



Europos Sąjungos  
Taryba

Briuselis, 2021 m. liepos 16 d.  
(OR. en)

10906/21

---

---

Tarpinstitucinė byla:  
2021/0197 (COD)

---

---

CLIMA 198  
ENV 534  
TRANS 483  
MI 572  
CODEC 1108

## PASIŪLYMAS

---

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2021 m. liepos 15 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2021) 556 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO, kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO <sub>2</sub> normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius ES klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631

---

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2021) 556 final.

---

Pridedama: COM(2021) 556 final



Briuselis, 2021 07 14  
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

Pasiūlymas

## **EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS**

**kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius ES klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631**

(Tekstas svarbus EEE)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -  
{SWD(2021) 614 final}

## AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

### 1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai**

**Komunikate dėl Europos žaliojo kurso**<sup>1</sup> buvo pateikta nauja ES augimo strategija, kuria siekiama pertvarkyti ES į teisingą ir klestinčią visuomenę, pasižyminčią modernia, efektyviai išteklius naudojančia ir konkurencinga ekonomika. Juo dar kartą patvirtinamas Komisijos siekis padidinti savo klimato tikslus ir pasiekti, kad Europa iki 2050 m. taptų pirmuoju neutralaus poveikio klimatui žemynu. Be to, juo siekiama apsaugoti piliečių sveikatą ir gerovę nuo su aplinka susijusių grėsmių ir poveikio. Atsižvelgiant į labai stiprų COVID-19 pandemijos poveikį Sąjungos piliečių sveikatai ir ekonominei gerovei, Europos žaliojo kurso būtinybė ir svarba dar labiau padidėjo.

Kova su klimato kaita yra neatidėliotinas uždavinys. Vadovaujantis Tarpvvyriausybinės klimato kaitos komisijos (IPCC) specialiosios ataskaitos mokslinių tyrimų rezultatais, nulinis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis pasauliniu mastu turi būti pasiektas maždaug 2050 m., o visų kitų šiltnamio efektą sukeliančių dujų neutralumas – vėliau šiame amžiuje. Atsižvelgiant į šį neatidėliotiną uždavinį, būtina, kad ES paspartintų savo veiksmus ir pademonstruotų pasaulinę lyderystę, iki 2050 m. tapdama neutralaus poveikio klimatui visuomene. Šis tikslas nustatytas Komunikate „**Švarti mūsų visų planeta**. Strateginė klestinčios, modernios ir konkurencingos neutralizuoto poveikio klimatui Europos ekonomikos ateities vizija“<sup>2</sup>.

Remiantis išsamiau poveikio vertinimu, 2020 m. rugsėjo mėn. Komisijos komunikate „**Platesnis Europos 2030 m. klimato srities užmojis**“<sup>3</sup> buvo pasiūlyta padidinti Europos užmojų ir pateikti išsamų planą, kuriuo būtų siekiama padidinti ES privalomą 2030 m. tikslą ir bent 55 proc. atsakingai sumažinti grynąjį išmetamų teršalų kiekį. 2030 m. užmojo padidinimas dabar suteikia tikrumo politikos formuotojams ir investuotojams, kad ateinančiais metais priimtais sprendimais nebus susisaistyta su išmetamų teršalų kiekiais, neatitinkančiais ES tikslo iki 2050 m. neutralizuoti poveikį klimatui. 2030 m. tikslas atitinka Paryžiaus susitarimo tikslą užtikrinti, kad pasaulio temperatūra didėtų gerokai mažiau nei 2 °C, ir toliau dėti pastangas, kad temperatūra nepadidėtų daugiau kaip 1,5 °C.

2020 m. gruodžio mėn. susitikimo metu Europos Vadovų Taryba patvirtino naują ES privalomą 2030 m. tikslą<sup>4</sup>. Ji taip pat paragino Komisiją „*įvertinti, kaip visi ekonomikos sektoriai gali geriausiai padėti siekti 2030 m. tikslo, ir pateikti būtinus pasiūlymus, kartu nuodugniai išnagrinėjant poveikį aplinkai ir ekonominę bei socialinę poveikį valstybių narių lygmeniu, atsižvelgiant į nacionalinius energetikos bei klimato srities veiksmų planus ir peržiūrint esamas lankstumo galimybes*“.

Šiuo tikslu parengus **Europos klimato teisės aktą**, dėl kurio buvo sutarta su teisėkūros institucijomis, ES klimato neutralumo tikslas taps teisiškai privalomu ir 2030 m. užmojis bus padidintas nustatant tikslą, kad iki 2030 m. grynasis išmetamų teršalų kiekis būtų sumažintas bent 55 proc., palyginti su 1990 m.

Siekdama sekti Europos klimato teisės akte pasiūlytu keliu ir įgyvendinti šį padidintą užmojų iki 2030 m., Komisija peržiūrėjo šiuo metu galiojančius klimato ir energetikos teisės aktus,

---

<sup>1</sup> COM(2019) 640 *final*.

<sup>2</sup> COM(2018) 773 *final*.

<sup>3</sup> COM(2020) 690 *final*.

<sup>4</sup> Europos Vadovų Tarybos išvados, 2020 m. gruodžio 10–11 d., EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

kuriais buvo numatyta, kad išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis turėtų būti sumažintas tik 40 proc. iki 2030 m. ir 60 proc. iki 2050 m.

Šis pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą priemonių rinkinys, apie kurį buvo paskelbta Komisijos klimato politikos tikslo įgyvendinimo plane<sup>5</sup>, yra išsamiausia pastangų įgyvendinti plataus užmojo naują 2030 m. klimato srities tikslą sudedamoji dalis, ir prie jo turės prisidėti visi ekonomikos sektoriai ir politikos sritys, įskaitant kelių transporto sektorių.

Transporto sektorius yra vienintelis, kuriame išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekis didėja. **Kelių transporto priemonių išmetamos ŠESD nėra išimtis.** Jos sudaro beveik 20 proc. viso ES išmetamų ŠESD kiekio ir nuo 1990 m. šis kiekis gerokai padidėjo. Oro kokybei ir toliau daro įtaką eismas ir spūstys, todėl didėja miestų, kuriuose nustatomos mažos ir nulinės taršos zonos, kuriose ribojama galimybė patekti į vietą transporto priemonėmis su vidaus degimo varikliais, o kai kurios valstybės narės paskelbė apie laipsnišką lengvųjų automobilių su vidaus degimo varikliais pardavimo nutraukimą.

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

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

Komisijos **darnaus ir išmanaus judumo strategijoje**<sup>6</sup> sprendžiami didesni su perėjimu prie netaršaus judumo susiję uždaviniai ir nustatomas planas, kaip ryžtingai nukreipti Europos transporto sektorių teisinga tvarios ir išmanios ateities linkme.

Prie strategijos pridedamas veiksmų planas apima politiką, kurios tikslas, be kita ko, yra skatinti netaršių transporto priemonių ir su jomis susijusios infrastruktūros naudojimą. Perėjimas prie netaršių transporto priemonių užkirs kelią taršai ir pagerins mūsų piliečių sveikatą; juo taip pat bus prisidedama prie Europos žaliojo kurso **nulinės taršos tikslo**, kuris numatytas Nulinės taršos veiksmų plane<sup>7</sup>.

**Lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normos** yra pagrindiniai išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimą šiame sektoriuje skatinantys veiksniai, kaip nurodyta komunikate „Platesnis Europos 2030 m. klimato srities užmojis“.

Šio pasiūlymo **bendrieji tikslai** – padėti siekti 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslo ir šiuo tikslu, atsižvelgiant į Europos klimato teisės aktą, siekti, kad iki 2030 m. grynasis išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis būtų sumažintas bent 55 proc., palyginti su 1990 m.

<sup>5</sup> COM(2020) 562 *final*.

<sup>6</sup> COM(2020) 789 *final*.

<sup>7</sup> COM(2021)400 *final*, taip pat žr. šios srities Direktyvą 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje ir Direktyvą (ES) 2016/2284 dėl tam tikrų valstybėse narėse į atmosferą išmetamų teršalų kiekio mažinimo.

Šiuo pasiūlymu siekiama **trijų konkrečių tikslų**. Pirmasis – prisidėti prie 2030 m. ir 2050 m. klimato srities tikslų mažinant lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį.

Atsižvelgiant į tai, kad transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normų poveikis išmetamų teršalų kiekio mažinimui nėra tiesioginis, ir į transporto priemonių parko atnaujinimo dinamiką, svarbu anksti imtis veiksmų, kad būtų užtikrintas ilgalaikio tikslo įgyvendinimas.

Antrasis konkretus tikslas yra teikti naudą **variantams ir piliečiams**, plačiau naudojant netaršias transporto priemones. Pagrindinė numatoma nauda yra susijusi ne tik su geresne oro kokybe, ypač miestuose. Dėl išmetamo CO<sub>2</sub> normų gamintojai turi didinti netaršių transporto priemonių pasiūlą, todėl esant didesnei pasiūlai vartotojai galės pigiau įsigyti netaršių modelių transporto priemones ir ženkliai sutaupyti energijos naudodami tokias netaršias transporto priemones, tokiu būdu sumažindami bendras tokių transporto priemonių eksploatavimo sąnaudas.

Trečiasis konkretus tikslas yra skatinti **netaršių technologijų inovacijas**, taip stiprinant **pirmaujančią** ES automobilių pramonės vertės grandinės **poziciją šio sektoriaus technologijų srityje** ir skatinant užimtumą ES. Nors automobilių sektoriui pavyko sukurti pažangias transporto priemones su vidaus degimo varikliais technologijas, juos gaminti ir pardavinėti visame pasaulyje, jis turi vis labiau nukreipti investicijas į netaršias technologijas. Šiomis pasaulinėmis aplinkybėmis ES automobilių pramonės grandinei taip pat tenka vienas iš svarbiausių vaidmenų vykdant visuotinį perėjimą prie netaršaus judumo. Šis pasiūlymas yra technologijų atžvilgiu neutralus ir bus papildytas priemonėmis, kuriomis siekiama skatinti netaršių degalų ir įkrovimo infrastruktūros naudojimą.

Manoma, kad papildoma nauda bus didesnis **energijos vartojimo efektyvumas ir energetinis saugumas**.

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

Šis pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą klimato ir energetikos priemonių rinkinys yra visapusiškas žingsnis nuodugnai peržiūrint Sąjungos teisės aktus siekiant juos suderinti su ES didesniu klimato srities užmoju. Visos šio rinkinio iniciatyvos yra glaudžiai susijusios.

Šiuo pasiūlymu dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> normų papildomi kiti rinkinio pasiūlymai ir jis dera, visų pirma, su toliau išvardytomis priemonėmis.

Užtikrinant, kad būtų mažinamas kelių transporto sektoriuje išmetamų teršalų kiekis, išmetamo CO<sub>2</sub> normos ypač padeda valstybėms narėms siekti savo tikslų pagal **Pastangų pasidalijimo reglamentą (ES) 2018/842**<sup>8</sup>. Kadangi jomis skatinamas transporto priemonių elektrifikavimas, taip prisidedama prie energijos vartojimo efektyvumo tikslų, o suteikiant papildomą būdą naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją – ir prie atsinaujinančiųjų išteklių tikslo.

Esama aiškaus išmetamo CO<sub>2</sub> normų ir prekybos apyvartiniais taršos leidimais pastatams bei kelių transporto priemonėms papildomumo. Išmetamo CO<sub>2</sub> normos yra susijusios su efektyvesnių ir netaršių transporto priemonių pasiūla, nes jomis nustatomi reikalavimai transporto priemonių gamintojams dėl jų naujų automobilių parkų. Prekybos apyvartiniais taršos leidimais išplėtimas yra susijęs su degalų naudojimu visame transporto priemonių

<sup>8</sup> 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/842, kuriuo, prisidedant prie klimato politikos veiksmų, kad būtų vykdomi įsipareigojimai pagal Paryžiaus susitarimą, valstybėms narėms nustatomi įsipareigojimai 2021–2030 m. laikotarpiu sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų metinį kiekį, ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 525/2013.

parke. Jis gali padidinti tiek degalus efektyviau naudojančių transporto priemonių, tiek netaršių transporto priemonių paklausą, taip palengvinant transporto priemonių gamintojų CO<sub>2</sub> efektyvumo tikslų įgyvendinimą.

Išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normos ir naujų netaršių transporto priemonių tiekimas rinkai yra priemonė, kuria papildoma **Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyva (ES) 2018/2001**<sup>9</sup>, kuria siekiama mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro gaminant elektromobiliuose naudojamą elektros energiją ir skatinama turimose transporto priemonėse su vidaus degimo varikliais naudoti degalus iš atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalus.

Taip pat esama svarbios sinergijos tarp CO<sub>2</sub> apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS)<sup>10</sup> ir Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos. Apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema ir Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyva paskatins sumažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro elektros energijos gamybos srityje, kad būtų palaipsniui pasiekta, jog netaršiose transporto priemonėse, kurias naudoti skatinama taikant išmetamo CO<sub>2</sub> normas, būtų naudojama atsinaujinančiųjų išteklių energija ir taip būtų pasiekta visiška nepriklausomybė nuo iškastinio kuro „nuo gręžinio iki transporto priemonės“.

Galiausiai, nors išmetamo CO<sub>2</sub> normomis užtikrinama netaršių transporto priemonių pasiūla, **Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyva 2014/94/ES**<sup>11</sup>, kuria skatinamas įkrovimo ir degalinių infrastruktūros diegimas, yra būtina papildoma priemonė, skirta įveikti rinkos kliūtis diegiant infrastruktūrą. Tai skatinama ir Pastangų pasidalijimo reglamentu, kuriuo valstybės narės taip pat skatinamos imtis veiksmų savo kelių transporto sektoriuose.

Derinant energijos mokesčius, investicijas į įkrovimo ir degalinių infrastruktūrą, naują anglies dioksido kainodarą ir atnaujintas CO<sub>2</sub> normas, suformuojamas subalansuotas ir ekonomiškai efektyvus požiūris į kelių transporto priemonių išmetamų teršalų mažinimą, rinkos kliūčių ir nepakankamumo šalinimą bei tikrumo suteikimą investuotojams dėl investicijų į netaršias technologijas.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Šio pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą priemonių rinkinio pasiūlymai dera su visais ES veiksmais ir politikos kryptimis ir padeda ES siekti padidinto 2030 m. tikslo bei užtikrinti sėkmingą ir tinkamą perėjimą siekiant 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslo, kaip nurodyta Komisijos komunikate dėl Europos žaliojo kurso.

Pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą priemonių rinkinys, priemonė „Next Generation EU“ ir 2021–2027 m. daugiametė finansinė programa padės įgyvendinti dvejomis žaliają ir skaitmeninę pertvarką, kurios siekia Europa. Taikant šių politikos krypčių derinį bus galima spręsti ekonominės krizės problemą ir paspartinti perėjimą prie švarios ir darnios ekonomikos, susiejančios klimato politikos veiksmus ir ekonomikos augimą. Šio rinkinio iniciatyvos taip pat atitinka Sąjungos švarios ir žiedinės ekonomikos, darnaus ir pažangaus judumo politiką bei nulinės taršos veiksmų planą. Jeigu nebus imtasi plataus užmojo veiksmų, kad būtų pasiekta nulinė kelių transporto tarša, kitiems ekonomikos sektoriams gali tekti labiau prisidėti prie bendrų ES išmetamų teršalų kiekio mažinimo tikslų.

<sup>9</sup> 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82).

<sup>10</sup> 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB.

<sup>11</sup> 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1).

Kaip skelbiama komunikate „**2020 m. pramonės strategijos atnaujinimas. Siekiant Europos ekonomikos atsigavimo – stipresnė bendroji rinka**“<sup>12</sup>, Komisija kartu su valdžios institucijomis, suinteresuotaisiais subjektais ir socialiniais partneriais pradės bendro kūrimo procesą, kurio metu bus siekiama nustatyti žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos kryptis, remti netaršių transporto priemonių gamybos veiklos plėtrą, greitą alternatyvių degalų infrastruktūrų diegimą ir su tuo susijusį darbuotojų kvalifikacijos kėlimą ir perkvalifikavimą.

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

Be to, siekdama sustiprinti politikos krypčių nuoseklumą ir, kaip skelbiama komunikate „**Geresnis reglamentavimas. Vienijamos jėgos siekiant kokybiškai rengti ES teisės aktus**“<sup>13</sup>, Komisija tobulina savo geresnio reglamentavimo gaires, siekdama užtikrinti, kad visos jos iniciatyvos atitiktų reikšmingos žalos nedarymo principą laikantis Europos klimato teisės akte nustatytą įsipareigojimą.

## 2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

### • Teisinis pagrindas

Šio pasiūlymo teisinis pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 192 straipsnis. Pagal SESV 191 straipsnį ir 192 straipsnio 1 dalį Europos Sąjunga padeda siekti, *inter alia*, šių tikslų: išlaikyti, saugoti ir gerinti aplinkos kokybę; remti tarptautinio lygio priemones, skirtas regioninėms ar pasaulinėms aplinkos problemoms spręsti, visų pirma kovai su klimato kaita. Remdamasi SESV 192 straipsniu, Sąjunga jau patvirtino politiką dėl lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio Reglamentu (EB) 443/2009 ir Reglamentu (ES) 510/2011, kurie buvo panaikinti ir pakeisti nuo 2020 m. sausio 1 d. įsigaliojusiu Reglamentu (ES) 2019/631.

### • Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

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

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

Nors nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmeniu vykdomos iniciatyvos gali sukurti sinergiją, vien jų nepakaks. Koordinuotų ES veiksmų trūkumas griežtinant CO<sub>2</sub> išmetimo normas padidintų rinkos susiskaidymo riziką dėl nacionalinių sistemų įvairovės, skirtingų užmojo lygių ir projektinių parametrų. Atskiros valstybės narės taip pat būtų per maža rinka, kad

---

<sup>12</sup> COM(2020) 350 *final*.

<sup>13</sup> COM(2021) 219 *final*.

galėtų pasiekti tokį patį rezultatų lygį, todėl norint paskatinti pokyčius visos pramonės šakos lygmeniu ir sukurti masto ekonomiją, reikia visos ES mastu taikomos sistemos.

- **Proporcingumo principas**

Šis pasiūlymas atitinka proporcingumo principą, nes juo neviršijama to, kas būtina siekiant Sąjungos tikslų ekonomiškai efektyviai sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, tuo pačiu metu užtikrinant teisingumą ir aplinkosauginį naudingumą.

Klimato teisės akte, dėl kurio sutarė Europos Parlamentas ir Taryba, buvo patvirtintas tikslas iki 2030 m. visos ES ekonomikos mastu ir valstybių narių nacionaliniu lygmeniu išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti ne mažiau kaip 55 proc., palyginti su 1990 m., o poveikio klimatui neutralumo tikslą pasiekti iki 2050 m. Šis pasiūlymas apima didelę dalį išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir jame išvengiama būtinybės su dar didesniu užmoju mažinti išmetamųjų teršalų kiekį kituose sektoriuose, kuriuose priklausomybę nuo iškastinio kuro mažinti sudėtingiau. Siekiant šio tikslo, jame peržiūrimos galiojančios lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normos.

- **Priemonės pasirinkimas**

Pasiūlyme numatytas Reglamento (ES) 2019/631 pakeitimas, todėl reglamentas yra vienintelė tinkama teisinė priemonė. Atsižvelgiant į tai, kad Reglamentas (ES) 2019/631 buvo neseniai parengtos naujos redakcijos rezultatas, ir kad siūlomi pakeitimai susiję tik su tam tikromis nuostatomis, nauja redakcija ir (arba) esamo reglamento pakeitimas nėra tikslingi.

### 3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTAISIAIS SUBJEKTAIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

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

Daugeliui reglamento elementų lieka galioti 2015 m. atlikto vertinimo tyrimo išvados<sup>14</sup>, aptartos 2017 m. poveikio vertinime<sup>15</sup>. Kai kurie nauji įpareigojimai, nustatyti Reglamentu (ES) 2019/631, nebuvo įvertinti, atsižvelgiant į tai, kad jie dar nėra taikytini arba dar nebuvo visiškai įgyvendinti. Tai visų pirma susiję su naujais 2025 m. ir 2030 m. viso ES parko tikslais ir netaršių ir mažataršių transporto priemonių naudojimo skatinimo sistema. Tačiau reglamentą būtina persvarstyti, kad jis atitiktų Europos žaliojo kurso užmojus, griežtesnius Europos klimato teisės aktu nustatytus išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslus ir naujausius rinkos pokyčius. Buvo atliktas šių pakeitimų poveikio vertinimas.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Siekdama surinkti įrodymus ir užtikrinti didesnę skaidrumą, Komisija nuo 2020 m. lapkričio 13 d. iki 2021 m. vasario 5 d. rengė viešas konsultacijas dėl kiekvieno pasiūlymo. Išsami viešų konsultacijų santrauka ir rezultatai pateikti šio pasiūlymo poveikio vertinimo 2 priede.

Be to, 2020 m. spalio 29 d. buvo paskelbtas įžanginis poveikio vertinimas ir su juo buvo galima susipažinti 4 savaites.

Tiksliau tariant, šio pasiūlymo tikslais Komisija paprašė visų suinteresuotųjų subjektų pateikti savo atsiliepimus, ypatingą dėmesį skirdama šioms grupėms:

- valstybėms narėms (nacionalinėms, regioninėms valdžios institucijoms),

<sup>14</sup> [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation\\_ldv\\_co2\\_regs\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf)

<sup>15</sup> SWD(2017) 650 *final*.



- transporto priemonių gamintojams,
- komponentų ir medžiagų tiekėjams,
- energijos tiekėjams,
- transporto priemonių pirkėjams (privatiems asmenims, įmonėms, parkų valdymo įmonėms),
- vairuotojų asociacijoms,
- aplinkosaugos, transporto ir vartotojų nevyriausybėmis organizacijoms,
- socialiniams partneriams.

Be viešų konsultacijų ir atsiliepimų apie įžanginį poveikio vertinimą, atsiliepimai buvo renkami ir šiais būdais:

- susitikimuose su atitinkamomis pramonės asociacijomis, atstovaujančiomis transporto priemonių gamintojams, komponentų ir medžiagų tiekėjams ir energijos tiekėjams;
- dvišaliuose susitikimuose su valstybių narių valdžios institucijomis, transporto priemonių gamintojais, tiekėjais, socialiniais partneriais ir nevyriausybėmis organizacijomis;
- nagrinėjant valstybių narių suinteresuotųjų subjektų ar valdžios institucijų pateiktas nuomones.

Pagrindinius rezultatus galima apibendrinti taip:

Dauguma pramonės respondentų, valdžios institucijų ir kitų suinteresuotųjų subjektų pritarė tikslui „*mažinti keleivinių ir krovininių automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį, kad 55 proc. tikslas būtų pasiektas iki 2030 m., o poveikio klimatui neutralumo tikslas – iki 2050 m.*“, o piliečių nuomonės šiuo klausimu buvo skirtingos. Labiausiai buvo pritarta tikslui „*stiprinti pirmaujančią ES automobilių pramonės vertės grandinės poziciją, inovacijas ir skatinti užimtumą*“ bei „*mažinti bendras vartotojų eksploataavimo sąnaudas*“.

Kalbant apie normų lygius, per konsultacijas buvo pareikštos skirtingos nuomonės dėl būsimų tikslų griežtumo, pramonės atstovai parodė tam tikrą pritarimą dėl griežtesnių tikslų nuo 2030 m., NVO – nuo 2025 m., o piliečių nuomonės buvo skirtingos. Kalbant apie tikslų įgyvendinimo laiką, pramonės atstovai pritarė, kad tikslai būtų nustatomi kas penkerius metus, o kitų suinteresuotųjų subjektų nuomonės šiuo klausimu buvo skirtingos. Transporto priemonių kaina, ribotas nuvažiuojamas atstumas ir galimybės naudotis infrastruktūra buvo laikomos ypač svarbiomis kliūtimis, trukdančiomis naudoti netaršias ir mažataršes transporto priemones visos rinkos mastu. Atsakymai dėl skatinimo sistemos reikalingumo ir kokių transporto priemonių naudojimas turėtų būti skatinamas buvo skirtingi. Kalbant apie galimą degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalų naudojimą siekiant CO<sub>2</sub> tikslo, konsultacijos atskleidė nevienodą požiūrį.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Kiekybinio poveikio aplinkai ir ekonominio bei socialinio poveikio vertinimo tikslais poveikio vertinimo metu buvo remiamasi įvairiais „PRIMES“ modeliui parengtais scenarijais. Vykdam šią analizę buvo naudojamos ir kitos modeliavimo priemonės, pavyzdžiui, „GEM-E3“ ir „E3ME“ bei „JRC DIONE“ modelis.

Išmetamų ŠESD kiekis ir kitų naujų lengvųjų transporto priemonių parko charakteristikų duomenys buvo gauti iš kasmetinių stebėsenos duomenų, kuriuos pateikė valstybės narės, ir kuriuos pagal Reglamentą (ES) 2019/631 surinko Europos aplinkos agentūra (EAA).

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

- **Poveikio vertinimas**

Įvairių pasirengimo įgyvendinti 55 proc. tikslą teisės aktų rinkinio iniciatyvų poveikio vertinimas grindžiamas integruotais modeliavimo scenarijais, atspindinčiais įvairių politikos priemonių sąveiką su ekonominės veiklos vykdytojais, siekiant užtikrinti papildomumą, nuoseklumą ir veiksmingumą įgyvendinant 2030 m. ir 2050 m. klimato užmojus.

Prie šio pasiūlymo pridėdamas poveikio vertinimas papildė analizę, atliktą per 2020 m. poveikio vertinimą, kuriuo grindžiamas 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo planas<sup>16</sup>. Tai sudarė analitinį pagrindą nustatyti tikslą, kad iki 2030 m. išmetamų ŠESD kiekis būtų sumažintas bent 55 proc., palyginti su 1990 m., o klimato neutralumo tikslas būtų pasiektas iki 2050 m.

Prie šio pasiūlymo pridėtas poveikio vertinimas buvo parengtas ir atliktas vadovaujantis taikomomis geresnio reglamentavimo gairėmis, o Reglamentavimo patikros valdyba 2021 m. balandžio 19 d. apie jį pateikė teigiamą nuomonę.

Valdybos pasiūlyti patobulinimai įtraukti į galutinę dokumento versiją. Turimi omenyje šie patobulinimai:

- galiojančio reglamento (ES) 2019/631 peržiūros priežasčių ir kitų susijusių teisėkūros iniciatyvų nuoseklumo ir proporcingumo paaiškinimas,
- tolesnis aukšto lygio mažinimo tikslo įgyvendinamumo įrodymas ir trijų tikslinių variantų kompromisų paaiškinimas,
- pateikta papildoma informacija apie pasirinktų variantų poveikį konkurencingumui, inovacijoms ir sklandžiai sektoriaus pertvarkai,
- suinteresuotųjų subjektų nuomonių įtraukimas į analizę.

#### *Galimos politikos priemonės*

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

(1) Lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio rodikliai (normos, įgyvendinimo laikas, sąlygos).

Kalbant apie normų lygius, svarstyty galimybės apima tris trajektorijas iki 2040 m., taip pat įvertinant, kad tikslas yra iki 2050 m. 90 proc. sumažinti kelių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį, atsižvelgiant į tai, kad lengvieji automobiliai keliuose vidutiniškai naudojami nuo 10 iki 15 metų.

Siekiant prisidėti prie bendro padidinto 2030 m. užmojo ir 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslo, pirmenybė teikiama galimybei nuo 2030 m. žymiai sugriežtinti visam ES parkui taikomas lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normas. Tai suteiks reikiamą kryptį, kad būtų galima paspartinti netaršių transporto priemonių tiekimą į rinką, sukurti naudą transporto priemonių naudotojams, taip pat skatinti inovacijas ir pirmavimą technologijų srityje bei apriboti gamintojų išlaidų padidėjimą.

---

<sup>16</sup> SWD/2020/176 final

Kalbant apie tikslų sugriežtinimo laiką, pageidautina išlaikyti reguliavimą, pagal kurį nustatomos normos bus mažinamos penkerių metų etapais, bet ne dažniau, kad gamintojai galėtų pakankamai lanksčiai valdyti šią pertvarką. Todėl, siekiant atsižvelgti į automobilių sektoriaus kūrimo ciklus, tikslinga išlaikyti iki 2025 m. nustatytas normas.

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

Nuo 2030 m. bus panaikinta galimybė ES ir ne ES įsikūrusiems mažiems gamintojams (t. y. tiems, kurie užregistruoja 1 000–10 000 naujų lengvųjų automobilių arba 1 000–22 000 naujų furgonų per kalendorinius metus) taikyti nukrypti nuo normos leidžiančią nuostatą, taip pagerinant teisės aktų veiksmingumą ir nuoseklumą. Pasirinkę datą atitinkami gamintojai turės pakankamai laiko suplanuoti ir prisitaikyti prie naujų norminių reikalavimų ir griežtesnių normų taikymo laikotarpio pradžios. Gamintojams, kurie užregistruoja mažiau nei 1 000 naujų transporto priemonių per kalendorinius metus, išimtis bus taikoma ir toliau.

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

Buvo svarstomi įvairūs NMTP naudojimo skatinimo sistemos variantai, tiek mechanizmų, tiek transporto priemonių, kurias ji turėtų apimti, atžvilgiu. Tinkamiausia galimybė yra nuo 2030 m. panaikinti lengviesiems automobiliams ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms taikomą NMTP skatinimo sistemą, nes NMTP naudojimas visos rinkos mastu priklausys nuo griežtesnių CO<sub>2</sub> kiekio normų, kurios bus taikomos nuo tos datos, todėl gamintojai turės pateikti žymiai daugiau netaršių transporto priemonių. Taip būtų supaprastinti ir teisės aktai bei išvengta rizikos pakenkti jų veiksmingumui.

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

Šiuo atveju buvo svarstomos dvi galimybės: anglies dioksido pataisos koeficientas arba kreditų schema. Tačiau tinkamiausia galimybė būtų, jeigu tokia apskaitos sistema nebūtų įtraukta, nes atsirastų neaiškumų dėl skirtingų dalyvių atsakomybės siekiant tikslų, būtų kenkiama teisės aktų veiksmingumui ir efektyvumui bei padidėtų administracinė našta ir sudėtingumas. Degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio degalų naudojimas bus skatinamas peržiūrėjus Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvą, apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą ir Energijos mokesčių direktyvą.

#### • **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

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

Palyginti su šiuo metu galiojančiu reglamentu, pasiūlymas neturėtų padidinti su teisės aktų taikymu susijusių administracinių išlaidų. Be to, dėl jo nepadidės teisinės sistemos sudėtingumas.

Nuo 2030 m. siūloma panaikinti dvi esamas nuostatas, t. y. NMTP skatinimo sistemą ir mažiems gamintojams leidžiančią nukrypti nuo normos nuostatą, ir tai turėtų padėti supaprastinti teisės aktus. Tuo pat metu reguliavimo sistemoje ir toliau bus numatytas lankstumas, kuriuo bus siekiama sumažinti gamintojų patiriamas atitikties užtikrinimo išlaidas.

Atitikties užtikrinimo stebėsenos režimo ar mokesčių už viršytą taršos normą dydžio keisti nesiūloma. Todėl dėl šio pasiūlymo nepadidės gamintojų ir kompetentingų nacionalinių institucijų administracinės išlaidos ir Komisijos įgyvendinimo išlaidos.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymu užtikrinamos pagrindinės teisės ir laikomasi principų, visų pirma pripažįstamų Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje<sup>17</sup>. Juo visų pirma prisidedama prie tikslo užtikrinti aukšto lygio aplinkos apsaugą pagal tvaraus vystymosi principą, kaip nustatyta Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 37 straipsnyje.

#### **4. POVEIKIS BIUDŽETUI**

Įvairių duomenų rinkinių rinkimas, ataskaitų teikimas ir apdorojimas yra esminiai išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normų įgyvendinimo ir vykdymo elementai, kurie šiame pasiūlyme dar labiau išplečiami arba pakoreguojami. Šie duomenų rinkiniai apima duomenis, kurie reikalingi siekiant užtikrinti atitiktį, tikrinti eksploatuojamų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį, ir duomenis, reikalingus siekiant įvertinti tipo patvirtinimo procedūros reprezentatyvumą, palyginti su tikroju išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiu. Atsižvelgiant į su šiais duomenų rinkiniais susijusį svarbų teisinį poveikį, reikia dėti daug pastangų, kad būtų užtikrintas jų teisingumas ir patikimumas, o tam prireiktų papildomų Komisijos išteklių. Išsamus poveikio biudžetui paskirstymas pateikiamas finansinėje ataskaitoje.

#### **5. KITI ELEMENTAI**

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

Šiuo metu taikoma nusistovėjusi Reglamento (ES) 2019/631 įgyvendinimo stebėsenos sistema. Valstybės narės kasmet praneša Komisijai apie visų užregistruotų naujų lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį ir masę. Gamintojai turi galimybę pranešti Komisijai apie tokių preliminarių duomenų klaidas. Be to, nuo 2022 m. gamintojai ir valstybių narių kompetentingos institucijos Komisijai teiks duomenis apie tikrąjį lengvųjų automobilių ir furgonų degalų ir energijos suvartojimą.

Komisija, padedama Europos aplinkos agentūros (EAA), kasmet skelbia praėjusių kalendorinių metų galutinius stebėsenos duomenis ir konkrečių gamintojų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį, palygindama jį su nustatytomis normomis. Teisės aktai ir toliau bus grindžiami šia nusistovėjusia stebėsenos ir atitikties užtikrinimo sistema. Nuo 2022 m. Komisija, taip pat padedama EAA, skelbs tipo patvirtinimo ir tikrojo išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio duomenų palyginimus.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

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

1 straipsnio 5 dalyje patikslintos nuo 2030 m. viso ES parko naujiems lengviesiems automobiliams ir naujoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms taikomos išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normos. Pridedama nauja 5a dalis, kurioje nustatomi viso ES parko tikslai nuo 2035 m.

Siekiant atsižvelgti į tipo patvirtinimo bandymo procedūros pakeitimą, po kurio vietoje naujojo Europos važiavimo ciklo (NEDC) bus naudojama pasaulinė suderinta lengvųjų transporto priemonių bandymo procedūra (WLTP), viso ES automobilių parko tikslai išreiškiami procentais, palyginti su 2021 m. atskaitos tašku. Šis atskaitos taškas nustatomas

---

<sup>17</sup> OL C 326, 2012 10 26, p. 391.

remiantis savitųjų teršalų išmetimo normų 2021 m. vidurkiu, kurį apskaičiuojant, siekiant išvengti nepagrįsto atskaitos taško vertės padidėjimo, naudojamos WLTP išmatuotos išmetamųjų teršalų vertės, o ne gamintojų nurodytos išmetamųjų teršalų vertės. 2021 m. atskaitos tašką Komisija paskelbs iki 2022 m. spalio 31 d.

Nuo 2030 m. panaikinama 7 dalyje nustatyta netaršių ir mažataršių transporto priemonių naudojimo skatinimo priemonė. Tuo tikslu taip pat būtina patikslinti 6 dalyje nurodytą datą.

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

2 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama siekiant vietoje nuorodų į Direktyvą 2007/46/EB<sup>18</sup> (Tipo patvirtinimo pagrindų direktyvą), kuri buvo panaikinta nuo 2020 m. rugsėjo 1 d., įtraukti nuorodas į tipo patvirtinimo pagrindų reglamentą (ES) 2018/858<sup>19</sup>, kuris taikomas nuo tos datos.

Dėl panaikintos direktyvos ir naujojo reglamento struktūros skirtumų būtina atlikti pakeitimus, kad būtų užtikrintas teisinis nuorodų tikslumas.

### ***1 straipsnio 3 dalis. 3 straipsnio „Apibrėžtys“ pakeitimas***

3 straipsnio 1 dalyje pateiktu pakeitimu apibrėžtys suderinamos su tipo patvirtinimo teisės aktuose pateiktomis apibrėžtimis ir pašalinamos automobilio ratų apibrėžto ploto ir naudingos apkrovos apibrėžtys, nes šie terminai nebeaktualūs įgyvendinant reglamentą.

### ***1 straipsnio 4 dalis. 4 straipsnio „Savitosios teršalų išmetimo normos“ pakeitimas***

4 straipsnio 1 dalis papildoma pastraipa, kurioje aprašoma apsaugos priemonė, skirta išvengti padėties, kai tam tikromis sąlygomis apskaičiuojant gamintojo savitąsias teršalų išmetimo normas gaunamas neigiamas rezultatas. Tokiu atveju savitoji teršalų išmetimo norma turėtų būti 0 g CO<sub>2</sub>/km.

### ***1 straipsnio 5 dalis. 7 straipsnio „Vidutinio išmetamųjų teršalų kiekio stebėseną ir duomenų apie jį teikimas“ pakeitimas***

Įterpiama nauja 6a dalis, pagal kurią Komisija, atlikdama preliminarių stebėsenos duomenų tikrinimą, turi galimybę paprašyti tipo patvirtinimo institucijų ir gamintojų pateikti taisymų ataskaitą tais atvejais, kai tipo patvirtinimo dokumentų arba atitikties liudijimo negalima ištaisyti pagal tipo patvirtinimo teisės aktus, pavyzdžiui, kai neteisingi duomenys yra susiję su nebegaliojančiu tipo patvirtinimu.

Išbraukiama 11 dalis, kurioje numatyta, kad turi būti teikiami duomenis apie M<sub>2</sub> ir N<sub>2</sub> kategorijų transporto priemones, nes šioms transporto priemonių kategorijoms taikomas Reglamentas (ES) 2018/956<sup>20</sup> dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų duomenų stebėsenos ir teikimo.

### ***1 straipsnio 6 dalis. 10 straipsnio „Tam tikriems gamintojams taikomos nukrypti leidžiančios išimtys“ pakeitimas***

<sup>18</sup> 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos parlamento ir tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus.

<sup>19</sup> 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB.

<sup>20</sup> 2018 m. birželio 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/956 dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų duomenų stebėsenos ir teikimo.

10 straipsnio 2 dalyje nustatoma, kad nuo 2030 m. bus panaikinta galimybė gamintojams, kurie užregistruoja 1 000–10 000 naujų lengvųjų automobilių arba 1 000–22 000 naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių per kalendorinius metus taikyti nukrypti nuo savitosios teršalų išmetimo normos leidžiančią nuostatą. Gamintojams, kurie užregistruoja mažiau nei 1 000 naujų transporto priemonių per kalendorinius metus, išimtis bus taikoma ir toliau.

***1 straipsnio 7 dalis. 13 straipsnio „Ekspluatuojamų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio patikra“ pakeitimas***

Į 13 straipsnio 3 dalį įtraukiama papildoma nuostata, pagal kurią Komisijai suteikiama galimybė prašyti tipo patvirtinimo institucijos pateikti taisyčių ataskaitą tais atvejais, kai tipo patvirtinimo dokumentų arba atitikties liudijimo negalima ištaisyti pagal atitinkamus tipo patvirtinimo teisės aktus, pavyzdžiui, jeigu jų galiojimo laikas pasibaigęs.

***1 straipsnio 8 dalis. 14 straipsnio „M<sub>0</sub> ir TM<sub>0</sub> verčių tikslinimas“ pakeitimas***

14 straipsnio 2 dalyje pataisomas teisinis pagrindas numatant I priedo pakeitimą, kad jis atitiktų dabartinę praktiką, pakeičiant šiuo metu galiojančią formuluotę, kurioje nurodomas reglamentas, kuriuo papildomas Reglamentas (ES) 2019/631.

***1 straipsnio 9 dalis. Naujas 14a straipsnis „Pažangos ataskaita“***

Pridedamas naujas 14a straipsnis, kuriame Komisijai nustatomas įpareigojimas pranešti apie pažangą siekiant netaršaus judumo keliuose ir įvertinti, ar reikia papildomų priemonių, kuriomis būtų galima palengvinti šią pertvarką.

***1 straipsnio 10 dalis. 15 straipsnio „Peržiūra ir ataskaita“ pakeitimas***

15 straipsnio 1 dalyje numatoma, kad Reglamentas (ES) 2019/631 bus peržiūrėtas 2026 m., ir išbraukiamos 2–5 dalys, kuriose išvardyti tam tikri elementai, į kuriuos reikia atsižvelgti atliekant dabartinę peržiūrą.

Pridedama nauja 9 dalis, kurioje nustatomas teisinis pagrindas keisti I priedo B dalyje nurodytas savitųjų teršalų išmetimo normų apskaičiavimo formules, kai tai būtina, kad būtų atsižvelgta į specialią procedūrą, kuri taikoma lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, kurių tipo patvirtinimas vykdomas keliais etapais. T. y. joje aprašoma procedūra, kuri taikoma tada, kai transporto priemonę gamina daugiau nei vienas gamintojas, o atsakomybė už sukomplektuotos transporto priemonės išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį priskiriama bazinės transporto priemonės gamintojui. Siekiant užtikrinti tam gamintojui planavimo tikrumą, taikoma speciali tokių daugiapakopių lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir masės nustatymo procedūra. Komisijai suteikiami įgaliojimai nustatyti daugiapakopėms transporto priemonėms taikomą procedūrą ir, jeigu ji peržiūrima, ji taip pat turi pakoreguoti savitųjų teršalų išmetimo normų apskaičiavimo formules.

***1 straipsnio 11 dalis. 17 straipsnio „Įgaliojimų delegavimas“ pakeitimas***

17 straipsnio 2, 3 ir 6 dalys papildomos nuoroda į naują 15 straipsnio 9 dalį.

***1 straipsnio 12 dalis. I priedo pakeitimai***

I priedo A dalis, susijusi su lengvaisiais automobiliais, iš dalies keičiama taip, kad būtų atsižvelgta į 1 straipsnio pakeitimus. Tai apima formulių, pagal kurias apskaičiuojami viso ES parko tikslai 2030 m., korekcijas ir nustatomas 2035 m. formules, taip pat metinių savitųjų teršalų išmetimo normų nustatymą kiekvienam gamintojui ir netaršių ir mažataršių transporto priemonių (NMTP) koeficiento nebetaikymą nuo 2030 m.

I priedo B dalis, susijusi su lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis, iš dalies keičiama panašiai kaip ir A dalis, papildomai pakoregavus nuolydžio reikšmių nustatymo formules, kurios reikalingos apskaičiuojant metines savitąsias teršalų išmetimo normas. Šis koregavimas atliekamas siekiant užtikrinti teisingą mažinimo naštos paskirstymą tarp mažesnių lengvųjų komercinių transporto priemonių gamintojų ir gaminančių didesnes tos kategorijos transporto priemones.

## Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS****kuriuo dėl naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> normų sugriežtinimo atsižvelgiant į platesnius ES klimato srities užmojus iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,  
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 192 straipsnio 1 dalį,  
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,  
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,  
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę<sup>21</sup>,  
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę<sup>22</sup>,  
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,  
kadangi:

- (1) 2015 m. gruodžio mėn. pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją (UNFCCC) priimtas Paryžiaus susitarimas įsigaliojo 2016 m. lapkričio mėn. (toliau – Paryžiaus susitarimas). Jo šalys susitarė užtikrinti, kad pasaulio temperatūra didėtų gerokai mažiau nei 2 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, ir toliau dėti pastangas, kad temperatūra nepadidėtų daugiau kaip 1,5 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu;
- (2) spręsti su klimatu ir aplinka susijusias problemas ir pasiekti Paryžiaus susitarimo tikslus – pagrindiniai uždaviniai, išdėstyti 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos priimtame komunikate „Europos žalioji kursas“<sup>23</sup>. Susidūrus su labai skaudžiu COVID-19 pandemijos poveikiu Sąjungos piliečių sveikatai ir ekonominei gerovei, Europos žaliojo kurso būtinybė ir reikšmė dar labiau padidėjo;
- (3) Europos žalioji kursas apima išsamų viena kitą papildančių priemonių ir iniciatyvų rinkinį, kuriuo siekiama iki 2050 m. neutralizuoti poveikį klimatui ES ir nustatoma nauja augimo strategija, kuria siekiama pertvarkyti Sąjungą į teisingą ir klestinčią visuomenę, pasižyminčią modernia, efektyviai išteklius naudojančia ir konkurencinga ekonomika, kurios augimas bus atsietas nuo išteklių naudojimo. Juo taip pat siekiama apsaugoti, tausoti ir didinti Sąjungos gamtinį kapitalą ir apsaugoti piliečių sveikatą ir gerovę nuo su aplinka susijusios rizikos ir poveikio. Tačiau ši pertvarka skirtingai veikia moteris ir vyrus ir daro ypatingą poveikį kai kurioms nepalankioje padėtyje

---

<sup>21</sup> OL C , , p. .

<sup>22</sup> OL C , , p. .

<sup>23</sup> 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikatas „Europos žalioji kursas“, COM(2019) 640 *final*.



esančioms grupėms, pavyzdžiui, vyresnio amžiaus žmonėms, neįgaliesiems ir rasinių ar etninių mažumų atstovams. Todėl turi būti užtikrinta, kad pertvarka būtų teisinga ir įtrauki, nė vieno nepaliekant nuošalyje;

- (4) 2020 m. gruodžio 17 d. UNFCCC sekretoriui pateiktu pagal nacionalinius įnašus nustatytu Sąjungos įnašu Sąjunga įsipareigojo iki 2030 m. visos ES ekonomikos mastu sumažinti grynąjį išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį bent 55 proc., palyginti su 1990 m.;
- (5) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) [--]<sup>24</sup> Sąjunga teisės aktais įtvirtino tikslą iki 2050 m. pasiekti visos ekonomikos poveikio klimatui neutralumą. Tame reglamente taip pat nustatytas privalomas Sąjungos įsipareigojimas iki 2030 m. grynąjį išmetamų ŠESD kiekį (kiekį, likusį atėmus absorbentais pašalintą kiekį) Sąjungos viduje sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m. lygiu;
- (6) tikimasi, kad visi ekonomikos sektoriai prisidės prie šio išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo, įskaitant kelių transporto sektorių;
- (7) šiame reglamente nustatytos priemonės yra būtinos kaip nuoseklios ir suderintos sistemos dalis, kuri yra nepakeičiama siekiant bendro Sąjungos tikslo sumažinti grynąjį išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį;
- (8) siekiant iki 2030 m. bent 55 proc. sumažinti grynąjį išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, palyginti su 1990 m., būtina sugriežtinti Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/631<sup>25</sup> nustatytus mažinimo reikalavimus lengviesiems automobiliams ir lengvosios komercinės transporto priemonės. Taip pat reikia nustatyti aiškų tolesnio išmetamųjų teršalų mažinimo po 2030 m. planą, prisidedant prie to, kad iki 2050 m. būtų įgyvendintas poveikio klimatui neutralumo tikslas. Jeigu nebus imtasi plataus užmojo veiksmų, kad būtų sumažintas kelių transporto sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, išmetamųjų teršalų kiekis turės būti labiau mažinamas kituose sektoriuose, įskaitant tuos, kuriuose priklausomybę nuo iškastinio kuro mažinti sudėtingiau;
- (9) griežtesni išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo reikalavimai turėtų paskatinti Sąjungos rinkoje vis daugiau naudoti netaršias transporto priemones, tuo pačiu teikiant naudą vartotojams ir piliečiams oro kokybės ir energijos taupymo atžvilgiu, taip pat užtikrinant tolesnes automobilių pramonės vertės grandinės inovacijas. Šiomis pasaulinėmis aplinkybėmis ES automobilių pramonės vertės grandinei taip pat tenka vienas svarbiausių vaidmenų vykdant visuotinį perėjimą prie netaršaus judumo. Griežtesnės išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo normos siekiant jomis nustatytų viso parko tikslų yra technologijų atžvilgiu neutralios. Įvairios technologijos yra ir išliks prieinamos siekiant viso parko nulinio išmetamųjų teršalų kiekio tikslo. Netaršios transporto priemonės šiuo metu apima baterines elektra varomas transporto priemones, kuro elementais ir kitas vandeniliu varomas transporto priemones, o technologinės inovacijos vykdomos toliau. Netaršios ir mažataršės transporto priemonės, įskaitant didelio našumo prie elektros tinklo jungiamus hibridinius elektrinius automobilius, gali ir toliau vaidinti svarbų vaidmenį pertvarkos kelyje;

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

<sup>25</sup> 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/631, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> normos, ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 (OL L 111, 2019 4 25, p. 13).

- (10) atsižvelgiant į tai, nuo 2030 m. turėtų būti nustatytos naujos, griežtesnės išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo normos naujiems lengviesiems automobiliams ir naujoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms. Šios normos turėtų būti nustatytos tokio lygio, kuris tvirtai paskatintų Sąjungos rinkoje greičiau pradėti naudoti netaršias transporto priemones ir jomis ekonomiškai efektyviai būtų skatinamos netaršių technologijų inovacijos;
- (11) kartu su peržiūretomis išmetamo CO<sub>2</sub> normomis turėtų būti pristatoma ir Europos strategija, pagal kurią būtų sprendžiamos su netaršių transporto priemonių ir susijusių technologijų gamybos veiklos plėtra susijusios problemos, taip pat poreikis kelti sektoriaus darbuotojų kvalifikaciją ir juos perkvalifikuoti bei pertvarkyti jų veiklą. Prireikus finansinė parama turėtų būti svarstoma ES ir valstybių narių lygmeniu, siekiant pritraukti privačias investicijas, įskaitant per „Europos socialinį fondą +“, Teisingos pertvarkos fondą, Inovacijų fondą, Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę ir kitas daugiametės finansinės programos priemones ir priemonę „Next Generation EU“, laikantis valstybės pagalbos taisyklių. Peržiūretos valstybės pagalbos aplinkosaugos ir energetikos srityje taisyklės suteiks valstybėms narėms galimybę remti verslą, siekiantį mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro savo gamybos procesuose ir pritaikyti ekologiškesnes technologijas pagal naująją pramonės strategiją;
- (12) atnaujintoje Naujojoje pramonės strategijoje<sup>26</sup> numatoma, kad bendradarbiaujant su pramonės atstovais, valdžios institucijomis, socialiniais partneriais ir kitais suinteresuotaisiais subjektais bus bendrai kuriami žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos planai. Atsižvelgiant į tai, turėtų būti sukurtas judumo ekosistemos pertvarkos planas, kuris būtų įgyvendinamas kartu su automobilių pramonės vertės grandinės pertvarka. Šiame plane ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas automobilių pramonės tiekimo grandinėje veikiančioms MVI, konsultacijoms, taip pat ir valstybių narių, su socialiniais partneriais ir turėtų būti remiamasi Europos įgūdžių darbotvarka bei tokiais jos iniciatyvomis, kaip Įgūdžių paktas, skirtomis sutelkti privatų sektorių ir kitus suinteresuotuosius subjektus, kad jie imtųsi vykdyti Europos darbuotojų perkvalifikavimą ir kvalifikacijos kėlimą atsižvelgdami į žaliąją ir skaitmeninę pertvarką. Taip pat turėtų būti atsižvelgiama į atitinkamus Europos ir nacionalinio lygmens veiksmus ir skatinimo priemones, siekiant padidinti netaršių transporto priemonių įperkamumą. Pažanga, padaryta įgyvendinant šį visapusišką judumo ekosistemos pertvarkos planą, turėtų būti stebima kas dvejus metus, kaip vienas iš Komisijos teikiamos pažangos ataskaitos elementų, kurioje, *inter alia*, apžvelgiama netaršių transporto priemonių naudojimo pažanga, jų kainų pokyčiai, alternatyvių degalų rūšių kūrimas ir infrastruktūros diegimas, kaip reikalaujama pagal Reglamentą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, novatoriškų technologijų potencialas siekiant klimato atžvilgiu neutralaus judumo, tarptautinis konkurencingumas, investicijos į automobilių pramonės vertės grandinę, darbuotojų kvalifikacijos kėlimas ir perkvalifikavimas, jų veiklos pertvarkymas. Pažangos ataskaita taip pat bus grindžiama dvejų metų pažangos ataskaitomis, kurias valstybės narės teikia pagal Reglamentą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo. Rengdama pažangos ataskaitą, įskaitant socialinio dialogo rezultatus, Komisija turėtų konsultuotis su socialiniais partneriais. Toliau vyksta automobilių pramonės tiekimo grandinės inovacijos. Dėl novatoriškų technologijų, pavyzdžiui, elektrosintetinių degalų gamybos surenkant CO<sub>2</sub> iš oro, jeigu jos bus toliau vystomos, galėtų atsirasti įperkamu

<sup>26</sup> 2021 m. gegužės 5 d. Komisijos komunikatas „2020 m. pramonės strategijos atnaujinimas. Siekiant Europos ekonomikos atsigavimo – stipresnė bendroji rinka“, COM(2021) 350 final.

klimato atžvilgiu neutralaus judumo galimybių. Todėl Komisija savo pažangos ataskaitoje turėtų sekti šio sektoriaus inovacijų pažangą;

- (13) šie viso ES parko tikslai turi būti papildyti būtinu įkrovimo ir degalinių infrastruktūros diegimu, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2014/94/ES<sup>27</sup>;
- (14) gamintojams turėtų būti užtikrintas pakankamas lankstumas laikui bėgant pritaikyti savo transporto priemonių parkus, kad būtų galima ekonomiškai efektyviai pereiti prie netaršių transporto priemonių, todėl tikslinga normas ir toliau mažinti penkerių metų etapais;
- (15) nuo 2030 m. pradėjus taikyti griežtesnius viso ES parko tikslus, gamintojai Sąjungos rinkai turės pateikti daug daugiau netaršių transporto priemonių. Atsižvelgiant į tai, netaršių ir mažataršių transporto priemonių (toliau – NMTP) naudojimo skatinimo sistema nebeatitiks savo pradinio tikslo ir galėtų kenkti Reglamento (ES) 2019/631 veiksmingumui. Todėl NMTP naudojimo skatinimo sistema turėtų būti panaikinta nuo 2030 m. Iki šios datos, taigi ir visą šį dešimtmetį, NMTP skatinimo sistema ir toliau bus skatinamas transporto priemonių, kurių išmetamųjų teršalų kiekis yra nuo nulio iki 50 g CO<sub>2</sub>/km, naudojimas, įskaitant baterines elektra varomas transporto priemones, elektrines transporto priemones su kuro elementais, kuriuose naudojamas vandenilis, ir didelio našumo prie elektros tinklo jungiamas hibridines elektrines transporto priemones. Po šios datos prie elektros tinklo jungiami hibridiniai elektriniai automobiliai ir toliau bus įskaičiuojami į viso parko tikslus, kuriuos turės įgyvendinti transporto priemonių gamintojai;
- (16) išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normų įgyvendinimas yra glaudžiai susijęs su tipo patvirtinimo teisės aktais. 2020 m. rugsėjo 1 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/858<sup>28</sup> panaikinus ir pakeitus Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2007/46/EB<sup>29</sup>, tikslinga, siekiant užtikrinti tolesnį dviejų priemonių rinkinių nuoseklumą, toliau derinti apibrėžtis ir atnaujinti Reglamento (ES) 2019/631 nuorodas į tipo patvirtinimo pagrindų teisės aktus;
- (17) išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo pastangos, kurių reikia norint pasiekti viso ES parko tikslus, paskirstomos tarp gamintojų, naudojant ribinių verčių kreivę, kuri grindžiama vidutine ES naujų transporto priemonių parko ir gamintojo naujų transporto priemonių parko mase. Nors ir tikslinga išlaikyti šią sistemą, būtina užkirsti kelią tam, kad nustačius griežtesnes viso ES parko normas, gamintojo savitoji teršalų išmetimo norma taptų neigiama. Dėl šios priežasties būtina paaiškinti, kad jeigu gaunamas toks rezultatas, savitoji teršalų išmetimo norma turėtų būti 0 g CO<sub>2</sub>/km.
- (18) siekiant užtikrinti teisingą mažinimo pastangų paskirstymą, dvi mažesnių ir didesnių lengvųjų komercinių transporto priemonių ribinių verčių kreivės turėtų būti pakoreguotos taip, kad atspindėtų griežtesnes CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo normas;
- (19) vertės, kurios naudojamos apskaičiuojant savitąsias teršalų išmetimo normas ir gamintojo vidutinį savitąjį išmetamųjų teršalų kiekį, grindžiamos tipo patvirtinimo

<sup>27</sup> 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1).

<sup>28</sup> 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018 6 14, p. 1).

<sup>29</sup> 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (OL L 263, 2007 10 9, p. 1).

dokumentuose ir atitinkamų transporto priemonių atitikties sertifikatuose užfiksuotais duomenimis. Siekiant užtikrinti išmetamo CO<sub>2</sub> normų veiksmingumą, labai svarbu, kad šiems tikslams naudojami duomenys būtų teisingi. Jeigu vis dėlto nustatomos duomenų klaidos, pagal tipo patvirtinimo teisės aktus gali būti negalima ištaisyti jau išduotų tipo patvirtinimo dokumentų arba atitikties liudijimų, jeigu jų galiojimo laikas pasibaigęs. Tokiais atvejais Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai prašyti, kad atitinkamos tipo patvirtinimo institucijos arba, kai taikoma, gamintojai pateiktų taisymų ataskaitą, kuria vadovaujantis būtų galima ištaisyti vertes, naudojamas vertinant, kaip gamintojams sekasi laikytis normų;

- (20) M<sub>2</sub> (autobusų) ir N<sub>2</sub> (vidutinio dydžio sunkvežimių) kategorijų transporto priemonių duomenų teikimas patenka į Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/956<sup>30</sup> taikymo sritį, todėl šį reikalavimą tikslinga išbraukti iš Reglamento (ES) 2019/631;
- (21) atsižvelgiant į padidintus bendruosius išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslus ir siekiant išvengti galimo rinkos iškraipymo, visiems Sąjungos rinkoje veikiantiems gamintojams taikomi mažinimo reikalavimai turėtų būti suderinti, išskyrus tuos, kurie taikomi gamintojams, kurie užregistruoja mažiau nei 1 000 naujų transporto priemonių per kalendorinius metus. Todėl nuo 2030 m. bus panaikinta galimybė gamintojams, kurie užregistruoja 1 000–10 000 lengvųjų automobilių arba 1 000–22 000 lengvųjų krovininių automobilių per kalendorinius metus taikyti nukrypti nuo savitosios teršalų išmetimo normos leidžiančią nuostatą;
- (22) siekiant užtikrinti teisinį aiškumą ir nuoseklumą su dabartine praktika, tikslinga paaiškinti, kad M<sub>0</sub> ir TM<sub>0</sub> vertės turėtų būti koreguojamos keičiant Reglamento (ES) 2019/631 I priedą, o ne numatyti aktą, kuriuo būtų papildomas tas reglamentas;
- (23) pagal Reglamentą (ES) 2019/631 padaryta pažanga įgyvendinant nuo 2030 m. nustatytus mažinimo tikslus, turėtų būti peržiūrėta 2026 m. Atliekant šią peržiūrą, reikėtų atsižvelgti į visus aspektus, į kuriuos atsižvelgiama dvejų metų ataskaitose;
- (24) buvo įvertinta galimybė skirti pajamas, gautas iš mokesčių už viršytą taršos normą, konkrečiam fondui arba atitinkamai programai pagal Reglamento (ES) 2019/631 15 straipsnio 5 dalį, ir padaryta išvada, kad tai gerokai padidintų administracinę naštą ir nebūtų tiesiogiai naudinga automobilių sektoriaus pertvarkai. Todėl pajamos, gautos iš mokesčių už viršytą taršos normą, ir toliau turi būti laikomos Sąjungos bendrojo biudžeto pajamomis pagal Reglamento (ES) 2019/631 8 straipsnio 4 dalį;
- (25) siekiant užtikrinti, kad gamintojų, kurie yra atsakingi už daugiapakopių lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį, savitosios teršalų išmetimo normos apskaičiavimas būtų pakoreguotas, atsižvelgiant į tokių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir masės nustatymo tvarkos pakeitimus, Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį, kad prireikus ji galėtų iš dalies keisti Reglamento (ES) 2019/631 I priedo B dalyje nurodytas skaičiavimo formules. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą,

---

<sup>30</sup> 2018 m. birželio 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/956 dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų duomenų stebėsenos ir teikimo (OL L 173, 2018 7 9, p. 1).

Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

(26) todėl Reglamentas (ES) 2019/631 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

### *1 straipsnis*

Reglamentas (ES) 2019/631 iš dalies keičiamas taip:

- 1) 1 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
  - (a) 5 dalis iš dalies keičiama taip:
    - i) a punkte skaičius „37,5 proc.“ pakeičiamas į „55 proc.“;
    - ii) b punkte skaičius „31 proc.“ pakeičiamas į „50 proc.“;
  - (b) įterpiama 5a dalis:

„5a. Nuo 2035 m. sausio 1 d. nustatomi šie viso ES parko tikslai:

    - (a) naujų lengvųjų automobilių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis 100 proc. mažesnis už 2021 m. tikslą, apskaičiuotą pagal I priedo A dalies 6.1.3 punktą;
    - (b) naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis 100 proc. mažesnis už 2021 m. tikslą, apskaičiuotą pagal I priedo B dalies 6.1.3 punktą.“;
  - (c) 6 dalyje tekstas „Nuo 2025 m. sausio 1 d.“ pakeičiamas tekstu „Nuo 2025 m. sausio 1 d. iki 2029 m. gruodžio 31 d.“;
  - (d) 7 dalis išbraukiama;
- 2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
  - (a) 1 dalis iš dalies keičiama taip:
    - (a) a punkte nuoroda „Direktyvos 2007/46/EB II priede“ pakeičiama į „Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalies a punkto i papunktyje“,
    - (b) b punktas pakeičiamas taip:

„b) Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktyje apibrėžtoms N<sub>1</sub> kategorijos transporto priemonėms, kurios patenka į Reglamento (EB) Nr. 715/2007 taikymo sritį (lengvosios komercinės transporto priemonės) ir kurios Sąjungoje registruojamos pirmą kartą ir anksčiau nebuvo užregistruotos už Sąjungos ribų (naujoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms); Nuo 2025 m. sausio 1 d. netaršios N kategorijos transporto priemonės, kurių etaloninė masė viršija atitinkamai 2 610 kg arba 2 840 kg, šiame reglamente ir nedarant poveikio Reglamentui (ES) 2018/858 bei Reglamentui (EB) Nr. 715/2007, laikomos lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis, kurioms taikomas šis reglamentas, jei etaloninė masė viršijama tik dėl energijos kaupimo sistemos masės.“;
  - (b) 3 dalyje nuoroda „Direktyvos 2007/46/EB II priedo A dalies 5 punkte“ pakeičiama į „Reglamento (ES) 2018/858 I priedo A dalies 5 punkte“;

- 3) 3 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama taip:
- (a) įžanginis sakiny s pakeičiamas taip:  
„Šiame reglamente vartojami terminai, kurių apibrėžtys pateiktos Reglamente (ES) Nr. 2018/858. Kitų vartojamų terminų apibrėžtys:“;
- (b) b–g punktai ir i ir n punktai išbraukiami;
- 4) 4 straipsnio 1 dalis papildoma šia pastraipa:  
„Taikant c punktą, jeigu pagal I priedo A dalies 6.3 punktą arba I priedo B dalies 6.3 punktą nustatytos savitosios teršalų išmetimo normos reikšmė yra neigiama, savitoji teršalų išmetimo norma yra 0 g/km.“;
- 5) 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- (a) įterpiama 6a dalis:  
„6a. Jeigu Komisija nustato, kad preliminarūs duomenys, kuriuos valstybės narės pateikė pagal 2 dalį, arba duomenys, apie kuriuos gamintojai pranešė pagal 5 dalį, yra pagrįsti klaidingais tipo patvirtinimo dokumentuose arba atitikties liudijimuose pateiktais duomenimis, Komisija praneša tipo patvirtinimo institucijai arba, kai taikoma, gamintojui ir paprašo, kad tipo patvirtinimo institucija arba, kai taikoma, gamintojas pateiktų taisymų ataskaitą, kurioje būtų nurodyti pataisyti duomenys. Taisymų ataskaita perduodama Komisijai, o pagal pataisytus duomenis patikslinami preliminarūs skaičiavimai pagal 4 dalį.“;
- (b) 11 dalis išbraukiama;
- 6) 10 straipsnio 2 dalies pirmas sakiny s pakeičiamas taip:  
„Pagal 1 dalį prašoma nukrypti nuo savitosios teršalų išmetimo normos išimtis gali būti taikoma iki 2029 m. kalendorinių metų imtinai.“;
- 7) 13 straipsnio 3 dalis papildoma šiuo antruoju sakiniu:  
„Jeigu pagal Reglamentą (ES) 2018/858 tipo patvirtinimo dokumentuose pateiktų duomenų negalima ištaisyti, atsakinga tipo patvirtinimo institucija kartu su ištaisytais duomenimis pateikia taisymų ataskaitą ir perduoda ją Komisijai ir suinteresuotoms šalims.“;
- 8) 14 straipsnio 2 dalyje tekstas „šis reglamentas papildomas nustatant šio straipsnio 1 dalyje nurodytas priemones.“ pakeičiamas tekstu „iš dalies keičiamas I priedas, kaip nurodyta 1 dalyje.“;
- 9) pridedamas 14a straipsnis:

„14a straipsnis

Pažangos ataskaita

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

Teikdama ataskaitas Komisija atsižvelgia į visus veiksnius, kurie prisideda prie ekonomiškai efektyvios pažangos siekiant poveikio klimatui neutralumo iki 2050 m. Tai apima netaršių ir mažataršių transporto priemonių naudojimą, pažangą siekiant įkrovimo ir degalinių infrastruktūros diegimo tikslų, kaip reikalaujama pagal

Reglamentą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, galimą inovacijų technologijų ir tvarių alternatyviųjų degalų indėlį siekiant klimato atžvilgiu neutralaus judumo, poveikį vartotojams, socialinio dialogo eigą, taip pat aspektus, kuriais dar labiau palengvinamas ekonomiškai perspektyvus ir socialiai teisingas perėjimas prie netaisytų judumo keliuose.“;

10) 15 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 1 dalis pakeičiama taip:

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

Prereikęs prie ataskaitos pridedamas pasiūlymas iš dalies pakeisti šį reglamentą.“

(b) 2–5 dalys išbraukiamos;

(c) pridedama 9 dalis:

„9. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 17 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais gali būti iš dalies keičiamos I priedo B dalyje nurodytos formulės, kai tokie pakeitimai yra būtini siekiant atsižvelgti į III priedo A dalyje aprašytoms pakopinio patvirtinimo N1 kategorijos transporto priemonėms taikomą procedūrą.“;

11) 17 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 2 dalyje tekstas „15 straipsnio 8 dalyje“ pakeičiamas tekstu „15 straipsnio 8 ir 9 dalyse“;

(b) 3 dalyje tekstas „15 straipsnio 8 dalyje“ pakeičiamas tekstu „15 straipsnio 8 ir 9 dalyse“;

(c) 6 dalyje tekstas „15 straipsnio 8 dalį“ pakeičiamas tekstu „15 straipsnio 8 ir 9 dalis“;

12) I priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento priedą.

## *2 straipsnis*

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

Pasiūlymas dėl reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2019/631, siekiant sugriežtinti naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> normas, suderinant jas su platesniu ES klimato srities užmoju.

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

klimate srities veiksmų

3 išlaidų kategoriją „Gamtos ištekliai ir aplinka“

9 antraštinė dalis. Aplinka ir klimato politikos veiksmai

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

nauju veiksmu

nauju veiksmu, kai bus įgyvendintas bandomasis projektas ir (arba) atlikti parengiamieji veiksmai<sup>31</sup>

esamo veiksmo galiojimo pratęsimu

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

#### 1.4. Tikslas (-ai)

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

Šio pasiūlymo bendraisiais tikslais bus prisidedama prie 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslo ir šiuo tikslu, atsižvelgiant į Europos klimato teisės aktą, jie padės pasiekti, kad iki 2030 m. grynas išmetamų teršalų kiekis būtų sumažintas bent 55 proc., palyginti su 1990 m.

Šis pasiūlymas yra 2030 m. Klimato ir energetikos priemonių rinkinio „Tinkamas 55 % tikslui“ kuriuo siekiama ekonomiškai efektyviu būdu iki 2030 m. ES išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m., ir prisidėti prie pastangų apriboti visuotinį atšilimą, dalis. Rinkinyje numatyta Klimato teisės akto 3 straipsnyje nustatyta Komisijos pareiga peržiūrėti atitinkamus Sąjungos teisės aktus, kad būtų galima pasiekti pirmiau minėtą tikslą.

##### 1.4.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)

Konkretūs šio pasiūlymo tikslai yra tokie:

1. prisidėti prie tikslo iki 2030 m. bent 55 proc. sumažinti grynąjį išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslo, peržiūrint ir nustatant naujus viso ES parko tikslus, siekiant ekonomiškai efektyviai sumažinti lengvųjų keleivinių ir krovininių automobilių išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį;

2. Teikti naudą vartotojams, naudojant daugiau netaršių transporto priemonių, gerinant oro kokybę, ypač miestuose, ir sutaupant energijos, kai naudojamos netaršios transporto priemonės;

<sup>31</sup> Kaip nurodyta Finansinio reglamento 58 straipsnio 2 dalies a arba b punkte.



3. skatinti inovacijas netaršių technologijų srityje, taip stiprinant pirmaujančią ES automobilių pramonės vertės grandinės poziciją ir skatinant užimtumą.

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

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

Pasiūlymu bus užtikrinta, kad būtų sumažintas lengvųjų transporto priemonių išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis, būtų teikiama nauda vartotojams oro kokybės ir energijos taupymo atžvilgiu, taip pat stiprinamas ES automobilių pramonės vertės grandinės technologinis pirmavimas. Manoma, kad papildoma nauda bus didesnis energijos vartojimo efektyvumas ir energetinis saugumas.

#### 1.4.4. *Veiklos rezultatų rodikliai*

*Nurodyti pažangos ir pasiekimų stebėsenos rodiklius.*

Buvo nustatyti šie rodikliai:

1. ES parko vidutinis naujų keleivinių ir krovininių automobilių išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis kasmet bus stebimas pagal kiekvieną transporto priemonę, gamintoją ir valstybę narę;
2. atotrūkis tarp patvirtinto tipo išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio duomenų ir tikrojo išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio duomenų bus stebimas renkant ir skelbiant tikruosius degalų sąnaudų duomenis;
3. skirtumai tarp patvirtinto tipo išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir eksploatuojamų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio bus stebimi nustatčius specialią eksploatacijos metu atliekamo patikrinimo procedūrą ir renkant tipo patvirtinimo duomenis;
4. keleivinių ir krovininių automobilių išmetamų ŠESD kiekis bus stebimas vykdant kasmetinę valstybių narių išmetamų ŠESD apskaitą;
5. naujai užregistruotų netaršių ir mažataršių transporto priemonių skaičius ir dalis bus stebimi pagal valstybių narių pateikiamus metinius stebėsenos duomenis;
6. transporto priemonėse naudojamų technologijų, skirtų išmetamųjų teršalų kiekiui sumažinti, sąnaudos ir veiksmingumas bus stebimi remiantis duomenimis, kurie bus renkami iš gamintojų, tiekėjų ir ekspertų;
7. inovacijų lygis bus matuojamas pagal naujus Europos automobilių gamintojų patentus, susijusius su netaršiomis technologijomis, naudojant viešai prieinamas patentų duomenų bazes;
8. užimtumo lygis bus stebimas pagal viešai skelbiamus Eurostato statistinius sektorinio užimtumo ES duomenis.

### 1.5. **Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas**

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

Naujai Sąjungoje užregistruotų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių gamintojai turės:

- laikytis peržiūrėtų viso parko išmetamo CO<sub>2</sub> normų;
- teikti Komisijai realiai suvartojamo degalų kiekio, pamatuoto standartizuotais prietaisais, duomenų ataskaitas;
- leisti atlikti eksploatuojamų transporto priemonių atitikties patikras, kurių rezultatai perduodami Komisijai.

Valstybės narės turės kasmet pranešti Komisijai ir Europos aplinkos agentūrai apie naujai užregistruotų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių techninius duomenis.

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

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

Nors nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmeniu vykdomos iniciatyvos gali sukurti sinergiją, vien jų nepakaks. Koordinuotų ES veiksmų trūkumas griežtinant CO<sub>2</sub> išmetimo normas padidintų rinkos susiskaidymo riziką dėl nacionalinių sistemų įvairovės, skirtingų užmojų lygių ir projektinių parametrų. Atskiros valstybės narės taip pat būtų per maža rinka, kad galėtų pasiekti tokį patį rezultatų lygį, todėl norint paskatinti pokyčius visos pramonės šakos lygmeniu ir sukurti masto ekonomiją, reikalinga visos ES mastu taikoma sistema.

- 1.5.3. *Panašios patirties išvados*

Pasiūlymas grindžiamas galiojančiais teisės aktais, kuriais pastarąjį dešimtmetį buvo užtikrintas nuolatinį ES naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių parko išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimas.

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

Šis pasiūlymas atitinka „Next Generation EU“ ir daugiametės finansinės programos priemones 2021–2027 m., kurios padės užtikrinti dvejoja žaliąją ir skaitmeninę pertvarką, kurios siekia Europa. Taikant šių programų derinį bus galima spręsti ekonominės krizės problemą ir paspartinti perėjimą prie švarios ir darnios ekonomikos, susiejančios klimato politikos veiksmus ir ekonomikos augimą.

Šis pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą klimato ir energetikos priemonių rinkinys yra išsamios Sąjungos teisės aktų peržiūros žingsnis siekiant suderinti juos su platesniu klimato užmoju, kaip nustatyta ES žaliajame kurse. Visos šio rinkinio iniciatyvos yra glaudžiai susijusios.

Šiuo pasiūlymu dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> normos papildomi kiti rinkinio pasiūlymai ir išlaikomas suderinamumas, su atitinkamais rinkinyje pateiktais pasiūlymais.

- 1.5.5. *Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant perskirstymo mastą*

Netaikoma

## 1.6. Pasiūlymo (iniciatyvos) trukmė ir finansinis poveikis

### trukmė ribota

- galioja nuo MMMM [MM DD] iki MMMM [MM DD],
- įsipareigojimų asignavimų finansinis poveikis nuo MMMM iki MMMM, o mokėjimų asignavimų – nuo MMMM iki MMMM.

### trukmė neribota

- įgyvendinimo pradinis laikotarpis – nuo 2023 iki 2025 m.,
- vėliau – visuotinis taikymas.

## 1.7. Numatytas (-i) valdymo būdas (-ai)<sup>32</sup>

### Tiesioginis valdymas, vykdomas Komisijos:

- padalinių, įskaitant Sąjungos delegacijų darbuotojus;
- vykdomųjų įstaigų

### Pasidalijamasis valdymas kartu su valstybėmis narėmis

### Netiesioginis valdymas, biudžeto vykdymo užduotis pavedant:

- trečiosioms valstybėms arba jų paskirtiems organams;
- tarptautinėms organizacijoms ir jų agentūroms (nurodyti);
- EIB ir Europos investicijų fondui;
- Finansinio reglamento 70 ir 71 straipsniuose nurodytoms institucijoms;
- viešosios teisės reglamentuojamoms įstaigoms;
- įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja privatinė teisė ir kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, jeigu jos pateikia pakankamas finansines garantijas;
- įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja valstybės narės privatinė teisė, kurioms pavesta įgyvendinti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę ir kurios pateikia pakankamas finansines garantijas;
- atitinkamame pagrindiniame akte nurodytiems asmenims, kuriems pavesta vykdyti konkrečius veiksmus BUSP srityje pagal ES sutarties V antraštinę dalį.

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

Pastabos

--

<sup>32</sup> Informacija apie valdymo būdus ir nuorodos į Finansinį reglamentą pateikiamos „BudgWeb“ interneto svetainėje: <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

## 2. VALDYMO PRIEMONĖS

### 2.1. Stebėsenos ir ataskaitų teikimo taisyklės

*Nurodyti dažnumą ir sąlygas*

Siekiant stebėti siūlomų sugriežtintų CO<sub>2</sub> išmetimo mažinimo reikalavimų veiksmingumą, reikia rinkti išsamius duomenis iš įvairių šaltinių, įskaitant valstybes nares, automobilių gamintojus ir nacionalines tipo patvirtinimo institucijas. Nors duomenų valdymą vykdo Europos aplinkos agentūra ir Jungtinis tyrimų centras, už duomenų rinkimo veiklos koordinavimą, įskaitant bendravimą su ataskaitas teikiančiais subjektais, atsakingas Klimato politikos GD. Klimato politikos GD užduotys taip pat apima duomenų analizę ir tolesnių veiksmų rengimą bei vykdymą, įskaitant finansinių baudų skyrimą gamintojams, remiantis surinktais duomenimis.

Renkami arba bus renkami trys pagrindiniai duomenų rinkiniai:

valstybės narės kasmet praneša EAA duomenis apie naujai užregistruotas transporto priemones, įskaitant jų techninę informaciją. Šie duomenys yra pagrindas nustatant, ar gamintojai laikosi savitųjų teršalų išmetimo normų, ir ar reikia jiems skirti baudas. Duomenis patikrina gamintojai, tuomet jie patvirtinami Komisijos sprendimu.

Duomenys apie tikrąjį degalų ir (arba) elektros energijos suvartojimą, kurie fiksuojami transporto priemonėse, nuo 2022 m. EAA bus teikiami kasmet, pradedant nuo gamintojų pateiktų duomenų, o nuo 2025 m. bus naudojami valstybių narių renkami techninės apžiūros metu duomenys. Duomenys bus naudojami kaip pagrindas vertinant tipo patvirtinimo išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atitikimą ir dėl to gali prireikti peržiūrėti išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normas ir, jei reikia, tipo patvirtinimo teisės aktus.

JTC nuolat rinks duomenis apie tipo patvirtinimo išmetamųjų teršalų bandymus, kad būtų galima patikrinti, kaip tipo patvirtinimo metu nustatytas išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis atitinka eksploatuojamų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį.

### 2.2. Valdymo ir kontrolės sistema (-os)

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

Pasiūlymu neįgyvendinama finansinė programa, bet formuojama ilgalaikė politika. Valdymo būdas, finansavimo įgyvendinimo mechanizmai, mokėjimo tvarka ir kontrolės strategija su klaidų lygiu nesiejami. Įgyvendinant šį pasiūlymą reikės persikirstyti Komisijos žmogiškuosius išteklius. Įdiegtos atitinkamos procedūros.

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

Šis pasiūlymas nėra susijęs su išlaidų programa.

Veiksminga transporto priemonių registracijos duomenų stebėseną yra būtina siekiant užtikrinti teisinį tikrumą vykdant teisės aktus ir užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas tarp skirtingų gamintojų.

Tikrųjų duomenų rinkimas ir eksploatacijos metu atliekama patikros procedūra užtikrins, kad būtų galima nustatyti transporto priemonės registracijos duomenų pažeidimus ir laiku imtis veiksmingų taisomųjų veiksmų, ir taip pat užtikrins, kad nebūtų kenkiama ilgalaikiam ES išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normų veiksmingumui.

Dėl klaidingų transporto priemonių registracijos duomenų arba vėluojančių valstybių narių ir (arba) gamintojų pranešimų gali kilti sunkumų įgyvendinant išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normas.

Rizika, kad padidės atotrūkis tarp tikrojo išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir suvartojamo degalų kiekio bei tipo patvirtinimo metu nustatytų reikšmių gali pakenkti išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normų veiksmingumui.

Rizika, kad gamintojų atitikties liudijimuose fiksuojamas išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis neatitinka eksploatuojamų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio gali pakenkti išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normų veiksmingumui.

Pagrindinės vidaus kontrolės sistemos apima registracijos metu nurodomų duomenų tikrinimą, tikrųjų duomenų raidos analizę lyginant juos su registracijos duomenimis ir skirtumų tarp atitikties liudijimuose nurodytų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekių ir eksploatuojamų transporto priemonių išmetamų teršalų nustatymą.

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

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

**2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės**

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

Be finansinio reglamento taikymo siekiant užkirsti kelią sukčiavimui ir pažeidimams, šiame pasiūlyme numatyti griežtesni CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo reikalavimai bus papildyti sustiprinta įvairių duomenų rinkinių stebėseną ir ataskaitų teikimu, kaip aprašyta 2.2.2 punkte.

### 3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

#### 3.1. Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės), kurioms daromas poveikis

- Dabartinės biudžeto eilutės

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

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Skaičius	DA / NDA <sup>33</sup>	ELPA šalių <sup>34</sup>	valstybių kandidačių <sup>35</sup>	trečiųjų šalių	pagal Finansinio reglamento 21 straipsnio 2 dalies b punktą
7	20 01 02 01	NDA	NE	NE	NE	NE

Prašomos sukurti naujos biudžeto eilutės netaikoma

<sup>33</sup> DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.

<sup>34</sup> ELPA – Europos laisvosios prekybos asociacija.

<sup>35</sup> Valstybių kandidačių ir, kai taikoma, Vakarų Balkanų potencialių kandidačių.

### 3.2. Numatomas pasiūlymo finansinis poveikis asignavimams

#### 3.2.1. Numatomo poveikio veiklos asignavimams santrauka

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

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija			3	Gamtos ištekliai ir aplinka				
GD Klimato politikos			2023	2024	2025	2026	2027	VISO
Veiklos asignavimai								
09 02 03	Įsipareigojimai	1)						
	Mokėjimai	2)						
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami iš konkrečių programų paketo lėšų								
09 01 01 01		3)						
<b>IŠ VISO asignavimų Klimato politikos GD</b>	Įsipareigojimai	= 1 + 3						
	Mokėjimai	= 2 + 3						
IŠ VISO veiklos asignavimų	Įsipareigojimai	4)						
	Mokėjimai	5)						
IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų paketo lėšų		6)						
<b>IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 3 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ</b>	Įsipareigojimai	= 4+ 6						
	Mokėjimai	= 5+ 6						

<b>Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija</b>	<b>7</b>	Administracinės išlaidos
--	----------	--------------------------

Šią dalį pildyti naudojant administracinio pobūdžio biudžeto duomenų lentelę, kuri pirmiausia bus pateikta [finansinės teisės akto pasiūlymo pažymos priede](#) (Vidaus taisyklių V priedas) ir įkelta į „DECIDE“ tarnybų tarpusavio konsultacijoms.

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		2023	2024	2025	2026	2027	<b>VISO</b>
GD Klimato politikos							
• Žmogiškieji ištekliai		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>
• Kitos administracinės išlaidos							
<b>IŠ VISO Klimato politikos GD</b>	Asignavimai	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>

<b>IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ</b>	(Iš viso įsipareigojimų = Iš viso mokėjimų)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>
---	---	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		2023	2024	2025	2026	2027	<b>VISO</b>
<b>IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 1–7 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS</b>	Įsipareigojimai	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>
	Mokėjimai	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>



3.2.2. Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Nurodyti tikslus ir atliktus darbus ↓	Tipas 36	Vidutinės sąnaudos	2023		2024		2025		2026		2027		VISO	
			ATLIKTI DARBAI											
			Ne	Sąnaudos	Ne	Sąnaudos	Ne	Sąnaudos	Ne	Sąnaudos	Ne	Sąnaudos	Bendras skaičius	Iš viso sąnaudų
1 KONKRETUS TIKSLAS <sup>37</sup> ...														
– Atliktas darbas														
– Atliktas darbas														
– Atliktas darbas														
1 konkretaus tikslo tarpinė suma														
2 KONKRETUS TIKSLAS ...														
– Atliktas darbas														
2 konkretaus tikslo tarpinė suma														
<b>IŠ VISO</b>														

<sup>36</sup> Atlikti darbai – tai būsimi produktai ir paslaugos (pavyzdžiui, finansuota studentų mainų, nutiesta kelių kilometrų ir kt.).

<sup>37</sup> Kaip apibūdinta 1.4.2 skirsnyje „Konkretus (-ūs) tikslas (-ai) ...“.

### 3.2.3. Numatomo poveikio administraciniams asignavimams santrauka

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

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	2023 <sup>38</sup>	2024	2025	2026	2027	VISO
--	--------------------	------	------	------	------	------

<b>Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA</b>						
Žmogiškieji ištekliai	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>
Kitos administracinės išlaidos						
<b>Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma</b>	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>

<b>Neįtraukta į daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA<sup>39</sup></b>						
Žmogiškieji ištekliai						
Kitos administracinės išlaidos						
<b>Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma</b>						

<b>VISO</b>	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	<b>1,520</b>
-------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

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.

<sup>38</sup> N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai. Pakeiskite „N“ numatomais pirmaisiais įgyvendinimo metais (pavyzdžiui, 2021). Atitinkamai pakeiskite vėlesnius metus.

<sup>39</sup> Techninė ir (arba) administracinė parama bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

### 3.2.4. Numatomi žmogiškųjų išteklių poreikiai

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

Sąmatą surašyti etatų vienetais

	2023	2024	2025	2026	2027
<b>• Etatų plano pareigybės (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)</b>					
20 01 02 01 (Komisijos būstinė ir atstovybės)	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (Delegacijos)					
01 01 01 01 (Netiesioginiai moksliniai tyrimai)					
01 01 01 11 (Tiesioginiai moksliniai tyrimai)					
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)					
<b>• Išorės darbuotojai (etatų: vienetais)<sup>40</sup></b>					
20 02 01 (CA, SNE, INT finansuojami iš bendrojo biudžeto)					
20 02 03 (CA, LA, SNE, INT ir JPD atstovybėse)					
XX 01 xx yy zz <sup>41</sup>	- būstinėje				
	- delegacijose				
01 01 01 02 (AC, END, INT – netiesioginiai moksliniai tyrimai)					
01 01 01 12 (CA, SNE, INT – tiesioginiai moksliniai tyrimai)					
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)					
<b>VISO</b>	<b>+ 2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

XX yra 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	<p>Nuo 2023 m. Vienas papildomas AD pareigūnas turės būti atsakingas už naujas pareigas, kurias vykdant bus užtikrinamas įvairių reglamente numatytų duomenų rinkimo veiksmų koordinavimas ir tolesni veiksmai. Šios pareigos visų pirma atspindi poreikį geriau sekti naujų keleivinių ir krovininių automobilių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio raidą, kad būtų užtikrinta, jog šiame pasiūlyme iškelti tikslai iš tikrųjų bus pasiekti. Šias naujas pareigas einantis asmuo užtikrins veiksmingą ir nuoseklų išmetamo CO<sub>2</sub> normų įgyvendinimo ir vykdymo pagrindą, taip pat visų susijusių naujų politikos priemonių rengimą.</p> <p>Šios pareigos apima šias konkrečias užduotis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• užtikrinti bendrą įvairių duomenų rinkimo veiksmų koordinavimą, įskaitant duomenų analizę ir skirtingų duomenų</li> </ul>
--------------------------------------	---

<sup>40</sup> CA – sutartininkas („Contract Staff“), LA – vietos darbuotojas („Local Staff“), SNE – deleguotasis nacionalinis ekspertas („Seconded National Expert“), INT – per agentūrą įdarbintas darbuotojas („agency staff“), JPD – jaunesnysis delegacijos specialistas („Junior Professionals in Delegations“).

<sup>41</sup> Neviršijant viršutinės ribos, nustatytos išorės darbuotojams, finansuojamiems iš veiklos asignavimų (buvusių BA eilučių).

	<p>rinkinių nuoseklumo patikrinimus;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vykdyti tolesnius veiksmus su ataskaitas teikiančiais subjektais (gamintojais, nacionalinėmis duomenis teikiančiomis institucijomis ir tipo patvirtinimo institucijomis) ir palaikyti ryšį su EAA ir JTC;</li> <li>• užtikrinti, kad gamintojai ir valstybės narės veiksmingai praneštų apie tikruosius degalų sąnaudų duomenis, įskaitant tolesnius veiksmus ir duomenų tikrinimą kartu su EAA;</li> <li>• vykdyti tikrųjų duomenų analizę, pirmiausia atsižvelgiant į atotrūkio tarp tikrųjų išmetamųjų teršalų duomenų ir tipo patvirtinimo duomenų raidą, ir teikti išsamią techninę informaciją būsimiems išmetamo CO<sub>2</sub> normų ir tipo patvirtinimo teisės aktų pakeitimams;</li> <li>• kasmetinių Komisijos sprendimų dėl tikrųjų duomenų rengimas;</li> <li>• CO<sub>2</sub> atitikties duomenų (registracijos duomenų) korekcijų rengimas, kai remiantis eksploatacijos metu atliekamos patikros procedūra nustatomi skirtumai, įskaitant veiksmingo tipo patvirtinimo bandymo duomenų surinkimo užtikrinimą kartu su JTC.</li> </ul> <p>Kitas papildomas AD pareigūnas turės prisidėti rengiant naują pažangos ataskaitą pagal 14a straipsnį dėl pažangos siekiant netaisytą judumo keliuose ir vertinant poreikį imtis papildomų priemonių, kuriomis gali būti palengvinta pertvarka.</p>
Išorės darbuotojai	netaikoma

### 3.2.5. Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa

- Pasiūlyme (iniciatyvoje):
  - Galima visiškai finansuoti perskirstant asignavimą atitinkamoje daugiametės finansinės programos (DFP) išlaidų kategorijoje.

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

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

Paašškinti, ką reikia atlikti, ir nurodyti atitinkamas išlaidų kategorijas, biudžeto eilutes bei sumas ir pasiūlytas naudoti priemones.

- Reikia persvarstyti DFP.

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

### 3.2.6. Trečiųjų šalių įnašai

Pasiūlyme (iniciatyvoje):

- nenumatyta bendro su trečiosiomis šalimis finansavimo
- numatytas trečiųjų šalių bendras finansavimas apskaičiuojamas taip:

Asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

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

### 3.3. Numatomas poveikis pajamoms

Pasiūlymas (iniciatyva) neturi finansinio poveikio pajamoms.

Pasiūlymas (iniciatyva) turi finansinį poveikį:

nuosaviems ištekliams

kitoms pajamoms

nurodyti, jei pajamos priskirtos išlaidų eilutėms

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto pajamų eilutė	Einamųjų finansinių metų asignavimai	Pasiūlymo (iniciatyvos) poveikis <sup>42</sup>				
		2023	2024	2025	2026	2027
4 2 9 straipsnis.						

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

Netaikoma

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

Manoma, kad bus gautos pajamos iš gamintojų mokamų mokesčių už viršytą taršos normą, kai viršijamos metinės savitosios teršalų išmetimo normos, ir jos ir toliau turėtų būti laikomos ES bendrojo biudžeto pajamomis. Įmokų apskaičiavimo metodas dėl pasiūlymo nepasikeitė. Neįmanoma apskaičiuoti pajamų lygio, kol nėra metinių duomenų apie gamintojų veiklos rezultatus, siekiant jiems nustatytų tikslų.

<sup>42</sup> Tradiciniai nuosavi ištekliai (muitai, cukraus mokesčiai) turi būti nurodomi grynosiomis sumomis, t. y. iš bendros sumos atskaičius 20 proc. surinkimo sąnaudų.