

Briuselis, 2017 m. birželio 2 d.  
(OR. en)

9939/17

---

---

**Tarpinstitucinė byla:  
2017/0111 (COD)**

---

---

**CLIMA 166  
ENV 570  
TRANS 245  
MI 473  
CODEC 974**

## **PASIŪLYMAS**

---

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2017 m. birželio 1 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI- MIKKELSENI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2017) 279 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO <sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų stebėsenos bei duomenų teikimo

---

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2017) 279 final.

---

Pridedama: COM(2017) 279 final



Briuselis, 2017 05 31  
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS**

**dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų  
stebėsenos bei duomenų teikimo**

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2017) 188 final}  
{SWD(2017) 189 final}

## AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

### 1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

#### • PASIŪLYMO PAGRINDIMAS IR TIKSLAI

Pagrindiniai dabartinės Komisijos politiniai tikslai – kurti darbo vietas, skatinti ekonomikos augimą, investuoti ir sykiu pereiti prie švarios energijos visiems europiečiams. Siekiant juos įgyvendinti parengtas investicijų planas, kuriame numatoma atnaujinti Europos pramonę remiantis naujais verslo modeliais ir naujausiomis technologijomis. Vidutinės trukmės ir ilgojo laikotarpio tikslas – sukurti žiedinę mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomiką.

Komisijos vizija transporto srityje, ypač sunkvežimių, autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų (t. y. sunkiųjų transporto priemonių (STP)) sektoriuje, – Europos piliečiams užtikrinti sąžiningo, tausaus ir konkurencingo judumo galimybę.

Iki šiol naujų ES rinkai pateikiamų STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis ir degalų sąnaudos nesertifikuojami, nestebimi ir jų duomenys neteikiami. Ši žinių spraga STP sektoriuje lemia tris problemas:

- (1) ***Neišnaudojamos galimybės formuoti tokią politiką, kuri padėtų vežėjams sumažinti savo išlaidas degalams.*** Išlaidos degalams gali sudaryti daugiau nei ketvirtadalį krovinių vežėjų veiklos išlaidų<sup>1</sup>, taigi degalų vartojimo efektyvumas yra svarbiausias STP pirkimo kriterijus. Per pastaruosius dešimtmečius STP degalų vartojimo efektyvumas pagerėjo, tačiau daugelis iš daugiau kaip pusės milijono transporto įmonių, kurios dažniausiai yra MVĮ, neturi prieigos prie standartizuotos informacijos, leidžiančios įvertinti degalų vartojimo efektyvumo technologijas, palyginti sunkvežimius ir priimti geriausias informacija pagrįstus jų pirkimo sprendimus ir taip sumažinti savo išlaidas degalams. Ilgainiui ši neišnaudota galimybė padidino ES priklausomybę nuo iškastinio kuro importo ir yra praleista proga sumažinti kuro importą.
- (2) ***Didėja konkurencija transporto priemonių gamintojams.*** Remiantis sektoriaus duomenimis, 2015 m. sunkvežimių eksportas lėmė 5,1 mlrd. eurų prekybos balanso perteklių. ES STP gamybos sektorius yra automobilių pramonės dalis. Visoje Europos automobilių pramonėje yra 12,1 mln. tiesioginių ir netiesioginių darbo vietų (5,6 proc. visų darbo vietų ES)<sup>2</sup>. ES STP gamintojai patiria vis didesnę pasaulinės konkurencijos spaudimą. Pastaruoju metu tokios svarbios rinkos kaip JAV, Kanada, Japonija ir Kinija, siekdamos paskatinti inovacijas ir skubiai pagerinti transporto priemonių efektyvumą, įdiegė sertifikavimo ir degalų vartojimo efektyvumo priemones – nustatė degalų sąnaudų ir (arba) teršalų išmetimo standartus. Miesto autobusų rinkos elektrinių autobusų segmente vis didesnę konkurenciją lemia pagamintieji Kinijoje. Norint išlaikyti dabartinę rinkos poziciją, šiame sektoriuje reikės neatsilikti nuo šių rinkų technologinės pažangos.
- (3) ***Šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) išmetimo mažinimo politika nevykdoma STP sektoriuje.*** ES STP sektoriuje išmetama daug ŠESD. 2014 m. STP išmestų

<sup>1</sup> Išlaidų degalams vertinimo tyrimai aptariami pridedamo poveikio vertinimo SWD(2017)XXX 5.6 skirsnyje ir 8 priede.

<sup>2</sup> [http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA\\_Pocket\\_Guide\\_2016\\_2017.pdf](http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf).

ŠESD kiekis sudarė 5 proc. viso ES išmesto kiekio, penktadalį visame transporto sektoriuje išmesto kiekio ir apie ketvirtadalį kelių transporto sektoriuje išmesto kiekio<sup>3</sup>. Nuo 1990 iki 2014 m. bendras transporto sektoriuje išmetamų ŠESD kiekis<sup>4</sup> padidėjo 20 proc., o vien STP – 14 proc.<sup>5</sup>. Prognozuojama, kad, jei nebus imtasi papildomų veiksmų, STP išmetamo anglies dioksido (CO<sub>2</sub>) kiekis nuo 2010 iki 2030 m. išaugs beveik 10 proc.<sup>6</sup>. ES yra užsibrėžusi išmetamų ŠESD kiekį iki 2030 m. gerokai sumažinti – prie to turi prisidėti ir transporto sektorius. ES visą savo išmetamų ŠESD kiekį ketina iki 2030 m. sumažinti bent 40 proc., palyginti su 1990 m. lygiu. Ekonomiškumo sumetimais šis tikslas paskirstytas taip: iki 2030 m. sektoriuose, kuriems taikoma ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema (ATLPS), išmetimas sumažinamas 43 proc., palyginti su 2005 m. lygiu, o kituose sektoriuose (į šią kategoriją patenka ir transportas) – 30 proc. Atskirose valstybėse narėse transporto sektoriuje išmetamų ŠESD kiekis svyruoja nuo 21 proc. iki 69 proc. viso sektoriuose, kuriems netaikoma ATLPS ir taikomas Pastangų pasidalijimo reglamentas, išmetamo kiekio. Nors atskiriems sektoriams konkrečių 2030 m. tikslų nenustatyta, transportas (kaip ir pastatų, žemės ūkio ir atliekų sektoriai) turės prisidėti prie to, kad būtų pasiektas Pastangų pasidalijimo reglamente nustatytas „ne-ATLPS“ išmetimo mažinimo tikslas.

Todėl Komisija ėmėsi šią žinių spragą mažinti.

Visų pirma, ji sukūrė modeliavimo kompiuterinę programą – Transporto priemonės energijos sąnaudų skaičiavimo priemonę (angl. *Vehicle Energy Consumption Calculation Tool*, VECTO), kuria galima nebrangiai gauti palyginamus naujų STP degalų sąnaudų ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio duomenis.

Antra, Komisija pasiūlė naują reglamentą dėl naujų STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų nustatymo (vadinamasis Sertifikavimo reglamentas) pagal galiojančius tipo patvirtinimo teisės aktus<sup>7</sup>. Pagal šį Komisijos sertifikavimo reglamentą kiekvienos naujos STP, kuriai jis taikomas ir kurią ketinama pateikti ES rinkai, išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis ir degalų sąnaudos turės būti modeliuojami VECTO programa. Modeliavimą atliks patys automobilių gamintojai pagal automobilių sudedamųjų dalių sertifikuotus įvesties duomenis, vykdydami sertifikuotą tokių įvesties duomenų gavimo, tvarkymo ir taikymo procesą.

Sertifikavimas iš dalies užpildys esamą žinių spragą. Informacija apie konkrečios transporto priemonės eksploatacinius rodiklius bus pateikiama tik individualiam tos transporto priemonės pirkėjui ir valstybės narės, kurioje ji registruota, nacionalinėms valdžios institucijoms.

Trečia, dabar Komisija siūlo stebėti naujų STP, kurioms taikoma sertifikavimo procedūra, CO<sub>2</sub> kiekio duomenis ir juos teikti. Taip numatoma visiškai pašalinti žinių spragą ir užtikrinti visišką rinkos skaidrumą. Įgyvendinant šį trečią žingsnį visi reikiami gamintojų pagal sertifikavimo metodiką apskaičiuoti duomenys bus stebimi, teikiami ir skelbiami ES lygmeniu. Taip su jais galės susipažinti visi suinteresuotieji subjektai.

<sup>3</sup> 2016 m. ŠESD inventoriaus duomenys <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

<sup>4</sup> Įskaitant tarptautinę aviaciją, bet neįskaitant tarptautinės laivybos.

<sup>5</sup> 2016 m. ŠESD inventoriaus duomenys <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

<sup>6</sup> „EU Reference Scenario 2016: Energy, transport and GHG emissions — Trends to 2050“ (2016 m. ES atskaitos scenarijus. Energetikos, transporto ir išmetamo ŠESD kiekio tendencijos iki 2050 m).

<sup>7</sup> Direktyva 2007/46/EB, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

Vežėjai, turėdami informaciją apie skirtingų gamintojų panašių charakteristikų sunkvežimių eksploatacinius rodiklius, galės priimti geresnius informacija grindžiamus pirkimo sprendimus.

Gamintojai galės savo gaminamų transporto priemonių eksploatacinius rodiklius palyginti su kitų markių eksploataciniais rodikliais ir tai skatins kurti naujoves.

Valdžios institucijos galės šiais išsamiais duomenimis naudotis formuodamos ir įgyvendindamos skatinimo naudoti efektyviau degalus naudojančius sunkvežimius politiką, pavyzdžiui, apmokestinimo ar kelių mokesčių priemones. Kitu atveju visa tai būtų neįmanoma, nes valstybės narės galėtų naudotis tik savo teritorijoje registruotų transporto priemonių VECTO duomenimis. Galiausiai tai leis analizuoti duomenis, pvz., įvertinti tam tikrų technologijų skverbtį rinkoje.

Be to, tai yra būtinas žingsnis, kad ateityje būtų galima įgyvendinti ir taikyti sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normas. Stebėsenos ir duomenų teikimo sistema ypač reikalinga, kad būtų galima įvertinti tokių būsimų normų (kaip jau taikomos lengviesiems automobiliams ir furgonams) laikymąsi.

- **SUDERINAMUMAS SU TOJE PAČIOJE POLITIKOS SRITYJE GALIOJANČIOMIS NUOSTATOMIS**

Šiuo pasiūlymu įgyvendinamas 2014 m. Komunikatas „Sunkiųjų transporto priemonių degalų sąnaudų ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo strategija“. STP strategijoje pranešta apie įgyvendinimo priemonę, kuria bus nustatyta naujų ES rinkai pateikiamų STP degalų sąnaudų ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio, apskaičiuojamų VECTO modeliavimo priemone, sertifikavimo tvarka, ir teisės akto pasiūlymą dėl išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio stebėsenos ir duomenų teikimo.

Šiuo pasiūlymu įgyvendinama ir 2016 m. Europos mažataršio judumo strategija, kurios tikslai, be kita ko, iki 2050 m. kelių transporto išmetamų ŠESD kiekį sumažinti bent 60 proc., palyginti su 1990 m. lygiu, ir radikaliai sumažinti oro teršalų išmetimą. Strategijoje taip pat nurodyta, kad Komisija sparčiau nagrinės išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normų nustatymo variantus, kad atitinkamą teisės aktą galėtų pasiūlyti dar per šios Komisijos kadenciją.

Galiausiai šis pasiūlymas padės rengti ir infrastruktūros naudojimo mokesčių diferencijavimo pagal išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį metodiką, kuri bus taikoma naujoms STP. Tai prisidės prie „Eurovinjetės“ direktyvos įgyvendinimo.

- **SUDERINAMUMAS SU KITOMIS SĄJUNGOS POLITIKOS SRITIMIS**

Šis pasiūlymas dera su 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategijoje nustatytu ES įsipareigojimu iki 2030 m. savo išmetamų ŠESD kiekį sumažinti bent 40 proc., palyginti su 1990 m. lygiu. Viena iš šio įsipareigojimo įgyvendinimo priemonių – Komisijos 2016 m. liepos mėn. pasiūlytas reglamentas, kuriuo valstybėms narėms nustatomi įpareigojimai 2021–2030 m. laikotarpiu sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų metinį kiekį (Pastangų pasidalijimo reglamentas), taikomas sektoriams, kurių neapima ATLPS (t. y. transporto, pastatų, žemės ūkio ir atliekų).

Šis pasiūlymas dera ir su 2016 m. Komisijos pasiūlymu peržiūrėti Energijos vartojimo efektyvumo direktyvą ir nustatyti ES lygmens bendrą privalomą tikslą iki 2030 m. energijos vartojimo efektyvumą padidinti 30 proc., palyginti su įprastos veiklos scenarijumi.

## **2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI**

### **• TEISINIS PAGRINDAS**

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 191–193 straipsniuose patvirtinama ir patikslinama ES kompetencija klimato kaitos srityje. Šio pasiūlymo teisinis pagrindas yra SESV 192 straipsnis.

### **• SUBSIDIARUMAS**

ES veiksmai yra pagrįsti, nes klimato kaitos poveikis yra tarpvalstybinis ir reikia apsaugoti degalų, transporto priemonių ir transporto paslaugų bendrąsias rinkas.

Be to, vienoje valstybėje narėje registruojamos naujos STP dažnai būna pagamintos kitos valstybės narės gamintojo. Vykdamas stebėseną nacionaliniu lygmeniu valstybės narės turėtų labai intensyviai bendradarbiauti. Ir vis tiek dėl jose taikomų teisės aktų ir politikos priemonių skirtumų nebūtų įmanoma užtikrinti stebėsenos duomenų homogeniškumo. Būtų sunku užtikrinti duomenų išsamumą ir palyginamumą, todėl ES rinka taptų susiskaidžiusi ir neskaidri.

Jei nebūtų bendros duomenų bazės su visų valstybių narių duomenimis, tai ypač sumažintų transporto priemonių pirkėjų ir ES lygmens politikos formuotojų galimybes jais pasinaudoti.

Atrodo, kad ES masto stebėsenos sistema yra paprasčiausias ir tiesiausias būdas. Tokia pat ES masto sistema jau taikoma lengviesiems automobiliams ir furgonams.

### **• PROPORCINGUMAS**

Kadangi pasiūlymas yra būtinas ir gali turėti ekonominės naudos, jis atitinka proporcingumo reikalavimus: ES mastu reikia labai nedaug pastangų, o sąnaudos yra kone niekinės, palyginti su potencialia nauda – rinkos skaidrumu ir galimybe visiems suinteresuotiesiems subjektams naudotis duomenimis apie STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį ir degalų sąnaudas.

### **• PRIEMONĖS PASIRINKIMAS**

Siekiant užtikrinti vienodą siūlomų taisyklių taikymą visoje ES ir gauti derančių ir palyginamų duomenų rinkinį, kad STP gamintojams ir naudotojams būtų sudarytos vienodos sąlygos, tikslinga rinktis reglamentą, nes jis yra privalomas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

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

- **GALIOJANČIŲ TEISĖS AKTŲ EX-POST VERTINIMAS IR (ARBA) TINKAMUMO PATIKROS**

Vertinimas nebuvo atliktas, nes anksčiau šis klausimas nebuvo reglamentuojamas.

- **KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTAISIAIS SUBJEKTAIS**

Komisija surengė susitikimą su suinteresuotaisiais subjektais, kad išgirstų jų nuomones apie pradinį poveikio vertinimą ir pateiktą išorės konsultantų sudarytą administracinių išlaidų sąmatą. Suinteresuotieji subjektai pateikė konstruktyvių pastabų; išlaidų sąmata nebuvo ginčijama.

Rengdama teisės aktą dėl STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų stebėsenos ir duomenų teikimo, Komisija surengė ir viešas internetines konsultacijas<sup>8</sup>. Iš įvairiausių suinteresuotųjų subjektų gautas 121 atsakymas; juose pateiktos nuomonės dėl poreikio imtis veiksmų, taip pat nuomonės dėl tikslų, alternatyvų ir tikėtino poveikio.

Suinteresuotųjų subjektų nuomonės įtrauktos į poveikio vertinimą; pasirinkta politikos galimybė kaip tik yra ta, kuriai pritarė daugiausia respondentų. Konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis santrauka pateikiama šio pasiūlymo poveikio vertinimo 2 priede.

- **TIRIAMŲJŲ DUOMENŲ RINKIMAS IR NAUDOJIMAS**

Duomenų stebėsenos ir teikimo skirtingų galimybių išlaidų sąmatas sudarė išorės rangovas (žr. poveikio vertinimo 10 priedą). Tyrimas daugiausiai grįstas pokalbiais su nacionalinėmis registravimo institucijomis ir STP gamintojais. Pokalbiuose siekta surinkti nuomones apie įvairias duomenų stebėsenos galimybes ir tikslią informaciją apie išlaidas organizacijoms, atsižvelgiant į esamą tvarką ir reikiamus pritaikymus.

Be to, vertinant šio teisės akto poveikį kitais aspektais, atsižvelgta į ankstesnį poveikio vertinimą, pridėtą prie 2014 m. Sunkiųjų transporto priemonių degalų sąnaudų ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo strategijos.

- **POVEIKIO VERTINIMAS**

Prie šio pasiūlymo pridedamas poveikio vertinimas<sup>9</sup> parengtas ir atliktas pagal galiojančias geresnio reglamentavimo rekomendacijas ir Reglamentavimo patikros valdyba apie jį pateikė teigiamą nuomonę. Valdybos pasiūlyti patobulinimai įtraukti į galutinę dokumento versiją. Šis poveikio vertinimas papildo dėl 2014 m. STP strategijos atliktą poveikio vertinimą.

Atliekant poveikio vertinimą svarstytos politikos galimybės, susijusios su visų naujų ES rinkai pateikiamų STP, kurios sertifikuojamos pagal tipo patvirtinimo sistemą, išmetamo CO<sub>2</sub>

---

<sup>8</sup> Viešų konsultacijų rezultatai pateikiami [https://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031\\_lt](https://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_lt).

<sup>9</sup> SWD(2017)XXX.

kiekio stebėseną ir duomenų teikimu. Duomenis, kurie turi būti stebimi ir teikiami, sudaro apie 80 parametrų, svarbių nustatant kiekvienos transporto priemonės degalų sąnaudas ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį.

Europos lygmens įstaiga, tinkamiausia veikti Komisijos vardu, yra Europos aplinkos agentūra (EAA); ji sugretins duomenis, sukurs naują duomenų bazę, išnagrinės pateiktus STP stebėsenos duomenis ir patikrins jų kokybę. EAA jau atlieka šias užduotis su teikiamais lengvųjų transporto priemonių stebėsenos duomenimis (žr. poveikio vertinimo 8 priedą).

Atliekant poveikio vertinimą ir sprendžiant, kiek stebėsenos duomenų turi būti pateikiama Komisijai per EAA, svarstytos trys teisinės galimybės: 1) duomenis teikia nacionalinės valdžios institucijos; 2) duomenis teikia STP gamintojai; 3) duomenis teikia nacionalinės valdžios institucijos ir gamintojai.

Pagal 1 galimybę nacionalinės valdžios institucijos Komisijai per EAA pateiktų stebėsenos duomenis kartu su atitinkamų transporto priemonių registracijos duomenimis. Pasirinkus šią galimybę, visiškai skaitmeninti stebėseną ir duomenų teikimą būtų nelengva, nes daugumoje nacionalinių registravimo institucijų STP vis dar registruojamos popierinėse bylose. Todėl prisitaikyti prie visiškai skaitmeninio stebėsenos duomenų teikimo būtų brangu ir sudėtinga.

Pagal 2 galimybę atsakomybė už kiekvienos naujos transporto priemonės stebėsenos duomenų teikimą Komisijai per EAA tektų gamintojams. Tokiu atveju stebėsenos duomenys būtų grindžiami pardavimo duomenimis, o registracijos duomenys iš viso nebūtų teikiami. Gautų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio duomenų nebūtų galima priskirti konkrečioms valstybėms narėms. Taigi valstybėms narėms būtų sunkiau formuoti veiksmingą nacionalinę politiką, skatinančią rinktis efektyvesnes STP.

3 galimybė yra tarpinė. Paskirtosios nacionalinės institucijos (daugelis jų turbūt bus nacionalinės registracijos institucijos) kasmet per EAA teiktų Komisijai naujų transporto priemonių registracijos duomenis, visų pirma jų identifikavimo numerius (VIN). Transporto priemonių gamintojai per EAA Komisijai teiktų tų transporto priemonių stebėsenos duomenis. Naudodamasi VIN numeriais šiuos duomenų rinkinius EAA sujungtų ir gautų valstybių narių lygmens stebėsenos duomenis. Šia galimybę būtų užtikrinamas visiškas duomenų srauto skaitmeninimas, nes gamintojai turėtų pateikti stebėsenos duomenis, kuriuos sertifikavimo tikslais jie ir taip laiko skaitmeniniu formatu.

Taigi priimtinausia yra 3 galimybė. Ji yra veiksmingiausia, nes visų pirma užtikrinama, kad būtų perduodama skaitmeninė informacija ir būtų teikiami tiek nacionaliniai, tiek ES lygmens duomenys, o jos taikymo administracinės išlaidos nėra didelės.

Tikėtina, kad pasirinktoji galimybė skatins konkurenciją ir gamintojų norą gaminti efektyviau energiją naudojančias transporto priemones bei kurti naujoves. Tikimasi, kad krovinių vežimo mažesnėmis energijos sąnaudomis poveikis bent iš dalies bus jaučiamas daugelyje ES ekonomikos sektorių: sumažėjus su degalais susijusioms veiklos išlaidoms turėtų mažėti transporto paslaugų kainos, todėl mažėtų kitų sektorių įmonių išlaidos, o galiausiai tai būtų naudinga vartotojams.

Tikimasi, kad poveikis konkurencingumui ir tarptautinis poveikis vidutinės trukmės ir (arba) ilguoju laikotarpiu bus teigiamas, taip pat ir STP gamintojams, nes tarptautiniu mastu kitose pagrindinėse rinkose (JAV, Kanada, Japonija ir Kinija) jau nustatytos taisyklės, reikalaujančios didinti STP degalų naudojimo efektyvumą.

Taip pat tikimasi teigiamo poveikio užimtumui vidutinės trukmės ir (arba) ilguoju laikotarpiu. Įsigijus efektyvesnių transporto priemonių turėtų būti išmetama mažiau CO<sub>2</sub>. Kitų teršalų išmetimas, nors ir labai mažai, taip pat sumažės. Vienintelės ekonominės sąnaudos yra administracinės. Prognozuojama, kad jos bus niekinės – 1 euras vienai transporto priemonei.

- **REGLAMENTAVIMO TINKAMUMAS IR SUPAPRASTINIMAS**

Tiesioginių duomenų teikimo prievolių MVĮ ir labai mažoms įmonėms nenustatoma. Tikimasi, kad rinkos skaidrumas bus naudingas vežėjams, iš kurių daugelis yra MVĮ. Pirkdami transporto priemones jie galės rinktis tas, kurių degalų sąnaudos yra mažiausios, ir taip, sumažindami savo išlaidas degalams, galės sumažinti veiklos išlaidas ir tapti konkurencingesni.

Siūlomame reglamente numatyta, kad duomenys bus teikiami elektroniniu būdu, todėl STP gamintojų, nacionalinių institucijų ir Komisijos (EAA) administracinė našta neturėtų būti didelė.

- **PAGRINDINĖS TEISĖS**

Pasiūlymas poveikio pagrindinių teisių apsaugai neturi.

#### **4. POVEIKIS BIUDŽETUI**

Siūlomo reglamento įgyvendinimo poveikis biudžetui bus labai nedidelis (žr. išsamesnę informaciją pridėtoje finansinėje teisės akto pasiūlymo pažymoje). 2014–2020 m. DFP 2 išlaidų kategorijos viršutinės ribos nebus viršytos, tačiau reikės šiek tiek perprogramuoti 2019 ir 2020 m. EAA biudžetą.

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

- **ĮGYVENDINIMO PLANAI IR STEBĖSENOS, VERTINIMO IR ATASKAITŲ TEIKIMO TVARKA**

Remdamasi iš valstybių narių ir STP gamintojų gauta informacija, Komisija kasmet parengs ataskaitą. Šia Komisijos atskaitomybe bus užtikrinamas atidus reglamento įgyvendinimo stebėjimas.

- **IŠSAMUS KONKREČIŲ PASIŪLYMO NUOSTATŲ PAAIŠKINIMAS**

##### **1 straipsnis. Dalykas**

Šiame straipsnyje paaiškinamos pagrindinės reglamentu nustatomos priemonės – STP, t. y. sunkvežimių, autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų, išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų stebėseną ir duomenų teikimas.

##### **2 straipsnis. Taikymo sritis**

Šiame straipsnyje apibrėžiama reglamento taikymo sritis ir nurodomos transporto priemonių kategorijos, kurių registracijos, techniniai ir, jei turimi, išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų duomenys turi būti stebimi ir teikiami.

### **3 straipsnis. Apibrėžtys**

Šis reglamentas yra glaudžiai susijęs su teisės aktais dėl tipo patvirtinimo ir jame vartojami šių teisės aktų terminai. Siekiant užtikrinti skirtingų teisės priemonių tarpusavio nuoseklumą, čia aiškiai nurodoma, kad šiame reglamente vartojamą terminiją reikia suprasti taip pat, kaip apibrėžta tipo patvirtinimo teisės aktuose.

### **4 straipsnis. Valstybių narių vykdoma stebėseną ir duomenų teikimas**

Šiame straipsnyje išdėstytos esminės valstybių narių prievolės, susijusios su stebėsenos ir duomenų teikimo terminais, kompetentingų institucijų skyrimu ir duomenimis, kurie turi būti stebimi. Šie duomenys – tai naujų sunkiųjų transporto priemonių ir naujų priekabų, pirmą kartą užregistruotų Sąjungoje arba tų, kurios, prieš jas užregistruojant Sąjungoje, ne anksčiau kaip prieš tris mėnesius buvo užregistruotos už Sąjungos ribų, duomenys.

Dėl kompetentingų institucijų aiškiai nurodoma, kad už sunkiųjų transporto priemonių stebėseną atsakingos institucijos yra tos pačios institucijos, kurios jau yra atsakingos už lengvųjų transporto priemonių stebėseną.

I ir II priedai šią nuostatą papildo – juose konkrečiai nurodoma, kurie parametrai turi būti stebimi, ir nustatomi stebėsenos ir duomenų teikimo procedūros administraciniai veiksmai.

### **5 straipsnis. Gamintojų vykdoma stebėseną ir duomenų teikimas**

Šiame straipsnyje išdėstytos esminės valstybių narių prievolės, susijusios su stebėsenos ir duomenų teikimo terminais, kompetentingų institucijų skyrimu ir duomenimis, kurie turi būti stebimi.

I ir II priedai šią nuostatą papildo – juose konkrečiai nurodoma, kurie parametrai turi būti stebimi, ir nustatomi stebėsenos ir duomenų teikimo procedūros administraciniai veiksmai.

### **6 straipsnis. Sunkiųjų transporto priemonių duomenų centrinis registras**

Komisijai pateikti duomenys turi būti laikomi viešai prieinamame registre. Registrą Komisijos vardu prižiūrės EAA, remdamasi savo patirtimi, sukaupia tvarkant lengvųjų transporto priemonių registrą.

Nors dauguma duomenų turėtų būti vieši, tam tikrų duomenų bus negalima atskleisti dėl privatumo (transporto priemonių identifikavimo numeriai) ir konkurencijos (sudedamųjų dalių gamintojai) priežasčių.

### **7 straipsnis. Duomenų kokybė**

Šio reglamento tikslams pasiekti būtini aukštos kokybės duomenys. Todėl svarbu aiškiai nurodyti, kad duomenis teikiantys subjektai yra atsakingi už duomenų kokybę ir teisingumą. Be to, Komisija turi turėti galimybę pati patikrinti duomenų kokybę ir juos pataisyti, jei pateiktuose duomenyse būtų klaidų.

### **8 straipsnis. Ataskaita**

Per EAA Komisijai pateikti duomenys turėtų būti naudojami metinei ES sunkiųjų transporto priemonių parko ir atskirų STP gamintojų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio tendencijų ir raidos analizei parengti. Šią metinę analizę atliks Komisija, padedama EAA. Ji bus svarbus šaltinis rengiant su energetikos sąjungos būkle susijusių platesnę metinę pažangos ataskaitą, numatytą siūlomame reglamente dėl energetikos sąjungos valdymo. Analizė bus svarbi ir rengiant galimas tolesnes politikos priemones. Ji padės daugiau sužinoti apie ES parko ir atskirų gamintojų transporto priemonių technologines konfigūracijas ir eksploatacinius rodiklius, susijusius su išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiu ir degalų sąnaudomis.

### **9 ir 10 straipsniai. Įgyvendinimo priemonės ir įgaliojimų delegavimas**

Šiais straipsniais sukuriamas teisinis pagrindas Komisijai priimti atitinkamai įgyvendinimo priemones ir, priimant deleguotuosius aktus, iš dalies keisti neesminius I ir II priedų elementus. Įgyvendinimo priemonės papildys 7 straipsnį, nes jose Komisija galės nustatyti išsamias pateiktų duomenų tikrinimo ir taisymo nuostatas ir procedūras. Naudodamasi jai suteiktais deleguotaisiais įgaliojimais, Komisija galės koreguoti ir atnaujinti duomenų parametrus, kurie turi būti stebimi, ir keisti skirtingus I bei II prieduose išdėstytos stebėsenos procedūros etapus.

### **11 ir 12 straipsniai. Komiteto procedūra ir naudojimas deleguotaisiais įgaliojimais**

Šiuose straipsniuose pateikiamos standartinės nuostatos, susijusios su komiteto procedūra, taikoma priimant įgyvendinimo aktus ir naudojantis 9 straipsnio 2 ir 3 dalyse nurodytais deleguotaisiais įgaliojimais.

Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS**

**dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų stebėsenos bei duomenų teikimo**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PALAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS 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>1</sup>,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę<sup>2</sup>,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) 2014 m. spalio 23–24 d. Europos Vadovų Tarybos išvadose dėl Europos Sąjungos 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategijos patvirtintas, o 2016 m. kovo mėn. posėdyje dar kartą įtvirtintas privalomas tikslas iki 2030 m. ES viduje visos ekonomikos mastu išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį sumažinti bent 40 proc., palyginti su 1990 m.;
- (2) 2014 m. spalio mėn. Europos Vadovų Tarybos išvadose numatyta, kad šį uždavinį ekonomiškai efektyviausiu būdu turėtų bendrai įgyvendinti visa Sąjunga taip, kad sektoriuose, kuriems taikoma ATLPS, ir sektoriuose, kuriems ATLPS netaikoma, išmetamų ŠESD kiekis iki 2030 m. būtų sumažintas atitinkamai 43 proc. ir 30 proc., palyginti su 2005 m. išmestų ŠESD kiekiu. Siekiant šių tikslų turėtų dalyvauti visos valstybės narės ir visi ūkio sektoriai, įskaitant transporto, turėtų prisidėti prie išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo;
- (3) Komisijos 2016 m. Europos mažataršio judumo strategijoje<sup>3</sup> nustatytas tikslas transporto išmetamų teršalų kiekį iki 2050 m. sumažinti bent 60 proc., palyginti su 1990 m. lygiu;

---

<sup>1</sup> OL C , , p. .

<sup>2</sup> OL C , , p. .

- (4) sunkvežimių, autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų (t. y. sunkiųjų transporto priemonių) išmetamų ŠESD kiekis šiuo metu sudaro maždaug ketvirtadalį Sąjungos kelių transporto sektoriuje išmetamų šių dujų kiekio ir numatoma, kad iki 2030 m. jis toliau didės. Siekiant prisidėti prie būtino transporto sektoriuje išmetamų ŠESD kiekio mažinimo, reikia imtis veiksmingų priemonių ir sunkiųjų transporto priemonių atžvilgiu;
- (5) 2014 m. Komunikate „Sunkiųjų transporto priemonių degalų sąnaudų ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo strategija“<sup>4</sup> Komisija pripažino, kad, norint nustatyti tokias priemones, pirmiausia būtina nustatyti reglamentuotą išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų matavimo procedūrą;
- (6) sistema, pagal kurią būtų galima nustatyti tokią reglamentuotą procedūrą, sukurta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 595/2009<sup>5</sup>. Atliekant šiuos matavimus būtų gaunami didelės dalies Sąjungos sunkiųjų transporto priemonių parko patikimi ir palyginami kiekvienos transporto priemonės išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų duomenys. Ta informacija būtų prieinama konkrečios transporto priemonės pirkėjui ir transporto priemonės registracijos valstybei narei. Taip būtų sumažinta žinių spraga;
- (7) informacija apie transporto priemonių eksploatacinius rodiklius (išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį ir degalų sąnaudas) turėtų būti skelbiama viešai, kad visi šių transporto priemonių naudotojai galėtų priimti informacija pagrįstus pirkimo sprendimus. Visi transporto priemonių gamintojai galės savo gaminamų transporto priemonių eksploatacinius rodiklius palyginti su kitų markių eksploataciniais rodikliais. Tai skatins inovacijas ir didins konkurencingumą. Ta informacija taip pat bus naudinga Sąjungos ir valstybių narių politikos formuotojams kuriant efektyviau energiją naudojančių transporto priemonių skatinimo politiką. Todėl derėtų stebėti, Komisijai pranešti ir visuomenei skelbti pagal Komisijos reglamentą (ES) [.../...]<sup>6</sup> [*Leidinių biurui įrašyti teisingą nuorodą*] nustatytas kiekvienos naujos sunkiosios transporto priemonės išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų vertes;
- (8) siekiant sukaupti visas žinias apie Sąjungos sunkiųjų transporto priemonių parko konfigūraciją, raidą per tam tikrą laikotarpį ir galimą poveikį išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui, derėtų stebėti ir pranešti duomenis apie visų naujų sunkiųjų transporto priemonių ir naujų priekabų registraciją, įskaitant duomenis apie galios pavaras ir susijusį kėbulą;
- (9) bus galimybė gauti tam tikrų naujų [2019 m.] užregistruotų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų duomenis. Todėl nuo tos datos valstybių narių kompetentingos institucijos turėtų teikti informaciją apie naujai

---

<sup>3</sup> COM(2016) 501 *final*.

<sup>4</sup> COM(2014) 285 *final*.

<sup>5</sup> 2009 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 595/2009 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį (euro VI) ir dėl galimybės naudotis transporto priemonių remonto ir priežiūros informacija, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Direktyvą 2007/46/EB, bei panaikinantis Direktyvas 80/1269/EEB, 2005/55/EB ir 2005/78/EB (OL L 188, 2009 7 18, p. 1).

<sup>6</sup> Komisijos reglamentas (ES) [.../...], kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 595/2009 dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų nustatymo ir iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011 (OL L.....).

užregistruotas transporto priemonės, o gamintojai – su tomis transporto priemonėmis susijusius techninius duomenis;

- (10) techniniai duomenys, būtini transporto priemonės išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui ir degalų sąnaudoms nustatyti, turėtų būti skelbiami viešai – taip transporto priemonės specifikacijos ir susiję eksploataciniai rodikliai taps skaidresni ir bus skatinama gamintojų konkurencija. Turėtų būti neskelbiama tik informacija, kuri yra konfidenciali dėl asmens duomenų apsaugos ir sąžiningos konkurencijos priežasčių. Tačiau akivaizdu, jog visuomenė yra suinteresuota, kad techniniai duomenys, reikalingi transporto priemonės eksploataciniams rodikliams nustatyti, būtų prieinami viešai. Tad neturėtų būti kliūčių visuomenei susipažinti su tokiais duomenimis;
- (11) svarbu užtikrinti, kad stebimi ir teikiami duomenys būtų kokybiški ir patikimi. Todėl Komisija turėtų turėti galimybę patikrinti ir prireikus patikslinti galutinius duomenis. Taigi į stebėsenos reikalavimus turėtų būti įtraukti ir parametrai, leidžiantys tinkamai atsekti ir patikrinti duomenis;
- (12) remiantis patirtimi, susijusia su išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio stebėseną ir duomenų teikimu pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 443/2009<sup>7</sup> (apie naujus lengvuosius keleivinius automobilius) ir pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 510/2011<sup>8</sup> (apie naujas lengvasias komercines transporto priemones), Europos aplinkos agentūrai reikėtų patikėti keitimosi duomenimis su valstybių narių kompetentingomis institucijomis ir gamintojais ir galutinės duomenų bazės tvarkymo Komisijos vardu užduotis. Be to, sunkiųjų transporto priemonių duomenų stebėsenos ir ataskaitų teikimo procedūras reikėtų kuo labiau suderinti su jau esamomis procedūromis, taikomomis lengvosios transporto priemonėms;
- (13) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento nuostatų, susijusių su stebėsenos duomenų tikrinimu ir tikslinimu, įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011<sup>9</sup>;
- (14) siekiant užtikrinti, kad duomenų reikalavimai ir stebėsenos bei duomenų teikimo tvarka ilgainiui išliktų tinkami įvertinti, kiek sunkiųjų transporto priemonių parkas prisideda prie bendro išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio, taip pat siekiant užtikrinti, kad būtų galima surinkti duomenis apie naujas pažangias CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo technologijas, Komisijai pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį turėtų būti suteikti įgaliojimai iš dalies keisti prieduose nustatytus duomenų reikalavimus ir stebėsenos bei duomenų teikimo procedūrą. Ypač svarbu, kad Komisija, atlikdama parengiamąjį darbą, deramai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad konsultacijos atitiktų 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytus principus. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą,

<sup>7</sup> 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 443/2009, nustatantis naujų keleivinių automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį (OL L 140, 2009 2 5, p. 1).

<sup>8</sup> 2011 m. gegužės 11 d. Reglamentas (ES) Nr. 510/2011, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normas pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį (OL L 145, 2011 5 31, p. 1).

<sup>9</sup> 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

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;

- (15) kadangi šio reglamento tikslo – Sąjungoje vykdyti naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų stebėseną ir teikti duomenis – valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl veiksmo masto bei poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties (toliau – ES sutartis) 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

*1 straipsnis*  
*Dalykas*

Šiuo reglamentu nustatomi naujų Europos Sąjungoje užregistruotų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų stebėsenos bei duomenų teikimo reikalavimai.

*2 straipsnis*  
*Taikymo sritis*

Šis reglamentas taikomas valstybių narių ir sunkiųjų transporto priemonių gamintojų vykdomai naujų sunkiųjų transporto priemonių duomenų stebėsenai ir duomenų teikimui.

Jis taikomas šių klasių transporto priemonių atžvilgiu:

- (a) M1, M2, N1 ir N2 klasių sunkiosioms transporto priemonėms, kurių standartinė masė viršija 2 610 kg ir kurioms netaikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007<sup>10</sup>, ir visoms M3 bei N3 klasių transporto priemonėms;
- (b) O3 ir O4 klasių transporto priemonėms.

---

<sup>10</sup> 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 171, 2007 6 29, p. 1).

### *3 straipsnis*

#### *Apibrėžtys*

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys nustatytos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2007/46/EB<sup>11</sup> ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 595/2009.

### *4 straipsnis*

#### *Valstybių narių vykdoma stebėseną ir duomenų teikimas*

1. Nuo [2020 m.] kiekvienais metais iki vasario 28 d. valstybių narių kompetentingos institucijos surenka ankstesnių kalendorinių metų I priedo A dalyje nurodytus duomenis apie Sąjungoje pirmą kartą užregistruotas naujas transporto priemones. Naujų transporto priemonių, kurios prieš tai buvo užregistruotos už Sąjungos ribų, duomenų stebėti ir teikti nereikia, nebent už Sąjungos ribų jos buvo užregistruotos ne anksčiau kaip prieš tris mėnesius iki jų užregistravimo Sąjungoje. Duomenys perduodami Komisijai pagal II priede nustatytą duomenų teikimo procedūrą.
2. Už duomenų rinkimą ir perdavimą pagal šį reglamentą atsakingos tos pačios kompetentingos institucijos, kurias valstybės narės paskyrė pagal Reglamento (EB) Nr. 443/2009 8 straipsnio 7 dalį.

### *5 straipsnis*

#### *Gamintojų vykdoma stebėseną ir duomenų teikimas*

1. Nuo [2020 m.] kiekvienais metais iki vasario 28 d. sunkiųjų transporto priemonių gamintojai surenka I priedo B dalyje nurodytus duomenis apie ankstesniais kalendoriniais metais pagamintas transporto priemones.  
  
Pagaminimo data yra atitikties sertifikato arba, jei taikoma, individualaus patvirtinimo sertifikato pasirašymo data.
2. Gamintojai paskiria kontaktinį punktą duomenims pagal šį reglamentą teikti.

### *6 straipsnis*

#### *Sunkiųjų transporto priemonių duomenų centrinis registras*

1. Komisija veda pagal 4 ir 5 straipsnius pateiktų duomenų centrinį registrą. Registro duomenys prieinami viešai, išskyrus I priedo B dalies 1, 24, 25, 32, 33, 39 ir 40 įrašų duomenis.
2. Registrą Komisijos vardu tvarko Europos aplinkos agentūra (EAA).

---

<sup>11</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 (Pagrindų direktyva) (OL L 263, 2007 10 9, p. 1).

*7 straipsnis*  
*Duomenų kokybė*

1. Už duomenų, pateiktų pagal 4 ir 5 straipsnius, tikslumą ir kokybę atsako kompetentingos institucijos ir gamintojai. Jie nedelsdami Komisiją informuoja apie visas aptiktas pateiktų duomenų klaidas.
2. Komisija gali savo ruožtu patikrinti pagal 4 ir 5 straipsnius pateiktų duomenų kokybę.
3. Jei Komisija informuojama apie duomenų klaidas arba pati tikrindama duomenis randa neatitikimų duomenų rinkinyje, prirėikus ji imasi būtinų priemonių, kad 6 straipsnyje nurodytame centriniame registre paskelbti duomenys būtų ištaisyti.

*8 straipsnis*  
*Ataskaita*

1. Komisija, teikdama metinę ataskaitą pagal [siūlomo reglamento dėl energetikos sąjungos valdymo 29 straipsnį] paskelbia ir savo atliktą valstybių narių bei gamintojų pateiktų praėjusių kalendorinių metų duomenų analizę.
2. Analizėje nurodomi bent Sąjungos sunkiųjų transporto priemonių parko ir kiekvieno gamintojo transporto priemonių eksploataciniai rodikliai – vidutinės degalų sąnaudos ir vidutinis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis. Joje taip pat, jei įmanoma, atsižvelgiama į naujų ir pažangių CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo technologijų naudojimo duomenis.
3. Analizę Komisija parengia padedama EAA.

*9 straipsnis*  
*Įgyvendinimo įgaliojimų suteikimas*

Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus ir jais nustatyti 7 straipsnio 2 ir 3 dalyse nurodytas tikrinimo ir ištaisymo priemones. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 11 straipsnyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

*10 straipsnis*  
*Įgaliojimų delegavimas*

1. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 12 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas I priedas siekiant atnaujinti arba pakoreguoti jame nustatytus duomenų reikalavimus, jei tai laikoma būtina, kad būtų galima pateikti išsamią analizę pagal 8 straipsnį.
2. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 12 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas II priedas siekiant pakoreguoti jame nustatytą stebėsenos ir duomenų teikimo procedūrą atsižvelgiant į patirtį, įgytą taikant šį reglamentą.

*11 straipsnis*  
*Komiteto procedūra*

1. Komisijai padeda Klimato kaitos komitetas, įsteigtas pagal Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo Nr. 280/2004/EB<sup>12</sup> 9 straipsnį. Tas komitetas – tai komitetas, apibrėžtas Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

*12 straipsnis*  
*Naudojimasis deleguotaisiais įgaliojimais*

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

*13 straipsnis*  
*Įsigaliojimas*

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

---

<sup>12</sup> 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas Nr. 280/2004/EB dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos Bendrijoje monitoringo mechanizmo ir Kioto protokolo įgyvendinimo (OL L 49, 2004 2 19, p. 1).

Priimta Briuselyje

*Europos Parlamento vardu  
Pirmininkas*

*Tarybos vardu  
Pirmininkas*

## **Finansinė teisės akto pasiūlymo pažyma. Agentūros**

### **Europos aplinkos agentūra (EAA)**

#### **1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA**

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

#### **2. VALDYMO PRIEMONĖS**

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

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

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

## FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

### 1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

#### 1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų stebėsenos bei duomenų teikimo

#### 1.2. Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys) VGV / VGB sistemoje<sup>22</sup>

34. Klimato politika

#### 1.3. Pasiūlymo (iniciatyvos) pobūdis

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

Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su **nauja priemone, kuri bus priimta įgyvendinus bandomąjį projektą ir (arba) atlikus parengiamuosius veiksmus**<sup>23</sup>

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

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

#### 1.4. Tikslas (-ai)

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

Šis pasiūlymas yra svarbi pirmojo teisės aktų rinkinio dėl judumo, kuris turi būti priimtas 2017 m. gegužės mėn., dalis. Juo prisidedama prie 2016 m. Komisijos pateiktos Europos mažataršio judumo strategijos<sup>24</sup> ir jos veiksmų plano<sup>25</sup> įgyvendinimo – mažinamos sunkiųjų transporto priemonių (STP), t. y. sunkvežimių, autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų, degalų sąnaudos ir CO<sub>2</sub> išmetimas.

Pasiūlymas – tai viena iš įgyvendinimo priemonių, apie kurias paskelbta 2014 m. Komisijos komunikate „Sunkiųjų transporto priemonių degalų sąnaudų ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo strategija“<sup>26</sup>, skirtų nustatyti STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio sertifikavimo procedūrą ir vykdyti visų naujų ES rinkai pateikiamų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio stebėseną bei teikti tuos duomenis.

Šis aktas bus svarbi vykdymo užtikrinimo priemonė ateityje nustatant STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normas; Komisija įsipareigojo jas pasiūlyti 2018 m.

<sup>22</sup> VGV – veikla grindžiamas valdymas VGB – veikla grindžiamas biudžeto sudarymas.

<sup>23</sup> Kaip nurodyta Finansinio reglamento 54 straipsnio 2 dalies a arba b punkte.

<sup>24</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/LT/1-2016-501-LT-F1-1.PDF>

<sup>25</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>

<sup>26</sup> COM (2014)285, pateikiamas [https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy\\_lt](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy_lt)

Pasiūlymu prisidedama prie ES įsipareigojimo iki 2030 m. vidaus CO<sub>2</sub> išmetimą sumažinti bent 40 proc., palyginti su 1990 m.

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

3 konkretus tikslas

Rengiant ir įgyvendinant suderintą politiką (drauge su tokiais generaliniais direktoratais kaip MOVE, GROW ir kt.) toliau siekti, kad ES transporto sektoriuje mažėtų iškastinio kuro naudojimas.

Atitinkama VGV / VGB veikla

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

VGB veikla 07 02 – Sąjungos ir tarptautiniu lygiu įgyvendinama aplinkos politika (biudžeto straipsnis 07 02 06 Europos aplinkos agentūra).

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

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

Pasiūlymu bus sukurta naujų ES rinkai pateikiamų sunkiųjų transporto priemonių (STP) išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų stebėsenos ir duomenų teikimo sistema.

Pasiūlymas padės STP rinką padaryti skaidresnę, o tai skatins STP gamintojų ir vežėjų konkurenciją. Tai savo ruožtu skatins sudedamųjų dalių ir transporto priemonių gamintojus kurti naujoves ir pagaminti bei ES rinkai pateikti efektyviau energiją vartojančių transporto priemonių.

Tikimasi, kad jei dėl stebėsenos ir ataskaitų teikimo ES STP parko energijos vartojimo efektyvumas papildomai padidės 1 proc., tai reikštų, kad išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis bus sumažintas dar maždaug 2,1 Mt.

1.4.4. *Rezultatų ir poveikio rodikliai*

*Nurodyti pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo stebėjimo rodiklius.*

1 rodiklis. Naujų ES užregistruotų STP, kurioms taikomi sertifikavimo teisės aktai, vidutinis metinis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis ir degalų sąnaudos pagal transporto priemonės klasę, gamintoją ir valstybę narę.

2 rodiklis. Tos pačios klasės transporto priemonių vidutinio metinio išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų palyginimas skirtingais metais.

3 rodiklis. Metinė degalų vartojimo efektyvumo technologijų, įdiegtų transporto priemonėse, ir jų skverbties apžvalga.

## 1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas

### 1.5.1. Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai

Valstybės narės ir naujų ES užregistruotų sunkiųjų transporto priemonių gamintojai turėtų rinkti ir per Europos aplinkos agentūros duomenų saugyklą Komisijai teikti CO<sub>2</sub> kiekio stebėjimo duomenis.

Europos aplinkos agentūra šiuos duomenis surinktų ir tvarkytų. Duomenų rinkinys būtų viešai skelbiamas kiekvienais metais. Komisija skelbtų metinę stebėsenos ataskaitą.

### 1.5.2. Papildoma ES dalyvavimo nauda

Naujų STP ir transporto paslaugų rinkos veikia visoje ES ir yra neatsiejama bendrosios rinkos dalis. Skaidrumo stygiaus problemos, susijusios su naujų STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiu ir degalų sąnaudomis, dar nesprendžia nė viena valstybė narė, o tai aktualu visai ES. Be to, STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis yra įtrauktas į ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslą.

Jei nebus ES masto teisės aktų dėl šių duomenų stebėsenos ir teikimo, nacionalinės valdžios institucijos galėtų nusistatyti skirtingas sistemas ir visos ES mastu tokių duomenų rinkimas būtų nevienodas ir nenuoseklus. STP gamintojai pajustų didelę administracinę naštą, nes jiems tektų teikti duomenis pagal skirtingas sistemas. Tačiau per viešas konsultacijas, atliktas rengiant pasiūlymą, paaiškėjo, kad nacionalinės valdžios institucijos apskritai nelinkusios šioje srityje ko nors imtis.

Turint STP išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų stebėsenos bei duomenų teikimo sistemą ES mastu, STP pirkėjams ir politikos formuotojams būtų prieinama informacija apie pažangių efektyvaus degalų naudojimo technologijų skverbtį ir faktinę sklaidą.

Be to, klimato kaita yra tarpvalstybinė problema ir šią kompetencijos sritį dalijasi ES ir valstybės narės. Todėl klimato politiką būtina koordinuoti visos Europos mastu ir ES veiksmai pagal subsidiarumo principą yra pagrįsti.

### 1.5.3. Panašios patirties išvados

Lengviesiems automobiliams ir furgonams jau taikoma ES masto sistema, pagal kurią turi būti stebimas ir pranešamas išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis<sup>27</sup>. Sistema pasirodė esanti labai vertinga užtikrinant didesnę skaidrumą ES naujų keleivinių automobilių ir lengvųjų komercinių automobilių rinkoje. Kasmet EAA skelbiamas duomenų rinkinys plačiai naudojamas lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui visoje ES palyginti. Ja taip pat galima remtis nustatant lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normas ir vertinant, kaip gamintojai tų normų laikosi.

Siūlomoje ES masto STP stebėsenos ir duomenų teikimo sistemoje labai atsižvelgta į patirtį, sukauptą taikant tokią sistemą lengviesiems komerciniams automobiliams. Kaip ir lengvųjų komercinių automobilių atveju, siūlomame reglamente numatyta

<sup>27</sup>

Reglamentas (EB) Nr. 443/2009 ir Reglamentas (ES) Nr. 510/2011.

stebėsenos sistema pagrįsta transporto priemonės identifikavimo numeriu (VIN). Siekiant kuo labiau sumažinti administracinę naštą, duomenis turės pateikti ir valstybės narės, ir gamintojai. Kaip ir lengviesiems automobiliams ir furgonams taikomos stebėsenos ir duomenų teikimo sistemos atveju, duomenys turės būti teikiami naudojant Europos aplinkos agentūros duomenų saugyklą. Be to, atsižvelgiant į Europos aplinkos agentūros sukauptą CO<sub>2</sub> stebėsenos patirtį, ši agentūra taip pat padės Komisijai tvarkyti ES masto STP stebėsenos sistemą.

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

Pasiūlymas dera su pasiūlytu Komisijos reglamentu [...], kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 595/2009 dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų sertifikavimo ir iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB.

## 1.6. Trukmė ir finansinis poveikis

Pasiūlymo (iniciatyvos) **trukmė ribota**

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

Pasiūlymo (iniciatyvos) **trukmė neribota**

- Įgyvendinimas neribotos trukmės, pradinis laikotarpis – nuo 2018 m. (be finansinio poveikio);
- vėliau – visuotinis taikymas.

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

**Tiesioginis valdymas**, vykdomas Komisijos

- padalinių, įskaitant Sąjungos delegacijų darbuotojus;
- vykdomųjų įstaigų

**Pasidalijamasis valdymas** kartu su valstybėmis narėmis

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

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

Pastabos

Igyvendinant siūlomą Reglamentą dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų stebėsenos bei duomenų teikimo turės dalyvauti Europos aplinkos agentūra (EAA).

## **2. VALDYMO PRIEMONĖS**

### **2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės**

*Nurodyti dažnumą ir sąlygas.*

Siūlomame reglamente nustatyta, kokių dažnumu ir kokius duomenis apie naujas ES užregistruotas sunkiųjų transporto priemones turi teikti valstybės narės ir gamintojai. Siūlomame reglamente nurodyti duomenys turės būti teikiami kasmet į Europos aplinkos agentūros duomenų saugyklą. Siekiant padėti valstybėms narėms ir gamintojams teikti šiuos metinius duomenis, per CIRCABC sistemą bus pateikta daugiau nurodymų.

### **2.2. Valdymo ir kontrolės sistema**

#### *2.2.1. Nustatyta rizika*

Valstybės narės ar gamintojai gali vėluoti įgyvendinti savo stebėsenos ir duomenų teikimo įpareigojimus. Tikimasi, kad valstybės narės paskirs tas pačias institucijas, kurios jau dabar atsakingos už stebėjamą ir atskaitomybę, susijusią su lengvaisiais automobiliais ir furgonais. Šios institucijos jau yra susipažinusios su stebėsenos ir duomenų teikimu ir atitinkamomis IT priemonėmis – dėl to rizika mažesnė.

Europos aplinkos agentūros duomenų saugykla yra pasiteisinusi duomenų teikimo sistema. Galima laikyti, kad galimo sistemos gedimo ir konfidencialumo klausimai jau pakankamai gerai išspręsti.

#### *2.2.2. Informacija apie įdiegtą vidaus kontrolės sistemą*

Numatomi kontrolės metodai išdėstyti Finansiniame reglamente ir taikymo taisyklėse.

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

Netaikoma

### **2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės**

*Nurodyti dabartines arba numatytas prevencijos ir apsaugos priemones.*

Be to, kad siekiant užkirsti kelią sukčiavimui ir pažeidimams bus taikomas Finansinis reglamentas ir bus remiamasi jau nusistovėjusia naujų keleivinių automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio stebėsenos ir duomenų teikimo sistema, bus atliekama pateiktų duomenų kokybės kontrolė ir patikra siekiant pašalinti visus trūkumus ar pažeidimus.

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

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

- Dabartinės biudžeto eilutės

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

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris [Išlaidų kategorija.....]	DA / NDA <sup>28</sup>	ELPA šalių <sup>29</sup>	šalių kandidačių <sup>30</sup>	trečiųjų šalių	pagal Finansinio reglamento 21 straipsnio 2 dalies b punktą
2.	34 02 01: Šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijų mažinimas (švelninimas)	DA	NE	NE	NE	NE
2.	07 02 06: Europos aplinkos agentūra	NDA	TAIP	TAIP	TAIP	NE

- Prašomos sukurti naujos biudžeto eilutės

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

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

<sup>28</sup> DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.

<sup>29</sup> ELPA – Europos laisvosios prekybos asociacija.

<sup>30</sup> Šalių kandidačių ir, kai taikoma, Vakarų Balkanų potencialių šalių kandidačių.

### 3.2. Numatomas poveikis išlaidoms

#### 3.2.1. Numatomo poveikio išlaidoms santrauka

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

<b>Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija</b>	Numeris 2.	Tvarus augimas: Gamtos ištekliai
--	---------------	----------------------------------

[Istaiga]: <EAA – Europos aplinkos agentūra>			Metai 2019	Metai 2020	Metai N+2	Metai N+3	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			<b>IŠ VISO 2019-2020</b>
1 antraštinė dalis Personalo išlaidos	Įsipareigojimai	(1)	0,150	0,200						0,350
	Mokėjimai	(2)	0,150	0,200						0,350
2 antraštinė dalis Infrastruktūra ir veiklos išlaidos	Įsipareigojimai	(1a)								
	Mokėjimai	(2 a)								
3 antraštinė dalis Veiklos išlaidos	Įsipareigojimai	(3 a)	0,250	0,175						0,425
	Mokėjimai	(3b)	0,250	0,175						0,425
<b>IŠ VISO asignavimų [istaigai] &lt;EAA&gt;</b>	Įsipareigojimai	=1+1a +3a	0,400	0,375						0,775
	Mokėjimai	=2+2a +3b	0,400	0,375						0,775

3.2.2. *Numatomas poveikis [įstaigos] asignavimams*

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

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Nurodyti tikslus ir rezultatus  ↓			Metai 2019		Metai 2020		Metai N+2		Metai N+3		Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)						IŠ VISO		
	REZULTATAI																		
	Rūšis <sup>31</sup>	Vidutinės sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Bendras skaičius	Iš viso sąnaudų	
1 <sup>32</sup> KONKRETUS TIKSLAS ...																			
- Duomenų pateikimo platformos sukūrimas			1	0,250														0,250	

<sup>31</sup> Rezultatai – tai būsimi produktai ir paslaugos (pvz., finansuota studentų mainų, nutiesta kelių kilometrų ir kt.).

<sup>32</sup> Kaip apibūdinta 1.4.2 skirsnyje „Konkretus (-ūs) tikslas (-ai) ...“.

Išsami su kokybės užtikrinimu ir (arba) kontrole susijusi pagalba: VN ir originaliosios įrangos gamintojų teikiami duomenys, bendravimas su valstybėmis ir gamintojais, duomenų bazės administravimas ir priežiūra, pagalbos tarnybos paslaugos ir kt.				1	0,175												0,025
- Rezultatas																	
1 konkretaus tikslo tarpinė suma		1	0,250	1	0,175												0,275
2 KONKRETUS TIKSLAS ...																	
- Rezultatas																	
2 konkretaus tikslo tarpinė suma																	
<b>IŠ VISO SĄNAUDŲ</b>		1	0,250	1	0,175												0,275

### 3.2.3. Numatomas poveikis EAA žmogiškiems ištekliams

#### 3.2.3.1. Santrauka

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

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	Metai 2019	Metai 2020	Metai N+2	Metai N+3	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)	IŠ VISO 2019+2020
						<b>0</b>

Pareigūnai (AD lygio)							
Pareigūnai (AST lygio)							
Sutartininkai	0,150	0,200					<b>0,350</b>
Laikinieji darbuotojai							
Deleguotieji nacionaliniai ekspertai							

<b>IŠ VISO</b>	<b>0,150</b>	<b>0,200</b>					<b>0,350</b>
----------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--------------

#### Numatomas poveikis darbuotojams (papildomi etato ekvivalentai). Etatų planas

Pareigų grupė ir lygis	2019 metai	2020 metai	N+2 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				
AD12				

AD11				
AD10				
AD9				
AD8				
AD7				
AD6				
AD5				
Iš viso AD				
AST11				
AST10				
AST9				
AST8				
AST7				
AST6				
AST5				
AST4				
AST3				
AST2				
AST1				
Iš viso AST				
AST/SC 6				
AST/SC 5				
AST/SC 4				
AST/SC 3				
AST/SC 2				

AST/SC 1				
Iš viso AST/SC				
BENDRA SUMA				

Numatomas poveikis darbuotojams (papildomi darbuotojai). Išorės personalas

Sutartininkai	N metai	N+1 metai	N+2 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)
IV pareigų grupė	1	1		
III pareigų grupė	1(*)	1		
II pareigų grupė				
I pareigų grupė				
Iš viso	2	2		

(\*) numatoma įdarbinti 2019 m. viduryje.

Deleguotieji nacionaliniai ekspertai	N metai	N+1 metai	N+2 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)
Iš viso				

Nurodyti numatomą įdarbinimo datą ir atitinkamai pataisyti sumą (jei įdarbinama liepos mėn., atsižvelgiama tik į 50 % vidutinių sąnaudų). Išsamesnį paaiškinimą reikėtų pateikti priede.

Be EAA šiuo metu jau dirbančių 1 laikinojo darbuotojo ir 1 sutartininko, kurie atlieka su lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio stebėseną<sup>33</sup> susijusias užduotis, ir atsižvelgiant į tai, kad agentūrai siūloma papildoma veikla yra neribotos trukmės, EAA reikia 2 papildomų sutartininkų, kurie:

- sukurtų, tvarkytų ir prižiūrėtų naujus su STP susijusius duomenų teikimo srautus ir elektroninę duomenų teikimo infrastruktūrą, įskaitant visą su IT susijusią veiklą;
- išsamiai vertintų ir tikrintų valstybių narių ir gamintojų pateikiamų duomenų kokybę, taip pat palaikytų ryšius su valstybių narių valdžios institucijomis ir gamybos specialistais, teiktų susijusias pagalbos tarnybos paslaugas ir pan.;

<sup>33</sup> Reglamentas (EB) Nr. 443/2009 ir Reglamentas (ES) Nr. 510/2011.

- sudarytų duomenų rinkinius ir skelbtų juos EAA interneto svetainėje Europos Komisijai ir kitiems suinteresuotiesiems subjektams.

Vienas (IV pareigų grupės) sutartininkas būtų įdarbintas 2019 m., kad parengtų ir įdiegtų duomenų teikimo sistemą ir užtikrintų, kad ji visapusiškai veiktų 2020 m. Antras (III pareigų grupės) sutartininkas būtų įdarbintas 2019 m. antrąjį pusmetį, kad padėtų diegti duomenų teikimo sistemą ir parengtų duomenų kokybės užtikrinimo ir duomenų kokybės kontrolės sistemas.

Poveikis biudžetui buvo atitinkamai apskaičiuotas ir numatoma, kad jis bus vidutiniškai 100 000 EUR per metus vienam sutartininkui.

### 3.2.4. Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa

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

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

Dėl siūlomos iniciatyvos 2019 ir 2020 m. reikėtų 3.2.1 lentelėje nurodyta suma padidinti Finansinės programos įnašą Europos aplinkos agentūrai (EAA), kuri finansuojama pagal biudžeto straipsnį 07 02 06.

- Įgyvendinant pasiūlymą (iniciatyvą) būtina taikyti lankstumo priemonę arba patikslinti daugiametę finansinę programą<sup>1</sup>.

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

### 3.2.5. Trečiųjų šalių įnašai

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

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

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

<sup>1</sup> Žr. Tarybos reglamento (ES, Euratomas) Nr. 1311/2013, kuriuo nustatoma 2014–2020 m. daugiametė finansinė programa, 11 ir 17 straipsnius.

### 3.3. Numatomas poveikis įplaukoms

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

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

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

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

Nurodyti poveikio įplaukoms apskaičiavimo metodą.

<sup>2</sup>

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