



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. liepos 14 d.
(OR. en)

11821/23

Tarpinstitucinė byla:
2023/0266 (COD)

TRANS 312
CLIMA 355
CODEC 1370
IA 185

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2023 m. liepos 12 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2023) 441 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl teikiant transporto paslaugas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio apskaitos

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2023) 441 final.

Pridedama: COM(2023) 441 final



EUROPOS
KOMISIJA

Strasbūras, 2023 07 11
COM(2023) 441 final

2023/0266 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**dėl teikiant transporto paslaugas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio
apskaitos**

(Tekstas svarbus EEE)

{SEC(2023) 441 final} - {SWD(2023) 440 final} - {SWD(2023) 441 final} -
{SWD(2023) 442 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

- Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio apskaita yra įvairiuose ekonomikos sektoriuose naudojama priemonė surinkti duomenis apie vykdančią įmonių ir asmenų veiklą išmetamų ŠESD kiekį. Transporto sektoriuje skaidri informacija apie teikiant transporto paslaugas išmetamų teršalų kiekį suteikia galimybę klientams priimti informaciją pagrįstus sprendimus ir daro poveikį šias paslaugas organizuojančių ir jas rinkoje teikiančių subjektų verslo sprendimams. Patikimų duomenų apie išmetamų teršalų kiekį teikimas gali paskatinti tvarumą, inovacijas ir elgsenos pokyčius siekiant tvaraus transporto galimybių. Išmetamų teršalų kiekio apskaitos naudą ir pridėtinę vertę rodo ES ir už jos ribų naudojamų išmetamų teršalų kiekio stebėjimo ir ataskaitų teikimo sistemų rezultatai¹.

Norint išnaudoti transporto sektoriuje išmetamų ŠESD kiekio apskaitos potencialą, pagrindiniai skaičiavimai turi būti palyginami ir tikslūs, atsižvelgiant į konkrečias tam tikros transporto paslaugos ypatybes. Todėl išmetamų teršalų kiekis turėtų būti nustatomas mokslškai pagrįstais, išsamiais ir suderintais metodiniais principais.

Tačiau šiuo metu nėra visuotinai pripažintos teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitos sistemos². Kad nustatytų išmetamų teršalų kiekį, transporto sektoriaus suinteresuotosios šalys gali rinktis skirtingus standartus, metodikas, apskaičiavimo priemones ir įvairias išmetamų teršalų kiekio numatytyjų verčių duomenų bazines ir rinkinius. Tokia įvairovė dažnai lemia didelį rezultatų neatitikimą, trukdantį palyginti išmetamų ŠESD kiekio duomenis rinkoje, todėl apie transporto paslaugos rodiklius teikiama informacija netiksli ir klaidinanti. Taip pat kyla pavojus, kad išmetamų teršalų kiekio apskaičiavimo metodas ir numatytieji duomenys pasirenkami remiantis konkrečiam subjektui naudingesniais veiksniais. Taigi sukuriama sąlyga ekomanipuliavimui³ ir naudotojams gali būti duodamos netinkamos paskatos. Visuotinai pripažįstama, kad standartinės sistemos nėra, todėl pramonės atstovai arba nacionalinės vyriausybės⁴ ne kartą bandė ją sukurti. Tačiau nė vienu iš šių bandymų nepavyko suderinti išmetamų ŠESD kiekio apskaitos metodų arba ŠESD duomenis nuosekliai panaudoti Sąjungos lygmeniu.

Transporto sektoriaus atstovai taip pat sutinka, kad trūksta patikimos ir palyginamos informacijos apie teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekį. 80 proc. respondentų, dalyvavusių atvirose viešose konsultacijose, pripažino šios problemos mastą ir laikė ją svarbia

¹ Pavyzdžiui, krovinų vežimo sektoriuje įgyvendinamos ES programos „[Lean & Green](#)“ ir JAV programos „[SmartWay](#)“ rezultatai.

² Valstybės narės rengia suderintus statistinius duomenis ir aplinkos sąskaitas apie visuose ekonomikos sektoriuose, įskaitant transporto sektorių, išmetamų ŠESD kiekį ir teikia juos Komisijai pagal 2011 m. liepos 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 691/2011 dėl Europos aplinkos ekonominių sąskaitų ([OL L 192, 2011 7 22, p. 1–16](#)). Šie duomenys yra prieinami nacionaliniu lygmeniu, suskirsčius juos pagal ekonominės veiklos rūšių klasifikatorių NACE (2 red.), todėl jais nepasiekiamas pakankamas duomenų detalumas, kad būtų galima sumažinti pirmiau nurodytą problemą.

³ Ekomanipuliavimas – įmonių praktika, kurią pasitelkus sudaromas klaidingai teigiamas įspūdis apie jų poveikį aplinkai arba aplinkosauginę naudą.

⁴ Pirmąjį transporto paslaugoms skirtą standartą [Europos standartizacijos komitetas \(CEN\)](#) priėmė 2012 m. CEN EN 16258:2012 standarte nustatyta bendra su bet kuria transporto paslauga susijusio energijos suvartojimo ir išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo ir deklaravimo metodika. Standartu EN 16258:2012 labai prisidėta prie transporto sektoriuje išmetamų teršalų kiekio apskaitos procesų suderinimo. Tačiau vis dar trūksta tikslumo, kad būtų galima pateikti visiškai palyginamus ir nuoseklius duomenis apie teikiant įvairias transporto paslaugas išmetamų teršalų kiekį. Kiti iniciatyvų, kuriomis siekiama suderinti teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitą, pavyzdžiai: [Prancūzijos transporto kodekso L. 1431-3 straipsnis](#) ir įgyvendinant programą „[Global Logistics Emissions Council](#)“ sukurta sistema.

arba labai svarbia. Panašios nuomonės konstatuotos nagrinėjant atsiliepimus į su šia iniciatyva susijusį kvietimą teikti informaciją, tikslinės suinteresuotųjų šalių apklausos atsakymus ir per praktinį seminarą surengtas diskusijas.

Be to, nepaisant didėjančio transporto sektoriaus suinteresuotųjų šalių susidomėjimo transporto veiklos ŠESD rodikliais, bendras teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitos naudojimas vis dar yra labai ribotas. Transporto paslaugų naudotojai paprastai negauna tikslios informacijos apie transporto paslaugų rodiklius, o transporto paslaugų organizatoriai, įskaitant vežėjus, sistemingai neskaičiuoja dėl jų veiklos išmetamų ŠESD kiekio. Kita vertus, dauguma tų, kurie skaičiuoja išmetamų teršalų kiekį, paprastai tai daro įmonių arba transporto priemonių lygmeniu ir negali rinkti duomenų apie teikiant transporto paslaugas ŠESD kiekį⁵. Tačiau tik pastarojo tipo informacija yra svarbi siekiant veiksmingai paremti transporto paslaugų naudotojų sprendimus ir daryti jiems įtaką. Apskaičiuota, kad savo išmetamų ŠESD kiekį matuoja beveik 600 000 ES transporto sektoriaus subjektų (remiantis 2020 m. duomenimis), tačiau tik 21 660 iš jų tai daro tokiu detalizavimo lygiu, kad būtų įmanoma surinkti duomenis apie teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekį. Jie sudaro vos 1,2 proc. iš maždaug 1,8 mln. subjektų, savarankiškai vykdančių transporto operacijas⁶. Išmetamų ŠESD kiekio apskaita menkai naudojama daugiausia labai mažose, mažosiose ir vidutinėse įmonėse (MVI)⁷, kurios sudaro didžiąją daugumą ES transporto rinkoje veikiančių subjektų.

Vangus teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitos naudojimas buvo minimas kaip problema ir per įvairias konsultacijas. Per atviras viešas konsultacijas 45 iš 56 organizacijų (80 proc.), 61 iš 70 asmenų (87 proc.) ir 60 iš 65 pirkėjų internetu (92 proc.) teigė, kad planuodami ir (arba) organizuodami kelionę, vežimą arba rinkdamiesi siuntos pristatymą jie negauna pakankamai informacijos. Be to, 26 iš 31 (84 proc.) tikslinės apklausos respondentų manė, kad dabartinis apskaitos naudojimo lygis yra mažas arba labai mažas. Apie išmetamų ŠESD kiekio apskaitą pasakyta, kad iš tikslinės apklausos rezultatų matyti, kad 78 proc. respondentų (29 iš 37) vienaip ar kitaip matuoja savo išmetamų teršalų kiekį, bet tik 35 proc. (9 iš 26) iš jų tai daro transporto paslaugų lygmeniu. Tačiau ši išvada nebūtinai atspindi visų susijusių subjektų padėtį, nes realusis įmonių, skaičiuojančių teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekį, skaičius yra gerokai mažesnis.

ES pripažino, kad reikia suderintos metodinės teikiant transporto paslaugas išmetamų teršalų kiekio apskaitos sistemos. 2011–2019 m. buvo paeiliui vykdomi du ES finansuojami projektai: Krovinių vežimo anglies pėdsakas (angl. *Carbon Footprint of Freight Transport*, COFRET)⁸ pagal Septintąją bendrąją programą ir Logistikos sektoriuje išmetamų teršalų kiekio apskaitos ir mažinimo tinklas (angl. *Logistics Emissions Accounting & Reduction Network*, LEARN)⁹ pagal programą „Horizontas 2020“. Šie projektai buvo susiję su teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimu, ataskaitų teikimu ir patikra bendrai metodikai parengti. Tokiomis pastangomis buvo remiamas sistemos kūrimas pagal programą „Global Logistics Emissions Council“¹⁰ ir jos plėtojimas, taip pat buvo imtasi

⁵ Norint surinkti tikslius duomenis apie teikiant transporto paslaugas (ypač daugiarūšio vežimo grandinėje) išmetamų ŠESD kiekį, reikia apskaičiuoti kiekvienos transporto grandinės grandies (vežimo etapo) išmetamų teršalų kiekį. Tokio lygio apskaičiavimui reikia konkrečių duomenų, todėl jis yra sudėtingesnis ir brangesnis pavienėms organizacijoms.

⁶ Iš viso apie 1,8 mln. („Ecorys“ ir „CE Delft“, 2023 m. Poveikio vertinimo pagrindžiamasis tyrimas).

⁷ 2003 m. gegužės 6 d. Komisijos rekomendacija 2003/361/EB dėl labai mažų, mažųjų ir vidutinių įmonių apibrėžties (OL L 124, 2003 5 20, p. 36).

⁸ <https://cordis.europa.eu/project/id/265879>

⁹ <https://learnproject.net/>

¹⁰ [Smart Freight Centre](https://www.smartfreightcentre.com/)

koordinuotų veiksmų išsamiam ir specialiai pritaikytam Tarptautinės standartizacijos organizacijos (toliau – ISO)¹¹ standartui parengti. 2023 m. kovo mėn. ISO paskelbė naują standartą ISO 14083:2023. Vėliau Europos standartizacijos komitetas (toliau – CEN) jį priėmė kaip lygiavertį Europos standartą EN ISO 14083:2023.

Šia iniciatyva siekiama įveikti kliūtis, trukdančias suderinti išmetamų ŠESD kiekio matavimą ir apskaičiavimą, ir sukurti geresnes sąlygas naudoti tokį suderintą matavimą ir apskaičiavimą transporto sektoriuje. Joje nustatyta bendra teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitos reguliavimo sistema visoje daugiarūšio transporto grandinėje, taip sukuriant vienodas sąlygas įvairių rūšių transportui, jo grandims ir Sąjungos nacionaliniams tinklams. Didėsnis įvairių paslaugų teikimo skaidrumas turėtų paskatinti rinkos dalyvius mažinti išmetamų ŠESD kiekį ir didinti transporto naudingumą ir tvarumą.

Pagal šį reglamentą nenustatoma prievolė teikti išmetamų ŠESD kiekio ataskaitas. Juo siekiama remti kitas specialias priemones, kurių imasi pramonė ir valdžios institucijos, kad sukurtų geresnes sąlygas žaliajai pertvarkai. Tarp šių priemonių – skaidrumo nuostatos vežimo sutartyse, susijusios su ŠESD duomenimis, keleivių informavimas apie teikiant konkrečią paslaugą išmetamų ŠESD kiekį arba su klimatu susijusių kriterijų nustatymas rengiant žaliųjų viešųjų pirkimų procedūras ir ekologiško transporto programas. Jos gali būti įgyvendinamos atskirais individualiais susitarimais, visų pirma įmonių tarpusavio bei įmonių ir valdžios institucijų susitarimais, tačiau jos visada turi atitikti konkrečias taisykles dėl teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo, pagrindimo ir paskelbimo, kaip nustatyta šioje iniciatyvoje.

Čia taip pat reikėtų pažymėti, kad nors šiame reglamente remiamasi principu „nuo žaliavos iki ratų“, kai išmetamų ŠESD kiekis susidaro ir dėl transporto priemonės naudojimo, ir dėl jos aprūpinimo energija¹², transporto sektorius sukelia ir kitokių neigiamų padarinių. Tai, be kita ko, yra oro teršalai ir skleidžiamas triukšmas, galiausiai paveikiantys sveikatą ir aplinką. Šios pasekmės nepatenka į siūlomos iniciatyvos taikymo sritį.

Kad iniciatyvos tikslai būtų tinkamai pasiekti, ji suskirstyta į toliau aprašytas septynias pagrindines politikos sritis.

- Metodika – bendros pamatinės metodikos, kuria užtikrinama, kad teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekis būtų apskaičiuojamas vienodai visame transporto sektoriuje, nustatymas.

Pamatinė metodika yra viena pagrindinių iniciatyvos dalių, todėl atliekant parengiamuosius darbus jai buvo skiriamas ypatingas dėmesys. Išnagrinėti įvairūs metodai, besiskiriantys išmetamo ŠESD kiekio apskaičiavimo apimtimi bei metodika ir išmetamų teršalų kiekio paskirstymu transporto paslaugoms. Galiausiai pasirinktas naujasis standartas ISO 14083:2023¹³, kuris šiuo metu yra tinkamiausias ir proporcingiausias nustatytiems tikslams pasiekti. Standartu ISO 14083:2023 žengtas žingsnis į priekį siekiant sukurti bendras taisykles ir išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo principus, taikomus transporto operacijoms, kai toks kiekis nustatomas remiantis principu „nuo žaliavos iki ratų“. Šis visame pasaulyje pripažįstamas standartas gali būti naudojamas duomenims apie tarptautinėse transporto grandinėse išmetamų ŠESD kiekį rinkti, todėl sukurama visuotinio suderinimo galimybė.

Kita vertus, reglamente reikėtų atsižvelgti į galimą standarto keitimą ateityje, kad būtų galima pasinaudoti visomis lankstumo galimybėmis, numatytomis atitinkamose jo dalyse. Todėl

¹¹ <https://www.iso.org/home.html>

¹² Šiame reglamente principas „nuo žaliavos iki ratų“ (angl. *well-to-wheel*) taikomas visų rūšių transportui.

¹³ Šiame reglamente pamatinė metodika laikoma Europos standarto redakcija (EN ISO 14083:2023).

būsimos standarto peržiūros ir pakeitimai turėtų būti atidžiai stebimi, tikrinami ir pagrįstais atvejais neįtraukiami į šios iniciatyvos taikymo sritį, kad būtų užtikrintas pamatinės metodikos suderinamumas su šio reglamento tikslais ir kita taikytina Sąjungos teise. Be to, reikėtų apsvarstyti papildomo tikslinimo ir paaiškinimų poreikį, ypač jei taikant šį standartą kyla nepageidaujamo disbalanso dėl teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo konkrečiose transporto grandyse rizika.

- Įvesties duomenys ir šaltiniai – suderinto požiūrio į įvesties duomenis užtikrinimas, kuriant paskatas naudoti pirminius duomenis, leidžiant naudoti sumodeliuotuosius duomenis, didinant numatytųjų verčių patikimumą, prieinamumą bei tinkamumą ir mažinant nacionalinių, regioninių ir sektorių duomenų rinkinių neatitikimus.

Jei nėra bendro požiūrio į įvesties duomenis, išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo rezultatai ir toliau bus nenuoseklūs ir nepalyginami net naudojant tą pačią pamatinę metodiką. Šis klausimas dominavo visose konsultacijose su suinteresuotosiomis šalimis. Teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekiui apskaičiuoti reikalingi arba naudojami įvairių rūšių įvesties duomenys, įskaitant pirminius ir antrinius duomenis. Patikimiausi apskaičiavimo rezultatai gaunami naudojant pirminius duomenis. Tačiau kai kurioms suinteresuotosioms šalims, ypač MVL, tokio tipo duomenys dažnai neprieinami arba pernelyg brangūs, todėl taip pat reikėtų apsvarstyti galimybę naudoti antrinius duomenis. Siekiant užtikrinti palyginamus ir tikslius išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo rezultatus, reikėtų pripažinti pirminius duomenis ir teikti jiems pirmenybę, o antriniai duomenys turėtų būti grindžiami patikimu apskaičiavimu ir mokslškai pagrįstomis bei patikimomis duomenų bazėmis ir duomenų rinkiniais. Antriniai duomenys gali būti parengiami pasitelkiant numatytąsias vertes arba modelius.

Naudojant numatytąsias vertes turėtų būti gaunama tiksli ir patikima informacija apie teikiant konkrečią transporto paslaugą išmetamų ŠESD kiekį. Todėl šios vertės turėtų būti nustatomos neutraliai ir objektyviai ir turėtų būti gaunamos iš patikimų šaltinių. Iš mokslinių publikacijų ir kitų leidinių gaunamos numatytosios vertės apima taršos ŠESD intensyvumo vertes ir išmetamų ŠESD faktorius (tam tikruose šaltiniuose jie taip pat vadinami energijos arba degalų išmetamųjų teršalų faktoriais).

Taršos ŠESD intensyvumo numatytosios vertės susieja nurodytus transporto rodiklių (veiklos) duomenis su išmetamų ŠESD kiekiu ir naudojamos informacijai apie teikiant konkrečią transporto paslaugą išmetamų teršalų kiekį gauti. Todėl šios vertės turėtų būti grindžiamos parametrais, kurie labai panašūs į konkrečios paslaugos parametrus. Kad išmetamų teršalų kiekio apskaičiavimo rezultatai būtų palyginami, reikėtų sukurti pagrindinę ES numatytųjų verčių duomenų bazę. Tačiau, atsižvelgiant į didelę tokių verčių sektorių, nacionalinę ir regioninę specifiką, taip pat turėtų būti leidžiama naudoti kitas atitinkamas trečiųjų šalių tvarkomas duomenų bazes ir duomenų rinkinius, jei ES lygmeniu bus atliekama speciali jų kokybės patikra.

Išmetamų ŠESD faktoriai susieja energijos kiekį, sunaudotą vykdant operaciją, su išmetamų ŠESD kiekiu „nuo žaliavos iki ratų“. Šie faktoriai yra būtini įvesties duomenys, kuriais remiantis apskaičiuojamas taršos ŠESD intensyvumas „nuo žaliavos iki ratų“ teikiant tam tikrą transporto paslaugą. Nustačius išmetamų ŠESD faktorius remiantis vienoda metodika ir patikimais šaltiniais pasiekiamas priimtinas kintamumo lygis. Todėl reikėtų sukurti centrinę ES išmetamų ŠESD faktorių duomenų bazę, tinkamai atsižvelgiant į atitinkamas Sąjungos reguliavimo iniciatyvas ir kitus patikimus šaltinius, įskaitant persvarstytą Atsinaujinančiųjų

išteklių energijos direktyvą¹⁴ (kai ji bus priimta) ir specialią programos „Europos horizontas“ temą¹⁵.

Taršos ŠESD intensyvumo numatytųjų verčių ir išmetamų ŠESD faktorių ES duomenų bazes turėtų sukurti ir tvarkyti neutrali ir kompetentinga ES įstaiga. Ši įstaiga taip pat turėtų atlikti trečiųjų šalių išorinių duomenų bazių ir duomenų rinkinių techninę kokybės patikrą. Tinkamiausia įstaiga, galinčia teikti reikiamą pagalbą tinkamai įgyvendinant šią reglamento dalį, laikoma Europos aplinkos agentūra. Prireikus Europos aplinkos agentūra gali naudotis kitų ES sektorių įstaigų, pavyzdžiui, Europos aviacijos saugos agentūros, kuriai ketinama pavesti įgyvendinti skrydžių ekologinį ženklimą pagal iniciatyvą „ReFuelEU Aviation“¹⁶, indėliu ir parama.

Sumodeliuotieji duomenys sujungia pirminius duomenis su tam tikrais parametrais, susijusiais su išmetamų ŠESD kiekiu ir taikomais konkrečiai transporto arba transporto mazgo operacijai. Šie parametrai turėtų būti reprezentatyvūs, tikslūs ir griežtai pagrįsti pamatinės metodikos reikalavimais. Taip bus galima susidaryti kuo geresnį vaizdą apie faktinį teikiant transporto paslaugą išmetamų ŠESD kiekį.

- Taikymas – tinkamos politikos priemonės (nuo privalomos iki savanoriškos) nustatymas, kad iniciatyva būtų veiksmingai taikoma Sąjungos rinkoje.

Vertinant priemonės veiksmingumą ir galimą administracinę naštą transporto sektoriui ir jo patiriamas išlaidas, paaiškėjo, kad tinkamiausia galimybė yra įpareigojančio sutikimo dalyvauti nuostata. Ja nustatomas reikalavimas naudoti bendrą sistemą tik kai transporto paslaugą teikiantis ar organizuojantis subjektas pasirenka arba yra įpareigotas kitomis priemonėmis¹⁷ apskaičiuoti teikiant šią paslaugą išmetamų ŠESD kiekį ir atskleisti duomenis apie jį. Šis metodas yra itin svarbus MVĮ, kurios sudaro didžiąją daugumą transporto sektoriuje veikiančių subjektų ir kurios labai dažnai nepakankamai pajėgios išmatuoti ir apskaičiuoti dėl savo transporto veiklos išmetamų ŠESD kiekį. Tačiau taikant šį metodą užtikrinamas reguliavimo nuspėjamumas ir vienodos išmetamų ŠESD kiekio apskaitos sąlygos visiems subjektams, skelbiantiems informaciją apie išmetamų teršalų kiekį arba ja besidalijantiems. Ilgainiui tokiu metodu turėtų būti sukuriamas laipsniškas rinkos spaudimas transporto sektoriui aktyviau naudoti sistemą.

- Išmetamų ŠESD kiekio išvesties duomenys ir skaidrumas – tinkamų išmetamų ŠESD kiekio duomenų rinkimo ir dalijimosi jais rodiklių nustatymas ir bendrų taisyklių dėl informacijos apie išmetamų teršalų kiekio apskaitos rezultatus perdavimo ir skaidrumo kūrimas.

Siekiant užtikrinti nuoseklius matavimo vienetų atskleidžiant išvesties duomenis apie teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekį visoms transporto grandinės šalims ir už jos ribų, būtini suderinti išmetamų teršalų kiekio duomenų rodikliai. Naudojant suderintus rodiklius duomenų teikėjams sukuriama sąlyga teikti aiškius duomenis, o duomenų gavėjams – juos teisingai suprasti. Tai labai svarbu norint tinkamai palyginti duomenis apie išmetamų ŠESD

¹⁴ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1999 ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 98/70/EB ir panaikinama Tarybos direktyva (ES) 2015/652, COM(2021) 557 *final*.

¹⁵ [Finansavimas ir konkursai \(europa.eu\)](https://financing-eu.europa.eu/).

¹⁶ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo, COM(2021) 561 *final*.

¹⁷ Pavyzdžiui, pagal kitus ES ar nacionalinės teisės aktus arba sutartiniais santykiais.

kiekį rinkoje ir padėti transporto naudotojams pasirinkti paslaugas. Be to, duomenis apie išmetamų ŠESD kiekį apskaičiuojantys ir atskleidžiantys subjektai turi parengti ir saugoti atlikto apskaičiavimo įrodymus. Jie turėtų būti pateikiami kompetentingos institucijos arba bet kurios kitos trečiosios šalies prašymu, vykdant atskirus individualius susitarimus, pavyzdžiui, susijusius su konkrečiais teisiniais reikalavimais arba įmonių tarpusavio sutarčių sąlygomis. Šiomis nuostatomis visų pirma siekiama užtikrinti patikimą atskleistų duomenų patikimumu ir tikslumu.

- Parama įgyvendinimui – suderinto šios iniciatyvos įgyvendinimo įvairiuose transporto segmentuose užtikrinimas.

Parama įgyvendinimui užtikrinama, kad reglamento taisyklės vienodai aiškintų ir taikytų įstaigos, veikiančios įvairiuose transporto grandinės grandyse visoje ES. Ji apima visų pirma bendrąsias gaires, kuriose įvairioms suinteresuotosioms šalims paaiškinamos tam tikros iniciatyvos dalys. Todėl jos galės lengviau įgyvendinti taisykles savo įprastinėje verslo praktikoje. Tai gali būti gairės dėl duomenų reikalavimų, duomenų tvarkymo ir dalijimosi jais, išmetamų teršalų kiekio apskaičiavimo procesų ir atitikties tikrinimo. Komisija pasilieka išimtinę teisę parengti šias bendrąsias gaires remdamasi savo atliktu transporto sektoriaus poreikių ir pridėtinės vertės, kurią šios gairės suteiktų rinkai, vertinimu.

- Atitiktis – bendros, proporcingos ir patikimos teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio duomenų ir pagrindinių skaičiavimo procesų tikrinimo sistemos sukūrimas.

Išmetamų ŠESD kiekio duomenų ir pagrindinių apskaičiavimo procesų tikrinimo sistema – tai dar vienas poreikis, apie kurį buvo tvirtai pareikšta per konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis. Jis buvo patvirtintas poveikio vertinimu, iš kurio rezultatų matyti, kad tinkamai parengta tikrinimo sistema gali gerokai padidinti transporto sektoriaus patikimą išmetamų ŠESD kiekio duomenimis ir apskritai pagerinti išmetamų ŠESD kiekio apskaitos naudojimą. Tačiau dėl reikalavimų, susijusių su tikrinimo procesais, sektorius dažnai patiria papildomų išlaidų ir jam tenka administracinė našta. Todėl reikia skirti dėmesio tam, kad nebūtų sukurta daugiau biurokratizmo, trukdančio taikyti bendrą išmetamų ŠESD kiekio apskaitos sistemą platesnėje verslo praktikoje. Dėl šios priežasties pagal šį pasiūlymą reikalaujama, kad būtų tikrinama tik didžiųjų subjektų atitiktis šiame reglamente nustatytoms taisyklėms, suteikiant galimybę MVĮ patikrą atlikti savanoriškai.

- Papildomos priemonės – techninių apskaičiavimo priemonių kūrimas ir naudojimas.

Siekiant sukurti geresnes sąlygas taikyti bendrą išmetamų teršalų kiekio apskaitos metodiką transporto sektoriuje, labai svarbu, kad būtų prieinamos techninės apskaičiavimo priemonės (pvz., internetinės taikomosios programos, modeliai ir programinė įranga). Siekti šios iniciatyvos tikslo gali veiksmingai padėti išorės komercinės ir nekomercinės apskaičiavimo priemonės, siūlomos plačiau naudoti rinkoje. Jomis užtikrinamos tinkamos automatinio išmetamų teršalų kiekio apskaičiavimo savybės ir suteikiama pakankamai lankstumo, kad prireikus būtų galima greitai patikslinti apskaičiavimo formules ir duomenis. Tačiau naudojant šias priemones būtina laikytis šiame reglamente nustatytų reikalavimų, visų pirma susijusių su bendros pamatinės metodikos, modeliavimo parametrų ir atitinkamo numatytųjų verčių rinkinio naudojimu. Todėl išorinių apskaičiavimo priemonių naudojimas turėtų būti leidžiamas, jei joms bus išduoti oficialūs pažymėjimai.

- Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis

2020 m. transporto sektoriuje¹⁸ susidarė 26 proc. viso ES išmetamų ŠESD kiekio, o vien kelių transporto segmente – apie 20 proc. viso kiekio¹⁹. Todėl šią iniciatyvą reikia vertinti atsižvelgiant į komunikatą „Europos žaliasis kursas“²⁰ ir Europos klimato teisės aktą²¹, kuriuose nustatyti veiksmai, kaip iki 2050 m. pasiekti ŠESD poveikio neutralumą.

2020 m. gruodžio 9 d. paskelbtoje Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje²² nustatomi pagrindai, kaip ES transporto sistema gali pasiekti šį pokytį (be kita ko, 90 proc. sumažinti transporto išmetamų ŠESD kiekį iki 2050 m.) ir tapti pažangia, konkurencinga, saugia, prieinama ir įperkama transporto sistema. Be tikslinių veiksmų, kuriais siekiama, kad atskiros transporto rūšys taptų tvaresnės, strategijoje taip pat minimos paskatos iš įvairių transporto rūšių rinktis tvariausius transporto sprendimus. Paskatos gali būti ekonominio ir neekonominio pobūdžio, įskaitant geresnės informacijos teikimą naudotojams ir didesnę teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio rodiklių skaidrumą. Todėl Komisija planuoja²³ „sukurti pasauliniais standartais paremtą europinę suderinto transporto ir logistikos sektoriuose išmetamų ŠESD kiekio matavimo sistemą, kurią būtų galima naudoti siekiant įmonėms ir galutiniams naudotojams pateikti jų pasirinkto transporto anglies dioksido išmetimo rodiklio įvertį ir skatinant galutinius naudotojus ir vartotojus rinktis tvaresnius transporto ir judumo sprendimus, kartu išvengiant ekomanipuliavimo“. Tad šis reglamentas yra tinkamas politinis atsakas.

Jau buvo svarstyti tam tikri politikos aspektai, susiję su teikiant transporto paslaugas išmetamų teršalų kiekio apskaita. 2011 m. baltojoje knygoje dėl transporto²⁴ Komisija pateikė ES transporto sistemos ateities viziją. Joje išdėstyta politikos darbotvarkė, kuria siekiama spręsti būsimus uždavinius, visų pirma išlaikyti ir plėtoti transporto sistemą ir gerokai sumažinti transporto ir logistikos operacijų anglies dioksido išmetimo rodiklį. Viena iš konkrečių iniciatyvų, skirtų padėti pasiekti šiuos tikslus, buvo bendrų ES standartų, skirtų keleivių ir krovinių transporto paslaugų anglies dioksido išmetimo rodikliui įvertinti, parengimas. Taip buvo siekiama suteikti priemonę įmonėms, norinčioms įsigyti mažiau aplinkai kenksmingas paslaugas, ir keleiviams, norintiems keliauti aplinkos atžvilgiu tvaresniu būdu. Šie planai paskatino imtis tolesnių veiksmų šioje politikos srityje, įskaitant pirmiau minėtą mokslinių tyrimų projektą LEARN.

- Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis

Šis reglamentas, kaip visoms transporto rūšims taikytina kompleksine iniciatyva, padeda kurti sinergiją su kitais ES reguliavimo veiksmais, susijusiais su išmetamų teršalų kiekio mažinimo sistemomis, degalų ir išmetamų teršalų kiekio standartais, didesniu skaidrumu naudotojams ir geriau užtikrintomis vartotojų teisėmis, ir juos papildo. Šios sąsajos su kitomis politikos sritimis visų pirma susijusios su įvesties duomenų ir išmetamų teršalų kiekio apskaitos

¹⁸ Įskaitant tarptautinę aviaciją ir jūrų transportą.

¹⁹ [Statistical pocketbook 2022 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/economy_finance/statistical-pocketbook-2022)

²⁰ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“, COM(2019) 640 *final*.

²¹ 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas) ([OL L 243, 2021 7 9, p. 1](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj)).

²² Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“, COM(2020) 789 *final*.

²³ Prie Darnaus ir išmanaus judumo strategiją pridedamo veiksmų plano 33 veiksmas.

²⁴ BALTOJI KNYGA „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, COM(2011) 0144 *final*.

metodų naudojimu, taip pat su reikalavimais aiškiai informuoti apie teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekį.

Taip pat esama glaudžių sąsajų su reguliavimo veiksmais, susijusiais su informacijos apie išmetamų teršalų kiekį rinkimu ir aplinkosaugos ataskaitų teikimu. Pagal ES stebėjimo, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą²⁵ didesni nei 5 000 GT jūrų laivai, įplaukiantys į ES uostus ir iš jų išplaukiantys, turi kasmet stebėti, tikrinti jų išmetamo CO₂ kiekį ir teikti jo ataskaitą, remdamiesi degalų, sudegintų vykdant veiklą, kiekiu²⁶. Aviacijos srityje pagal Europos Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (toliau – ES ATLPS)²⁷ reikalaujama, kad oro transporto bendrovės apskaičiuotų kiekvieno skrydžio metu išmetamo CO₂ kiekį ir kasmet pateiktų išmetamųjų teršalų ataskaitą. Nors ES stebėjimo, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos ir ES ATLPS tikslai skiriasi ir jomis neužtikrinama teikiant konkrečias paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaita, jos gali būti laikomos papildančiomis šį reglamentą, ypač renkant faktinius sudegintų degalų duomenis.

Įvesties duomenų, skirtų išmetamų ŠESD kiekiui nustatyti, nuoseklumo klausimas taip pat sprendžiamas įgyvendinant naujas ES iniciatyvas dėl atsinaujinančiųjų išteklių mažo ir nulinio anglies dioksido kiekio degalų. Šioje iniciatyvoje išsamiai apsvaistytas Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinys²⁸, visų pirma atkreipiant dėmesį į Komisijos pasiūlymus dėl persvarstytos Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos ir naują iniciatyvą „FuelEU Maritime“²⁹. Persvarstyta Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyva ir iniciatyva „FuelEU Maritime“ bus konkrečiai nustatytos ŠESD (energijos) išmetimo faktorių numatytosios vertės. Šios vertės bus išmetamų ŠESD kiekio įverčiai, pagrįsti sunaudotos energijos kiekiu, taikant principą „nuo žaliavos iki ratų“³⁰. Visi šie aspektai yra labai svarbūs siekiant vienodai įgyvendinti šią iniciatyvą Sąjungos rinkoje. Tačiau ją įgyvendinant taip pat bus atsižvelgta ir į kitas teisinės sistemas, kaip antai naujų sunkiųjų transporto priemonių³¹ ir lengvųjų transporto priemonių³² išmetamo CO₂ kiekio normas, Eurostat statistines aplinkos ekonominių sąskaitų gaires³³ ir planuojamus ES veiksmus dėl prieigos prie transporto

²⁵ 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB ([OL L 123, 2015 5 19, p. 55–76](#)).

²⁶ Pagal ES stebėjimo, ataskaitų teikimo ir tikrinimo reglamentą stebimus ir teikiamus duomenis ketinama naudoti kitoms būsimois iniciatyvoms, pavyzdžiui, galimam jūrų laivybos įtraukimui į ES ATLPS arba iniciatyvai „FuelEU Maritime“.

²⁷ 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti ŠESD emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB ([OL L 275, 2003 10 25, p. 32–46](#)).

²⁸ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lt/IP_21_3541.

²⁹ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB, COM(2021) 562 *final*.

³⁰ Jis skiriasi nuo dabartinio principo „nuo bako iki ratų“, taikomo ES stebėjimo, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, JT TJO, CORSIA ir ES ATLPS sistemose, kai renkami tik su transporto priemonių varomąja jėga susijusio išmetamo teršalų kiekio duomenys.

³¹ 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1242, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai ir kuriuo iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB ([OL L 198, 2019 7 25](#)).

³² 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 CO₂ normos ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 (nauja redakcija) ([OL L 111, 2019 4 25, p. 13–53](#)).

³³ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/environment/methodology>.

priemonėse generuojamų duomenų³⁴. Šiuo atžvilgiu galima sinergija, susijusi, pavyzdžiui, su degalų sąnaudų duomenų rinkimu ir bendros numatytųjų verčių aplinkos sukūrimu.

Informacija apie išmetamų ŠESD kieki, apskaičiuota ir surinkta taikant šiame reglamente nustatytas taisykles, gali būti naudojama teikiant įmonių ataskaitas, pavyzdžiui, pagal Įmonių informacijos apie tvarumą teikimo direktyvą³⁵, ir šiuo metu rengiamus susijusius Europos informacijos apie tvarumą teikimo standartus³⁶. Įmonių informacijos apie tvarumą teikimo direktyvos ir šios iniciatyvos požiūriai sutampa, nes jose abiejose pripažįstami CO₂ atitinkantys 1 lygio išmetamieji teršalai (tiesioginis išmetimas vykdant savo veiklą), 2 lygio išmetamieji teršalai (netiesioginis išmetimas gaminant įsigytą ar gautą elektros energiją, garą, šilumą ar vėšą, kuriuos sunaudoja ataskaitas teikianti įmonė) ir 3 lygio išmetamieji teršalai (netiesioginis išmetimas vertės grandinėje)³⁷. Šios sistemos skiriasi savo dalyku ir tikslumo lygiu (Įmonių informacijos apie tvarumą teikimo direktyva taikoma visos įmonės išmetamų teršalų kiekiui, o šis reglamentas taikomas teikiant transporto paslaugas išmetamų teršalų kiekiui). Tačiau informacija, gauta įgyvendinant šią iniciatyvą, gali padėti įmonėms rengti bendras tvarumo ataskaitas, taip palengvinant Įmonių informacijos apie tvarumą teikimo direktyvos įgyvendinimą.

Kitoje Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio iniciatyvoje „ReFuelEU Aviation“ pateiktos specialaus skrydžiams suteikiamo ekologinio ženklo³⁸, kuriuo siekiama padėti vartotojams priimti informacija pagrįstus sprendimus ir skatinti ekologiškesnes keliones, nuostatos. Komisija užtikrins, kad skrydžių ženklinimo sistemos kūrimas būtų tinkamai koordinuojamas su šios iniciatyvos įgyvendinimu, kad būtų užtikrintas visų surinktų transporto sektoriuje išmetamų ŠESD kiekio duomenų nuoseklumas ir patikimumas.

Reglamentas (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos³⁹ yra susijęs su keitimusi elektronine forma pateikiama reglamentavimo informacija apie prekių vežimą sausumos keliais, geležinkeliais, oro ir vidaus vandenų keliais. Taip veiklos vykdytojai galės įrodyti, kad jie laikosi daugelio ES ir nacionalinių ataskaitų teikimo formalumų, taikomų prekių vežimui. Tikimasi, kad sukūrus visiškai decentralizuotą, bet suderintą ir patikimą dalijimosi duomenimis tinklą, elektroninė krovinių vežimo informacija padės įvairioms įstaigoms ir pavieniams naudotojams dalytis duomenimis apie išmetamų ŠESD kiekį ir taip prisidės prie šios iniciatyvos įgyvendinimo.

Šiuo reglamentu taip pat siekiama papildyti žiedinės ekonomikos veiksmų planą⁴⁰ ir pagal šį planą įgyvendinamas konkrečias iniciatyvas, kuriomis siekiama suteikti teisingą informaciją

³⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13180-Access-to-vehicle-data-functions-and-resources_lt.

³⁵ 2022 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2464, kuria iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 537/2014, Direktyva 2004/109/EB, Direktyva 2006/43/EB ir Direktyva 2013/34/ES dėl įmonių informacijos apie tvarumą teikimo ([OL L 322, 2022 12 16, p. 15–80](#)).

³⁶ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13765-European-sustainability-reporting-standards-first-set_lt

³⁷ Apibrėžti [ŠESD protokole](#).

³⁸ Aviacijos ekologinio ženklo kūrimas grindžiamas Darnaus ir išmanaus judumo strategijos 35 veiksmu. Ženklas gali būti sudarytas iš įvairių elementų, įskaitant skrydžio metu išmetamų teršalų kiekio vertinimą. Ženklas pagal iniciatyvą „ReFuelEU Aviation“ bus susijęs tik su skrydžio metu išmetamų teršalų kiekiu. Vėliau gali būti sukurti ir kiti orlaiviams arba oro linijoms suteikiami ženklai.

³⁹ 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos ([OL L 249, 2020 7 31, p. 33](#)).

⁴⁰ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Naujas žiedinės ekonomikos veiksmų planas, kuriuo siekiama švaresnės ir konkurencingesnės Europos“, COM(2020) 98 *final*.

vartotojams. Visų pirma, galimos jo sąsajos su produkto aplinkosauginio pėdsako⁴¹ iniciatyva, susijusia su išmetamo teršalų kiekio nustatymo metodiniais reikalavimais. Produkto aplinkosauginio pėdsako iniciatyva iš pradžių buvo sukurta kaip žaliųjų produktų bendrosios rinkos iniciatyvos dalis⁴². Joje pateikiamas bendras įvairiuose sektoriuose taikomas metodas, pagal kurį vertinamas prekės arba paslaugos aplinkosauginis veiksmingumas per visą jos gyvavimo ciklą. Tačiau bendroji produkto aplinkosauginio pėdsako sistema nėra konkrečiai pritaikyta transporto paslaugoms, o ją įgyvendinant išmetamų teršalų kiekio lyginamosios analizės tikslais vis tiek reikėtų parengti išsamias kategorijos taisykles⁴³.

Taip pat nustatyta sinergija su: i) Direktyva 2005/29/EB dėl nesąžiningos įmonių komercinės veiklos vartotojų atžvilgiu vidaus rinkoje, kuri taikoma klaidinantiems ekologiškumo teiginiams, ir ii) Direktyvos, kuria vartotojams suteikiama daugiau galių dalyvauti žaliojoje pertvarkoje, pasiūlymu, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2005/29/EB, nustatomi tam tikri konkretūs reikalavimai dėl ekologiškumo teiginių ir uždraudžiama pateikti bendro pobūdžio ekologiškumo teiginius, kurie nėra grindžiami su teiginiu susijusiu pripažintu aplinkosauginiu veiksmingumu⁴⁴. Ši sinergija visų pirma susijusi su poreikiu gauti kokybiškesnę ir patikimą informaciją apie paslaugų tvarumą. Tai, be kita ko, yra vartotojų apsauga nuo klaidingos ar klaidinančios informacijos, kuri gali sudaryti įspūdį, kad paslauga yra palankesnė aplinkai, nei yra iš tikrųjų. Šia iniciatyva būtų reglamentuojami konkretūs ekologiškumo teiginių aspektai, nustatant suderintą, visuotinai taikomą sistemą. Taip būtų užtikrinta, kad įstaigos, vykdančios teikiant transporto paslaugas išmetamų teršalų kiekio apskaitą, vartotojams pateiktų tikslius ir palyginamus duomenis apie išmetamų teršalų kieki.

Komisijos pasiūlymas dėl Direktyvos dėl aiškių ekologiškumo teiginių pagrindimo ir pranešimo apie juos (Ekologiškumo teiginių direktyva)⁴⁵ parengtas kaip *lex specialis* Direktyvos 2005/29/EB atžvilgiu. Ekologiškumo teiginių direktyvoje nustatyti išsamūs vertinimo reikalavimai, kuriais pagrindžiami aiškūs ekologiškumo teiginiai, ir konkrečios aplinkosauginio ženklinimo sistemų taisyklės, kuriomis siekiama padidinti pasitikėjimą ekologiškumo teiginių patikimumu ir sumažinti ekologinių ženklų gausą. Šiame reglamente nustatomos metodinės taisyklės, kuriomis pagrindžiami aiškūs ekologiškumo teiginiai apie teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekį „nuo žaliavos iki ratų“, todėl tokių teiginių atžvilgiu šiam reglamentui teikiama pirmenybė prieš Ekologiškumo teiginių direktyvoje nustatytas teiginių pagrindimo, pranešimo apie juos ir tikrinimo taisykles.

⁴¹ 2021 m. gruodžio 15 d. Komisijos rekomendacija (ES) 2021/2279 dėl aplinkosauginio pėdsako metodų naudojimo produktų ir organizacijų gyvavimo ciklo aplinkosauginiam veiksmingumui matuoti ir apie jį informuoti ([OL L 471, 2021 12 30, p. 1–396](#)).

⁴² Komisijos komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai „Žaliųjų produktų bendrosios rinkos kūrimas. Informacijos apie produktų ir organizacijų aplinkosauginį veiksmingumą kokybės gerinimas“, COM(2013) 0196 *final*.

⁴³ Šiuo metu vis dar reikia parengti produkto aplinkosauginio pėdsako kategorijos taisykles, taikomas daugeliui produktų ir paslaugų.

⁴⁴ Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS, kuria, siekiant geresnės apsauga nuo nesąžiningos veiklos ir geresniu informavimu suteikti vartotojams daugiau galių dalyvauti žaliojoje pertvarkoje, iš dalies keičiamos direktyvos 2005/29/EB ir 2011/83/ES, COM(2022) 143 *final*.

⁴⁵ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl aiškių ekologiškumo teiginių pagrindimo ir pranešimo apie juos (Ekologiškumo teiginių direktyva) COM(2023) 166 *final*.

Nors į iniciatyvos taikymo sritį neįtrauktas oro teršalų išmetimas, tikimasi, kad šis reglamentas duos papildomos naudos, t. y. sumažės transporto keliama tarša, atsižvelgiant į Komisijos nulinės taršos veiksmų plano⁴⁶ tikslus.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Ši iniciatyva būtų siūloma remiantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 straipsnio 1 dalimi ir 100 straipsnio 2 dalimi. Pagal tos Sutarties 4 straipsnio 2 dalį ES ir valstybės narės taiko pasidalijamąją kompetenciją transporto srityje.

• Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

Problemos ES matmuo

Ši iniciatyva yra ypač aktuali tarp ES valstybių narių vykdomoms tarpvalstybinėms operacijoms, nes ja nustatomos suderintos išmetamų ŠESD kiekio apskaitos taisyklės transporto paslaugų lygmeniu. Tokio suderinimo lygio, įskaitant metodikos pasirinkimą, įvesties duomenis ir bendras patikros taisykles, neįmanoma veiksmingai pasiekti vien tik atskirų valstybių narių veiksmais. Specialią suderintą metodinę sistemą, apimančią ją taikyti skatinančias priemones, kol kas yra sukūrusi tik Prancūzija⁴⁷. Tačiau jei ir kitos valstybės narės imsis panašių veiksmų, dėl jų transporto paslaugų organizatoriams ir naudotojams gali būti taikomi labai skirtingi apskaičiavimo arba informacijos atskleidimo reikalavimai, o tarpvalstybiniu mastu veikiančios pramonės šakos gali patirti papildomų išlaidų ir joms gali tekti administracinė našta. Nacionalinio lygmens veiksmai taip pat gali sumažinti bendrą išmetamų ŠESD kiekio apskaitos efektyvumą, nes teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio išvesties duomenys nebūtų palyginami skirtingose šalyse, o tai keltų didelę painiavą naudotojams ir taip suteiktų skirtingų ar net neigiamų paskatų transporto paslaugas rinkoje teikiantiems subjektams.

Papildoma nauda ES lygmeniu

ES transporto sektoriui būdingas stiprus tarpvalstybinis aspektas – jo funkcijos svarbios užtikrinant laisvą žmonių judėjimą ir prekių gabenimą ES vidaus rinkoje. Naudingos transporto paslaugos yra labai svarbios siekiant patenkinti transporto naudotojų poreikius, palaikyti ES ekonomikos augimą ir išsaugoti piliečių gyvenimo būdą. Kartu reikėtų atkreipti dėmesį į uždavinius, susijusius su transporto poveikiu aplinkai, kuris vis dar didėja daugiausia dėl didėjančių krovinių ir keleivių srautų Europos tinkle⁴⁸. Todėl ši iniciatyva suprantama kaip strateginė įgalinanti priemonė, padėsianti transporto bendruomenei įgyvendinti savo žaliąją pertvarką. Užtikrinus didesnę transporto paslaugų teikimo skaidrumą, bus sukurta paskatų kurti tvaresnius sprendimus ir inovacijas, o vartotojams bus suteikta daugiau informacijos, padėsiančios jiems pasirinkti transporto paslaugas. Kaip pirmiau nurodyta, siekiant šių tikslų bet kokie nacionaliniai metodai būtų labai nenaudingi, nes kiltų didelė rizika, kad reikalavimai bus prieštaringi, o metodikos ir duomenys – nenuoseklūs.

⁴⁶ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui Kuriamo sveiką planetą visiems. ES veiksmų planas „Siekiant nulinės oro, vandens ir dirvožemio taršos“, COM(2021) 400 *final*.

⁴⁷ Prancūzijos transporto kodeksas, žr. pirmiau.

⁴⁸ [Statistical pocketbook 2022 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&code=sdg_13_3_10&plugin=1)

- **Proporcingumas**

Sprendimai dėl atitinkamų politikos priemonių ir politikos galimybių, sudarančių šios iniciatyvos struktūrą, buvo priimti tinkamai atsižvelgiant į proporcingumo principą, todėl buvo sukurtas labiausiai subalansuotas būdas problemai spręsti. Pirma, reglamente numatoma naudoti esamą ir visuotinai pripažintą standartą ISO 14083:2023, t. y. jo Europos standarto EN ISO 14083:2023 redakciją, kaip teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo pamatinę metodiką. Šiai priemonei labai pritarė įvairiose konsultacijose dalyvavusios suinteresuotosios šalys, todėl tikimasi, kad ji bus labai plačiai pripažinta ir taikoma transporto rinkoje. Antra, iniciatyvoje numatomas decentralizuotas tam tikrų komponentų įgyvendinimas, visų pirma atitinkamomis sąlygomis leidžiant naudoti numatytųjų verčių bei išmetamųjų teršalų faktorių išorines duomenų bazes ir duomenų rinkinius, taip pat trečiųjų šalių tvarkomas išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo priemonės. Trečia, joje nustatomi racionalūs išmetamų ŠESD kiekio duomenų ir skaičiavimo procesų patikros reikalavimai, taikant išimtį MVI, nebent jos pageidauja tokią patikrą atlikti savanoriškai. Galiausiai, įtraukus įpareigojančio sutikimo taikyti suderintą sistemą nuostatą, šiuo pasiūlymu reikalavimai nustatomi tik tiems subjektams, kurie nusprendžia arba yra kitais būdais įpareigoti apskaičiuoti išmetamų ŠESD kiekį ir paskelbti duomenis apie jį. Šis aspektas yra svarbus suinteresuotosioms šalims, visų pirma MVI, kurioms labai dažnai trūksta pajėgumų trumpuoju laikotarpiu veiksmingai pradėti vykdyti išmetamų ŠESD kiekio apskaitą transporto paslaugų lygmeniu, todėl jos tikisi laipsniškų sprendimų, priimamų atsižvelgiant į jų specifinę padėtį ir leidžiant joms pradėti taikyti bendrą sistemą palaipsniui.

- **Priemonės pasirinkimas**

Atlikus poveikio vertinimą paaiškėjo, kad iniciatyvos tikslams pasiekti būtina nustatyti reguliavimo priemones. Reglamentas yra tinkamiausia priemonė bendram numatytų priemonių įgyvendinimui užtikrinti, kartu sumažinant bendrosios rinkos iškraipymų riziką, galinčią kilti dėl skirtingo reikalavimų perkėlimo į nacionalinę teisę ES valstybėse narėse. Taikant suderintą metodą turėtų būti laikomasi vienodų taisyklių, kad būtų galima palyginti parengtus duomenis ir užtikrinti pakankamą jų kokybę bei išsamumą. Labai svarbu išvengti skirtingų nacionalinio ar sektorių lygmens sprendimų samplaikos, o taip atsitiktų, jeigu įgyvendinant priemonę būtų priimta tarpsektorinė direktyva.

Pasiūlymas yra labai techninio pobūdžio ir tikėtina, kad jį reikės reguliariai keisti, kad būtų atsižvelgta į techninius ir teisinius pokyčius, visų pirma susijusius su bendra pamatine skaičiavimo metodika ir įvesties duomenų, pažymėjimų išdavimo ir patikrų taisyklėmis. Todėl taip pat planuojama priimti keletą deleguotųjų ir įgyvendinimo priemonių. Jas taikant daugiausia dėmesio bus visų pirma skiriama techninėms veikimo reikalavimų įgyvendinimo specifikacijoms.

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

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Komisija per visą poveikio vertinimo procesą aktyviai bendravo su suinteresuotosiomis šalimis ir išsamiai konsultavosi.

Reaguojant į paskelbtą kvietimą teikti informaciją (2021 m. lapkričio 19 d. – gruodžio 17 d.) buvo pradėtos rinkti suinteresuotųjų šalių nuomonės. Iš viso buvo gauti 64 atsakymai, jie padėjo išgryninti koncepciją ir geriau nustatyti kliūtis, trukdančias suderintai vykdyti teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitą.

Rengiant pasiūlymą buvo vykdoma ir kita konsultavimosi veikla:

- 2022 m. liepos 25 d. – spalio 20 d. vyko Komisijos surengtos atviros viešos konsultacijos. Iš viso buvo gauti 188 atsakymai, jie apėmė įvairias suinteresuotųjų šalių grupes. Atsakymus pateikė bendrovės ir įmonės (63), verslo asociacijos (59), ES piliečiai (26), valdžios institucijos (26), nevyriausybinės organizacijos (8), akademinės ir mokslinių tyrimų institucijos (4), vartotojų organizacijos (3), profesinės sąjungos (2), aplinkosaugos organizacijos (1) ir kitos šalys (10)⁴⁹;
- 2022 m. liepos mėn. už poveikio vertinimo pagrindžiamąjį tyrimą atsakingo konsultanto surengti tiriamieji pokalbiai, kurių tikslinė auditorija buvo keleivių vežimo asociacija, krovinių vežėjų asociacija, į aplinkosaugos veiklą orientuota ne pelno organizacija ir ekologiško transporto programa;
- už poveikio vertinimo pagrindžiamąjį tyrimą atsakingo konsultanto surengtos tikslinės konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis, įskaitant apklausą ir pokalbius. 2022 m. rugpjūčio–spalio mėn. vykdytos apklausos respondentai buvo atskiros įmonės (12), transporto asociacijos (9), valdžios institucijos (4), vartotojų ir keleivių asociacijos (2), akademinė bendruomenė ir mokslinių tyrimų įstaigos (1) ir kitos suinteresuotosios šalys (4). Pokalbiuose dalyvavo atskirų suinteresuotųjų šalių atstovai (38), įskaitant įmones (22), verslo asociacijas (7), vartotojų organizacijas (1), valdžios institucijas (1) ir kitas suinteresuotąsias šalis (5);
- 2022 m. spalio 27 d. Komisijos ir už poveikio vertinimo pagrindžiamąjį tyrimą atsakingo konsultanto bendrai surengtas suinteresuotųjų šalių praktinis seminaras, kuriame dalyvavo 43 dalyviai, atstovaujantys 33 suinteresuotosioms šalims, įskaitant įmones, verslo organizacijas, valdžios institucijas ir pavienius ekspertus.

Pirma, reikėtų pažymėti, kad per visas konsultacijas buvo pritarta iniciatyvos koncepcijai ir tikslams. Suinteresuotosios šalys iš esmės pripažįsta suderintos matavimo ir apskaičiavimo sistemos poreikį, nes išmetamų ŠESD kiekio apskaita tampa vis glaudžiau susijusi su platesne politikos ekosistema ir transporto paslaugų naudotojų sprendimų priėmimo procesais. Jos supranta, kad ilgainiui aktuali informacija apie išmetamų ŠESD kiekį galėtų tapti vis svarbesnė siekiant išsaugoti jų konkurencingumą (arba santykius su investuotojais), todėl investuoja į išmetamų teršalų kiekio apskaičiavimo ir veiksmingo duomenų apie jį perdavimo sistemas. Daugelis jų geresnį išmetamų teršalų kiekio matavimą taip pat supranta kaip būdą konkretiems tvarumo tikslams nustatyti ir stebėti, siekiant mažinti išmetamų teršalų kiekį ir sąnaudas.

Suinteresuotųjų šalių suteikta informacija buvo itin svarbi – pagal ją Komisija galėjo koreguoti problemos apibrėžimo struktūrą, gauti įvesties duomenų politikos galimybėms formuluoti ir sukurti sąlygas įvertinti ekonominį bei socialinį poveikį ir poveikį aplinkai, visų pirma siekdama nustatyti, kuri politikos galimybė, tikėtina, duos visuomenei geriausią naudą ir sąnaudų santykį.

Apie problemos apibrėžimą pasakytina, kad konsultacijų metu visos suinteresuotųjų šalių grupės sutarė dėl konkrečių problemų, kurios buvo iš anksto nustatytos atliekant poveikio vertinimą, t. y. „*ribotas transporto ir logistikos sektoriuje išmetamų ŠESD kiekio apskaitos rezultatų palyginamumas*“ ir „*ribotas išmetamų teršalų kiekio apskaitos taikymas įprastoje verslo praktikoje*“, svarbos. Prisidedančios suinteresuotosios šalys taip pat patvirtino bendrą pagrindinių problemų veiksmų aktualumą, tačiau atkreipė dėmesį į tai, kad reikia pakoreguoti kai kuriuos elementus, visų pirma siekiant pabrėžti įvesties duomenų svarbą apskaičiuojant

⁴⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13217-Count-your-transport-emissions-CountEmissions-EU/public-consultation_lt

išmetamų ŠESD kiekį ir geriau atspindėti problemas, susijusias su menku pasitikėjimu rinkoje atskleidžiamais išmetamų ŠESD kiekio išvesties duomenimis ir rinkos dalyvių nenoru dalytis neskelbtiniais veiklos duomenimis. Problemų grafikas buvo atitinkamai atnaujintas.

Paklaustos apie galimus sprendimus, suinteresuotosios šalys pateikė labai vertingų įžvalgų, kurios padėjo parengti ir įvertinti atitinkamas politikos priemones ir galimybes. Apie metodinę sistemą pasakytina, kad dauguma jų pasisakė už esamų arba kuriamų ŠESD apskaitos metodų taikymą, pirmenybę teikdamos tiems metodams, kurie apskaičiuojant išmetamų teršalų kiekį taikomi visame pasaulyje. Suinteresuotosios šalys taip pat pasiūlė, kad ES turėtų skatinti naudoti pirminius duomenis ir sukurti bendrą numatytųjų verčių sistemą, kai pirminių duomenų nėra. Jos taip pat išsakė nuomonę, kad sistemai veiksmingai įgyvendinti konkrečiuose transporto sektoriaus segmentuose reikalingos suderintos gairės, siekiant užtikrinti vienodą jos supratimą ir naudojimą įvairiose transporto grandinės grandyse. Be to, gautose nuomonėse dominavo specialios išmetamų ŠESD kiekio duomenų ir apskaičiavimo procesų patikros sistemos poreikis, nepaisant suinteresuotųjų šalių, ypač MVĮ, abejonių dėl susijusios administracinės naštos ir išlaidų. Nors atsakydamos į klausimą dėl taikymo kai kurios suinteresuotosios šalys nurodė, kad siekiant suvienodinti sąlygas veiksmingiausias būtų privalomas reikalavimas, apskritai jos manė, kad tinkamiausias ir naudingiausias metodas yra įpareigojančio sutikimo dalyvauti nuostata, visų pirma dėl neproporcingo privalomos priemonės poveikio MVĮ – ši pastaba buvo pasakyta pokalbiuose ir praktiniame seminare.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas**

Išorės rangovas atliko tyrimą poveikio vertinimui, kuriuo grindžiamas šis pasiūlymas, papildyti. Šis 2022 m. kovo mėn. pradėtas tyrimas baigtas 2023 m. vasario mėn. Tyrimu Komisijai suteikta vertingų įžvalgų, ypač apie tai, kaip suformuluoti politikos galimybes, įvertinti tam tikrą tikėtiną poveikį ir išsiaiškinti tiesioginį poveikį patirsiančių suinteresuotųjų šalių požiūrį.

- **Poveikio vertinimas**

Į šį pasiūlymą įtrauktos politikos priemonės buvo pagrįstos poveikio vertinimo rezultatais. Komisijos Reglamentavimo patikros valdyba poveikio vertinimo ataskaitai [SWD(2023) XXXXX] pritarė su išlygomis [SEC(2023) XXX]. Savo nuomonėje valdyba pateikė tam tikrų rekomendacijų dėl įrodymų ir į jas buvo deramai atsižvelgta. Poveikio vertinimo ataskaitos 1 priede glaustai aprašyta, kaip tai padaryta.

Atliekant poveikio vertinimą buvo apsvarstytos šešios politikos galimybės, kaip pasiekti nurodytus tikslus. Jos buvo suskirstytos į pirmiau aptartas septynias politikos sritis: metodika; įvesties duomenys ir šaltiniai; taikymas; išmetamų ŠESD kiekio išvesties duomenys ir skaidrumas; parama įgyvendinimui; atitiktis; papildomos priemonės.

Politikos galimybėse numatyti alternatyvūs suderintos sistemos kūrimo metodai, kurių esminiai skirtumai yra pamatinės metodikos pasirinkimo, įvesties duomenų naudojimo, taikytinos išmetamų ŠESD kiekio duomenų ir apskaičiavimo procesų patikros sistemos, išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo priemonių naudojimo ir reglamento taikymo būdo aspektai. Reikėtų pažymėti, kad tam tikri su įvesties duomenimis susiję elementai, t. y. rekomendacija naudoti pirminius duomenis, centrinės ES ŠESD išmetimo faktorių duomenų bazės sukūrimas ir sumodeliuotųjų duomenų taisyklės, buvo tolygiai nagrinėjami pagal visas atitinkamas alternatyvias politikos priemones ir visas politikos galimybes.

Svarstytos toliau išvardytos politikos galimybės.

- Pagal 1 politikos galimybę numatytas aukščiausias teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitos centralizavimo ir suderinimo lygis ir skatinama

sistemą naudoti rinkoje, visapusiškai privalomai taikant šį reglamentą visiems subjektams, teikiantiems arba organizuojantiems transporto paslaugas. 1 politikos galimybės apraše pateikta išsami pamatinė metodika, pagrįsta standartu ISO 14083, tačiau įtraukiant tam tikrus papildomus metodinius elementus, kuriais didinamas išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo rezultatų tikslumas ir palyginamumas, ir visiems susijusiems subjektams nustatyti privalomo išmetamų ŠESD kiekio duomenų ir apskaičiavimo procesų patikros reikalavimai. Pagal ją taip pat leidžiama nustatyti taršos ŠESD intensyvumo numatytąsias vertes su vienintele sąlyga, kad jos būtų gautos iš ES lygmeniu sukurtos centrinės duomenų bazės. Galiausiai pagal 1 politikos galimybę pasiūlyta bendra apskaičiavimo priemonė, kurią turi sukurti ES, kad būtų lengviau apskaičiuoti rinkoje teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kieki.

- Pagal 2 politikos galimybę, palyginti su 1 politikos galimybe, numatytas toks pat aukštas centralizacijos lygis, susijęs su įvesties duomenų tvarkymu ir bendros apskaičiavimo priemonės naudojimu, tačiau iniciatyvą įgyvendinti rinkoje būtų gerokai paprasčiau. Apie įgyvendinimą pasakytina, kad pagal šią galimybę pasiūlytas visiškai savanoriškas šio reglamento taikymas suinteresuotosioms šalims, savanoriškas išmetamų ŠESD kiekio duomenų ir apskaičiavimo procesų patikra ir palankesnė pamatinė metodika, nustatyta visuotinai pripažįstamu standartu ISO 14083.
- Pagal 3 politikos galimybę numatytos priemonės, kuriomis sukuriama sąlyga taikyti beveik savanorišką ir decentralizuotą požiūrį į išmetamų ŠESD kiekio apskaitą. Iš esmės pagal šią politikos galimybę pasiūlyta įpareigojančio sutikimo dalyvauti nuostata, pagal kurią reikalavimas naudoti bendrą sistemą taikomas tik tiems subjektams, kurie pasirenka (arba yra įpareigoti kitomis priemonėmis) apskaičiuoti ir atskleisti duomenis apie išmetamų ŠESD kiekį, susijusį su transporto paslaugomis. Apie įvesties duomenis pasakytina, kad pagal 3 politikos galimybę pasiūlyta pagrindinė ES taršos ŠESD intensyvumo numatytųjų verčių duomenų bazė, tačiau, priešingai nei 1 ir 2 politikos galimybių atvejais, pagal šią galimybę leista naudoti papildomus nacionalinius, regioninius ar sektorių duomenų rinkinius, taikant specialų kokybės užtikrinimo procesą. Be to, įpareigojimas tikrinti, ar laikomasi bendros ŠESD apskaitos sistemos, pagal 3 politikos galimybę nustatytas tik subjektams, kurių dydis viršija tam tikrą ribą, t. y. didelėms organizacijoms, ir leista taikyti išorines apskaičiavimo priemones, kurias rinkoje siūlo pramonė ir valdžios institucijos, jei šios priemonės turi pažymėjimus, kad atitinka iniciatyvos reikalavimus. Apie metodiką pasakytina, kad pagal 3 politikos galimybę pasirinkta išsami, standartu ISO 14083 pagrįsta metodika su papildomais elementais, kurie yra identiški 1 politikos galimybės elementams.
- Pagal 4 politikos galimybę pakartota beveik visų pagal 3 politikos galimybę numatytų politikos priemonių struktūra, išskyrus priemonę, susijusią su apskaičiavimo metodika. Pastarosios atveju pagal 4 politikos galimybę pasitelktas pasaulinis standartas ISO 14083, kaip ir 2 bei 6 politikos galimybių atveju.
- 5 politikos galimybė nuo 3 ir 4 politikos galimybių skyrėsi dviem aspektais, t. y. pasirinkta metodika, kuri šiuo atveju buvo produkto aplinkosauginio pėdsako kategorijos taisyklės, taikomos teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekiui, ir visiškai centralizuota taršos ŠESD intensyvumo numatytųjų verčių duomenų bazė, panašia į naudojamas 1 ir 2 politikos galimybių atvejais.

- Pagal 6 politikos galimybę numatytos beveik identiškas politikos priemonės kaip ir 4 politikos galimybės atveju, išskyrus vieną išimtį – joje nustatomas privalomas reglamento taikymas (kaip 1 politikos galimybės atveju) visiems subjektams, dalyvaujantiems teikiant arba organizuojant transporto paslaugas.

Visose politikos galimybėse nuosekliai taikytos dvi politikos priemonės: suderintų ŠESD kiekio išvesties duomenų rodiklių nustatymas kartu taikant bendras duomenų perdavimo ir skaidrumo taisykles ir horizontaliųjų gairių dėl iniciatyvos įgyvendinimo transporto rinkoje pateikimas.

Atlikus įvertinimą, nustatyta, kad tinkamiausia yra 4 politikos galimybė. Ja pasiekiami optimali iniciatyvos tikslų ir bendrų įgyvendinimo išlaidų pusiausvyra, taip užtikrinant geriausią sąnaudų ir naudos santykį.

Pasirinkus 4 politikos galimybę sumažės išmetamų ŠESD kiekis ir kitos susijusios išorinės sąnaudos, patiriamos teikiant transporto paslaugas ES rinkoje. Ši sumažėjimą daugiausia lems elgsenos pokyčiai, dėl kurių bus dažniau pasirenkami tvaresni transporto sprendimai ir optimizuojamos kelionės. Apytiksliai vertinama, kad atitinkamai bus sutaupyta 674 mln. EUR išmetamų ŠESD kiekiui tenkančių išorinių sąnaudų, 163,5 mln. EUR oro taršai tenkančių išorinių sąnaudų ir 645 mln. EUR eismo avarijoms tenkančių išorinių sąnaudų, išreikštų grynąja dabartine verte 2022 m. kainomis 2025–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi. Šios sutaupytos sąnaudos buvo apskaičiuotos visų pirma darant prielaidą, kad veikla bus perkeliama iš vienos rūšies transporto į kitą, o keleivių ir krovinių vežimo reisai bus optimizuoti atsižvelgiant į išsamesnę informaciją apie transporto paslaugų rodiklius ir duomenų prieinamumą. Tikimasi, kad sumažinus daug degalų vartojančių ir (arba) energijai imlių rūšių transporto veiklos apimtį, vežėjai ir keleiviai sutaupys 2,4 mlrd. EUR. Taip pat prognozuojama, kad pagerinus išmetamų ŠESD kiekio duomenų palyginamumą padidės skaidrumas, patikimumas, teigiamas poveikis transporto paslaugų organizatorių ir teikėjų reputacijai ir įvaizdžiui visuomenėje, taip pat padidės transporto grandinės partnerių tarpusavio pasitikėjimas.

Pagrindines išlaidas, susijusias su siūlomais intervenciniais veiksmais, padengia įmonės. Tai yra prisitaikymo išlaidos, susijusios su naujos ŠESD metodinės sistemos naudojimu (pritaikymu arba pradėjimu naudoti) ir atitinkama patikros veikla (1,5 mlrd. EUR), taip pat administracinės išlaidos, susijusios su pažymėjimų išdavimu apskaičiavimo priemonėms ir taršos ŠESD intensyvumo numatytųjų verčių išorinių duomenų bazių kokybės patikra (0,5 mln. EUR). Taip pat nustatytos administracinės išlaidos, tenkančios nacionalinėms akreditavimo įstaigoms, kurios būtų atsakingos už atitikties vertinimo įstaigų, vykdančių patikras ir pažymėjimų išdavimą, akreditavimą (0,1 mln. EUR). Be to, apskaičiuotos papildomos nacionalinių statistikos institucijų prisitaikymo išlaidos, visų pirma susijusios su perėjimu prie unikalaus formato išmetamų ŠESD kiekio išvesties verčių (0,1 mln. EUR), ir Europos aplinkos agentūros išlaidos, susijusios su ES lygmens įvesties duomenų bazių kūrimu ir tvarkymu, taip pat su pagal iniciatyvą leistinių išorinių duomenų bazių kokybės patikra (3,9 mln. EUR).

Taigi, iniciatyvos laikotarpiu tinkamiausios galimybės grynoji nauda bus 2,4 mlrd. EUR.

Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas

Kadangi tai yra naujas pasiūlymas, vertinimų ar tinkamumo patikrinimo neatlikta.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymas atitinka Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartiją.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Dėl pasiūlymo Sąjungos biudžeto grynosios dabartinės išlaidos padidėja 0,6 mln. EUR 2025–2027 m. laikotarpiu, o papildomieji ištekliai – 6,3 mln. EUR 2028–2050 m. laikotarpiu. Pasiūlymo poveikis biudžetui išsamiau aprašytas prie šio pasiūlymo pridedamoje finansinėje teisės akto pasiūlymo pažymoje.

Poveikio biudžetui po dabartinės daugiametės finansinės programos apžvalga yra preliminarinė ir nedaro poveikio susitarimui dėl būsimos daugiametės finansinės programos.

5. KITI ELEMENTAI

- **Igyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Komisija stebės šios iniciatyvos įgyvendinimą, rezultatus ir poveikį, taikydamą įvairius stebėjimo ir (arba) vertinimo mechanizmus. Pažanga, padaryta siekiant konkrečių pasiūlymo tikslų, bus vertinama visų pirma remiantis surinktais duomenimis apie išorės numatytųjų verčių duomenų bazių, kurių kokybę patikrinta, skaičių, patikrintų subjektų skaičių, pagal šį reglamentą akredituotų atitikties vertinimo įstaigų skaičių, pažymėjimus gavusių apskaičiavimo priemonių skaičių ir subjektų, vykdančių teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitą, skaičių. Bus rūpestingai užtikrinta prašymų pateikti informaciją (įskaitant ataskaitas, apklausas ir užklausas) pusiausvyra, kad suinteresuotosios šalys nepatirtų papildomos naštos.

Praėjus penkeriems metams nuo visapusiško reglamento taikymo pradžios Komisija įvertins teisės normas, kad patikrintų, ar iniciatyvos tikslai pasiekti.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

1 straipsnyje aprašomas siūlomo reglamento dalykas.

2 straipsnyje nustatoma reglamento taikymo sritis.

3 straipsnyje pateikiamos kelios terminų apibrėžtys.

4 straipsnyje nustatomas teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo metodas.

5 straipsnyje nustatomos pirminių ir antrinių duomenų naudojimo taisyklės teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekiui apskaičiuoti.

6 straipsniu sukuriamą pagrindinę ES numatytųjų verčių duomenų bazę.

7 straipsnyje nustatomos trečiųjų šalių tvarkomų duomenų bazių ir numatytųjų verčių duomenų rinkinių naudojimo taisyklės.

8 straipsniu sukuriamą centrinę ES išmetamų ŠESD faktorių duomenų bazę.

9 straipsnyje nustatomi reikalavimai išvesties duomenims, kurie gaunami apskaičiavus teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekį.

10 straipsnyje nustatomos išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo rezultatų perdavimo ir skaidrumo taisyklės.

11 straipsnyje nustatomos bendrosios išorinių apskaičiavimo priemonių pažymėjimų išdavimo taisyklės.

12 straipsnyje nustatomas bendrasis išvesties duomenų patikros reikalavimas.

13 straipsnyje nustatomos patikrų taisyklės ir procesas.

14 straipsnyje nustatomi reikalavimai atitikties vertinimo įstaigoms.

15 straipsnyje nustatomos atitikties vertinimo įstaigų akreditavimo procedūros.

16 straipsnyje nustatomos deleguotųjų įgaliojimų suteikimo Komisijai pagal šį reglamentą sąlygos.

17 straipsnyje nustatoma komiteto procedūra, kad Komisija galėtų pasinaudoti įgaliojimais priimti įgyvendinimo aktus.

18 straipsnyje reikalaujama, kad Komisija atliktų šio reglamento vertinimą.

19 straipsnyje pateikiamos nuostatos dėl šio reglamento įsigaliojimo datos ir atitinkamai jo taikymo.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS**dėl teikiant transporto paslaugas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio apskaitos**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 1 ir 100 straipsnius,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁵⁰,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁵¹,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- 1) stabiliai siekiant iki 2050 m. neutralizuoti poveikį klimatui ir kartu deramai atsižvelgiant į poreikį išsaugoti nuolatinį Europos pramonės augimą ir konkurencingumą, būtina remti pastangas užtikrinti didesnę Sąjungos transporto sistemos tvarumą ir veiksmingumą;
- 2) siekiant surinkti duomenis apie dėl konkrečios įmonių ir asmenų veiklos išmetamų teršalų kiekį, įvairiuose ekonomikos sektoriuose, įskaitant transporto sektorių, naudojama išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio apskaita. Geresnis informavimas apie transporto paslaugų rodiklius yra galinga priemonė siekiant sukurti tinkamas paskatas transporto naudotojams rinktis tvaresnius sprendimus ir daryti įtaką transporto organizatorių ir operatorių verslo sprendimams. Patikimi ir palyginami duomenys apie išmetamų ŠESD kiekį yra pagrindinis reikalavimas, kad būtų galima sukurti šias paskatas ir taip paskatinti tiek vartotojų, tiek įmonių elgsenos pokyčius, kad būtų prisidedama prie komunikato „Europos žaliasis kursas“⁵² ir Europos klimato teisės akto tikslų transporto srityje įgyvendinimo;
- 3) nepaisant didėjančio transporto sektoriaus suinteresuotųjų šalių susidomėjimo, bendras teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitos vykdymas vis dar yra ribotas. Dauguma atvejų naudotojai negauna tikslios informacijos apie transporto paslaugų rodiklius, o transporto paslaugų organizatoriai ir operatoriai neskaičiuoja ir neatskleidžia dėl jų veiklos išmetamų teršalų kiekio. Neproporcingai mažas išmetamų ŠESD kiekio apskaitos vykdymas ypač

⁵⁰ [OL C , , p.]⁵¹ [OL C , , p.]⁵² Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“ COM(2019) 640 *final*

pastebimas labai mažose, mažosiose ir vidutinėse įmonėse (toliau – MVĮ), kurios sudaro didžiąją daugumą įmonių, siūlančių transporto paslaugas ES rinkoje;

- 4) 2011 m. Europos Komisija priėmė Baltąją knygą dėl transporto⁵³, kurioje pristatė ES transporto sistemos ateities viziją ir apibrėžė politikos darbotvarę, skirtą būsimiems transporto uždaviniams spręsti, visų pirma atsižvelgiant į būtinybę išsaugoti bei plėtoti judumą ir gerokai sumažinti transporto ir logistikos operacijų anglies dioksido išmetimo rodiklį;
- 5) 2020 m. gruodžio mėn. Darnaus ir pažangaus judumo strategijoje⁵⁴ kalbama apie paskatas rinktis tvariausius visų rūšių transporto sprendimus. Tarp tų paskatų – sukurti visuotinai pripažintais standartais pagrįstą europinę suderinto transporto ir logistikos sektoriuose išmetamų ŠESD kiekio matavimo sistemą, kurią būtų galima naudoti siekiant įmonėms ir galutiniams naudotojams pateikti jų pasirinkto transporto anglies dioksido išmetimo rodiklio įvertį ir skatinant galutinius naudotojus ir vartotojus rinktis tvaresnius transporto ir judumo sprendimus, kartu išvengiant ekomanipuliavimo;
- 6) todėl siekiant gauti palyginamus duomenis apie teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekį ir išvengti klaidinančios informacijos apie tokių paslaugų rodiklius, kai galima pasirinkti įvairius išmetamų teršalų kiekio apskaičiavimo metodus ir įvesties duomenis, tikslinga nustatyti suderintas teikiant krovinių ir keleivių vežimo paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitos taisykles. Tokiomis taisyklėmis turėtų būti užtikrintos vienodos sąlygos įvairioms transporto rūšims, segmentams ir Sąjungos nacionaliniams tinklams. Be to, taip būtų galima sukurti paskatų įmonių ir klientų elgsenai keisti, kad būtų sumažintas teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekis, naudojant palyginamus ir patikimus duomenis apie išmetamų ŠESD kiekį;
- 7) šiuo reglamentu turėtų būti sukurta pamatinė kitų išmetamų teršalų kiekio mažinimo priemonių, kurių gali imtis valdžios institucijos ir pramonė, sistema, be kita ko, kai vežimo sutartyse nustatomos skaidrumo nuostatos dėl išmetamų ŠESD kiekio, keleiviams ar klientams teikiama informacija apie keliaujant ar pristatant prekes išmetamų ŠESD kiekį arba nustatomi su klimatu susiję žaliųjų viešųjų pirkimų procedūrų kriterijai;
- 8) nepaisant naudos dėl didesnio skaidrumo, susijusio su transporto paslaugų rodikliais, privalomas šio reglamento taikymas visiems subjektams, siūlantiems transporto paslaugas Sąjungos rinkoje, būtų neproporcingas ir lemtų pernelyg dideles išlaidas ir našą. Todėl šis reglamentas turėtų būti taikomas tik tiems subjektams, kurie nusprendžia arba kitomis atitinkamomis teisėkūros ir su teisėkūra nesusijusiomis priemonėmis yra įpareigojami apskaičiuoti teikiant krovinių ar keleivių transporto paslaugas, kurių teikimo pradžios arba pabaigos vieta yra Sąjungos teritorijoje, išmetamų ŠESD kiekį ir atskleisti informaciją apie jį. Todėl šios paslaugos apima paslaugas, kurių išvykimo arba paskirties vietos yra trečiojoje šalyje;
- 9) šis reglamentas neturėtų būti taikomas duomenų tarpininkams, pvz., teikiantiems skaitmenines daugiarūšio judumo paslaugas, kai jie tiesiogiai neparengia teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio duomenų, bet tik atskleidžia atitinkamo subjekto arba kito susijusio juridinio ar fizinio subjekto pateiktą informaciją apie tą kiekį. Tačiau duomenų tarpininkams

⁵³ Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ COM(2011) 0144 *final*

⁵⁴ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“ COM(2020) 789 *final*

turėtų būti privalomos atitinkamos taisyklės, susijusios su išmetamų ŠESD kiekio atskleistų duomenų viešinimu ir skaidrumu, siekiant užtikrinti tų duomenų palyginamumą rinkoje;

- 10) šis reglamentas neturėtų būti taikomas, kai išmetamų ŠESD kiekis apskaičiuojamas ir duomenys apie jį atskleidžiami suvestine forma. Ši nuostata galioja ir tokiais atvejais, kai privalomai skelbtina su aplinka susijusi informacija tvarumo ataskaitose ir statistikos tikslais teiktinos aplinkosaugos sąskaitos yra būtinos pagal kitas Sąjungos taisykles, pavyzdžiui, apibrėžtas Įmonių informacijos apie tvarumą teikimo direktyvoje⁵⁵ ir Reglamente dėl Europos aplinkos ekonominių sąskaitų⁵⁶. Kita vertus, pagal šį reglamentą gauta informacija gali padėti rengti konsoliduotąsias išmetamų teršalų kiekio ataskaitas, kurias reikalaujama pateikti pagal kitus taikytinus Sąjungos teisės aktus, jei atitinkama metodika ir surinkti duomenys yra pakankamai suderinami;
- 11) tinkamas teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo metodas yra vienas iš pagrindinių šiame reglamente nustatytos suderintos Sąjungos sistemos aspektų. Šiuo metodu turėtų būti užtikrinta, kad transporto grandinėje apskaičiuojant išmetamų teršalų kiekį būtų gaunami palyginami ir tikslūs išmetamų ŠESD kiekio duomenys, taikant vienodus metodikos etapus. Juo taip pat reikėtų tinkamai atsižvelgti į transporto rinkos poreikius, kad būtų išvengta nereikalingo sudėtingumo, pernelyg didelės naštos ir išlaidų, ir jam turėtų pritarti suinteresuotosios šalys;
- 12) kaip pamatinė metodika teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekiui apskaičiuoti pagal šį reglamentą buvo pasirinktas Europos standartizacijos komiteto⁵⁷ 2023 m. balandžio mėn. paskelbtas standartas EN ISO 14083:2023, į kurį perkeltas standartas ISO 14083:2023. Atlikus analizę paaiškėjo, kad standartas ISO 14083:2023 yra tinkamiausia ir proporcingiausia priemonė siekiant šio reglamento tikslų. Išmetamų teršalų kiekis nustatomas taikant principą „nuo žaliavos iki ratų“, kai išmetamų ŠESD kiekis susidaro dėl transporto priemonės aprūpinimo energija ir dėl transporto priemonės naudojimo vykdant transporto ir transporto mazgų operacijas;
- 13) reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad nebūtų nukrypta nuo standarto EN ISO 14083:2023 pradinio metodikos pasirinkimo, kad būtų išvengta nenuoseklumo, kai skaičiuojamas teikiant transporto paslaugas rinkoje, ypač tarptautinėse transporto grandinėse, išmetamų ŠESD kiekis. Tačiau kartais tikslinga įvertinti galimą poreikį standartą EN ISO 14083:2023 koreguoti, atsižvelgiant į Sąjungos politiką ir būsimus to standarto pakeitimus, kuriuos gali inicijuoti Europos standartizacijos komitetas arba kita kompetentinga įstaiga. Jei atlikus tokį vertinimą nustatoma rizika, kad taikant atitinkamą standarto dalį gali atsirasti nepageidaujamas disbalansas dėl teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo konkrečiuose rinkos segmentuose arba galimi neatitikimai tarp to standarto ir šio reglamento ar kito taikytino Sąjungos teisės akto tikslų, Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, gali apsvarstyti galimybę prašyti Europos standartizacijos komiteto atitinkamai peržiūrėti standartą arba nuspręsti tą standarto dalį pašalinti iš šio reglamento taikymo srities;

⁵⁵ 2022 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2464, kuria iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 537/2014, Direktyva 2004/109/EB, Direktyva 2006/43/EB ir Direktyva 2013/34/ES dėl įmonių informacijos apie tvarumą teikimo ([OL L 322, 2022 12 16, p. 15–80](#)).

⁵⁶ 2011 m. liepos 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 691/2011 dėl Europos aplinkos ekonominių sąskaitų ([OL L 192, 2011 7 22, p. 1–16](#)).

⁵⁷ <https://www.cencenelec.eu>

- 14) siekiant išvengti netikslios informacijos sklaidos rinkoje, gali iškilti poreikis patikslinti pamatinės metodikos elementus, susijusius su išmetamų ŠESD kiekiui svarbiais parametrais ir prielaidomis, naudojamomis išmetamų teršalų kiekiui apskaičiuoti prieš teikiant paslaugą. Tas pats pasakytina ir apie kitus atitinkamus techninius parametrus, susijusius su išmetamų teršalų kiekio paskirstymu arba duomenų elementų agregavimu, jei metodikoje tų parametrų naudojimas nepaaiškintas;
- 15) teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekiui apskaičiuoti gali būti naudojami įvairių rūšių įvesties duomenys, įskaitant pirminius ir antrinius duomenis. Naudojant pirminius duomenis gaunami patikimiausi ir tiksliausi rezultatai, todėl jiems turėtų būti teikiama pirmenybė, kad ilgainiui būtent šie duomenys būtų naudojami išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo procesuose. Tačiau tam tikroms suinteresuotosioms šalims, ypač MVĮ, pirminiai duomenys gali būti nepasiekiami arba pernelyg brangūs. Todėl taikant aiškias sąlygas turėtų būti leidžiama naudoti antrinius duomenis;
- 16) apie antrinius duomenis pasakytina, kad teikiant transporto paslaugą išmetamų ŠESD kiekį galima apskaičiuoti pasitelkiant numatytąsias vertes arba sumodeliuotuosius duomenis. Tačiau naudojant numatytąsias vertes ir sumodeliuotuosius duomenis turėtų būti gaunama tiksli ir patikima informacija apie teikiant konkrečią transporto paslaugą išmetamų ŠESD kiekį, todėl tos numatytosios vertės turėtų būti nustatomos ir sumodeliuotieji duomenys rengiami neutraliai ir objektyviai, remiantis patikimais šaltiniais ir tinkamais parametrais;
- 17) todėl siekiant geresnio išmetamų ŠESD kiekio rezultatų, gautų taikant šį reglamentą, palyginamumo, reikėtų sukurti pagrindinę ES taršos ŠESD intensyvumo numatytųjų verčių duomenų bazę. Tačiau, atsižvelgiant į skirtingas tokių numatytųjų verčių sektorių, nacionalinius ir regioninius ypatybes visoje Sąjungoje, turėtų būti leidžiama naudoti kitas atitinkamas trečiųjų šalių tvarkomas duomenų bazines ir duomenų rinkinius, jei bus atlikta techninė jų kokybės patikra Sąjungos lygmeniu;
- 18) nustatant taršos ŠESD intensyvumą teikiant transporto paslaugą, reikalaujama, kad iš transporto energijos nešiklių išmetimų ŠESD faktorių būtų galima išvesti išmetamo ŠESD kiekio įverčius, atspindinčius sunaudotos energijos kiekį pagal principą „nuo žaliavos iki ratų“. Todėl, siekiant užtikrinti įvesties duomenų palyginamumą ir kokybę, turėtų būti sukurta centrinė ES transporto energijos nešiklių išmetamų ŠESD faktorių duomenų bazė;
- 19) už ES taršos ŠESD intensyvumo numatytųjų verčių ir išmetamų ŠESD faktorių duomenų bazių kūrimą ir priežiūrą, taip pat už trečiųjų šalių tvarkomų išorinių duomenų bazių ir duomenų rinkinių techninę kokybės patikrą turėtų būti atsakinga neutrali ir kompetentinga įstaiga, veikianti Sąjungos lygmeniu. Geriausias galimybes teikti reikiamą pagalbą, kad ši reglamento dalis būtų tinkamai įgyvendinta, turi Europos aplinkos agentūra, atsižvelgiant į jos kompetenciją. Jei reikia, pagal atskirus Sąjungos teisės aktus, vykdant šią užduotį gali prisidėti ir padėti kitos ES sektorinės įstaigos;
- 20) sumodeliuotieji duomenys gali būti naudojami, jei jie grindžiami modeliu, sukurtu pagal pamatinę metodiką ir, kai tinkama, kitas šio reglamento nuostatas dėl antrinių duomenų ir apskaičiavimo priemonių naudojimo;

- 21) Reglamente (ES) 2015/757⁵⁸ ir Direktyvoje 2003/87/EB⁵⁹ reikalaujama rinkti, apskaičiuoti ir kasmet teikti laivų ir orlaivių išmetamo CO₂ kiekio ataskaitas. Šio reglamento nuostatos tam tikru mastu gali būti papildytos Reglamentu (ES) 2015/757 ir Direktyva 2003/87/EB, visų pirma atsižvelgiant į tai, kad sudegintų degalų duomenys gali būti naudojami kaip įvesties duomenys teikiant transporto paslaugas išmetamų teršalų kiekiui apskaičiuoti. Įvesties duomenys, kuriais remiantis apskaičiuojamas teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekis, taip pat gali būti gaunami įgyvendinant kitus teisės aktus, pavyzdžiui, Reglamentą (ES) 2019/1242⁶⁰ ir Reglamentą (ES) 2019/631⁶¹;
- 22) tikslinga nustatyti bendrus rodiklius išmetamų ŠESD kiekio išvesties duomenims išreikšti, kuriais grindžiamas tų duomenų palyginamumas ir sukuriamos sąlygos atlikti veiksmingą įvairių transporto paslaugų lyginamąją analizę. Bendri rodikliai taip pat turėtų sudaryti sąlygas duomenų teikėjui aiškiai pranešti duomenis ir duomenų gavėjui tiksliai juos suprasti;
- 23) visa detalizuota informacija apie teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekį, atskleidžiama trečiajai šaliai komerciniais arba reguliavimo tikslais pagal šio reglamento taikymo sritį, būtinai ir aiškiai turėtų apimti išvesties duomenis, gautus pagal šiame reglamente nustatytas konkrečias išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo taisykles. Prireikus galima pridėti papildomų duomenų elementų, kurie naudojami kitais nei šiame reglamente apibrėžtais tikslais;
- 24) siekdamas įrodyti atitiktį šiame reglamente nustatytiems reikalavimams, subjektas, apskaičiuojantis teikiant transporto paslaugą išmetamų ŠESD kiekį ir atskleidžiantis informaciją apie jį, turėtų gebėti atitinkamus išvesties duomenis pagrįsti įrodymais. Įrodymai turėtų būti renkami pagal standarte EN ISO 14083:2023 nustatytas transporto paslaugų lygmens ataskaitų teikimo taisykles ir gavus prašymą turi būti pateikti kompetentingai institucijai, pavyzdžiui, teismui, arba bet kuriai kitai trečiajai šaliai, jei to reikalaujama pagal atskirus susitarimus, be kita ko, įmonių tarpusavio susitarimus;
- 25) išskyrus atvejus, kai taikomi atskiri susitarimai, duomenų tarpininkas, renkantis informaciją apie teikiant transporto paslaugą išmetamų ŠESD kiekį iš susijusio subjekto arba kito atitinkamo juridinio ar fizinio asmens ir atskleidžiantis ją rinkoje, neturėtų būti laikomas atsakingu, jei šia informacija pažeidžiamas kuris nors iš šiame reglamente nustatytų reikalavimų, susijusių su teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimu bei patikra ir pažymėjimų išdavimu apskaičiavimo priemonėms. Tačiau duomenų tarpininkas turėtų imtis priemonių, kad būtų užkirstas kelias netikslios ar neteisingos informacijos atskleidimui, ir laikytis taisyklių, susijusių su išmetamų ŠESD kiekio išvesties duomenimis, jų perdavimu ir skaidrumu. Be to, duomenų tarpininkas turėtų nurodyti šios informacijos šaltinį, kad būtų galima nustatyti atitinkamą informacijos teikėją;

⁵⁸ 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB ([OL L 123, 2015 5 19, p. 55–76](#)).

⁵⁹ 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 ([OL L 275, 2003 10 25, p. 32–46](#)).

⁶⁰ 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1242, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai ir kuriuo iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB ([OL L 198, 2019 7 25](#)).

⁶¹ 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 CO₂ normos, ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 (nauja redakcija) (Tekstas svarbus EEE) ([OL L 111, 2019 4 25, p. 13–53](#)).

- 26) išorinės apskaičiavimo priemonės, kurios rinkoje prieinamos plačiau naudoti komerciniais ir nekomerciniais tikslais, gali palengvinti teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitą ir taip prisidėti prie to, kad ją vykdytų platesnės suinteresuotųjų šalių grupės. Šios priemonės turėtų būti naudojamos gavus pažymėjimus siekiant užtikrinti, kad jos atitiktų šio reglamento reikalavimus, ypač susijusius su bendros pamatinės metodikos ir tinkamo įvesties duomenų rinkinio naudojimu;
- 27) tinkamai sukurta patikros sistema, pagal kurią nustatoma, ar rinkoje atskleidžiami išmetamų ŠESD kiekio išvesties duomenys ir susiję apskaičiavimo procesai atitinka pagal šį reglamentą nustatytus reikalavimus, turėtų gerokai padidinti pasitikėjimą tų duomenų patikimumu ir tikslumu. Po sėkmingos atitikties vertinimo procedūros subjektai turėtų turėti teisę gauti atitikties įrodymą, kuris būtų visuotinai pripažįstamas visoje Sąjungoje. Atitikties įrodymo dokumente turėtų būti patvirtinamas pirminių duomenų naudojimas, kai jie buvo naudojami, visų pirma siekiant paskatinti bet kurį subjektą, kuriam taikomos šiame reglamente nustatytos taisyklės, rinkti ir naudoti pirminius duomenis;
- 28) su patikra susijusi administracinė našta mažesnėms įmonėms galėtų būti neproporcinga, todėl jos reikėtų vengti. Todėl MVĮ turėtų būti atleistos nuo reikalavimų, susijusių su patikra, išskyrus atvejus, kai šios įmonės nori gauti atitinkamą atitikties įrodymą. Taip pat, svarstydamos galimybę prašyti vertės grandinės partnerių, visų pirma MVĮ, patikrinti atitiktį, didelės įmonės turėtų atsižvelgti į proporcingumo principą;
- 29) jeigu informacijos apie teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekį patikra organizuojama pagal konkrečias taisykles, nustatytas kituose Sąjungos teisės aktuose, įskaitant reglamentą, kuriuo užtikrinamos vienodos sąlygos tvariame oro transportui ir kurį įgyvendina Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, šioms taisyklėms taikomos lygiavertės nuostatos su sąlyga, kad patikros vertinimas atliekamas nuosekliai pagal šio reglamento reikalavimus;
- 30) kad būtų galima naudingai taikyti šio reglamento nuostatas, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus dėl tam tikrų pamatinės metodikos elementų vertinimo ir atmetimo, prašymų Europos standartizacijos komitetui teikimo, numatytųjų verčių išorinių duomenų bazių techninės kokybės patikros taisyklių nustatymo, išmetamų ŠESD kiekio išvesties duomenų rodiklių pritaikymo ir papildomų atitikties vertinimo įstaigų akreditavimo metodų ir kriterijų nustatymo. 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 teisėkūros⁶² nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- 31) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, susiję su apskaičiavimo priemonių pažymėjimų išdavimu ir išmetamų

⁶² Europos Parlamento, Europos Sąjungos Tarybos ir Europos Komisijos tarpinstitucinis susitarimas dėl geresnės teisėkūros ([OL L 123, 2016 5 12, p. 1](#)).

ŠESD kiekio duomenų tikrinimu. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Reglamento (ES) Nr. 182/2011⁶³;

- 32) teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio duomenų palyginamumas ir geresnis išmetamų ŠESD kiekio apskaitos taikymas verslo praktikoje yra tikslai, kurių valstybės narės negali deramai pasiekti nerizikuodamos, kad vidaus rinkoje atsirastų biurokratinių kliūčių, o pramonė patirs papildomų išlaidų ir jai teks administracinė našta. Dėl kartu veikiančių valstybių narių tinklo poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu. Todėl, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo, Sąjunga gali patvirtinti priemones;
- 33) laikantis proporcingumo principo, siekiant pagrindinio tikslo skatinti įmones ir klientus keisti elgseną, kad būtų sumažintas teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekis taikant ir naudojant palyginamus ir patikimus duomenis apie išmetamų ŠESD kiekį, būtina ir tikslinga nustatyti teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitos taisykles. Šiuo reglamentu remiantis Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnio 4 dalimi neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu nustatomos transporto paslaugų, kurių teikimo pradžios arba pabaigos vieta yra Sąjungos teritorijoje, išmetamų šilumos efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio apskaitos taisyklės.

2 straipsnis

Taikymo sritis

Šis reglamentas taikomas visiems krovinių arba keleivių vežimo paslaugas Sąjungoje teikiantiems arba organizuojantiems subjektams, apskaičiuojantiems teikiant transporto paslaugas, kurių teikimo pradžios arba pabaigos vieta yra Sąjungos teritorijoje, išmetamų ŠESD kiekį ir detalizuotą informaciją apie tą kiekį komerciniais arba reguliavimo tikslais atskleidžiantiems trečiajai šaliai.

3 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

⁶³ 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](#)).

- 1) ŠESD – atmosferos gamtinės ir antropogeninės dujinės sudedamosios dalys, sugeriančios ir atspindinčios nuo Žemės paviršiaus, iš atmosferos ir nuo debesų sklindančius infraraudonosios spinduliuotės spektro tam tikro bangų ilgio spindulius;
- 2) išmetamų ŠESD kiekis – į atmosferą išmetamų ŠESD kiekis, išreikštas anglies dioksido ekvivalento mase;
- 3) anglies dioksido ekvivalentas (CO_{2e}) – matavimo vienetas, kuriuo ŠESD geba paveikti spinduliuotės srautus lyginama su tokia anglies dioksido geba;
- 4) išmetamų ŠESD kiekio apskaita – veiksmai, kuriais išmatuojamas ir apskaičiuojamas išmetamų ŠESD kiekis ir teikiamos jo atskaitos;
- 5) transporto paslauga – krovinių arba keleivių vežimas iš išvežimo vietos į atvežimo vietą. Transporto paslauga gali apimti vieną arba kelias transporto grandinės grandis, t. y. vieną arba kelias transporto operacijas ir (arba) vieno arba kelių transporto mazgų operaciją (-as);
- 6) transporto operacija – transporto priemonės naudojimas keleiviams ir (arba) kroviniams vežti;
- 7) transporto mazgo operacija – darbas kroviniams arba keleiviams pervežti transporto mazge;
- 8) transporto priemonė – visų rūšių priemonės keleiviams ir (arba) prekėms vežti;
- 9) transporto grandinė – grandinė, sudaryta iš krovinių arba keleivio (-ių) (keleivių grupės) vežimo grandžių, kurias visas sujungus jie iš išvežimo vietos pervežami į atvežimo vietą;
- 10) transporto grandinės grandis – transporto grandinės segmentas, kurį kroviniai arba keleivis (-iai) (keleivių grupė) vežami viena transporto priemone arba per vieną transporto mazgą;
- 11) informacijos apie teikiant transporto paslaugą išmetamų ŠESD kiekį atskleidimas – detalizuotos informacijos apie teikiant tam tikrą transporto paslaugą išmetamų ŠESD kiekį pranešimas trečiajai šaliai, kurį iki paslaugos teikimo arba ją suteikus vykdo tą paslaugą teikiantis, apie ją skelbiantis arba ją parduodantis susijęs subjektas arba duomenų tarpininkas;
- 12) susijęs subjektas – subjektas, apskaičiuojantis teikiant transporto paslaugą, kurios teikimo pradžios arba pabaigos vieta yra Sąjungos teritorijoje, išmetamų ŠESD kiekį ir informaciją apie tą kiekį komerciniais arba reguliavimo tikslais atskleidžiantis trečiajai šaliai;
- 13) duomenų tarpininkas – fizinis arba juridinis asmuo, kuris laikydamasis teisinių priemonių, sutarties arba kitos aktualios tvarkos renka ir atskleidžia informaciją apie teikiant transporto paslaugą išmetamų ŠESD kiekį;
- 14) veikla, kurią vykdant išmetama ŠESD – veikla, kurią vykdant išmetama šiltnamio efektą sukeliančių dujų;
- 15) veiklos, kurią vykdant išmetama ŠESD, duomenys – veiklos, kurią vykdant išmetama ŠESD, kiekybinis matas;
- 16) taršos ŠESD intensyvumas – daugiklis, kuriuo apibūdinamas su veiklos, kurią vykdant išmetama ŠESD, duomenų ir išmetamų ŠESD kiekio tarpusavio ryšys;
- 17) išmetamų ŠESD faktorius – daugiklis, kuriuo susiejama veikla, kurią vykdant išmetama ŠESD, ir išmetamų ŠESD kiekis;
- 18) nuo žaliavos iki ratų išmetamų ŠESD kiekis – išmetamų teršalų kiekis, atitinkantis ŠESD poveikį, kuris bendrai daromas naudojant transporto priemonę ir tiekiant jai energiją;
- 19) nuo bako iki ratų išmetamų teršalų kiekis – išmetamų teršalų kiekis, susijęs su energijos vartojimu transporto priemonei varyti. Tai – nuo žaliavos iki ratų išmetamų teršalų pogrupis;

- 20) energijos nešiklis – medžiaga arba reiškiny, kuriuos galima panaudoti mechaniniam darbui atlikti ar šilumai gauti arba cheminiams ar fiziniams procesams valdyti;
- 21) pirminiai duomenys – tiesiogiai išmatuotos arba remiantis tokiu matavimu apskaičiuotos kiekybinės proceso arba veiklos vertės;
- 22) antriniai duomenys – pirminių duomenų reikalavimų neatitinkantys sumodeliuotieji duomenys arba numatytosios vertės, įskaitant duomenų bazių ir publikacijų duomenis, išmetamų ŠESD numatytuosius faktorius iš nacionalinių apskaitos duomenų, apskaičiuotuosius duomenis, prognozes ir kitus tipinius duomenis ir netiesioginių procesų arba apytikslio skaičiavimo duomenis;
- 23) numatytoji vertė – antrinių duomenų vertė iš paskelbto šaltinio, kuri numatytąja laikoma, jei nėra pirminių arba sumodeliuotųjų duomenų;
- 24) sumodeliuotieji duomenys – duomenys, gauti naudojant, be kita ko, apskaičiavimo priemonę sukurta modelį, kuriame atsižvelgiama į pirminius duomenis ir (arba) į išmetamų ŠESD kiekio atžvilgiu aktualius transporto operacijos arba transporto mazgo operacijos parametrus;
- 25) išvesties duomenys – teikiant transporto paslaugą išmetamų ŠESD kiekio detalizuotieji duomenys, gauti pritaikius šiame reglamente nustatytą pamatinę metodiką ir įvesties duomenis;
- 26) rodiklis – kiekybinio vertinimo duomuo;
- 27) informacijos apie teikiant transporto paslaugą išmetamų ŠESD kiekį įrodymas – pagal prašymą, kaip nustatyta standarte EN ISO 14083:2023, parengta transporto paslaugos lygmens ataskaita;
- 28) apskaičiavimo priemonė – taikomoji programa, modelis arba programinė įranga, kuria galima automatiškai apskaičiuoti teikiant transporto paslaugą išmetamų ŠESD kiekį;
- 29) išorinė apskaičiavimo priemonė – apskaičiavimo priemonė, kurią trečioji šalis rinkai pateikė komerciniam arba nekomerciniam naudojimui;
- 30) atitikties vertinimo įstaiga – atitikties vertinimo įstaiga, apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 765/2008⁶⁴ 2 straipsnio 13 punkte;

II SKYRIUS

METODIKA

4 straipsnis

Teikiant transporto paslaugą išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo metodas

1. Teikiant transporto paslaugą išmetamų ŠESD kiekis apskaičiuojamas naujosios redakcijos standarte EN ISO 14083:2023 nustatytais metodais ir pagal šio reglamento III skyriuje nustatytas taisykles.

⁶⁴ 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 765/2008, nustatantis su gaminių prekyba susijusius akreditavimo ir rinkos priežiūros reikalavimus ir panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 339/93 ([OL L 218, 2008 8 13](#)).

2. Komisija įvertina, ar reikia patikslinti bet kurią 1 dalyje nurodyto standarto dalį, ne vėliau kaip per 36 mėnesius nuo šio reglamento taikymo pradžios dienos.
3. Komisija gali atlikti atitikties patikrą, kad įvertintų bet kurią 1 dalyje nurodyto standarto pakeitimą. Atitikties patikrą pradeda Komisija, o prireikus veiksmų imtis ji gali, jei to prašo valstybė narė.
4. Komisija yra įgaliota pagal 16 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kad iš šio reglamento taikymo srities pašalintų 3 dalyje nurodytą pakeitimą ir 2 dalyje nurodytą komponentą, jei vertinant būtų nuspręsta, kad dėl tokio pakeitimo arba komponento aiškiai kiltų nesuderinamumo su šio reglamento tikslais ir kitomis taikytinomis Sąjungos taisyklėmis rizika.
5. Komisija yra įgaliota pagal 16 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kad Europos standartizacijos komiteto paprašytų peržiūrėti 1 dalyje nurodytą standartą, be kita ko, remiantis 2 dalyje nurodyto vertinimo ir 3 dalyje nurodytos atitikties patikros rezultatais.
6. Komisija yra įgaliota pagal 17 straipsnį priimti įgyvendinimo aktus, kuriais šis reglamentas būtų papildytas siekiant išaiškinti 1 dalyje nurodytą pamatinę metodiką, užtikrinti, kad rinkoje būtų vienodai įgyvendinami principai, kurių laikantis nustatomi tinkami išmetamų teršalų kiekio atžvilgiu svarbūs parametrai išmetamų ŠESD kiekiui apskaičiuoti prieš suteikiant paslaugą ir, kai taikytina, kiti techniniai parametrai, susiję su išmetamų teršalų kiekio paskirstymu arba toje metodikoje neišaiškintų duomenų elementų agregavimu.

III SKYRIUS

IVESTIES DUOMENYS IR ŠALTINIAI

5 straipsnis

Pirminių ir antrinių duomenų naudojimas

1. Teikiant transporto paslaugą išmetamų ŠESD kiekį 2 straipsnyje nurodyti subjektai apskaičiuoja pirmenybę teikdami pirminiams duomenims.
2. Teikiant transporto paslaugą išmetamų ŠESD kiekiui apskaičiuoti antrinius duomenis galima naudoti, jei:
 - (a) taršos ŠESD intensyvumo numatytosios vertės gautos iš:
 - (i) 6 straipsnio 1 dalyje nurodytos pagrindinės ES duomenų bazės, kurioje įrašytos taršos ŠESD intensyvumo numatytosios vertės,
 - (ii) pagal 7 straipsnį trečiųjų šalių tvarkomų duomenų bazių ir duomenų rinkinių, kuriuose įrašytos taršos ŠESD intensyvumo numatytosios vertės;
 - (b) išmetamų ŠESD numatytieji faktoriai, taikomi transporto energijos nešikliams, gauti iš 8 straipsnyje nurodytos centrinės ES duomenų bazės, kurioje įrašyti numatytieji išmetamų ŠESD faktoriai;
 - (c) sumodeliuotieji duomenys gauti iš modelio, sukurto taikant 4 straipsnyje nurodytą metodą ir, kai tinkama, pagal 5 straipsnio 2 dalies b punktą ir 11 straipsnyje nustatytas taisykles.

6 straipsnis

Pagrindinė ES duomenų bazė, kurioje įrašytos taršos ŠESD intensyvumo numatytosios vertės

1. Europos aplinkos agentūros padedama Komisija sukuria pagrindinę ES duomenų bazę, kurioje įrašytos 5 straipsnio 2 dalies a punkto i papunktyje nurodytos numatytosios taršos ŠESD intensyvumo vertės.
2. Komisija užtikrina, kad 1 dalyje nurodyta duomenų bazė būtų tvarkoma, atnaujinama ir nuolat plėtojama atsižvelgiant į naujausių transporto sektoriaus technologijų pokyčius ir į naujus metodinius išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo principus.
3. Prieiga prie 1 dalyje nurodytos duomenų bazės susipažinti su numatytosiomis taršos ŠESD intensyvumo vertėmis ir jas naudoti yra visuomenei atvira ir nemokama.

7 straipsnis

Trečiųjų šalių tvarkomos duomenų bazės ir duomenų rinkiniai, kuriuose įrašytos taršos ŠESD intensyvumo numatytosios vertės

1. 5 straipsnio 2 dalies a punkto ii papunktyje nurodytos duomenų bazės arba duomenų rinkinio kūrėjas pateikia Komisijai prašymą atlikti toje duomenų bazėje arba duomenų rinkinyje įrašytų taršos ŠESD intensyvumo numatytųjų verčių techninę kokybės patikrą. Europos aplinkos agentūros padedama Komisija techninę kokybės patikrą atlieka pagal šio reglamento 4–8 straipsniuose nustatytus reikalavimus.
2. Antrinius duomenis naudoti pagal 5 straipsnio 2 dalies a punkto ii papunktį galima tik iš teigiamą techninės kokybės patikros įvertinimą gavusių 1 dalyje nurodytų duomenų bazių ir duomenų rinkinių, kuriuose įrašytos taršos ŠESD intensyvumo numatytosios vertės.
3. Reikalavimas atlikti techninę kokybės patikrą pradedamas taikyti ne vėliau kaip po 24 mėnesių nuo šio reglamento taikymo pradžios dienos. Kokybės patikros teigiamo įvertinimo įrašas galioja dvejus metus.
4. Komisija pagal 17 straipsnį priima įgyvendinimo aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant 1 dalyje nurodytos techninės kokybės patikros atlikimo taisykles ir sąlygas.

8 straipsnis

Centrinė ES duomenų bazė, kurioje įrašyti išmetamų ŠESD numatytieji faktoriai

1. Europos aplinkos agentūros padedama Komisija sukuria centrinę ES duomenų bazę, kurioje įrašyti 5 straipsnio 2 dalies b punkte nurodyti išmetamų ŠESD numatytieji faktoriai.
2. Europos aplinkos agentūros padedama Komisija užtikrina, kad 1 dalyje nurodyta duomenų bazė būtų tvarkoma, atnaujinama ir nuolat plėtojama atsižvelgiant į naujausių transporto sektoriaus technologijų pokyčius ir į naujus metodinius išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo principus.
3. Prieiga prie 1 dalyje nurodytos duomenų bazės susipažinti su transporto energijos nešikliams taikomais išmetamų ŠESD numatytaisiais faktoriais ir juos naudoti yra visuomenei atvira ir nemokama.

IV SKYRIUS

IŠVESTIES DUOMENYS IR SKAIDRUMAS

9 straipsnis

Teikiant transporto paslaugą išmetamų ŠESD kiekio išvesties duomenų parengimas

1. Išvesties duomenys parengiami pagal šio reglamento 4–8 straipsnius laikantis pamatinės metodikos ir naudojant įvesties duomenis.
2. Išvesties duomenys gali būti parengiami naudojant apskaičiavimo priemones. Išorinės apskaičiavimo priemonės turi atitikti 11 straipsnyje nustatytus reikalavimus.
3. Būtiniausias išvesties duomenis sudaro bent kiekvienos transporto paslaugos visa anglies dioksido ekvivalento (CO₂e) masė ir bent vienas iš šių duomenų rodiklių, susijusių su atitinkama transporto paslauga:
 - (a) krovinių transporto – CO₂e masė tonkilometriui arba lygiaverčiais vienetais;
 - (b) krovinių transporto mazgo pralaidumo – CO₂e masė tonai arba lygiaverčiais vienetais;
 - (c) keleivių transporto – CO₂e masė keleivio kilometrui arba lygiaverčiais vienetais;
 - (d) keleivių transporto mazgo pralaidumo – CO₂e masė keleiviui arba lygiaverčiais vienetais.
4. Komisija yra įgaliota pagal 16 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kad papildytų 3 dalyje išvardytų išvesties duomenų rodiklių sąrašą.

10 straipsnis

Pranešimas ir skaidrumas

1. Susiję subjektai išvesties duomenis atskleidžia aiškiai ir nedviprasmiškai. Atskleisdami išvesties duomenis, susiję subjektai į pranešimą, pridedamą prie atskleidžiamų duomenų, įrašo šią formuluotę bent viena iš oficialiųjų ES kalbų ir, jei įmanoma, tos valstybės narės, kurios teritorijoje teikiama paslauga, oficialiąja kalba: „Pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą [nuoroda į šį reglamentą] apskaičiuotas nuo žaliavos iki ratų išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis“.
2. Jei išvesties duomenis gavo ir atskleidė duomenų tarpininkas laikydamasis atskiros tvarkos, taikomos 1 dalyje ir 9 straipsnio 3 dalyje nustatytos taisyklės. Atskleisdamas išvesties duomenis, duomenų tarpininkas įrašo nuorodą į tų duomenų šaltinį.
3. Kai naudojami pirminiai duomenys, kaip nustatyta 5 straipsnio 1 dalyje, susiję subjektai turi teisę apie šį faktą pranešti visoms trečiosioms šalims, jei pirminių duomenų naudojimas buvo patikrintas pagal 12 ir 13 straipsnius.
4. Susiję subjektai turi galėti surinkti įrodymus, kuriais pagrindžiama tai, kaip parengti išvesties duomenys. Tie įrodymai renkami pagal 4 straipsnio 1 dalyje nurodytos pamatinės metodikos reikalavimus ir:
 - (a) tais įrodymais grindžiamas patikros įvertinimas pagal 12 ir 13 straipsnius;

- (b) įrodymai pateikiami, jei to prašo kompetentinga institucija arba, jei taikoma atskira teisinė arba susitarimo tvarka, kita trečioji šalis;
 - (c) jei patikra atliekama pagal 12 ir 13 straipsnius, įrodymuose pateikiama nuoroda į 13 straipsnio 6 dalyje nurodytą atitikties liudijimą ir atitikties liudijimą parengusios atitikties vertinimo įstaigos informacija ryšiams;
 - (d) jei išvesties duomenys parengti naudojantis 9 straipsnio 2 dalyje nurodyta išorine apskaičiavimo priemone, įrodymuose pateikiama nuoroda į tą apskaičiavimo priemonę.
5. 5 dalyje nurodyti išvesties duomenys parengiami, o įrodymai surenkami aiškiai ir nedviprasmiškai bent viena iš oficialiųjų Sąjungos kalbų. Jei įmanoma, jie pateikiami interneto nuoroda, QR kodu arba lygiaverte priemone.
 6. Asmens duomenys tvarkomi pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/679⁶⁵.
 7. Visi išvesties duomenų ir 5 dalyje nurodytų įrodymų gavėjai imasi priemonių užtikrinti aktualių komercinių duomenų, kurie tvarkomi ir apie kuriuos pranešama pagal šį reglamentą, konfidencialumą ir užtikrina, kad su tokiais duomenimis susipažinti, juos tvarkyti ir atskleisti būtų galima tik turint leidimą.

V SKYRIUS

PAPILDOMOS PRIEMONĖS

11 straipsnis

Pažymėjimų išdavimas apskaičiavimo priemonėms

1. 9 straipsnio 2 dalyje nurodytų išorinių apskaičiavimo priemonių pažymėjimus išduoda 14 straipsnyje nurodyta atitikties vertinimo įstaiga.
2. Apskaičiavimo priemonės kūrėjas pateikia prašymą atitikties vertinimo įstaigai, kuri vertina, ar apskaičiavimo priemonė atitinka 4–9 straipsniuose nustatytus reikalavimus. Jei įvertinimas teigiamas, atitikties vertinimo įstaiga išduoda apskaičiavimo priemonės atitikties šio reglamento reikalavimams pažymėjimą. Jei įvertinimas neigiamas, atitikties vertinimo įstaiga pareiškėjui pateikia neigiamo įvertinimo priežastis.
3. Susijusi atitikties vertinimo įstaiga nuolat atnaujiną apskaičiavimo priemonių, kurių pažymėjimą ji išdavė, panaikino arba kurių pažymėjimo galiojimą ji sustabdė, sąrašą. Tą sąrašą ji viešai skelbia savo interneto svetainėje ir tos interneto svetainės adresą nedelsdama praneša Komisijai.
4. Pažymėjimas galioja dvejus metus.
5. Komisija visų apskaičiavimo priemonių, kurių pažymėjimai išduoti pagal 1 ir 2 dalis, sąrašą skelbia savo interneto svetainėje.

⁶⁵ 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) ([OL L 119, 2016 5 4, p. 1](#)).

6. Komisija pagal 17 straipsnį priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos apskaičiavimo priemonių pažymėjimų išdavimo taisyklės, taip pat susijusio atitikties liudijimo taisyklės, įskaitant pažymėjimų atnaujinimo, jų galiojimo sustabdymo ir panaikinimo taisykles.

VI SKYRIUS

IŠMETAMŲ ŠEŠD KIEKIO DUOMENŲ IR APSKAIČIAVIMO PROCESŲ PATIKRA

12 straipsnis

Patikros apimtis

1. Turi būti tikrinama, ar 9 straipsnyje nurodyti išvesties duomenys atitinka šio reglamento 4–9 straipsniuose nustatytus reikalavimus.
2. 1 dalyje nurodytos patikros reikalavimai taikomi 2 straipsnyje atitinkamiems subjektams, išskyrus Komisijos rekomendacijoje 2003/361/EB⁶⁶ nurodytas labai mažas, mažąsias ir vidutines įmones. Labai mažų, mažųjų ir vidutinių įmonių patikra gali būti atliekama, jei to prašo pati įmonė.

13 straipsnis

Patikros veiksmai ir procesas

1. 14 straipsnyje nurodyta atitikties vertinimo įstaiga tikrina susijusio subjekto atskleistų išvesties duomenų patikimumą, įtikimumą, metodikos laikymąsi ir tikslumą.
2. Patikra atliekama pagal 4–9 straipsniuose nustatytus reikalavimus ir grindžiama 10 straipsnio 5 dalyje nurodytais įrodymais. Tikrinama:
 - (a) naudota skaičiavimo metodika;
 - (b) skaičiavimui naudotų įvesties duomenų šaltinis (-iai);
 - (c) atlikto skaičiavimo teisingumas;
 - (d) pritaikyti rodikliai.
3. Jei naudojamos išorinės apskaičiavimo priemonės, atitikties vertinimo įstaiga atsižvelgia į 11 straipsnyje nurodytus tų priemonių atitikties pažymėjimus.
4. Jei per patikros įvertinimą konstatuojama, kad yra skaičiavimo klaidų arba kad nesilaikoma šio reglamento 4–9 straipsnių, atitikties vertinimo įstaiga apie tai laiku informuoja susijusį subjektą. Tada tas subjektas ištaiso skaičiavimo klaidas arba pašalina neatitiktis, kad būtų galima užbaigti patikros procesą.
5. Susijęs subjektas atitikties vertinimo įstaigai pateikia visą papildomą informaciją, kuri jai suteikia galimybę atlikti patikros procedūras. Patikrą vykdanči atitikties vertinimo įstaiga gali tikrinti, ar duomenys ir skaičiavimas yra patikimi.

⁶⁶ 2003 m. gegužės 6 d. Komisijos rekomendacija 2003/361/EB dėl labai mažų, mažųjų ir vidutinių įmonių apibrėžimo ([OL L 124, 2003 5 20, p. 36](#)).

6. Baigusi patikrą, atitikties vertinimo įstaiga, kai tinkama, parengia atitikties liudijimą, kuriuo patvirtinama, kad išvesties duomenys atitinka šiame reglamente nustatytus aktualius reikalavimus.
7. Susijusi atitikties vertinimo įstaiga parengia ir nuolat atnaujina subjektų, kurių patikra atlikta pagal 1–6 dalis, sąrašą. Atitikties vertinimo įstaiga apie tą sąrašą Komisijai praneša iki kiekvienų metų kovo 31 d.
8. Kituose Sąjungos teisės aktuose nustatytos konkrečios išvesties duomenų patikros įvertinimo taisyklės laikomos lygiavertėmis, jei patikros įvertinimas atliekamas nuosekliai laikantis šio reglamento.
9. Komisija pagal 17 straipsnį priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios išvesties duomenų ir susijusio atitikties liudijimo patikros taisyklės. Į tas taisykles įtraukiamos nuostatos dėl 10 straipsnio 5 dalyje nurodytų įrodymų ir dėl pranešimo teisių, siejamų su pirminių duomenų naudojimu pagal 10 straipsnio 4 dalį.

VII SKYRIUS

AKREDITAVIMAS

14 straipsnis

Atitikties vertinimo įstaigos

1. Atitikties vertinimo įstaigos turi būti akredituotos, kad galėtų atlikti patikros arba pažymėjimų (liudijimų) išdavimo veiksmus, nurodytus 11, 12 ir 13 straipsniuose.
2. Atitikties vertinimo įstaiga turi būti nepriklausoma nuo subjekto, kuris kreipiasi dėl patikros arba pažymėjimo (liudijimų) išdavimo veiksmų, nurodytų 11, 12 ir 13 straipsniuose.
3. Atitikties vertinimo įstaiga, jos vyresnioji vadovybė ir už tikrinimo užduočių atlikimą atsakingi darbuotojai nedalyvauja jokiaje veikloje, kuri galėtų prieštarauti jų sprendimų nepriklausomumui ar sąžiningumui patikrų arba pažymėjimų (liudijimų) išdavimo atžvilgiais.
4. Atitikties vertinimo įstaiga ir jos darbuotojai atitikties patikros arba pažymėjimų (liudijimų) išdavimo veiklą turi vykdyti laikydamiesi griežčiausių profesinio sąžiningumo reikalavimų, turi turėti reikiamą techninę kompetenciją ir nepasiduoti jokiam spaudimui ir paskatoms, visų pirma finansinėms, kurie galėtų paveikti jų sprendimų priėmimą ar jų vykdomos patikros rezultatus, ypač jei spaudimą daro ir paskatas siūlo tos veiklos rezultatais suinteresuoti asmenys arba asmenų grupės.
5. Atitikties vertinimo įstaiga turi turėti ekspertinių žinių, įrangą ir infrastruktūrą, kurių reikia vykdyti patikros arba pažymėjimų (liudijimų) išdavimo veiklai, kurią vykdyti ji buvo akredituota.
6. Atitikties vertinimo įstaigos darbuotojai laikosi profesinės paslapties reikalavimo, taikomo visai informacijai, gautai atliekant patikros ir pažymėjimų (liudijimų) išdavimo užduotis.
7. Jei atitikties vertinimo įstaiga tik konkrečias užduotis, susijusias su patikra arba pažymėjimų (liudijimų) išdavimu, paveda atlikti subrangovui arba naudoja patronuojamosios įmonės paslaugomis, ji prisiima visą atsakomybę už subrangovų ar patronuojamųjų įmonių, jei tokių

įsteigta, atliekamas užduotis ir, be kita ko, vertina ir stebi subrangovo arba patronuojamosios įmonės kvalifikaciją ir jų atliekamą darbą.

15 straipsnis

Akreditavimo procedūros

1. 14 straipsnio 1 dalyje nurodytas atitikties vertinimo įstaigas akredituoja nacionalinė akreditacijos įstaiga pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 765/2008 II skyrių.
2. Kiekviena valstybė narė paskiria instituciją, kuri tvarko nuolat atnaujinamą akredituotų atitikties vertinimo įstaigų sąrašą. Tos paskirtos nacionalinės institucijos šį sąrašą viešai skelbia oficialioje vyriausybės interneto svetainėje.
3. Nacionalinė akreditavimo įstaiga akredituotų atitikties vertinimo įstaigų sąrašą ir visą aktualią informaciją ryšiams pateikia Komisijai kiekvienais metais iki kovo 31 d.
4. Komisija įgaliota pagal 16 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas būtų papildytas nustatant papildomus atitikties vertinimo įstaigų akreditavimo metodus ir kriterijus.

VIII SKYRIUS

DELEGUOTIEJI IR ĮGYVENDINIMO ĮGALIOJIMAI

16 straipsnis

Naudojimasis įgaliojimais

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 4 straipsnio 4 dalyje, 4 straipsnio 5 dalyje, 9 straipsnio 4 dalyje ir 15 straipsnio 4 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [LB: prašome įrašyti datą – šio reglamento įsigaliojimo dieną].
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 4 straipsnio 4 dalyje, 4 straipsnio 5 dalyje, 9 straipsnio 4 dalyje ir 15 straipsnio 4 dalyje 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 4 straipsnio 4 dalį, 4 straipsnio 5 dalį, 9 straipsnio 4 dalį ir 15 straipsnio 4 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik jei 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.

17 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas, apibrėžtas Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

IX SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

18 straipsnis

Ataskaita ir peržiūra

Komisija atlieka šio reglamento vertinimą atsižvelgdama į jo tikslus ir pateikia pagrindinių išvadų ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai iki [LB: *prašome įrašyti datą – 5 metai po šio reglamento taikymo pradžios dienos*].

19 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

1. Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.
2. Jis taikomas nuo [LB: *prašome įrašyti datą – 42 mėnesiai po šio reglamento įsigaliojimo*].
3. Tačiau 4 straipsnio 4 dalis, 4 straipsnio 5 dalis ir 4 straipsnio 6 dalis, 7 straipsnio 4 dalis, 9 straipsnio 4 dalis, 11 straipsnio 6 dalis, 13 straipsnio 9 dalis ir 15 straipsnio 4 dalis taikomos nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

Turinys

2.	TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI	11
•	Teisinis pagrindas.....	11
•	Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju).....	11
•	Proporcingumas	12
•	Priemonės pasirinkimas	12
3.	<i>Ex post</i> vertinimų, konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis ir poveikio vertinimo rezultatai.....	12
•	Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis	12
	Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas.....	16
•	Pagrindinės teisės	16
4.	POVEIKIS BIUDŽETUI	17
5.	KITI ELEMENTAI.....	17
•	Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka	17
1.	PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA	2
1.1.	Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas	2
1.2.	Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys).....	2
1.3.	Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su:	2
1.4.	Tikslas (-ai)	2
1.4.1.	Bendrasis (-ieji) tikslas (-ai).....	2
1.4.2.	Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)	2
1.4.3.	Numatomas (-i) rezultatas (-ai) ir poveikis	2
1.4.4.	Veiklos rezultatų rodikliai.....	3
1.5.	Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas	3
1.5.1.	Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai, įskaitant išsamų iniciatyvos įgyvendinimo pradinio etapo tvarkaraštį	3
1.5.2.	Sjungos dalyvavimo pridėtinė vertė (gali būti susijusi su įvairiais veiksniais, pvz., koordinavimo nauda, teisiniu tikrumu, didesniu veiksmingumu ar papildomumu). Šiame punkte „Sjungos dalyvavimo pridėtinė vertė“ – dalyvaujant Sąjungai užtikrinama vertė, papildanti vertę, kuri būtų užtikrinta vien valstybių narių veiksmis.....	4
1.5.3.	Panašios patirties išvados.....	4
1.5.4.	Suderinamumas su daugiamete finansine programa ir galima sinergija su kitomis atitinkamomis priemonėmis	5
1.5.5.	Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant persikirstymo mastą.....	6

1.6.	Pasiūlymo (iniciatyvos) trukmė ir finansinis poveikis.....	6
1.7.	Planuojamas (-i) biudžeto vykdymo metodas (-ai)	6
2.	VALDYMO PRIEMONĖS.....	7
2.1.	Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės.....	7
2.2.	Valdymo ir kontrolės sistema (-os)	7
2.2.1.	Valdymo būdo (-ų), finansavimo įgyvendinimo mechanizmo (-ų), mokėjimo tvarkos ir siūlomos kontrolės strategijos pagrindimas.....	7
2.2.2.	Informacija apie nustatytą riziką ir jai sumažinti įdiegtą (-as) vidaus kontrolės sistemą (-as)	8
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).....	8
2.3.	Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės	8
3.	NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS	10
3.1.	Atitinkama (-os) daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės)	10
3.2.	Numatomas pasiūlymo finansinis poveikis asignavimams.....	11
3.2.1.	Numatomo poveikio veiklos asignavimams santrauka	11
3.2.2.	Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas.....	14
3.2.3.	Numatomo poveikio administraciniais asignavimams santrauka	15
3.2.4.	Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa	18
3.2.5.	Trečiųjų šalių įnašai	18
3.3.	Numatomas poveikis pajamoms	19

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl teikiant transporto paslaugas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio apskaitos pasiūlymas

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

Mobilumas ir transportas

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

☒ nauju veiksmu

☐ nauju veiksmu, kai bus įgyvendintas bandomasis projektas ir (arba) atlikti parengiamieji veiksmai⁶⁷

☐ 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)

Bendras šio reglamento tikslas – pasinaudojus palyginamais ir patikimais duomenimis apie išmetamų ŠESD kiekį, sukurti paskatų įmonių ir klientų elgsenai keisti, kad būtų sumažintas teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekis. Ši iniciatyva padės siekti Jungtinių Tautų darnaus vystymosi tikslo Nr. 13 (imtis skubių kovos su klimato kaita ir jos poveikiu veiksmų), Nr. 7 (užtikrinti visiems galimybę naudotis įperkama, patikima, darnia ir modernia energija) ir Nr. 12 (užtikrinti darnius vartojimo ir gamybos modelius).

1.4.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)

Trys konkretūs šio reglamento tikslai:

užtikrinti teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitos rezultatų palyginamumą;

sukurti geresnes sąlygas verslo praktikoje įdiegti teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitą.

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

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

Tikimasi, kad įgyvendinus pasiūlymą pagerės išmetamų ŠESD kiekio duomenų, kuriais dalijamasi transporto grandinėje, palyginamumas. Tai bus pasiekta laikantis bendros pamatinės metodikos, naudojant tikslus įvesties duomenis ir užtikrinus nedviprasmiškos ir aiškios informacijos perdavimą.

Tikimasi, kad įgyvendinus pasiūlymą ekonominės veiklos vykdytojai ir kiti atitinkami subjektai išmetamų ŠESD kiekio apskaitą vykdys geriau, kad teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekis mažėtų.

⁶⁷

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

1.4.4. Veiklos rezultatų rodikliai

Nurodyti pažangos ir laimėjimų stebėsenos rodiklius.

Siūlomo reglamento veiksmingumas 1 konkretaus tikslo atžvilgiu bus nustatytas remiantis rodikliais, susijusiais su teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio palyginamumu, kaip antai:

išorinių duomenų bazių, kuriose įrašytos numatytosios vertės, kokybės patikrų skaičiumi, subjektų, dalyvaujančių duomenų patikroje ir kituose procesuose, skaičiumi.

Siūlomo reglamento veiksmingumas 2 konkretaus tikslo atžvilgiu bus nustatytas remiantis rodikliais, susijusiais su teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitos įdiegimu, kaip antai:

įmonių, kurios pagal šį reglamentą vykdo teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitą, skaičiumi,

subjektų, dalyvaujančių pažymėjimų išdavimo techninėms apskaičiavimo priemonėms procesuose, skaičiumi,

pagrindinių duomenų bazių, kuriose įrašytos numatytosios vertės, naudojimu (svetainių prieiga ir užklausos),

subjektų, naudojančių pažymėjimų išdavimo priemonės, skaičiumi.

1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas

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

Įgyvendinus šią iniciatyvą, bus sukurta teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio apskaitos reguliavimo pagrindai ir konkrečios taisyklės, kuriomis bus skatinama tokią apskaitą diegti visoje daugiarūšio transporto grandinėje. Iniciatyva apima:

standarte EN ISO 14083 numatytą bendrą pamatinę metodiką, kuria užtikrinama, kad teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekis būtų apskaičiuojamas standartizuotai visame transporto sektoriuje;

suderintus įvesties duomenų metodus, grindžiamus paskatomis naudoti pirminius duomenis, galimybe naudoti sumodeliuotuosius duomenis, didesniu numatytųjų (taršos intensyvumo ir išmetamų ŠESD faktorių) verčių patikimumu, prieinamumu ir tinkamumu ir mažesniu nacionalinių, regioninių ir sektorių duomenų rinkinių skirtumu;

išmetamų ŠESD kiekio duomenų rengimo ir dalijimosi jais tinkamų rodiklių nustatymą, taip pat bendras informacijos apie išmetamų teršalų kiekio apskaitos rezultatus perdavimo ir skaidrumo taisykles;

pagalbą šiai iniciatyvai įgyvendinti įvairiose transporto grandyse;

bendros, proporcingos ir patikimos teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekio informacijos ir pagrindinių skaičiavimo procesų tikrinimo sistemos sukūrimą;

techninių priemonių išmetamų teršalų kiekiui apskaičiuoti sukūrimo ir naudojimo taisykles.

Šios visos šios nuostatos turėtų būti visapusiškai taikomos po 42 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

Ši finansinė teisės akto pasiūlymo pažyma yra konkrečiai susijusi tuo, kaip taikant suderintus įvesties duomenų metodus kuriama ir tvarkoma bendra numatytųjų verčių sistema. Šias užduotis atliks Europos aplinkos agentūra, remiama pagal programą „Europos horizontas“ (HORIZON-CL5-2023-D6-01-08). Išsamios duomenų teikimo nuostatos bus priimtos atitinkamais deleguotaisiais aktais ir būsimais susitarimais su Europos aplinkos agentūra. Europos aplinkos agentūros užduotys šios:

sukurti ir tvarkyti pagrindinę duomenų bazę, kurioje įrašytos taršos intensyvumo numatytosios vertės;

sukurti duomenų bazę, kurioje įrašyti numatytieji išmetamų ŠESD faktoriai;

atlikti trečiųjų šalių duomenų bazių, kuriose įrašyti taršos intensyvumo faktoriai, kokybės patikras.

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

Priežastys imtis Europos lygmens veiksmų (*ex ante*)

Ši iniciatyva yra ypač aktuali tarp ES valstybių narių vykdomoms tarpvalstybinėms operacijoms, nes ja nustatomos suderintos išmetamų ŠESD kiekio apskaitos taisyklės transporto paslaugų lygmeniu. Tokio suderinimo lygio, įskaitant metodikos pasirinkimą, įvesties duomenis ir bendras patikros taisykles, neįmanoma veiksmingai visoje ES pasiekti vien tik atskirų valstybių narių veiksmams.

Numatoma sukurti Sąjungos pridėtinė vertė (*ex post*)

ES transporto sektoriui apskritai būdingas stiprus tarpvalstybinis aspektas – jam tenka svarbus vaidmuo užtikrinant laisvą žmonių judėjimą ir prekių gabenimą ES vidaus rinkoje. Naudingos transporto paslaugos yra labai svarbios siekiant patenkinti transporto naudotojų poreikius, palaikyti ES ekonomikos augimą ir išsaugoti piliečių gyvenimo būdą. Kartu reikėtų atkreipti dėmesį į uždavinius, susijusius su transporto poveikiu aplinkai, kuris nuolat stiprėja daugiausia dėl didėjančių krovinių ir keleivių srautų Europos tinkle. Todėl šis reglamentas suprantamas kaip strateginė įgalinanti priemonė, padėsianti transporto bendruomenei įgyvendinti savo žaliąją pertvarką. Ši iniciatyva padės sukurti vienodas transporto grandžių ir rūšių išmetamų ŠESD kiekio apskaitos sąlygas nacionaliniuose tinkluose. Užtikrinus didesnę transporto paslaugų teikimo rodiklių skaidrumą ir remiant ŠESD duomenų naudojimą konkrečioms transporto sprendimams priimti, ši iniciatyva sukurs paskatas darnesniems sprendimams ir inovacijoms. Siekiant šių tikslų bet kokie nacionaliniai metodai būtų labai nenaudingi, nes kiltų didelė rizika, kad reikalavimai bus prieštaringi, o metodikos ir duomenys – nenuoseklūs. Nesuderinti nacionaliniai metodai išdidintų išlaidas ir užkrautų nereikalingą našta keliose skirtingose valstybėse narėse veikiančioms įmonėms.

- 1.5.3. *Panašios patirties išvados*

„CountEmissins EU“ – nauja iniciatyva, grindžiama įvairiomis Europos Komisijos ir pramonės pastangomis kurti suderintus metodinius pagrindus. 2011–2019 m.

įgyvendinant iš eilės du ES finansuotus Septintosios bendrosios programos ir programos „Horizontas 2020“ projektus COFRET („Krovinių transporto anglies dioksido pėdsakas“) ir LEARN („Logistikos sektoriaus išmetamų teršalų kiekio apskaitos ir mažinimo tinklas“), buvo sprendžiami transporto paslaugų išmetamų ŠESD kiekio apskaičiavimo, ataskaitų teikimo ir tikrinimo uždaviniai visuotinei metodikai sukurti. Šiomis pastangomis pradėti įgyvendinti suderinti veiksmai siekiant Tarptautinės standartizacijos organizacijos lygiu sukurti specialiai šiai sričiai pritaikytą išsamų standartą. 2023 m. kovo mėn. šį naują standartą ISO 14083 paskelbė Tarptautinė standartizacijos organizacija, o lygiavertį Europos standartą EN ISO 14083:2023 – Europos standartizacijos komitetas. Jis pagrįstas, be kita ko, Europos standartu EN 16258:2012 ir Šiltnamio efektą sukeliančių dujų protokolu.

Specialios išmetamų ŠESD kiekio apskaitos metodikos taip pat taikomos įvairiose transporto sektoriaus grandyse, ypač krovinių transporto sektoriuje. Jos dažnai yra platesnių ekologiško transporto programų arba iniciatyvų, kuriomis skatinama naudinga ir mažai anglies dioksido į aplinką išmetančio transporto veikla. Prie tokių iniciatyvų priskiriamos, pavyzdžiui, pramonės iniciatyva „Global Logistics Emissions Council“, JAV viešojo ir privačiojo sektorių programa „SmartWay“ ir Nyderlandų vyriausybės bei įmonių bendradarbiavimo programa „Top Sector Logistics“.

Be to, yra daugybė išmetamų teršalų kiekio apskaitos metodų ir reikalavimų, pritaikytų konkrečių rūšių transportui, kuriuos sukūrė arba patys pramonės atstovai arba juos taikyti pradėjo valdžios institucijos remdamosi teisiniais pagrindais. Pavyzdžiui, laivybos sektoriuje veikia darbo grupė „Clean Cargo“, įmonių tarpusavio iniciatyva konteinerinių krovinių plukdymo klausimais. Tarptautinė jūrų organizacija (IMO) patvirtino tarptautinei laivybai privalomą degalų duomenų rinkimo sistemą (DCS), pagal kurią reikalaujama, kad laivai rinktų ir teiktų duomenis IMO duomenų bazei. Apie aviaciją pasakytina, kad Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO) parengė Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemą, kurioje numatytas metodas išmetamo CO₂ kiekiui apskaičiuoti skrydžio lygmeniu. ICAO ir Tarptautinė oro transporto asociacija (IATA) nustatė aviacijos sektoriaus standartus, kuriuose išsamiai nurodyta, kaip turi būti teikiamos vienam keleiviui arba vienai tonai krovinio tenkančių išmetamų teršalų ataskaitos.

Nacionaliniu lygmeniu Prancūzijos transporto kodekse reikalaujama, kad visi rinkoje (krovinių ir keleivių) visų rūšių transporto paslaugas siūlantys subjektai, laikydamiesi konkrečios metodikos, apskaičiuotų kiekvienos paslaugos, kurią pradeda ir (arba) baigiama teikti Prancūzijoje, išmetamų ŠESD kiekį. Prancūzijos transporto kodekse taip pat nustatyta, kad informacija apie išmetamų teršalų kiekį turėtų būti teikiama atitinkamoms šalims – tai vienintelis tokios rūšies privalomas reikalavimas Europos Sąjungoje.

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

Siūlomas reglamentas yra vienas iš pagrindinių Komisijos komunikato dėl darnaus ir išmanaus judumo strategijos, kuriame išdėstyta ES ateities transporto sistemos vizija, rezultatų. Strategijoje skelbiama, kad Komisija planuoja nustatyti ES pagrindus, kuriais būtų suderintai matuojamas transporto ir logistikos išmetamų teršalų kiekis (5 pavyzdinė iniciatyva „Kaip nustatyti anglies dioksido kainas ir suteikti daugiau paskatų naudotojams“).

Reglamentu bus sukurta sąveika su kitais ES reguliavimo pagrindų elementais, susijusiais su išmetamų teršalų kiekio mažinimo sistemomis, degalų ir išmetamų teršalų kiekio standartais, didesniu skaidrumu naudotojams ir didesnėmis vartotojų teisėmis. Šios sąsajos visų pirma susijusios su įvesties duomenų ir išmetamų teršalų kiekio apskaitos metodų naudojimu, taip pat su reikalavimais aiškiai informuoti apie teikiant transporto paslaugas išmetamų ŠESD kiekį. Prie tokių reikalavimų priskiriami: Reglamentas (ES) 2015/757, Direktyva 2003/87/EB, komunikatai COM(2021) 550, COM(2022) 222, COM(2021) 561, COM(2021) 562, Reglamentas (ES) 2019/1242, Reglamentas (ES) 2019/631 ir Direktyva 2005/29/EB.

Pasiūlymas atitinka daugiametę finansinę programą. Europos aplinkos agentūrai paskirtoms užduotims atlikti pradinio reglamento įgyvendinimo laikotarpį iki 2027 m. reikės susitarimo dėl įnašo, vėliau – ilgalaikio išteklių asignavimo, kad būtų tvarkomos ir atnaujinamos numatytųjų verčių duomenų bazės ir rengiamos trečiųjų šalių duomenų bazių tiekėjų kokybės patikros.

1.5.5. *Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant persikirstymo mastą*

Dauguma šio pasiūlymo poveikio biudžetui klausimų išnagrinėta šioje teisės akto pasiūlymo pažymoje. Apie išlaidas pasakytina, kad konkretus šios iniciatyvos poveikis biudžetui yra susijęs su asignavimais žmogiškiesiems ištekliams ir tam, kad būtų parengtos IT sistemoms, būtinos duomenų bazės sukurti, jas tvarkyti ir trečiųjų šalių duomenų bazių kokybės patikros atlikti. Šias naujas užduotis gaus Europos aplinkos agentūra – jos laipsniškai taps nuolatinėmis, o esamų užduočių nesumažės ir jos nebus iš dalies panaikintos. Pasibaigus pradiniam reglamento įgyvendinimo laikotarpiui, t. y. nuo 2028 m., papildomų išteklių poreikis bus svarstomas atsižvelgiant į būsimą Europos aplinkos agentūros išteklių vertinimą ir bus padengtas agentūrai skiriama ES subsidija (prireikus bus taikomas kompensacinis išlaidų pagal programą LIFE arba kitas Europos aplinkos agentūros finansavimui taikytinas biudžeto eilutes mažinimas), nedarant poveikio būsimam daugiametės finansinės programos susitarimui.

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 2025 iki 2027 m.,
- vėliau – visuotinis taikymas, kai užduotys bus įtrauktos į naujuosius Europos aplinkos agentūros įgaliojimus.

1.7. **Planuojamas (-i) biudžeto vykdymo metodas (-ai)⁶⁸**

☐ **Tiesioginis valdymas, vykdomas Komisijos:**

- ☐ padalinių, įskaitant Sąjungos delegacijų darbuotojus;

⁶⁸

Informacija apie biudžeto valdymo būdus ir nuorodos į Finansinį reglamentą pateikiamos svetainėje „BudgWeb“: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- ☐ vykdomųjų įstaigų.
- ☐ **Pasidalijamasis valdymas** su valstybėmis narėmis
- ☒ **Netiesioginis valdymas**, biudžeto vykdymo užduotis pavedant:
 - ☐ trečiosioms valstybėms arba jų paskirtoms įstaigoms;
 - ☐ tarptautinėms organizacijoms ir jų agentūroms (nurodyti);
 - ☐ EIB ir Europos investicijų fondui;
 - ☒ įstaigoms, nurodytoms Finansinio reglamento 70 ir 71 straipsniuose;
 - ☐ viešosios teisės reglamentuojamoms įstaigoms;
 - ☐ įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja privatinė teisė ir kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, tiek, kiek joms užtikrinamos pakankamos finansinės garantijos;
 - ☐ įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja valstybės narės privatinė teisė, kurioms pavesta įgyvendinti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę ir kurioms užtikrinamos pakankamos finansinės garantijos;
 - ☐ atitinkamame pagrindiniame akte nurodytiems subjektams ar 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

Nėra duomenų

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės

Nurodyti dažnumą ir sąlygas.

Komisija bus apskritai atskaitinga už siūlomo reglamento įgyvendinimą ir už jo įgyvendinimo ir laikymosi ataskaitų teikimą Europos Parlamentui ir Tarybai.

Europos aplinkos agentūra reguliariai teiks susitarimų dėl įnašo įgyvendinimo ir susijusių priemonių ataskaitas.

Reikės rinkti įvairių šaltinių, įskaitant valstybių narių valdžios institucijas, duomenis. Duomenų rinkimo veiklą koordinuos Europos aplinkos agentūra.

Komisijos tarnybos stebės šios iniciatyvos įgyvendinimą ir veiksmingumą taikydama tam tikras priemones ir nustatydama pagrindinius rodiklius, pagal kuriuos bus vertinama pažanga siekiant tikslų. Praėjus penkeriems metams po teisės akto įgyvendinimo datos, Komisijos tarnybos turėtų atlikti vertinimą, kad patikrintų, koku mastu buvo pasiekti iniciatyvos tikslai.

2.2. Valdymo ir kontrolės sistema (-os)

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

Europos aplinkos agentūra padės Komisijai įgyvendinti reglamento nuostatas, visų pirma padės kurti ir tvarkyti pagrindines duomenų bazines, į kurias įrašomos taršos

ŠESD intensyvumo numatytosios vertės, padės kurti duomenų bazes, į kurias įrašomi išmetamų ŠESD faktoriai, ir tikrinti trečiųjų šalių duomenų bazių kokybę. Europos aplinkos agentūra šias užduotis ES lygmeniu gali atlikti geriausiai, nes tam reikia didelės patirties aplinkosaugos duomenų tvarkymo ir suderinimo srityse, taip pat gero sudėtingų techninių dalykų, susijusių su transporto paslaugų išmetamų ŠESD kiekiu, išmanymo, todėl netiesioginis valdymas čia pateisinamas. Šio reglamento įgyvendinimas ir jo rezultatai bus stebimi lakantis Mobilumo ir transporto GD kontrolės strategijų. Vykdydamas decentralizuotų subjektų priežiūrą, Aplinkos GD ir Europos aplinkos agentūra taikys savo atitinkamas šių išlaidų kontrolės strategijas.

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

Nors Komisija bus apskritai atskaitinga už siūlomo reglamento įgyvendinimą ir už įgyvendinimo ir atitikties ataskaitų teikimą Europos Parlamentui ir Tarybai, Europos aplinkos agentūra bus atsakinga už nustatytų užduočių vykdymą ir už savo vidaus kontrolės sistemos įgyvendinimą. Ji turės sukurti IT priemones ir modulius, taip pat atlikti trečiųjų šalių duomenų bazių kokybės patikras.

Būdama savarankiška ES įstaiga, Europos aplinkos agentūra yra atsakinga už tinkamų kontrolės sistemų sukūrimą, kad užtikrintų penkių vidaus kontrolės (t. y. teisėtumo ir tvarkingumo, savo veiklos vykdymo, sukčiavimo prevencijos, turto apsaugos ir teisingų ataskaitų teikimo) tikslų laikymąsi. Papildomiems Europos aplinkos agentūrai suteiktiems ištekliams bus taikoma Europos aplinkos agentūros vidaus kontrolės ir rizikos valdymo sistema, suderinta su atitinkamais tarptautiniais standartais ir apimanti konkrečias kontrolės priemones, kuriomis siekiama užkirsti kelią interesų konfliktams ir užtikrinti pranešėjų apsaugą.

Aplinkos GD taikys kontroliuos, kaip Europos aplinkos agentūrą jis prižiūri kaip decentralizuotą agentūrą. Nenustatyta jokios konkrečios rizikos, susijusios su papildomo biudžeto, kuris bus skiriamas Europos aplinkos agentūrai, vykdymu.

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)

Apskaičiuotas klaidų rizikos lygis atliekant mokėjimą ir užbaigiant programą yra mažesnis kaip 2 proc.

Europos aplinkos agentūra yra visiškai atsakinga už savo biudžeto vykdymą, o Aplinkos GD yra atsakingas už reguliarių biudžeto valdymo institucijos nustatytų įnašų mokėjimą. Manoma, kad dėl papildomų užduočių, susijusių su siūlomu reglamentu, nebus atliekama didelė papildoma kontrolė. Todėl numatoma, kad Mobilumo ir transporto GD kontrolės išlaidos (vertinamos pagal valdomų lėšų vertę) ir Aplinkos GD išliks stabilios.

2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

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

Be kontrolės priemonių, susijusių su pirmiau pateikta kontrolės strategija, taikymo, veiklą tikrins Vidaus audito tarnyba, veikianti kaip Komisijos ir jos decentralizuotų agentūrų vidaus auditorius, ir Europos Audito Rūmai, veikiantys kaip ES institucijų išorės auditorius.

Komisijos ir Europos aplinkos agentūros susitarimuose dėl įnašo bus įtrauktos konkrečios nuostatos, skirtos užtikrinti, kad tyrimo įstaigos (EPPO, OLAF) prireikus turėtų neribotą prieigą prie būtinos informacijos. Juose taip pat bus nuostatos, būtinos užtikrinti, kad Komisija būtų laiku informuojama apie visus klausimus, galinčius trukdyti įgyvendinti veiksmus.

Komisija taiko patikimą kovos su sukčiavimo strategiją, kuri šiuo metu persvarstoma. Mobilumo ir transporto GD ir Aplinkos GD ją papildė savo kovos su sukčiavimu strategijomis, kad apimtų veiklą, patenkančią į jų atitinkamas kompetencijos sritis.

Būdama savarankiška ES įstaiga, Europos aplinkos agentūra yra įpareigota laikytis kovos su sukčiavimu strategijos ir užtikrinti ES interesų apsaugą.

Siūlomame reglamente yra nuostatų, kuriomis konkrečiai siekiama užkirsti kelią sukčiavimui ir pažeidimams. Už patikras atsakingas atitikties vertinimo įstaigas turės akredituoti nacionalinės akreditavimo įstaigos. Konkrečiomis ES antrinės teisės aktais nustatytais atitikties vertinimo taisyklėmis grindžiamą išmetamų ŠESD kiekio duomenų ir apskaičiavimo procesų patikrą atlieka valstybių narių pagal Reglamentą (EB) Nr. 765/2008 paskirtų nacionalinių akreditavimo įstaigų akredituoti tikrintojai.

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

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

- Dabartinės biudžeto eilutės

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

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris	DA / NDA ⁶⁹	ELPA šalių ⁷⁰	valstybių kandidačių ir potencialių kandidačių ⁷¹	kitų trečiųjų valstybių	kitų asignuotųjų pajamų
1	02 20 04 01	DA	NE	NE	NE	NE

- Prašomos sukurti naujos biudžeto eilutės

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

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris	DA / NDA	ELPA šalių	valstybių kandidačių ir potencialių kandidačių	kitų trečiųjų valstybių	kitų asignuotųjų pajamų
	[XX.YY.YY.YY]		TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE

⁶⁹ DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.

⁷⁰ ELPA: Europos laisvosios prekybos asociacija.

⁷¹ 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	1	Bendroji rinka, inovacijos ir skaitmeninė ekonomika:
--	---	--

Mobilumo ir transporto GD			2025 metai	2026 metai	2027 metai	IŠ VISO
•Veiklos asignavimai						
Biudžeto eilutė 02 20 04 01	Įsipareigojimai	(1a)	0,600			0,600
	Mokėjimai	(2 a)	0,200	0,200	0,200	0,600
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami iš konkrečių programų rinkinio lėšų ⁷²						
Biudžeto eilutė						
IŠ VISO asignavimų skirtų Mobilumo ir transporto GD	Įsipareigojimai		0,600			0,600
	Mokėjimai	=2a+2b +3	0,200	0,2005	0,200	0,600

Papildomų išteklių poreikis (apskaičiuota, kad 2028–2050 m. Europos aplinkos agentūrai reikės 1 etato ekvivalento visą nurodytą laikotarpį ir 6,3 mln. EUR viso nurodyto laikotarpio išlaidoms padengti) bus svarstomas atsižvelgiant į vykdomą Europos aplinkos agentūros išteklių

⁷² Techninė ir (arba) administracinė parama bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

vertinimą ir bus padengtas agentūrai skiriama ES subsidija (prireikus bus taikomas kompensacinis išlaidų pagal programą LIFE arba kitas Europos aplinkos agentūros finansavimui taikytinas biudžeto eilutes mažinimas), nedarant poveikio būsimam daugiamečiai finansinės programos susitarimui.

• IŠ VISO veiklos asignavimų	Išpareigojimai	(4)	0,600				0,600
	Mokėjimai	(5)	0,200	0,200	0,200		0,600
• IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų paketo lėšų		(6)					
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečios finansinės programos 1 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	Išpareigojimai	=4+6	0,600				0,600
	Mokėjimai	=5+6	0,200	0,200	0,200		0,600

Jei pasiūlymas (iniciatyva) daro poveikį kelioms veiklos išlaidų kategorijoms, pakartokite pirmiau pateiktą dalį:

• IŠ VISO veiklos asignavimų (visose veiklos išlaidų kategorijose)	Išpareigojimai	(4)								
	Mokėjimai	(5)								
IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų paketo lėšų (visose veiklos išlaidų kategorijose)		(6)								
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečios finansinės programos 1–6 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS (Orientacinė suma)	Išpareigojimai	=4+6								
	Mokėjimai	=5+6								

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	7	„Administracinės išlaidos“
--	----------	----------------------------

Šią dalį pildyti naudojant administracinio pobūdžio biudžeto duomenų lentelę, kuri pirmiausia bus pateikta [finansinės teisės akto pasiūlymo pažymos priede](#) (Komisijos sprendimo dėl Europos Sąjungos bendrojo biudžeto Komisijos skirsnio įgyvendinimo vidaus taisyklių 5 priedas) ir įkelta į DECIDE tarnybų tarpusavio konsultacijoms.

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		N metai	N+1 metai	Metai N+2	Metai N+3	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			IŠ VISO
Mobilumo ir transporto GD									
• Žmogiškieji ištekliai									
• Kitos administracinės išlaidos									
IŠ VISO <...> GD	Asignavimai								

IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	(Iš viso įsipareigojimų = Iš viso mokėjimų)								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		2025 metai	2026 metai	2027 metai	IŠ VISO
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 1–7 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS	Įsipareigojimai	0,600			0,600
	Mokėjimai	0,200	0,200	0,200	0,600

Papildomų išteklių poreikis (apskaičiuota, kad 2028–2050 m. Europos aplinkos agentūrai reikės 1 etato ekvivalento visą nurodytą laikotarpį ir 6,3 mln. EUR viso nurodyto laikotarpio išlaidoms padengti) bus svarstomas atsižvelgiant į vykdomą Europos aplinkos agentūros išteklių

vertinimą ir bus padengtas agentūrai skiriama ES subsidija (prireikus bus taikomas kompensacinis išlaidų pagal programą LIFE arba kitas Europos aplinkos agentūros finansavimui taikytinas biudžeto eilutes mažinimas), nedarant poveikio būsimam daugiamečiai finansinės programos susitarimui.

3.2.2. Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas

Išpareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Nurodyti tikslus ir atliktus darbus ↓			N metai		N+1 metai		N+2 metai		N+3 metai		Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)						IŠ VISO	
	ATLIKTI DARBAI																	
	Rūšis 73	Vidutinės sąnaudos	Skaicius	Sąnaudos	Skaicius	Sąnaudos	Skaicius	Sąnaudos	Skaicius	Sąnaudos	Skaicius	Sąnaudos	Skaicius	Sąnaudos	Skaicius	Sąnaudos	Bendras skaičius	Iš viso sąnaudų
1 KONKRETUS TIKSLAS ⁷⁴ ...																		
- Atliktas darbas																		
- Atliktas darbas																		
- Atliktas darbas																		
1 konkretaus tikslo tarpinė suma																		
2 KONKRETUS TIKSLAS ...																		
- Atliktas darbas																		
2 konkretaus tikslo tarpinė suma																		
IŠ VISO																		

⁷³ Rezultatai – tai būsimi produktai ir paslaugos (pvz., finansuota studentų mainų, nutiesta kelių kilometrų ir kt.).

⁷⁴ Kaip apibūdinta 1.4.2 skirsnyje „Konkretus (-ūs) tikslas (-ai) ...“.

3.2.3. Numatomo poveikio administraciniam asignavimams santrauka

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

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	N metai 75	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)	Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA IŠ VISO Žmogiškieji ištekliai
--	---------------	-----------	-----------	-----------	--	---

Kitos administracinės išlaidos								
Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma								

Neįtraukta į daugiamečių finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ 76								
Žmogiškieji ištekliai								
Kitos administracinio pobūdžio išlaidos								
Tarpinė suma, neįtraukta į daugiamečių finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ								

IŠ VISO								
----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

⁷⁵ N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai.

⁷⁶ Techninė ir (arba) administracinė parama bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

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

3.2.3.1. Numatomi žmogiškųjų išteklių poreikiai

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

Sąmatą surašyti etatų vienetais

	2025 metai	2026 metai	2027 metai	N + 3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)		
•Etatų plano pareigybės (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)							
20 01 02 01 (Komisijos būstinė ir atstovybės)							
20 01 02 03 (Delegacijos)							
01 01 01 01 (Netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
01 01 01 11 (Tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)							
•Išorės darbuotojai (etatų vienetais) ⁷⁷							
20 02 01 (AC, END, INT finansuojami iš bendrojo biudžeto)	0	0	0				
20 02 03 (AC, AL, END, INT ir JPD atstovybėse)							
XX 01 xx yy zz ⁷⁸	- būstinėje						
	- delegacijose						
01 01 01 02 (AC, END, INT – netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
01 01 01 12 (AC, END, INT – tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)							
IŠ VISO	0						

XX yra atitinkama politikos sritis arba biudžeto antraštinė dalis.

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

Vykdytinių užduočių aprašymas:

Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai	
Išorės darbuotojai	

⁷⁷ AC – sutartininkas, AL – vietinis darbuotojas, END – deleguotasis nacionalinis ekspertas, INT – per agentūrą įdarbintas darbuotojas, JPD – jaunesnysis delegacijos specialistas.

⁷⁸ Neviršijant viršutinės ribos, nustatytos išorės darbuotojams, finansuojamiems iš veiklos asignavimų (buvusių BA eilučių).

3.2.4. Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa

Pasiūlymą (iniciatyvą):

- ☒ Galima visiškai finansuoti persikirstant asignavimą atitinkamoje daugiametės finansinės programos (DFP) išlaidų kategorijoje.

Šis veiksmas finansuojamas pagal transporto politikos rėmimo biudžeto eilutę (02 20 04 01), kurios lėšos skiriamos, be kita ko, bendroms IT priemonėms ir duomenų bazėms sukurti ir tvarkyti, taip pat būtiniams transporto sektoriaus duomenims rinkti. Papildomų išteklių poreikis Europos aplinkos agentūrai nuo 2028 m. (1 etato ekvivalentas) bus svarstomas atsižvelgiant į vykdomą Europos aplinkos agentūros išteklių vertinimą, nedarant poveikio būsimam daugiametės finansinės programos susitarimui.

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

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

- ☐ Reikia persvarstyti DFP.

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

3.2.5. Trečiųjų šalių įnašai

Pasiūlymą (iniciatyvą):

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

Asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	N metai 79	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			Iš viso
Nurodyti bendrą finansavimą teikiančią įstaigą								
IŠ VISO bendrai finansuojamų asignavimų								

⁷⁹

N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai.

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 ⁸⁰						
		N metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)		
..... straipsnis								

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

--

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

⁸⁰

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