskiriamų gamintojo transporto priemonių dalį. N2 ir N3 kategorijų specialiųjų transporto priemonių, pavyzdžiui, šiukšliavežių ir statybos transporto priemonių, CO₂ mažinimo potencialas ne toks pat kaip sunkiųjų transporto priemonių, naudojamų prekėms tiekti, todėl skaičiuojant vidutinį kiekį į jas neatsižvelgiama. Vidutinio savitojo išmetamų teršalų kiekio apskaičiavimo formulės pateiktos I priedo 2 skirsnyje.

5 straipsnis – netaršios ir mažataršės sunkiosios transporto priemonės

Kad atsirastų paskatų diegti netaršias ir mažataršes sunkiąsias transporto priemones, nustatant gamintojo vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį, nuo 2019 m. tokios transporto priemonės turėtų būti įskaitomos kelis kartus. Netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių gamintojams už kiekvieną tokią rinkai pateiktą netaršią arba mažataršę sunkiąją transporto priemonę turi būti suteikti ypatingieji kreditai, taikant skirtingus dauginimo koeficientus priklausomai nuo transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekio.

Atskira paskata numatyta ir netaršioms M2 (miesto autobusai), M3 (tolimojo susisiekimo autobusai) ir tam tikroms N (nedideli sunkvežimiai) kategorijų sunkiosioms transporto priemonėms, įskaitant netaršias specialiąsias transporto priemones. Nors šio reglamento reikalavimai mažinti išmetamo CO₂ kiekį šių kategorijų transporto priemonėms netaikomi, vis dėlto, nustatant netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientą į jas atsižvelgiama.

Mažataršės sunkiosios transporto priemonės – sunkiosios transporto priemonės, kurių savitasis išmetamų teršalų kiekis mažesnis negu 350 g CO₂/km, t. y. mažesnis už pusę viso transporto priemonių parko vidurkio.

Siekiant užtikrinti, kad normos liktų naudingos aplinkosauginiu požiūriu, netaršių ir mažataršių transporto priemonių skatinimo schemas priemonėmis mažinti gamintojo vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį reikėtų ribotai.

Netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficiento apskaičiavimo formulės pateiktos I priedo 2.3 punkte.

6 straipsnis – gamintojų savitosios teršalų išmetimo normos

Šiame straipsnyje reglamentuojamas gamintojų savitųjų teršalų išmetimo normų apskaičiavimas nuo 2026 m. Todėl pirmosios metinės normos bus nustatytos 2025 kalendoriniams metams. Nustatant normas turi būti atsižvelgta į atitinkamai 2025 ir 2030 m. bendras mažinimo normas ir į skirtingų sunkiųjų transporto priemonių naudingumą ir ypatumus – taip pat, kaip apskaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį. Todėl gamintojo savitoji teršalų išmetimo norma bus apskaičiuojama kaip kiekvienam transporto priemonių pogrupiui nustatytų normų svertinis vidurkis.

Savitosios teršalų išmetimo normos apskaičiavimo formulės pateiktos I priedo 4 skirsnyje.

7 straipsnis – išmetamų teršalų kreditai ir skolos

Šiame straipsnyje aprašomas rezervavimo bei skolinimosi mechanizmas, kuris gamintojui leidžia prastus savitosios teršalų išmetimo normos siekimo vienais metais rezultatus kompensuoti geresniais nei reikalaujama rezultatais kitais metais. Tuo tikslu gamintojas gali rezervuoti išmetamų teršalų kreditus, jeigu jo išmetamų teršalų kiekis mažesnis negu mažinimo trajektorija, nustatyta kaip linijinė trajektorija nuo 2019 m. išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių iki 2025 m. normų ir nuo 2025 iki 2030 m. normų. Dvi skirtingos trajektorijos reikalingos siekiant atsižvelgti į tai, kad jų statusas gali skirtis priklausomai nuo konkrečių 2025 ir 2030 metams nustatytų normų. Kad atsirastų paskatų išmetamų teršalų kiekį sumažinti anksčiau, išmetamų teršalų kreditai gali būti sukaupti jau 2019–2024 m. ir, panašiai, 2024–2029 m. laikotarpiu. Į 2019–2024 m. sukauptus išmetamų teršalų kreditus atsižvelgiama tik vertinant, ar gamintojas laikosi 2025 m. savitosios teršalų išmetimo normos. 2019–2024 m. sukauptų kreditų perkelti į vėlesnį laikotarpį nebus leidžiama. Išmetamų teršalų kreditus galima sukaupti ir panaudoti ir vėlesniu, 2025–2029 m., laikotarpiu. Jei bet kuriais 2025–2029 m. laikotarpio metais gamintojas viršija savo normą, jis gali sukaupti ribotą išmetamų teršalų skolą, kurią reikia atlyginti ne vėliau kaip 2029 m. Visa išmetamų teršalų skola negali viršyti 5 proc. gamintojo 2025 m. savitosios teršalų išmetimo normos: priešingu atveju, pagal 8 straipsnį bus paskirtas mokestis už išmetamų teršalų normos perviršį.

Išmetamų teršalų kreditai ir skolos yra tik skaičiavimo reikmėms apibrėžti elementai – jie neturi būti laikomi perduodamu turtu ar fiskalinių priemonių objektu.

I priedo 5 skirsnyje pateiktos CO₂ mažinimo trajektorijos ir išmetamų teršalų kreditų ir skolos apskaičiavimo formulės.

8 straipsnis – savitųjų teršalų išmetimo normų laikymasis

Nustačius, kad gamintojas viršijo teršalų išmetimo normą ir atsižvelgiant į pagal 7 straipsnį sukauptus išmetamų teršalų kreditus ir skolas, Komisija turi skirti piniginę nuobaudą – mokestį už teršalų išmetimo normos perviršį. Mokesčio dydis – 6 800 EUR už g/tkm teršalų išmetimo normos perviršį, arba 570 EUR už g/km, jei vidutinė naudingoji apkrova yra 12 t. Tai atspindi CO₂ kiekio mažinimo technologijų ribines sąnaudas.

I priedo 6 skirsnyje pateiktos teršalų išmetimo normos perviršio apskaičiavimo formulės. Mokesčių surinkimo tvarka turi būti nustatyta įgyvendinimo aktu.

9 straipsnis – stebėjimo duomenų tikrinimas

Šiame straipsnyje nustatytas tipo patvirtinimo teisės aktais grindžiamas mechanizmas, kaip įdiegti eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio atitikties patikros procedūrą. Tipo patvirtinimo institucijos turi pranešti apie visus aptiktus nukrypimus, o Komisija į juos turi atsižvelgti tikrindama, ar gamintojai laikosi savo normų. Nuostatoje numatyta įgalinti Komisiją įgyvendinimo aktu nustatyti tokios procedūros detales.

10 straipsnis – duomenų ir gamintojų rezultatų skelbimas

Šiame straipsnyje išvardijami Komisijos skelbtini duomenys, kaip gamintojai laikosi savo metinių taršos normų (t. y. metinis stebėjimo sprendimas).

Be to, straipsniu Komisija įgaliojama patikslinti 2019 m. išmesto CO₂ kiekio atskaitos vertes pagal aiškiai apibrėžtas procedūras, nustatytas 12 straipsnyje ir 22 priede, siekiant atsižvelgti į naudingosios apkrovos verčių patikslinimą arba tipo patvirtinimo procedūros pakeitimus, kurie daro pastebimą poveikį nustatytam sunkiosios transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekiui. Gamintojų savitųjų teršalų išmetimo normų apskaičiavimas pasikeis nuo kitų metų po patikslinimo.

11 straipsnis – tikrasis išmetamo CO₂ kiekis ir suvartojamos energijos kiekis

Šiame straipsnyje Komisija įgaliojama stebėti ir vertinti, ar Reglamente (ES) 2017/2400 numatyta priemonė VECTO sumodeliuotos išmetamo CO₂ kiekio vertės atitinka tikrąsias vertes. Tuo tikslu Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai reikalauti, kad valstybės narės ir gamintojai rinktų ir praneštų tikruosius duomenis. Šis modelis atitinka lengvosios transporto priemonės pasiūlytą modelį. Pirmiausia reikėtų sunkiosiose transporto priemonėse įrengti privalomus standartizuotus degalų sąnaudų matavimo prietaisus.

12 straipsnis – I ir II priedų patikslinimas

Technikos pažanga ir tipo patvirtinimo procedūrų pakeitimai gali turėti įtakos oficialioms išmetamo CO₂ kiekio vertėms, nustatytoms sunkiosioms transporto priemonėms, kurioms taikomas šis reglamentas. Siekiant atsižvelgti į tuos pakeitimus, šiuo straipsniu Komisija įgaliojama patikslinti tam tikrus I ir II prieduose pateiktus techninius parametrus, įskaitant metodiką, kaip nustatyti kiekvieno transporto priemonių pogrupio reprezentatyviąją transporto priemonę, pagal kurią tie pakeitimai būtų vertinami, priėmimą. Siūlomi patikslinimai atliekami aiškiai apibrėžtais etapais, nurodytais II priedo 1 ir 2 skirsniuose.

13 straipsnis – peržiūra ir ataskaita

Šiame straipsnyje reikalaujama, kad 2022 m. Komisija pateiktų šio reglamento veiksmingumo ataskaitą. Ataskaitoje turėtų būti aptarta 2030 m. išmetamų teršalų kiekio mažinimo norma ir mažinimo normų nustatymas kitų tipų sunkiosioms transporto priemonėms, kurioms mažinimo reikalavimai dar netaikomi. Ataskaitoje taip pat turėtų būti aprašytas priemonių, t. y. netaršių ir mažataršių transporto priemonių skatinimo sistemos ir rezervavimo bei skolinimosi mechanizmo, veiksmingumas ir aptarta, ar reikia šias priemones taikyti po 2030 m. Jei tinka, prie ataskaitos reikėtų pridėti pasiūlymą dėl šio reglamento pakeitimų.

14 ir 15 straipsniai – komiteto procedūra ir įgaliojimų delegavimas

Tai standartinės nuostatos dėl komiteto procedūros ir įgaliojimų delegavimo.

16 straipsnis – Reglamento (ES) Nr. 595/2009 pakeitimai

Šiuo pakeitimu siekiama Reglamente (EB) Nr. 595/2009 (Euro 6 tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamo CO₂ kiekį reglamentą) nustatyti teisinį pagrindą, kuriuo remdamasi, Komisija galėtų nustatyti eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio atitikties patikros procedūrą. Ši procedūra yra būtina veiksmingai rinkos priežiūrai, susijusiai su tipo patvirtinimu ir normų laikymosi tikslais naudojamomis išmetamo CO₂ kiekio vertėmis.

I priedas

I priede išdėstomi techniniai reikalavimai ir formulės, susiję su šiais elementais:

- priskyrimu prie transporto priemonių pogrupių;
- gamintojo vidutinio savitojo išmetamų teršalų kiekio apskaičiavimu;
- išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių apskaičiavimu;
- gamintojo savitosios teršalų išmetimo normos apskaičiavimu;
- CO₂ mažinimo trajektorijos ir kreditų bei skolų apskaičiavimu;
- gamintojo teršalų išmetimo normos paviršiaus nustatymu.

II priedas

II priede aprašytos procedūros, kaip koreguoti išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertes, t. y. naudingosios apkrovos tikslinimo faktoriai (1 skirsnis), ir metodika, kaip atsižvelgti į tipo patvirtinimo procedūrų pakeitimus (2 skirsnis).

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS**kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai**

(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 nuomonę¹⁷,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹⁸,
laikydami įprastą teisėkūros procedūrą,
kadangi:

- (1) Europos mažataršio judumo strategijoje iškeltas plataus užmojo tikslas iki amžiaus vidurio transporto sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 60 proc., palyginti su 1990 m., ir užtikrinti, kad jo kitimo kreivė aiškiai artėtų prie nulio. Be to, reikia nedelsiant sumažinti mūsų sveikatai kenksmingų transporto sektoriuje išmetamų oro teršalų kiekį;
- (2) pagal Mažataršio judumo strategiją Komisija 2017 m. gegužės¹⁹ ir lapkričio mėn.²⁰ priėmė du susisieikimo dokumentų rinkinius. Šiuose dokumentų rinkiniuose pateikta konstruktyvi Mažataršio judumo strategijos įgyvendinimo ir sklandaus perėjimo prie švaraus, konkurencingo ir susietojo susisieikimo visiems darbotvarkė;
- (3) šis reglamentas yra dalis dokumentų rinkinio „Europa kelyje“, kuriuo įgyvendinama nauja 2017 m. rugsėjo mėn. pramonės politikos strategija²¹ ir siekiama užbaigti procesą, kuriuo Sąjungai atveriamos visos galimybės pasinaudoti susisieikimo modernizavimu ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimu. Dokumentų rinkinio tikslas – padidinti susisieikimo Europoje saugumą ir prieinamumą, Europos pramonės konkurencingumą, Europos darbo vietų garantijas ir užtikrinti, kad susisieikimo sistema taptų netaršesnė ir būtų geriau pritaikyta prie būtinybės kovoti su klimato kaita. Tam reikės visų Sąjungos, valstybių narių ir suinteresuotųjų subjektų pastangų, be kita ko, labiau mažinti išmetamo CO₂ kiekį ir oro taršą;

¹⁷ OL C , , p. .

¹⁸ OL C , , p. .

¹⁹ „Europa kelyje. Socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisieikimo visiems darbotvarkė“, COM(2017) 283 *final*.

²⁰ „Mažataršio judumo įgyvendinimas. Planetą sauganti, vartotojams galių suteikianti ir pramonę bei darbuotojus ginanti Europos Sąjunga“, COM(2017) 675 *final*.

²¹ „Investicijos į išmanią, novatorišką ir tvarią pramonę. Persvarstyta ES pramonės politikos strategija“, COM(2017) 479 *final*.

- (4) greta išmetamo CO₂ kiekio standartų lengviesiems automobiliams ir lengvosios komercinės paskirties transporto priemonėms²², šiuo reglamentu nustatoma aiški kelių transporto išmetamo CO₂ kiekio mažinimo trajektorija. Jis taip pat padeda siekti privalomo tikslo ne vėliau kaip 2030 m. ES viduje visos ekonomikos mastu išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 40 proc., palyginti su 1990 m., kaip nuspręsta 2014 m. spalio 23–24 d. Europos Vadovų Tarybos išvadose ir patvirtinta 2015 m. kovo 6 d. Aplinkos tarybos posėdyje, kaip Sąjungos įgyvendinamas Paryžiaus susitarime numatomas nacionaliniu lygmeniu nustatytas įpareigojantis veiksmas;
- (5) 2014 m. spalio 14 d. Europos Vadovų Tarybos išvadose pritarta sektoriuose, kurie neįtraukti į Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą, išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį 2030 m. sumažinti 30 proc., palyginti su 2005 m. Vienas iš didžiausios taršos sektorių yra kelių transportas, kurio išmetamų teršalų kiekis gerokai didesnis nei 1990 m. Jei kelių transporto sektoriuje išmetamų teršalų kiekis didės, niekais nueis pastangos mažinti jų kiekį kituose sektoriuose kovojant su klimato kaita;
- (6) 2014 m. spalio mėn. Europos Vadovų Tarybos išvadose pabrėžiama, kad išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir riziką, susijusią su priklausomybe nuo iškastinio kuro, transporto sektoriuje svarbu mažinti visapusiškais ir technologiškai neutraliais metodais, kuriais ir po 2020 m. transporto sektoriuje būtų skatinama išmesti mažiau teršalų ir efektyviau vartoti energiją, naudoti elektra varomas transporto priemones ir vartoti atsinaujinančių išteklių energiją;
- (7) energijos vartojimo efektyvumo reikalavimai vartojimo nuosaikumui užtikrinti yra vienas iš penkių tarpusavio poveikį stiprinančių ir glaudžiai susijusių metodų, kurie 2015 m. vasario 25 d. priimtoje Energetikos sąjungos strategijoje numatyti siekiant energiją vartotojams Sąjungoje tiekti saugiai, darniai, konkurencingai ir įperkama kaina. Energetikos sąjungos strategijoje teigiama, kad energijos vartojimo našumas turi būti didinamas visuose ūkio sektoriuose, tačiau ypač didelių galimybių energiją vartoti našiau yra transporto sektoriuje;
- (8) sunkiųjų transporto priemonių, įskaitant sunkvežimius, miesto autobusus ir tolimojo susisiekimo autobusus, išmetamo CO₂ kiekis sudaro maždaug 6 proc. viso ES ir maždaug 25 proc. viso ES kelių transporto sektoriuje išmetamo CO₂ kiekio. Nesiėmus papildomų priemonių, sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų dalis 2010–2030 m. išaugtų maždaug 9 proc. Šiuo metu Sąjungos teisėje jokių sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimų nenustatyta;
- (9) siekiant išnaudoti visas galimybes efektyviai vartoti energiją ir užtikrinti, kad visas kelių transporto sektorius padėtų, kaip sutarta, mažinti išmetamų teršalų kiekį, tikslinga papildyti jau sukurtus naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinės paskirties transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartus – nustatyti naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartus. Šie standartai paskatins kurti degalų taupymo technologijų inovacijas ir taip padės Sąjungos gamintojams ir tiekėjams pirmauti technologijų srityje;

²² Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) .../... kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007, (OL L, ..., p.).

- (10) atsižvelgiant į tai, kad klimato kaita yra tarpvalstybinė problema ir kad reikia išsaugoti sklandžiai veikiančią ir kelių transporto paslaugų, ir sunkiųjų transporto priemonių bendrąją rinką, tikslinga Sąjungos lygmeniu nustatyti sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartus. Tie standartai turi būti parengti taip, kad nedarytų poveikio konkurencijos teisei;
- (11) nustatant sumažinimo lygius, kuriuos reikėtų pasiekti visame Sąjungos sunkiųjų transporto priemonių parke, reikėtų atsižvelgti į tai, kiek tokio lygio sumažinimas veiksmingai padės iki 2030 m. ekonomiškai efektyviai sumažinti išmetamų teršalų kiekį sektoriuose, kuriems taikomas Reglamentas [Pastangų pasidalijimo (ES) .../2018], kiek tai kainuos ir padės sutaupyti visuomenei, gamintojams, vežėjams ir vartotojams, taip pat į tai, kaip tiesiogiai ir netiesiogiai bus paveiktas užimtumas ir inovacijos ir kokia papildoma nauda dėl sumažėjusios oro taršos ir pagerėjusio energetinio saugumo;
- (12) įgyvendinant Reglamentą (EB) Nr. 595/2009²³ sukurta nauja atskirų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų nustatymo procedūra. Komisijos reglamente (ES) 2017/2400²⁴ pateikiama metodika, pagrįsta priemone VECTO, kuria galima modeliuoti, kiek sunkioji transporto priemonė, kaip visuma, išmeta CO₂ ir kokios jos degalų sąnaudos. Metodika užtikrina galimybę atsižvelgti į sunkiųjų transporto priemonių sektoriaus įvairovę ir į tai, kad atskiros transporto priemonės gali būti specialiai pritaikytos, todėl labai skirtingos. Visų pirma, nuo 2019 m. sausio 1 d. nustatomi išmetamo CO₂ kiekiai keturioms sunkiųjų transporto priemonių grupėms, kurioms tenka maždaug 65–70 proc. viso ES sunkiųjų transporto priemonių parko išmetamo CO₂ kiekio;
- (13) siekiant atsižvelgti į inovacijas ir sunkiųjų transporto priemonių degalų sąnaudas mažinančių naujų technologijų diegimą, modeliavimo priemonė VECTO ir Reglamentas (ES) 2017/2400 bus nuolat ir laiku atnaujinami;
- (14) išmetamo CO₂ kiekio duomenys, nustatomi pagal Reglamentą (ES) 2017/2400, turi būti stebimi pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) .../2018²⁵. Šiais duomenimis turėtų būti remiamasi nustatant mažinimo normas, kurias Sąjungoje turėtų pasiekti keturių taršiausių grupių sunkiosios transporto priemonės, ir gamintojo vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį konkrečiais kalendoriniais metais;
- (15) 2025 m. mažinimo normą reikėtų nustatyti kaip santykinį mažinimą, pagrįstą vidutiniu tų sunkiųjų transporto priemonių 2019 m. išmesto CO₂ kiekiu ir atspindintį jau prieinamų ekonomiškai efektyvių technologijų diegimą tradicinėse transporto priemonėse. 2030 m. norma turėtų būti laikoma pageidautina, o galutinė norma turėtų būti nustatyta pagal 2022 m. atliktiną peržiūrą, nes yra daug netikrumo dėl pažangesnių technologijų, kurios dar nėra iki galo sukurtos, diegimo;

²³ 2009 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 595/2009 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį (euro VI) ir dėl galimybės naudotis transporto priemonių remonto ir priežiūros informacija, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Direktyvą 2007/46/EB bei panaikinantis Direktyvas 80/1269/EEB, 2005/55/EB ir 2005/78/EB.

²⁴ 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 CO₂ 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.

²⁵ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) .../2018 dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų stebėsenos bei duomenų teikimo, OJ L...,...,...

- (16) suskystintos gamtinės dujos (LNG) yra jau prieinami dyzeliniams alternatyvūs sunkiųjų transporto priemonių degalai. Diegiant turimas ir būsimas novatoriškesnes suskystintomis gamtinėmis dujomis (LNG) pagrįstas technologijas bus lengviau pasiekti išmetamo CO₂ kiekio normas trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu, nes naudojant LNG technologijas išmetama mažiau CO₂, palyginti su dyzelinėmis transporto priemonėmis. Priemonėje VECTO jau atsižvelgta į suskystintomis gamtinėmis dujomis varomų transporto priemonių potencialą sumažinti išmetamo CO₂ kiekį. Be to, naudojant dabartines suskystintų gamtinių dujų technologijas išmetama mažiau oro teršalų, tokių kaip NO_x ir kietosios dalelės. Pakankama minimali degalų papildymo infrastruktūra taip pat jau sukurta ir toliau plėtojama pagal nacionalines alternatyviųjų degalų infrastruktūros politikos strategijas;
- (17) apskaičiuojant 2019 m. išmestų teršalų atskaitos vertes, pagal kurias bus nustatomos 2025 ir 2030 m. mažinimo normos, reikėtų atsižvelgti į tikėtiną viso sunkiųjų transporto priemonių parko potencialą tuo laikotarpiu sumažinti išmetamų teršalų kiekį. Todėl tikslinga atliekant skaičiavimą nepaisyti specialiųjų transporto priemonių, tokių kaip šiukšlėms vežti ar statybos darbams naudojamos transporto priemonės. Tų transporto priemonių rida palyginti maža ir dėl jų savito naudojimo modelio nepanašu, kad išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų mažinimo techninės priemonės joms tiek pat ekonomiškai efektyvios, kiek prekėms vežti naudojamoms sunkiosioms transporto priemonėms;
- (18) išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimai turėtų būti išreikšti CO₂ gramais tonkilometriui, kad būtų atspindėtas sunkiosios transporto priemonės naudingumas;
- (19) reikėtų užtikrinti sąžiningą bendrų mažinimo reikalavimų paskirstymą gamintojams, atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių įvairovę: konstrukciją ir važiavimo modelį, metinę ridą, naudingąją apkrovą ir priekabos konfigūraciją. Todėl tikslinga sunkiąsias transporto priemones suskirstyti į skirtingus atskirus transporto priemonių pogrupius pagal tipinį transporto priemonių naudojimo modelį ir specifines technines charakteristikas. Metines gamintojų savitąsias normas nustatant kaip kiekvienam pogrupiui apibrėžtų normų svertinį vidurkį, gamintojams taip pat suteikiama priemonė galimus prastesnius tam tikrų pogrupių transporto priemonių rezultatus veiksmingai kompensuoti geresniais, nei planuota, kitų pogrupių transporto priemonių rezultatais, atsižvelgiant į vidutinį per eksploatavimo ciklą skirtingų pogrupių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį;
- (20) kaip gamintojas laikosi savo metinių savitųjų normų, turėtų būti įvertinta pagal jo vidutinį išmetamo CO₂ kiekį. Nustatant vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį, reikėtų atsižvelgti ir į ypatumus, kuriuos atspindi skirtingų pogrupių transporto priemonių normos. Todėl gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis turėtų būti pagrįstas kiekvienam pogrupiui nustatytu vidutiniu išmetamų teršalų kiekiu (įskaitant jų numanoma vidutine metine rida ir vidutine naudingąją apkrovą pagrįstą korekcinį koeficientą), kuris atspindi visą per eksploatavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekį. Kadangi specialiųjų transporto priemonių galimybės mažiau teršti ribotos, skaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį į tas transporto priemones atsižvelgti nereikėtų;
- (21) kitaip nei lengvųjų automobilių ir furgonų atveju, rinkoje dar nėra netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus autobusus. Todėl siekiant palengvinti sklandų perėjimą prie netaršaus susisiekimo reikėtų įdiegti specialų ypatingaisiais kreditais pagrįstą mechanizmą. Jis suteiks paskatų kurti ir plėsti Sąjungos netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių rinką ir papildys

tokias su paklausa susijusias priemones, kaip Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/33/EB dėl netaisnių transporto priemonių²⁶;

- (22) todėl, apskaičiuojant gamintojo vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį, visos netaisnės ir mažataršės sunkiosios transporto priemonės turėtų būti įskaitomos kelis kartus. Paskatų mastas turėtų skirtis, priklausomai nuo faktinio transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekio. Siekiant užtikrinti, kad nesumenktų aplinkosaugos tikslai, turėtų būti nustatyta iš to gaunamų taršos mažinimo rezultatų riba;
- (23) mažataršėms sunkiosioms transporto priemonėms turėtų būti teikiamos paskatos tik tuo atveju, jeigu jų išmetamo CO₂ kiekis sudaro mažiau nei maždaug pusę viso Sąjungos sunkiųjų transporto priemonių parko 2025 m. vidurkio. Tai dera su lengviesiems krovininiams automobiliams taikomu modeliu ir paskatintų šios srities inovacijas;
- (24) kuriant netaisnių sunkiųjų transporto priemonių diegimo paskatų mechanizmą, reikėtų jį taikyti ir mažesniems sunkvežimiams, miesto autobusams ir tolimojo susisiekimo autobusams, kuriems netaikomos išmetamo CO₂ kiekio normos pagal šį reglamentą. Tos transporto priemonės taip pat labai padėtų spręsti oro taršos problemas miestuose. Tačiau reikėtų pažymėti, kad netaisnių miesto autobusų jau yra rinkoje ir taikomos su jais susijusios paklausos priemonės, tokios kaip viešasis pirkimas. Siekiant užtikrinti, kad skatinimo priemonės išlaikytų gerą skirtingų transporto priemonių tipų pusiausvyrą, turėtų būti nustatyta netaisnių mažesnių sunkvežimių, miesto autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų taršos mažinimo rezultatų riba;
- (25) siekiant skatinti ekonomiškai efektyvų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimų įgyvendinimą, kartu atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių parko sudėties ir išmetamų teršalų kiekio svyravimą per kelerius metus, reikėtų suteikti gamintojams galimybę pasinaudoti savo geresniais, nei numatyta, vienais metais pasiektais savitosios teršalų išmetimo normos laikymosi rezultatais tam, kad būtų kompensuoti prastesni kitų metų rezultatai;
- (26) kad atsirastų paskatų sumažinimą pasiekti anksčiau, gamintojas, kurio vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis nesiekia išmetamų teršalų kiekio mažinimo trajektorijos nuo 2019 m. teršalų išmetimo atskaitos vertės iki 2025 m. normos, turėtų gauti galimybę rezervuoti šiuos išmetamų teršalų kreditus 2025 m. normos laikymosi tikslais. Panašiai gamintojas, kurio vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis mažesnis negu išmetamų teršalų kiekio mažinimo trajektorija tarp 2025 ir 2030 m. normų, turėtų gauti galimybę rezervuoti šiuos teršalų išmetimo kreditus, kaip 2025–2029 m. laikotarpio normos laikymosi priemonę;
- (27) jei bet kuriais 2025–2029 m. laikotarpio metais gamintojas nesilaiko savitosios teršalų išmetimo normos, jam reikėtų suteikti galimybę sukaupti ribotą išmetamų teršalų skolą. Tačiau visas likusias išmetamų teršalų skolas gamintojai turi atlyginti iki 2029 m.;
- (28) į išmetamų teršalų kreditus ir skolas turėtų būti atsižvelgiama tik nustatant, ar gamintojas laikosi savitosios teršalų išmetimo normos, ir jos neturėtų būti laikomos perduodamu turtu ar fiskalinių priemonių objektu;
- (29) nustačiusi gamintojo išmetamų teršalų normos perviršį ir atsižvelgdama į išmetamų teršalų kreditus ir skolas, Komisija turėtų skirti piniginę nuobaudą – mokestį už

²⁶

Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaisnias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones su pakeitimais, padarytais Direktyva .../.../ES. [COM(2017) 653 *final*] (OJ L 120, 15.5.2009, p. 5).

teršalų išmetimo normos pervirši. Siekiant suteikti gamintojams pakankamą paskatą imtis priemonių mažinti savitąjį sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį, mokestis turėtų viršyti vidutines technologijų, kurių reikia norint įvykdyti normas, ribines sąnaudas. Mokestis turėtų būti laikomas Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis. Mokesčių rinkimo metodika turėtų būti nustatyta įgyvendinimo aktu, atsižvelgiant į metodiką, priimtą pagal Reglamentą (EB) Nr. 443/2009;

- (30) siekiant užtikrinti, kad šiame reglamente numatytos normos būtų pasiektos, reikia patikimo normų laikymosi užtikrinimo mechanizmo. Gamintojų įpareigojimas pateikti tikslius duomenis pagal Reglamentą (ES) .../2018 [STP stebėseną ir duomenų teikimas] ir administracinės baudos, kurios gali būti paskirtos už įpareigojimo nesilaikymą, padeda užtikrinti duomenų, naudojamų nustatant, ar laikomasi šiame reglamente numatytų normų, patikimumą;
- (31) tam, kad taikant šį reglamentą būtų sumažintas išmetamo CO₂ kiekis, labai svarbu, kad sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis atitiktų vertes, nustatytas pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemones. Todėl reikėtų suteikti Komisijai galimybę, apskaičiuojant gamintojo vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį, atsižvelgti į kiekvieną tipo patvirtinimo institucijų nustatytą sistemingą eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio reikalavimų nesilaikymą;
- (32) tam, kad Komisija galėtų imtis tokių priemonių, ji turėtų būti įgaliota parengti ir įgyvendinti rinkoje esančių eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio atitikties patikros procedūrą. Todėl Reglamentas (EB) Nr. 595/2009 turėtų būti iš dalies pakeistas;
- (33) šiame reglamente nustatytų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normų veiksmingumas labai priklauso nuo metodikos, naudojamos išmetamo CO₂ kiekiui nustatyti, reprezentatyvumo. Pagal Mokslinių konsultacijų mechanizmo nuomonę dėl lengvųjų transporto priemonių²⁷, mechanizmą, skirtą vertinti, ar pagal Reglamentą (ES) 2017/2400 nustatytos išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamų degalų kiekio vertės atitinka tikrovę, tikslinga sukurti ir sunkiosioms transporto priemonėms. Komisijai reikėtų turėti įgaliojimus užtikrinti tokių duomenų viešą prieinamumą ir prireikus sukurti procedūras, kurių reikia norint nustatyti ir rinkti tokiems vertinimams reikalingus duomenis;
- (34) 2022 m. Komisija turėtų įvertinti, ar veiksmingi šiame reglamente nustatyti išmetamo CO₂ kiekio standartai, ypač iki 2030 m. ir vėliau pasiektinas mažinimo mastas, būdai, kuriais būtų galima tą normą pasiekti, ir ar nustatyti išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normas kitų tipų sunkiosioms transporto priemonėms, tokioms kaip mažesni sunkvežimiai, miesto autobusai, tolimojo susisiekimo autobusai ir priekabos. Tame vertinime vien tik šio reglamento tikslams turėtų būti apsvaistytos sunkiosios transporto priemonės ir transporto priemonių junginiai, kurių svoris ir matmenys viršija nacionaliniam transportui galiojančius standartus, pavyzdžiui, modulinės koncepcijos;
- (35) siekiant užtikrinti, kad savitasis sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis liktų reprezentatyvus ir visapusiškai atnaujintas, šio reglamento nuostatos turėtų atspindėti Reglamento (EB) Nr. 595/2009 ir jį įgyvendinančių teisės aktų, kurie turi

²⁷

Mokslinių patarėjų aukšto lygio darbo grupės mokslinė nuomonė 1/2016 „Lengvųjų transporto priemonių tikrojo ir laboratoriniais bandymais nustatyto išmetamo CO₂ kiekio vienodinimas“ (*Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing*).

įtakos toms vertėms, pakeitimus. Tuo tikslu Komisijai turėtų būti suteikta galių apibrėžti metodiką, kaip nustatyti kiekvieno transporto priemonių pogrupio reprezentatyviąją transporto priemonę, pagal kurią būtų vertinamas savitojo išmetamo CO₂ kiekio pokytis;

- (36) įgyvendinimo įgaliojimais, susijusiais su 8 straipsnio 3 dalimi, 9 straipsnio 3 dalimi, 11 straipsnio 3 dalimi ir 12 straipsnio 2 dalimi, turėtų būti naudojamosi pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011²⁸;
- (37) kad neesminės šio reglamento nuostatos galėtų būti iš dalies pakeistos arba papildytos, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų patikslinamos išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės pagal 12 straipsnio 2 dalį ir iš dalies pakeičiami II ir III priedai, kiek tai susiję su tam tikrais techniniais parametrais, įskaitant paskirties, naudingosios apkrovos ir metinės ridos koeficientus ir naudingosios apkrovos patikslinimo faktorius. 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 teisėkūros²⁹ nustatytais principais. Visų pirma, siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus turėtų gauti tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams turėtų būti sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (38) kadangi šio reglamento tikslų, konkrečiai, naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartų, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl veiksmo masto arba poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis
Dalykas ir tikslas

Siekiant Sąjungos tikslo 2030 m. joje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 30 proc., palyginti su 2005 m., sektoriuose, kuriems taikomas Reglamento [Pastangų pasidalijimo (ES) .../2018] 2 straipsnis, ir įgyvendinant Paryžiaus susitarimo tikslus, šiame reglamente nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai, kuriais savitasis Sąjungos naujų sunkiųjų transporto priemonių parko išmetamo CO₂ kiekis, palyginti su išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertėmis, mažinamas taip:

- (a) nuo 2025 m. sausio 1 d. iki 2029 m. gruodžio 31 d. – 15 proc.;
- (b) nuo 2030 m. sausio 1 d. – bent 30 proc. (vertė peržiūrima pagal 13 straipsnį).

²⁸ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

²⁹ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

Išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės grindžiamos 2019 m. stebėjimo duomenimis, teikiamais pagal Reglamentą (ES) .../2018 [STP stebėseną ir duomenų teikimas], išskyrus specialiųjų transporto priemonių duomenis, ir apskaičiuojamos pagal I priedo 3 punktą.

2 straipsnis *Taikymo sritis*

1. Šis reglamentas taikomas naujoms N2 ir N3 kategorijų transporto priemonėms, kurioms būdingos šios savybės:
 - a) kietosios jungties sunkvežimiai, kurių ašių konfigūracija 4x2 ir didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė didesnė negu 16 tonų;
 - b) kietosios jungties sunkvežimiai, kurių ašių konfigūracija 6x2;
 - c) vilkikai, kurių ašių konfigūracija 4x2 ir didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė didesnė negu 16 tonų;
 - d) vilkikai, kurių ašių konfigūracija 6x2.

5 straipsnio ir I priedo 2.3 punkto tikslais jis taip pat taikomas M2 ir M3 kategorijų transporto priemonėms ir N kategorijos transporto priemonėms, kurioms netaikomas Reglamentas (ES) Nr. 510/2011 ir kurioms nebūdingos a–d punktuose nurodytos savybės.
2. 1 dalyje nurodytos transporto priemonės šiame reglamente laikomos naujomis sunkiosiomis transporto priemonėmis konkrečiais kalendoriniais metais, jei jos tais metais pirmą kartą užregistruojamos Sąjungoje ir anksčiau nebuvo užregistruotos už Sąjungos ribų.

Ankstesnės registracijos už Sąjungos ribų mažiau nei prieš tris mėnesius iki registracijos Sąjungoje nepaisoma.

3 straipsnis *Apibrėžtys*

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- a) išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė – visų naujų kiekvieno pogrupio sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus specialiąsias transporto priemones, vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis, nustatytas pagal I priedo 3 punktą;
- b) savitasis išmetamų teršalų kiekis – naujos sunkiosios transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekis, nustatytas pagal I priedo 2.1 punktą;
- c) vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis – gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis konkrečiais kalendoriniais metais, nustatytas pagal I priedo 2.7 punktą;
- d) savitoji teršalų išmetimo norma – kasmet pagal I priedo 4 punktą nustatoma individualaus gamintojo praėjusių kalendorinių metų norma, išreiškiama g/tkm;
- e) kietosios jungties sunkvežimis – sunkvežimis, kuris nėra suprojektuotas ar pagamintas puspriekabeį vilkti;
- f) vilkikas – vilkikas, suprojektuotas ir pagamintas vien ar iš esmės puspriekabėms vilkti;

- g) transporto priemonių pogrupis – transporto priemonių, kurioms būdinga visuma bendrų skiriamųjų techninių kriterijų, svarbių nustatant tų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį ir degalų sąnaudas, grupė, apibrėžta I priedo 1 punkte;
- h) specialioji transporto priemonė – sunkioji transporto priemonė, kuria nenumatyta vežti prekių ir kurios išmetamo CO₂ kiekis ir degalų suvartojimas pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemones nustatyti tik kitoms nei šio reglamento I priedo 2.1 punkte apibrėžtosioms paskirtims;
- i) gamintojas – asmuo arba organizacija, atsakingas (-a) už duomenų, susijusių su naujomis sunkiosiomis transporto priemonėmis, pateikimą pagal Reglamento (ES) .../2018 5 straipsnį, o netaršių sunkiųjų transporto priemonių atveju – asmuo arba organizacija, atsakingas (-a) patvirtinimo institucijai už visus EB visos transporto priemonės tipo patvirtinimo procedūros ar individualaus patvirtinimo aspektus pagal Direktyvą 2007/46/EB ir už gamybos atitikties užtikrinimą;
- j) netarši sunkioji transporto priemonė – sunkioji transporto priemonė be vidaus degimo variklio arba su vidaus degimo varikliu, išmetančiu mažiau negu 1 g CO₂/kWh, kaip nustatyta pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemones, arba išmetanti mažiau negu 1 g CO₂/km, kaip nustatyta pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir jo įgyvendinimo priemones;
- k) mažataršė sunkioji transporto priemonė – sunkioji transporto priemonė, kuri nėra netarši sunkioji transporto priemonė, bet kurios savitasis išmetamo CO₂ kiekis mažesnis nei 350 g CO₂/km, kaip nustatyta pagal I priedo 2.1 punktą;
- l) paskirtis – tikslinio greičio ciklo, naudingosios apkrovos vertės, korpuso ar priekabos konfigūracijos ir kitų parametrų derinys, jei taikoma, parodantis specifinį transporto priemonės naudojimo modelį, pagal kurį nustatomas oficialus sunkiosios transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekis ir degalų sąnaudos;
- m) tikslinis greičio ciklas apibūdina transporto priemonės greitį, kurį nori pasiekti vairuotojas ar kuriuo vairuotojas yra apribotas dėl eismo sąlygų, kaip kelionėje nuvažiuoto atstumo funkciją;
- n) naudingoji apkrova – įvairiomis sąlygomis transporto priemonės vežamų prekių arba asmenų svoris.

4 straipsnis

Gamintojo vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis

2020 m. ir vėliau kiekvienais kalendoriniais metais Komisija tvirtina 10 straipsnio 1 dalyje nurodytus įgyvendinimo aktus, kuriais nustato kiekvieno gamintojo ankstesnių kalendorinių metų vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį g/tkm, atsižvelgdama į:

- a) pagal Reglamentą (ES) .../2018 [STP stebėseną ir duomenų teikimas] pateiktus duomenis apie atitinkamais metais užregistruotas gamintojo naujas sunkiąsias transporto priemones, išskyrus specialiąsias transporto priemones;
- b) netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientą, nustatytą pagal 5 straipsnį.

Vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis apskaičiuojamas pagal I priedo 2.7 punktą.

5 straipsnis

Netaršios ir mažataršės sunkiosios transporto priemonės

1. 2020 m. ir vėliau kiekvienais kalendoriniais metais Komisija tvirtina 10 straipsnio 1 dalyje nurodytus įgyvendinimo aktus, kuriais nustato kiekvieno gamintojo ankstesnių kalendorinių metų netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientą, nurodytą 4 straipsnio b punkte.

Netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientas atspindi gamintojo parko netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių, įskaitant netaršias 2 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodytų kategorijų transporto priemones, taip pat netaršias ir mažataršes specialiąsias transporto priemones, skaičių ir išmetamo CO₂ kiekį kalendoriniais metais.

Netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientas apskaičiuojamas pagal I priedo 2.3 punktą.

2. 1 dalies tikslais netaršios ir mažataršės sunkiosios transporto priemonės skaičiuojamos taip:
 - (a) netarši sunkioji transporto priemonė skaičiuojama kaip 2 transporto priemonės;
 - (b) mažataršė sunkioji transporto priemonė skaičiuojama taip – iki 2 transporto priemonių, kaip jos savitojo išmetamo CO₂ kiekio ir 350 g CO₂/km išmetamo kiekio ribos funkcija.
3. Gamintojo vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis dėl netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficiento sumažinamas ne daugiau kaip 3 proc. Tam koeficientui pasikeitus dėl 2 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodytų kategorijų netaršių sunkiųjų transporto priemonių, gamintojo vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis sumažinamas ne daugiau kaip 1,5 proc.

6 straipsnis

Gamintojų savitosios teršalų išmetimo normos

2026 m. ir vėliau kiekvienais kalendoriniais metais Komisija tvirtina 10 straipsnio 1 dalyje nurodytus įgyvendinimo aktus, kuriais nustato kiekvieno gamintojo ankstesnių kalendorinių metų savitąjį teršalų išmetimo normą. Savitoji teršalų išmetimo norma yra suma, gauta sudėjus visų pogrupių transporto priemonių verčių, kurios išvardytos toliau, sandaugas:

- a) 1 straipsnio atitinkamai a arba b punkte nurodytos išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normos;
- b) išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės;
- c) kiekvienam transporto priemonių pogrupiui priskiriamų gamintojo transporto priemonių dalies;
- d) kiekvienam pogrupiui taikomų metinės ridos ir naudingosios apkrovos svorinių daugiklių.

Savitoji teršalų išmetimo norma apskaičiuojama pagal I priedo 4 punktą.

7 straipsnis

Išmetamų teršalų kreditai ir skolos

1. Siekiant nustatyti, ar 2025–2029 m. gamintojas laikosi savitosios teršalų išmetimo normos, atsižvelgiama į jo išmetamų teršalų kreditus ar išmetamų teršalų skolas,

kurie lygūs gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus specialiąsias transporto priemones, skaičiui kalendoriniais metais, padaugintam iš skirtumo tarp:

- (a) 2 dalyje nurodytos išmetamo CO₂ kiekio mažinimo trajektorijos ir gamintojo vidutinio savitojo išmetamų teršalų kiekio, jei skirtumas teigiamas (išmetamų teršalų kreditai);
- (b) gamintojo vidutinio savitojo išmetamų teršalų kiekio ir savitosios teršalų išmetimo normos, jei skirtumas neigiamas (išmetamų teršalų skolos).

Išmetamų teršalų kreditai kaupiami 2019–2029 m. Tačiau į 2019–2024 m. sukauptus kreditus atsižvelgiama tik siekiant nustatyti, ar gamintojas laikosi 2025 m. savitosios teršalų išmetimo normos.

Teršalų išmetimo skolos kaupiasi 2025–2029 m., tačiau bendra skola neturi viršyti 5 proc. gamintojo 2025 m. savitosios teršalų išmetimo normos, padaugintos iš gamintojo tų metų sunkiųjų transporto priemonių skaičiaus (išmetamų teršalų skolos riba).

2025 m. ir vėlesniais metais iki 2028 m. sukaupti išmetamų teršalų kreditai ir išmetamų teršalų skolos, jei tokių sukaupta, perkeliama iš vieno kalendorinio metų į kitus iki 2029 m., kuriais visos likusios išmetamų teršalų skolos atlyginamos.

- 2. 1 dalies a punkte nurodyta išmetamo CO₂ kiekio mažinimo trajektorija kiekvienam gamintojui nustatoma pagal I priedo 5.1 punktą, remiantis linijine trajektorija tarp 1 straipsnio antroje pastraipoje nurodytų išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių ir to straipsnio a punkte pateiktos 2025 m. normos, taip pat tarp 2025 m. normos ir to straipsnio b punkte nurodytos 2030 m. normos.

8 straipsnis

Savitųjų teršalų išmetimo normų laikymasis

- 1. Nustačius gamintojo teršalų išmetimo normos perviršį konkrečiais metais nuo 2025 m., Komisija skiria mokestį už teršalų išmetimo normos perviršį, apskaičiuotą pagal formulę:
$$(\text{mokestis už teršalų išmetimo normos perviršį}) = (\text{teršalų išmetimo normos perviršis} \times 6\,800 \text{ €/g CO}_2/\text{tkm}).$$
- 2. Laikoma, kad gamintojas yra viršijęs teršalų išmetimo normą visais šiais atvejais:
 - (a) kai bet kuriais kalendoriniais metais nuo 2025 iki 2028 m. išmetamų teršalų skolų suma, iš jos atėmus išmetamų teršalų kreditus, viršija 7 straipsnio 1 dalyje nurodytą išmetamų teršalų skolos ribą;
 - (b) kai 2029 m. kalendoriniais metais išmetamų teršalų skolų suma, iš jos atėmus išmetamų teršalų kreditus, didesnė už nulį;
 - (c) 2030 m. kalendoriniais metais ir vėliau, kai gamintojo vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis viršija jo savitąją teršalų išmetimo normą.

Teršalų išmetimo normos perviršis konkrečiais kalendoriniais metais apskaičiuojamas pagal I priedo 6 punktą.

- 3. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato mokesčių už 1 dalyje nurodytą teršalų išmetimo normos perviršį surinkimo priemones. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

4. Mokesčio už teršalų išmetimo normos pervirši sumos laikomos Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis.

9 straipsnis

Stebėjimo duomenų tikrinimas

1. Tipo patvirtinimo institucijos nedelsdamos praneša Komisijai apie eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio nuokrypius nuo atitikties liudijime arba naudotojo dokumentuose nurodytų verčių, nustatytus atlikus patikras pagal Reglamento (EB) Nr. 595/2009 [5 straipsnio 4 dalies 1 punkte] nurodytą procedūrą.
2. Į tokius nuokrypius Komisija atsižvelgia apskaičiuodama gamintojo vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį.
3. Komisija priima išsamias procedūras, kaip teikti pranešimus apie tokius nuokrypius ir kaip į juos atsižvelgti skaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį, taisykles. Tos procedūros priimamos įgyvendinimo aktais pagal 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

10 straipsnis

Duomenų ir gamintojų rezultatų skelbimas

1. Komisija įgyvendinimo aktuose, kurie turi būti priimti iki kiekvienų metų spalio 31 d., skelbia sąrašą, kuriame nurodoma:
 - a) nuo 2026 m. – 4 straipsnyje nurodytas kiekvieno gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis praėjusiais metais;
 - b) nuo 2020 m. – 5 straipsnyje nurodytas netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientas;
 - c) nuo 2026 m. – 6 straipsnyje nurodyta kiekvieno gamintojo praėjusių metų savitoji teršalų išmetimo norma;
 - d) 2020–2030 m. – kiekvieno gamintojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo trajektorija, išmetimo kreditai, o nuo 2026 m. – išmetamų teršalų skolos praėjusiais metais, kaip nurodyta 7 straipsnyje.
 - e) nuo 2026 m. – 8 straipsnyje nurodytas kiekvieno gamintojo teršalų išmetimo normos perviršis praėjusiais metais;
 - f) nuo 2020 m. – visų praėjusiais kalendoriniais metais užregistruotų naujų sunkiųjų transporto priemonių vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis.Iki 2020 m. spalio 31 d. paskelbtiname sąrašą pateikiamos 1 straipsnyje nurodytos išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės.
2. Komisija pagal 15 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais patikslina šio straipsnio 1 dalyje nurodytas išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertes:
 - a) laikydamasi II priedo 1 punkte nustatytos procedūros, jei naudingosios apkrovos vertės patikslintos pagal 12 straipsnio 1 dalies c punktą;
 - b) pritaikydama išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės patikslinimo faktorių, jei jis nustatytas pagal 12 straipsnio 2 dalį.

Komisija skelbia patikslintas išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertes ir pagal jas apskaičiuoja gamintojų savitąsias teršalų išmetimo normas, taikomas kalendoriniais metais po deleguotųjų aktų, kuriais vertės patikslinamos, įsigaliojimo.

11 straipsnis

Tikrasis išmetamo CO₂ kiekis ir suvartojamos energijos kiekis

1. Komisija stebi ir vertina, kaip pagal Reglamentą (ES) 2017/2400 apskaičiuotos išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamų degalų kiekio vertės atitinka tikrąsias vertes. Ji užtikrina, kad visuomenė būtų informuojama, kaip ilginiui keičiasi tų verčių atitikimas.
2. Todėl Komisija užtikrina, kad, priklausomai nuo aplinkybių, gamintojai arba nacionalinės institucijos turėtų patikimus neasmeninius duomenis apie tikrąjį sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį ir suvartojamos energijos kiekį.
3. Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos šio straipsnio 1 ir 2 dalyje nurodytos priemonės. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

12 straipsnis

I ir II priedų patikslinimas

1. Siekiant užtikrinti, kad pagal 4 straipsnį skaičiuojant gamintojo vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį ir pagal 6 straipsnį skaičiuojant savitąsias teršalų išmetimo normas naudojami techniniai parametrai atspindėtų technikos pažangą ir krovinio transporto logistikos raidą, Komisijai pagal 15 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamos šios I ir II priedų nuostatos:
 - (a) I priedo 1 lentelėje pateikti kabinos tipo arba variklio galios įrašai ir toje lentelėje nurodytų terminų „miegamoji kabina“ ir „kabina be miegamosios vietos“ apibrėžtys;
 - (b) I priedo 2 lentelėje pateikti paskirties svoriniai daugikliai;
 - (c) I priedo 3 lentelėje pateiktos naudingosios apkrovos vertės ir II priedo 1 lentelėje pateikti naudingosios apkrovos patikslinimo faktoriai;
 - (d) I priedo 4 lentelėje nustatytos metinės ridos vertės.
2. Kai Reglamente (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemonėse nustatytos tipo patvirtinimo procedūros pakeičiamos taip, kad pagal šią dalį apibrėžtas reprezentatyviųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ lygis sumažėja arba padidėja daugiau kaip 5 g CO₂/km, Komisija pagal 10 straipsnio 2 dalies b punktą patikslina 11 straipsnio 1 dalyje nurodytas išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertes, apskaičiavusi patikslinimą pagal II priedo 2 punkte pateiktą formulę.

Komisija įgyvendinimo aktais, priimamais pagal 14 straipsnio 2 dalyje nustatytą nagrinėjimo procedūrą, nustato metodiką, kaip apibrėžti transporto priemonių pogrupio vieną ar daugiau reprezentatyviųjų transporto priemonių, įskaitant jų statistinius svorius, kuriais remiantis nustatomas tas patikslinimas, atsižvelgiant į stebėjimo duomenis, pateiktus pagal Reglamentą (ES) .../2018 ir Reglamento (ES) 2017/2400 12 straipsnio 1 dalyje išvardytas transporto priemonių technines charakteristikas.

*13 straipsnis
Peržiūra ir ataskaita*

Komisija iki 2022 m. gruodžio 31 d. Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl šio reglamento veiksmingumo, dėl nustatytinos 2030 m. išmetamo CO₂ kiekio mažinimo pagal 1 straipsnį normos ir dėl kitų tipų sunkiųjų transporto priemonių, įskaitant priekabas, išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normų. Toje ataskaitoje taip pat įvertinama, ar veiksmingos priemonės, visų pirma taikomos netaršioms ir mažataršioms transporto priemonėms, ypač miesto autobusams, atsižvelgiant į Direktyvoje 2009/33/EB³⁰ nustatytas normas, ir CO₂ kreditų sistema ir ar tikslinga šias priemones taikyti 2030 m. ir vėliau, o jei tinka – kartu pateikiamas pasiūlymas iš dalies pakeisti šį reglamentą.

*14 straipsnis
Komiteto procedūra*

1. Komisijai padeda ... [komiteto pavadinimas], įsteigtas pagal Reglamentą (ES) .../2018 [valdymas]. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.
3. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

*15 straipsnis
Įgaliojimų delegavimas*

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.
2. 10 straipsnio 2 dalyje ir 12 straipsnio 1 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [šio reglamento įsigaliojimo datos].
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 10 straipsnio 2 dalyje ir 12 straipsnio 1 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Jis įsigalioja kitą dieną po sprendimo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 10 straipsnio 2 dalį ir 12 straipsnio 1 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

³⁰ Netaršių transporto priemonių direktyva 2009/33/EB su pakeitimais, padarytais Direktyva .../.../ES.

16 straipsnis
Reglamento (EB) Nr. 595/2009 pakeitimas

Reglamento (EB) Nr. 595/2009 5 straipsnio 4 dalis papildoma 1 punktu:

- „l) pagal tinkamas ir reprezentatyvias imtis vykdomos patikros, ar registruotos ir pradėtos naudoti transporto priemonės atitinka pagal šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemonės nustatytas išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų vertes, procedūra.“

17 straipsnis
Įsigaliojimas

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

- 1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas
- 1.2. Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys) VGV / VGB sistemoje
- 1.3. Pasiūlymo (iniciatyvos) pobūdis
- 1.4. Tikslas (-ai)
- 1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas
- 1.6. Trukmė ir finansinis poveikis
- 1.7. Numatytas (-i) valdymo būdas (-ai)

2. VALDYMO PRIEMONĖS

- 2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės
- 2.2. Valdymo ir kontrolės sistema
- 2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

- 3.1. Atitinkama (-os) daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės)
- 3.2. Numatomas poveikis išlaidoms
 - 3.2.1. *Numatomo poveikio išlaidoms santrauka*
 - 3.2.2. *Numatomas poveikis veiklos asignavimams*
 - 3.2.3. *Numatomas poveikis administracinio pobūdžio asignavimams*
 - 3.2.4. *Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa*
 - 3.2.5. *Trečiųjų šalių įnašai*
- 3.3. Numatomas poveikis įplaukoms

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai

1.2. Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys) VGV / VGB sistemoje³¹

34. Klimato politika

1.3. Pasiūlymo (iniciatyvos) pobūdis

☒ Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su **nauja priemone**

☐ Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su **nauja priemone, kuri bus priimta įgyvendinus bandomąjį projektą ir (arba) atlikus parengiamuosius veiksmus**³²

☐ Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su **esamos priemonės galiojimo pratęsimu**

☐ Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su **priemone, perorientuota į naują priemonę**

1.4. Tikslas (-ai)

1.4.1. Komisijos daugiametis (-čiai) strateginis (-iai) tikslas (-ai), kurio (-ių) siekiama šiuo pasiūlymu (šia iniciatyva)

Šis pasiūlymas yra viena svarbiausių teisėkūros priemonių dokumentų rinkinyje „Europa kelyje“. Jis padeda įgyvendinti 2016 m. Komisijos pateiktą Europos mažataršio judumo strategiją ir jos veiksmų planą – mažinti sunkiųjų transporto priemonių (STP), t. y. sunkvežimių, miesto autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų, degalų sąnaudas ir išmetamų teršalų kiekį.

Pasiūlymas padeda vykdyti Sąjungos įsipareigojimą iki 2030 m. joje išmetamo CO₂ kiekį sumažinti bent 40 proc., palyginti su 1990 m.

1.4.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai) ir atitinkama VGV / VGB veikla

3 konkretus tikslas

Rengiant ir įgyvendinant suderintą politiką (drauge su tokiais generaliniais direktoratais kaip MOVE, GROW ir kt.) toliau siekti, kad toliau mažėtų Sąjungos transporto sektoriaus priklausomybė nuo iškastinio kuro.

Atitinkama VGV / VGB veikla

VGB veikla 34 02 – Sąjungos ir tarptautiniu lygiu įgyvendinama klimato politika.

VGB veikla 07 02 – Sąjungos ir tarptautiniu lygiu įgyvendinama aplinkos politika.

³¹ VGV – veikla grindžiamas valdymas, VGB – veikla grindžiamas biudžeto sudarymas.

³² Kaip nurodyta Finansinio reglamento 54 straipsnio 2 dalies a arba b punkte.

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

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

Pasiūlymu bus nustatyti išmetamo CO₂ kiekio standartai naujoms Sąjungos rinkai tiekiamoms STP.

Pasiūlymas:

- padės sumažinti sunkiojo transporto sektoriaus išmetamo CO₂ kiekį;
- sumažins vežėjų veiklos sąnaudas ir (arba) klientų krovinių vežimo sąnaudas;
- padės Europos STP pramonei pirmauti technologijų ir inovacijų srityse.

1.4.4. Rezultatų ir poveikio rodikliai

Nurodyti pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo stebėjimo rodiklius.

1 rodiklis – naujų Sąjungoje užregistruotų STP, kurioms taikomi sertifikavimo teisės aktai, vidutinis metinis išmetamo CO₂ kiekis ir degalų sąnaudos pagal transporto priemonės klasę, gamintoją ir valstybę narę.

2 rodiklis – didesnis inovacijų mastas, matuojamas naujais Europos STP gamintojų patentais, susijusiais su degalų taupymo technologijomis ir netaršiomis ir mažataršėmis transporto priemonėmis.

3 rodiklis – užimtumo lygis bus stebimas pagal viešai skelbiamus Eurostato statistinius sektorinio užimtumo Sąjungoje duomenis.

4 rodiklis – oro kokybės stebėjimas pagal oro teršalų duomenis, kuriuos Europos aplinkos agentūra skelbia duomenų bazėje „AirBase“³³.

5 rodiklis – energetinio saugumo gerėjimas bus stebimas pagal Eurostato statistinius duomenis apie degalų, įskaitant transporto priemonių degalus, importą.

1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas

1.5.1. Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai

Sąjungoje naujai registruotų sunkiųjų transporto priemonių gamintojai turėtų:

- laikytis savitųjų išmetamo CO₂ kiekio normų;
- teikti Komisijai realiai suvartojamo degalų kiekio, pamatuoto standartizuotais prietaisais, duomenų ataskaitas;
- leisti atlikti eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikras, kurių rezultatai perduodami Komisijai.

1.5.2. Papildoma ES dalyvavimo nauda

Naujų STP ir transporto paslaugų rinkos veikia visoje ES ir yra neatsiejama bendrosios rinkos dalis. Sąjungos lygmeniu nustačius išmetamų teršalų kiekio

³³

„AirBase“ yra Europos oro kokybės duomenų bazė, kurią tvarko Europos aplinkos agentūra, pasitelkdama Europos oro taršos ir klimato kaitos švelninimo teminį centrą (*European topic center on Air pollution and Climate Change mitigation*). Joje pateikiami dalyvaujančiųjų valstybių iš visos Sąjungos pateikti oro kokybės stebėjimo duomenys ir informacija. Oro kokybės duomenų bazę sudaro daugiametis oro kokybės vertinimo duomenų daugiametis rinkinys ir kai kurių oro teršalų statistiniai duomenys.

standartus bus išvengta rinkos susiskaidymo ir konkurencijos iškraipymo. Tai bus ekonomiškai efektyviau negu bet kokia priemonė atskirų valstybių narių lygmeniu.

Norint, kad automobilių pramonės sektorius imtųsi didelių kapitalinių investicijų, kurių reikia norint sumažinti naujų transporto priemonių degalų sąnaudas ir juolab norint pereiti prie naujų pirminės energijos šaltinių, šiam sektoriui būtinas kuo didesnis reglamentavimo tikrumas. Standartai suteikia tokį tikrumą ilgam planavimo laikotarpiui, o valstybių narių lygmeniu jie negalėtų būti įgyvendinti taip pat veiksmingai ir suteikti tokio paties tikrumo.

1.5.3. *Panašios patirties išvados*

Nustačius privalomus visoje ES galiojančius išmetamo CO₂ kiekio standartus lengvosios transporto priemonėms, t. y. lengviesiems automobiliams ir lengviesiems komercinės paskirties automobiliams, pagerėjo degalų vartojimo efektyvumas ir išmetama mažiau CO₂.

Įvertinus galiojančius reglamentus padaryta išvada, kad teisės aktai vis dar aktualūs, iš esmės nuoseklūs, juos taikant išmetamų teršalų kiekis gerokai sumažintas, o nustatyti tikslai pasiekti ekonomiškai efektyviau, nei buvo tikėtasi iš pradžių.

Siūlant naujus STP išmetamo CO₂ kiekio standartus pasinaudota patirtimi, įgyta nustatant lengvųjų krovinių automobilių teršalų standartus. Kaip ir lengvųjų automobilių ir furgonų atveju, numatyta keletas lanksčių sprendimų siekiant standartus įgyvendinti ekonomiškai efektyviai. Tačiau dėl ypatingo sunkiųjų transporto priemonių sektoriaus pobūdžio į STP išmetamo CO₂ kiekio standartus taip pat reikėjo įtraukti keletą naujų elementų.

1.5.4. *Suderinamumas ir galima sąveika su kitomis atitinkamomis priemonėmis*

Pasiūlymas dera su esama ES judumo politika, kurią, be kita ko, sudaro tokios priemonės kaip ES tipo patvirtinimo sistema, Sertifikavimo reglamentas³⁴, Duomenų teikimo ir stebėsenos reglamentas³⁵, Eurovinjetės direktyva³⁶, Didžiausios leistinos masės ir didžiausių leistinų matmenų direktyva³⁷, Netaršių transporto priemonių direktyva³⁸ ir Degalų kokybės direktyva.

³⁴ Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400.

³⁵ COM(2017) 279 *final*.

³⁶ Direktyva 2011/76/ES.

³⁷ Direktyva 2015/719/ES.

³⁸ Direktyva 2009/33/EB.

1.6. Trukmė ir finansinis poveikis

☐ Pasiūlymo (iniciatyvos) **trukmė ribota:**

- ☐ pasiūlymas (iniciatyva) galioja nuo MMMM [MM DD] iki MMMM [MM DD];
- ☐ finansinis poveikis nuo MMMM iki MMMM.

☒ Pasiūlymo (iniciatyvos) **trukmė neribota:**

- įgyvendinimo pradinis laikotarpis – neribotos trukmės nuo 2019 m.,
- vėliau – visuotinis taikymas.

1.7. Numatytas (-i) valdymo būdas (-ai)³⁹

☒ **Tiesioginis valdymas**, vykdomas Komisijos:

- ☒ padalinių, įskaitant Sąjungos delegacijų darbuotojus;
- ☐ vykdomųjų įstaigų.

☐ **Pasidalijamasis valdymas** kartu su valstybėmis narėmis.

☐ **Netiesioginis valdymas**, biudžeto vykdymo užduotis perduodant:

- ☐ trečiosioms šalims arba jų paskirtoms įstaigoms;
- ☐ tarptautinėms organizacijoms ir jų agentūroms (nurodyti);
- ☐ EIB ir Europos investicijų fondui;
- ☐ įstaigoms, nurodytoms Finansinio reglamento 208 ir 209 straipsniuose;
- ☐ viešosios teisės įstaigoms;
- ☐ įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja privatinė teisė, veikiančioms viešųjų paslaugų srityje, jeigu jos pateikia pakankamų finansinių garantijų;
- ☐ įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja valstybės narės privatinė teisė, kurioms pavesta įgyvendinti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę ir kurios pateikia pakankamų finansinių garantijų;
- ☐ asmenims, kuriems pavestas konkrečių BUSP veiksmų vykdymas pagal ES sutarties V antraštinę dalį ir kurie nurodyti atitinkamame pagrindiniame teisės akte.
- *Jei nurodomas daugiau kaip vienas valdymo būdas, išsamią informaciją pateikti šio punkto pastabų skiltyje.*

Pastabos

³⁹

Informacija apie valdymo būdus ir nuorodos į Finansinį reglamentą pateikiamos svetainėje „BudgWeb“ http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės

Nurodyti dažnumą ir sąlygas.

Faktinis teisės akto poveikis bus stebimas ir vertinamas naudojantis rodiklių, pritaikytų prie teisės aktu siekiamų konkrečių politikos tikslų, rinkiniu (išsamiau apie rodiklius 1.4.4 punkte).

Atlikusi teisės akto laikotarpio vidurio peržiūrą (numatyta 2022 m.), Komisija galės įvertinti teisės akto veiksmingumą ir prireikus pasiūlyti pakeitimus.

Pagal pasiūlytą STP išmetamo CO₂ kiekio duomenų stebėsenos ir ataskaitų teikimo reglamentą, Komisija rinks duomenis (gaunamus per sertifikavimo procedūrą) apie išmetamą CO₂ kiekį ir degalų sąnaudas. Taigi stebėjimas yra glaudžiai susijęs su sertifikavimo procesu ir su priemonės VECTO naudojimu ir valdymu.

Pasiūlyme dėl CO₂ standartų numatytos dvi naujos stebėjimo priemonės, kurios papildytų STP išmetamo CO₂ kiekio stebėsenos ir duomenų teikimo reglamentą:

1. rinkti, skelbti ir stebėti gamintojų teikiamus tikrųjų degalų sąnaudų duomenis, grindžiamus standartizuotais prietaisais;
2. įvesti eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikras ir nustatyti įpareigojimą pranešti apie nukrypimus nuo tipo patvirtinimo verčių, kurie galėtų būti šalinami taikant taisomąjį mechanizmą.

Šios papildomos stebėjimo priemonės pagerintų stebėjimo procesą ir užtikrintų siūlomos teisėkūros iniciatyvos veiksmingumą.

2.2. Valdymo ir kontrolės sistema

2.2.1. Nustatyta rizika

Veiksminga stebėseną priklauso nuo sklandaus sertifikavimo proceso ir patikimų duomenų apie išmetamų teršalų kiekį, gaunamų naudojantis priemone VECTO STP išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų stebėsenos bei duomenų teikimo reglamento reikmėms.

Sunkumų įgyvendinant išmetamo CO₂ kiekio standartus gali sukelti rizika, kad gamintojai arba valstybės narės, teikdami duomenis apie išmetamų teršalų kiekį pagal STP išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų stebėsenos bei duomenų teikimo reglamentą, suklys ar vėluos.

2.2.2. Informacija apie įdiegtą vidaus kontrolės sistemą

Numatomi kontrolės metodai išdėstyti Finansiniame reglamente ir taikymo taisyklėse.

2.2.3. Kontrolės sąnaudų ir naudos apskaičiavimas ir numatomo klaidų rizikos lygio vertinimas

nėra duomenų

2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

Nurodyti dabartines arba numatytas prevencijos ir apsaugos priemones.

Siekiant išvengti sukčiavimo ir pažeidimų taikomas ne tik Finansinis reglamentas: pasiūlyme numatytos piniginės nuobaudos už savitųjų CO₂ išmetimo normų nesilaikymą. Be to, kaip paaiškinta 2.1 punkte, pasiūlyme numatoma stebėti, koks yra realiai suvartojamų degalų kiekis, tikrinti eksploatuojamų transporto priemonių atitiktį ir taikyti taisomąjį mechanizmą, jei važiavimo realiomis sąlygomis ir tipo patvirtinimo duomenys smarkiai skirtųsi. Šiomis priemonėmis bus užtikrintas pasiūlymo veiksmingumas ir sumažinta pažeidimų grėsmė.

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 [2][Išlaidų kategorija „Gamtos ištekliai“]	DA / NDA ⁴⁰	ELPA šalių ⁴¹	šalių kandidačių ⁴²	trečiųjų šalių	pagal Finansinio reglamento 21 straipsnio 2 dalies b punktą
2	34 02 01: Išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimas (švelninimas)	Skirtumas	NE	NE	NE	NE

- Prašomos sukurti naujos biudžeto eilutės

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

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris [...][Išlaidų kategorija..... ...]	DA / NDA	ELPA šalių	šalių kandidačių	trečiųjų šalių	pagal Finansinio reglamento 21 straipsnio 2 dalies b punktą
	[...][XX.YY.YY.YY]		TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE

⁴⁰ DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.

⁴¹ ELPA – Europos laisvosios prekybos asociacija.

⁴² Šalių kandidačių ir, kai taikoma, Vakarų Balkanų potencialių šalių kandidačių.

3.2. Numatomas poveikis išlaidoms

[Šią dalį pildyti naudojant [administracinio pobūdžio biudžeto duomenų apskaičiavimo lentelę](#) (antrąją šios finansinės pažymos priedo dokumentą), įkeltą į CISNET tarnybų tarpusavio konsultacijoms]

3.2.1. Numatomo poveikio išlaidoms santrauka

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Numeris 2	Tvarus augimas: Gamtos ištekliai
--	--------------	---

Europos Komisija ⁴³			Metai 2019 ⁴⁴	Metai 2020	Metai N+2	Metai N+3	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			IŠ VISO 2019-2020
• Veiklos asignavimai										
34.02.01	Įsipareigojimai	1)	0,500	0,500						1,000
	Mokėjimai	2)	0,500	0,500						1,000
Biudžeto eilutės numeris	Įsipareigojimai	1a)								
	Mokėjimai	2a)								
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami iš konkrečių programų rinkinio lėšų ⁴⁵										
Biudžeto eilutės numeris		3)								
IŠ VISO asignavimų Europos Komisijai	Įsipareigojimai	=1+1a +3	0,500	0,500						1,000
	Mokėjimai	=2+2a +3	0,500	0,500						1,000

⁴³ Susiję padaliniai: CLIMA GD, GROW GD, JRC

⁴⁴ N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai.

⁴⁵ Techninė ir (arba) administracinė pagalba bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

• IŠ VISO veiklos asignavimų	Įsipareigojimai	4)	0,500	0,500							1,000
	Mokėjimai	5)	0,500	0,500							1,000
• IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų rinkinio lėšų		6)									
IŠ VISO asignavimų pagal 2 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ daugiametėje finansinėje programoje	Įsipareigojimai	=4+6	0,500	0,500							1,000
	Mokėjimai	=5+6	0,500	0,500							1,000

Jei pasiūlymas (iniciatyva) daro poveikį kelioms išlaidų kategorijoms:

• IŠ VISO veiklos asignavimų	Įsipareigojimai	4)									
	Mokėjimai	5)									
• IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų rinkinio lėšų		6)									
IŠ VISO asignavimų pagal 1–4 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS daugiametėje finansinėje programoje (Orientacinė suma)	Įsipareigojimai	=4+6	0,500	0,500							1,000
	Mokėjimai	=5+6	0,500	0,500							1,000

Prašomi veiklos asignavimai iš 2 išlaidų kategorijos bus paskirti iš dabartinio programos LIFE paketo (naudojantis Klimato politikos paprogramiu).

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	5	Administracinės išlaidos
--	----------	--------------------------

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		Metai 2019	Metai 2020	Metai N+2	Metai N+3	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			IŠ VISO 2019-2020
Europos Komisija									
• Žmogiškieji ištekliai		0,429	0,429						0,858
• Kitos administracinės išlaidos		0,015	0,015						0,030
IŠ VISO Europos Komisijai	Asignavimai	0,444	0,444						0,888

IŠ VISO asignavimų pagal 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ daugiametėje finansinėje programoje	(Iš viso įsipareigojimų = iš viso mokėjimų)	0,444	0,444						0,888
---	--	-------	-------	--	--	--	--	--	-------

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		Metai 2019 ⁴⁶	Metai 2020	Metai N+2	Metai N+3	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			IŠ VISO 2019-2020
IŠ VISO asignavimų pagal 1–5 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS daugiametėje finansinėje programoje	Įsipareigojimai	0,944	0,944						1,888
	Mokėjimai	0,944	0,944						1,888

⁴⁶

N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai.

3.2.2. Numatomas poveikis veiklos asignavimams

- ☐ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai nenaudojami
- ☒ Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai naudojami taip:

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Nurodyti tikslus ir rezultatus ↓			Metai 2019		Metai 2020		Metai N+2		Metai N+3		Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)						IŠ VISO 2019–2020	
	REZULTATAI																	
	Rūšis ⁴⁷	Viduti nės sąnau dos	Skaiči us	Sąnau dos	Skaiči us	Sąnau dos	Skaiči us	Sąnau dos	Skaiči us	Sąnau dos	Skaiči us	Sąna udos	Skaiči us	Sąnau dos	Skaiči us	Sąnau dos	Bendr as skaiči us	Iš viso sąnaudų
3 KONKRETUS TIKSLAS ⁴⁸ ...																		
- Rezultatas	Paslauga Sutartis	0,500	1		1	0,500												1,000
- Rezultatas																		
- Rezultatas																		
1 konkretaus tikslo tarpinė suma																		
2 KONKRETUS TIKSLAS ...																		
- Rezultatas																		
2 konkretaus tikslo tarpinė suma																		
IŠ VISO SĄNAUDŲ			1	0,500	1	0,500												1,000

⁴⁷ Rezultatai – tai būsimi produktai ir paslaugos (pvz., finansuota studentų mainų, nutiesta kelių kilometrų ir kt.).

⁴⁸ Kaip apibūdinta 1.4.2 skirsnyje „Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)“

3.2.3. Numatomas poveikis administracinio pobūdžio asignavimams

3.2.3.1. Santrauka

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

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	Metai 2019	Metai 2020	Metai 2022	Metai 2023	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)		IŠ VISO
--	---------------	---------------	---------------	---------------	--	--	---------

daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJOJE								
Žmogiškieji ištekliai	0,429	0,429						0,858
Kitos administracinės išlaidos	0,015	0,015						0,030
Daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma	0,444	0,444						0,888

Neįtraukta į daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ⁴⁹ KATEGORIJĄ								
Žmogiškieji ištekliai	0	0						0
Kitos administracinio pobūdžio išlaidos	0	0						0
Tarpinė suma, neįtraukta į daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	0	0						0

IŠ VISO	0,444	0,444						0,888
----------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

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

⁴⁹ Techninė ir (arba) administracinė pagalba bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

3.2.3.2. Numatomi žmogiškųjų išteklių poreikiai

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

Sąmatą surašyti etatų vienetais

	Metai 2019	Metai 2020	N+2 metai	N+3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)
• Etatų plano pareigybės (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)					
34 01 01 01 (Komisijos būstinė ir atstovybės)	3	3			
XX 01 01 02 (Delegacijos)					
XX 01 05 01 (Netiesioginiai moksliniai tyrimai)					
10 01 05 01 (Tiesioginiai moksliniai tyrimai)					
• Išorės darbuotojai (etatų vienetais)⁵⁰					
34 01 02 01 (CA, SNE, INT finansuojami iš bendrojo biudžeto)	0	0			
XX 01 02 02 (CA, LA, SNE, INT ir JED delegacijose)					
XX 01 04 yy ⁵¹	- būstinėje				
	- delegacijose				
XX 01 05 02 (CA, SNE, INT – netiesioginiai moksliniai tyrimai)					
10 01 05 02 (CA, INT, SNE – tiesioginiai moksliniai tyrimai)	0	0			
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)					
IŠ VISO	3	3			

XXyra atitinkama politikos sritis arba biudžeto antraštinė dalis.

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

Vykdytinų užduočių aprašymas:

Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai	Nuo 2019 m. reikės trijų papildomų AD pareigūnų. Jie rengs atitinkamus įgyvendinimo aktus ir rūpinsis veiksmingu reglamento įgyvendinimu, stebėjimu ir vertinimu ir atliks kitus su priemone VECTO ir sertifikavimo proceso valdymu susijusius darbus. Išsamus konkrečių užduočių aprašymas pateikiamas toliau.
--------------------------------------	---

⁵⁰ CA – sutartininkas („Contract Staff“), LA – vietinis darbuotojas („Local Staff“), SNE – deleguotasis nacionalinis ekspertas („Seconded National Expert“), INT – per agentūrą įdarbintas darbuotojas („agency staff“), JED – jaunesnysis delegacijos ekspertas („Junior Expert in Delegations“).

⁵¹ Neviršijant viršutinės ribos, nustatytos išorės darbuotojams, finansuojamiems iš veiklos asignavimų (buvusių BA eilučių).

	1. Su reglamento įgyvendinimu susijusios užduotys: a. konkrečių gamintojų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normų ir rezervavimo reikmėms reikalingų kredito linijų suformavimas; b. rezervavimo ir skolinimo procedūrų organizavimas, priežiūra ir kontrolė; c. paskatų netaršioms ir mažataršėms transporto priemonėms mechanizmo organizavimas, priežiūra ir kontrolė; d. peržiūros mechanizmo sukūrimas ir įgyvendinimas 2022 m.: tikslų peržiūra, kredito linijos, taikomos viršutinės ribos, taikymo srities išplėtimas ir t. t.; e. duomenų apie realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekį rinkimo, skelbimo ir stebėjimo proceso priežiūra. Reikiamo taisomojo veiksmo nustatymas ir kontrolė; f. eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikrų rezultatų priežiūra ir analizė. Reikiamo taisomojo mechanizmo nustatymas ir kontrolė; g. Metinis ir daugiametis normų laikymosi vertinimas, įskaitant baudų skyrimą ir surinkimą. 2. Su reglamento stebėjimu ir vertinimu susijusios užduotys: 3. Su priemone VECTO susijusios užduotys: a. tolesnė priemonės plėtra siekiant skubos tvarka diegti naujas novatoriškas technologijas; b. VECTO skubos procedūros (panašios į lengvosios transporto priemonėms taikomą ekologinių inovacijų procedūrą) valdymas, kai ji bus sukurta; c. tolesnė VECTO plėtra siekiant į jos taikymo sritį įtraukti miesto autobusus ir tolimojo susisiekimo autobusus, mažesnius sunkvežimius, priekabas ir esamus sunkvežimius kėbulus; d. centralizuotai internetinėje platformoje naudojamos priemonės VECTO valdymas, kurio gali prireikti norint tvarkyti daugiapakopius patvirtinimus (sertifikuojant miesto autobusus ir tolimojo susisiekimo autobusus ir realius kėbulus), informuoti naudotojus (atliekant skirtingų transporto priemonių palyginamąjį modeliavimą pagal konkrečiai pritaikytas paskirtis) ir atlikti nepriklausomą bandymą (atliekant patikros bandymo modeliavimą); e. pagalbinių priemonių, padedančių VECTO atlikti savo funkciją, valdymas, pavyzdžiui, komercinių skaičiuojamosios skysčių dinamikos (SSD) priemonių patvirtinimo procesas arba SSD referencinės priemonės sukūrimas Komisijoje; f. pakankamai išsamių žinių įgijimas, turint daugiau, nei pakanka, darbuotojų, kad i. Komisija galėtų kasdien naudoti VECTO, nepriklausomai
--	--

	nuo išorės rangovų; ii. kūrimo paslaugų konkurso dokumentai galėtų būti parengti pakankamai aiškiai ir išsamiai (pavyzdžiui, aprašant atskirų programos modulių funkcijas), kad konkursuose galėtų dalyvauti įvairūs dalyviai, įskaitant tuos, kurie iš anksto nėra susipažinę su priemone VECTO. 4. Su sertifikavimo procesu susijusios užduotys: a. užtikrinti, kad jis būtų laiku atnaujinamas ir turėtų funkcijas, būtinas norint tinkamai įgyvendinti išmetamo CO₂ kiekio standartus; b. VECTO skubos procedūros palaikymas siekiant diegti naujas technologijas. Nors 3 ir 4 punktui priskirtos užduotys susijusios su Ataskaitų teikimo ir stebėsenos reglamento ir Sertifikavimo reglamento įgyvendinimu, jos yra kitokios ir papildo užduotis, kurias atlieka tose srityse šiuo metu dirbantys darbuotojai. Dėl vieno užduočių buvo paprašyta dviejų sutartininkų Europos aplinkos agentūrai, kurie padėtų įgyvendinti ataskaitų teikimo sistemą ir parengti kokybės užtikrinimo ir duomenų kokybės kontrolės sistemas. Dėl kitų užduočių reikia papildomų darbuotojų, kurie turėtų specialių žinių apie VECTO, kad būtų galima atnaujinti Sertifikavimo reglamentą.
Išorės darbuotojai	Nėra

3.2.4. Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa

- ☒ Pasiūlymas (iniciatyva) atitinka dabartinę daugiametę finansinę programą.
- ☐ Atsižvelgiant į pasiūlymą (iniciatyvą), reikės pakeisti daugiametės finansinės programos atitinkamos išlaidų kategorijos programavimą.

Paaiškinti, kaip reikia pakeisti programavimą, ir nurodyti atitinkamas biudžeto eilutes bei sumas.

[...]

- ☐ Įgyvendinant pasiūlymą (iniciatyvą) būtina taikyti lankstumo priemonę arba patikslinti daugiametę finansinę programą.

Paaiškinti, ką reikia atlikti, ir nurodyti atitinkamas išlaidų kategorijas, biudžeto eilutes ir sumas.

[...]

3.2.5. Trečiųjų šalių įnašai

- Pasiūlyme (iniciatyvoje) nenumatyta bendro su trečiosiomis šalimis finansavimo.
- Pasiūlyme (iniciatyvoje) numatytas bendras finansavimas apskaičiuojamas taip:

Asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	Metai N	Metai N+1	Metai N+2	Metai N+3	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			Iš viso
Nurodyti bendrą finansavimą teikiančią įstaigą								
IŠ VISO bendrai finansuojamų asignavimų								

3.3. Numatomas poveikis įplaukoms

- ☒ Pasiūlymas (iniciatyva) neturi finansinio poveikio įplaukoms.
- ☐ Pasiūlymas (iniciatyva) turi finansinį poveikį:
 - ☐ nuosaviems ištekliams
 - ☐ įvairioms įplaukoms

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto įplaukų eilutė	Einamųjų finansinių metų asignavimai	Pasiūlymo (iniciatyvos) poveikis ⁵²						
		Metai N	Metai N+1	Metai N+2	Metai N+3	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)		
... straipsnis								

Įvairių asignuotųjų įplaukų atveju nurodyti biudžeto išlaidų eilutę (-es), kuriai (-ioms) daromas poveikis.

Reglamentas parengtas taip, kad būtų užtikrinta, kad visi gamintojai laikytųsi reikalavimų. Todėl nesitikima, kad pajamos bus gautos iš 8 straipsnyje numatyto mokesčio už teršalų išmetimo normos perviršį. Tačiau, jei įgyvendinant šio straipsnio nuostatas gaunama pajamų, jos įtraukiamos į bendrąjį ES biudžetą. Kartu su pasiūlymu pateiktame poveikio vertinime nurodomi galimi visos mokesčių už teršalų išmetimo normos perviršį, kurių galima tikėtis nesilaikymo atveju, sumos intervalai.

Nurodyti poveikio įplaukoms apskaičiavimo metodą.

[...]

⁵²

Tradicioniai nuosavi ištekliai (muitai, cukraus mokesčiai) turi būti nurodomi grynosiomis sumomis, t. y. iš bendros sumos atskaičius 25 % surinkimo sąnaudų.