

Briuselis, 2022 m. lapkričio 10 d.
(OR. en)

14598/22

Tarpinstitucinė byla:
2022/0365 (COD)

MI 805
ENV 1137
ENT 155
CODEC 1709
IA 181

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo: Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo
direktorė Martine DEPREZ

gavimo data: 2022 m. lapkričio 10 d.

kam: Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET

Komisijos dok. Nr.: COM(2022) 586 final

Dalykas: Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS
REGLAMENTO dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms
transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių
mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir
baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo panaikinami reglamentai (EB)
Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2022) 586 final.

Pridedama: COM(2022) 586 final



Briuselis, 2022 11 10
COM(2022) 586 final

2022/0365 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009

(Tekstas svarbus EEE)

{SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} -
{SWD(2022) 360 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Kad bendroji rinka tinkamai veiktų, turi būti užtikrintas laisvas prekių, asmenų, paslaugų ir kapitalo judėjimas. Šiuo tikslu Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/858 įtvirtinta išsami motorinių transporto priemonių, priekabų ir tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros sistema. Motorinių transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai dėl išmetamųjų teršalų taip pat yra suderinti, kad skirtingose valstybėse narėse reikalavimai nesiskirtų ir būtų užtikrintas aukštas aplinkos bei sveikatos apsaugos lygis.

Oro tarša Europoje tebekelia didelį pavojų aplinkai ir sveikatai. Nors oro kokybė pagerėjo, didelė dalis ES miestų gyventojų vis dar patiria teršalų koncentracijos, viršijančios Aplinkos oro kokybės direktyvoje¹ nustatytas ribines vertes, poveikį. Apskaičiuota, kad 2018 m. dėl oro taršos 28 ES valstybėse narėse ankstyva mirtimi mirė daugiau kaip 300 000 žmonių². Nors kiti sektoriai taip pat atlieka svarbų vaidmenį, kelių transportas vis dar yra pagrindinis oro taršos šaltinis. 2018 m. šiame sektoriuje vidutiniškai išmesta 39 proc. viso išmetamo kenksmingo NO_x kiekio (47 proc. miestuose³) ir 11 proc. viso išmetamo PM₁₀ kiekio⁴.

Europos žaliasis kursas⁵ yra nauja augimo strategija, kuria siekiama pertvarkyti ES į teisingą ir klestinčią visuomenę, pasižyminčią modernia, efektyviai išteklius naudojančia ir konkurencinga ekonomika. ES taip pat turėtų skatinti būtiną skaitmeninę transformaciją ir priemones, nes jos yra esminiai pokyčių veiksniai, ir į jas investuoti. Skaitmeninės technologijos iš tiesų gali padėti sumažinti pasaulyje išmetamą teršalų kiekį, pagerinti gyvenimo kokybę ir sumažinti visuomenės aplinkosauginį pėdsaką, pavyzdžiui, optimizuojant energijos vartojimą ir stebint transporto sektoriuje išmetamą teršalų kiekį⁶. Norint pasiekti poveikio klimatui neutralizavimo iki 2050 m. tikslą ir nulinės taršos tikslą – kad aplinkoje nebūtų toksinių medžiagų, – reikia pertvarkyti visus sektorius, įskaitant kelių transportą. Europos žaliajame kurse paskelbta, kad priimtas pasiūlymas dėl griežtesnių išmetamųjų oro teršalų normų transporto priemonėms su vidaus degimo varikliu (EURO 7).

Siekdama paspartinti kelių transporto sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą, Komisija 2021 m. liepos mėn. pasiūlė iš dalies pakeisti Reglamentą dėl lengvųjų automobilių ir furgonų⁷ **išmetamo CO₂ kiekio normų**, kad būtų užtikrintas aiškus veiksmų planas siekiant visai netaaršaus judumo⁸. Be to, 2020 m. gruodžio mėn. Komisija priėmė **Darnaus ir išmanaus judumo strategiją**⁹, o 2021 m. gegužės mėn. – **Nulinės taršos**

¹ 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės švaresnio oro Europoje (OL L 152, 2008 6 11, p. 1–44).

² [EAA, 2020 m.](#) „Air quality in Europe – 2020 report“ (liet. 2020 m. oro kokybės Europoje ataskaita).

³ [JRC, 2019 m.](#) „Urban NO₂ Atlas“ (liet. Miestų NO₂ atlasas)

⁴ [EAA, 2020 m.](#) „Air pollutant emissions data viewer (Gothenburg Protocol, LRTAP Convention) 1990-2018“ (liet. 1990–2018 m. išmestų oro teršalų duomenų žiūryklė (Geteborgo protokolas, TTOTP konvencija)).

⁵ COM(2019) 640 *final*.

⁶ COM(2021) 118 *final*.

⁷ COM(2021) 556 *final*.

⁸ Be to, 2022 m. bus pateiktas pasiūlymas dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio normų.

⁹ COM(2020) 789 *final*.

veiksmų planą¹⁰. Vadovaujantis šiomis strategijomis, transportas turėtų tapti gerokai mažiau taršus, ypač miestuose, o EURO 7 norma laikoma svarbia perėjimo prie netaršaus judumo dalimi.

Ne mažiau svarbu ir tai, kad, **naujoje Europos pramonės strategijoje**¹¹ siūlomos priemonės, skirtos įvykdyti dvejopą žaliosios ir skaitmeninės transformacijos uždavinį ir padėti Europos pramonei įgyvendinti Europos žaliajį kursą. Naujoji teršalų išmetimo sistema suteiks ES automobilių sektoriui teisinio tikrumo ir pradininko pranašumą. Norint išlaikyti konkurencinį pranašumą, ES išmetamųjų teršalų normos turi būti griežtesnės nei pagrindinėse rinkose, pavyzdžiui, Jungtinėse Amerikos Valstijose ir Kinijoje, rengiamos normos. ES gamintojams patekti į šias rinkas gali būti sunkiau, nes skirtingose rinkose laikytis išmetamųjų teršalų reikalavimų taptų brangiau.

Perėjimas prie visai netaršių lengvųjų automobilių ir (arba) furgonų parko truks mažiausiai du dešimtmečius, ypač atsižvelgiant į tai, kad vidutinė lengvųjų automobilių ir (arba) furgonų eksploataavimo trukmė yra daugiau nei 11 metų. Tuo tarpu, siekiant pirmiau minėtų politikos tikslų, vidaus degimo varikliu varomos transporto priemonės, kurios ir toliau bus tiekiamos rinkai, turi būti kuo mažiau taršios.

Be to, automobilių pramonė susiduria ir su kitomis svarbiomis permainingomis – dideliais tiekimo grandinės sutrikimais, Rusijos invazijos į Ukrainą poveikiu, didėjančiomis energijos ir žaliavų kainomis.

Nors siūloma iki 2035 m. 100 proc. sumažinti lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekį, netrukus bus pateiktas pasiūlymas persvarstyti sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio normas, didėja visai netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių dalis ir į rinką patenka naujos EURO 6d ir EURO VI E normas atitinkančios transporto priemonės, nesiimant tolesnių veiksmų trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu neįmanoma pasiekti žemo kelių transporto išmetamųjų teršalų kiekio lygio. Numatoma, kad pasiūlymu bus sprendžiamos trys nustatytos **problemos**, dėl kurių EURO 6 ir EURO VI išmetamųjų teršalų normomis nepakankamai prisidedama prie būtino kelių transporto išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo. Problemos yra šios: 1) transporto priemonių išmetamųjų teršalų normų sudėtingumas; 2) pasenusios transporto priemonių teršalų ribinės vertės ir 3) nepakankama transporto priemonių realiomis važiavimo sąlygomis išmetamųjų teršalų kontrolė.

Bendras iniciatyvos tikslas yra dvejopas: 1) užtikrinti tinkamą bendrosios rinkos veikimą nustatant tinkamesnes, ekonomiškai efektyvesnes ir perspektyvesnes transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio taisykles ir 2) užtikrinti aukštą aplinkos ir sveikatos apsaugos lygį ES toliau mažinant kelių transporto išmetamųjų oro teršalų kiekį.

Šia iniciatyva bus prisidedama prie bendrojo tikslo įgyvendinimo siekiant toliau nurodytų trijų **konkrečių tikslų**. Ja bus:

- (1) sumažintas dabartinių EURO išmetamųjų teršalų normų sudėtingumas;
- (2) nustatytos atnaujintos visų atitinkamų oro teršalų ribinės vertės;
- (3) pagerinta realiomis važiavimo sąlygomis išmetamųjų teršalų kontrolė.

Realiomis važiavimo sąlygomis išmetamųjų teršalų kontrolės gerinimas per visą transporto priemonės eksploataavimo laikotarpį yra labai svarbus naudotų transporto priemonių rinkai, kuri yra svarbi ne tik kelioms ES šalims, bet ir kitiems regionams, pavyzdžiui, Afrikai ar

¹⁰ COM(2021) 400 *final*.

¹¹ COM(2020) 102 *final* ir COM(2021) 350 *final*.

Artimiesiems Rytams. EURO 7 pasiūlymu siekiama sumažinti transporto priemonės išmetamą teršalų kiekį per ilgesnį transporto priemonės eksploatavimo laikotarpį, todėl naudos gaus ir naudotų transporto priemonių naudotojai. Visų pirma kalbant apie 3 konkrečių tikslą, oro kokybei dar kelerius metus darys įtaką automobiliai, pagaminti iki EURO 7 standarto taikymo pradžios. Būtų galima taikyti atitinkamas paskatas, kad senesni automobiliai būtų modifikuoti ir atitiktų standarto EURO 7 reikalavimus, susijusius su variklio teršalų išmetimu, taip pat su padangų ir stabdžių išmetamų teršalų kiekiu. Be to, siekiant sparčiau mažinti esamo transporto priemonių parko išmetamą teršalų kiekį ir paspartinti perėjimą prie visai netaišaus transporto, svarbu skatinti vidaus degimo varikliais varomų transporto priemonių keitimą elektrinėmis transporto priemonėmis su baterijomis arba kuro elementais.

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

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/858 nustatoma bendroji motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros sistema.

Transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio EURO standartai (reglamentai 715/2007 ir 595/2009) yra minėtos sistemos dalis¹². Jie glaudžiai susiję su keliomis galiojančiomis politikos nuostatomis ir planuojamais pasiūlymais, kuriais sprendžiama kelių transporto išmetamų oro teršalų problema, taip pat su išmetamo CO₂ kiekio standartais¹³, kuriuos taikant kartu mažinama ir oro tarša. Šiuo pasiūlymu dėl teisės akto dėl lengvųjų automobilių, furgonų, sunkvežimių ir autobusų išmetamų teršalų kiekio standartų EURO 7 gerinamas išmetamų teršalų kiekio standartų EURO nuoseklumas taikant toliau nurodytas priemones.

Aplinkos oro kokybės direktyva (AAQD)¹⁴ siekiama pagerinti oro kokybę nustatant visų oro taršos šaltinių (pvz., žemės ūkio, energetikos, gamybos ir kt.) išmetamų konkrečių oro teršalų koncentracijos aplinkos ore ribines vertes. **Nacionalinių išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo įsipareigojimų direktyva (NECD)**¹⁵ siekiama sumažinti nacionalinį oro teršalų kiekį, nustatant nacionalinius konkrečių oro teršalų kiekio mažinimo įsipareigojimus, kuriuos turi vykdyti visi sektoriai, įskaitant kelių transportą. 2022 m. spalio 26 d. Komisija priėmė pasiūlymą dėl Aplinkos oro kokybės direktyvų¹⁶ peržiūros. Atliekant siūlomą peržiūrą bus nustatyti tarpiniai 2030 m. ES oro kokybės standartai, kurie bus labiau suderinti su Pasaulio sveikatos organizacijos gairėmis, kartu užtikrinant, kad ES galėtų sėkmingai siekti nulinės oro taršos iki 2050 m. tikslo. Pasiūlymas dėl EURO 7 standartų yra svarbus elementas siekiant šio plataus užmojo tikslo ir prisidedant prie ES švaraus oro politikos tikslų, įskaitant AAQD peržiūrą. Užtikrinant visų atitinkamų kelių transporto išmetamų oro teršalų kiekio mažinimą, atitinkantį AAQD bei NECD oro teršalų aprėptį ir tikslines reikšmes, pasiūlymas dėl EURO 7 standartų reikšmingai padeda valstybėms narėms vykdyti savo įsipareigojimus pagal AAQD ir NECD.

Išmetamo CO₂ kiekio standartai padeda įgyvendinti Europos klimato teisės akte¹⁷ nustatytą ES klimato srities tikslą – iki 2030 m. sumažinti ES išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį bent 55 proc., palyginti su 1990 m. 2021 m. liepos mėn. Komisija pasiūlė peržiūrėti

¹² Kaip nurodyta Reglamento (ES) 2018/858 II priede.

¹³ Reglamentai (ES) 2019/631 ir (ES) 2019/1242.

¹⁴ Direktyva 2008/50/EB.

¹⁵ Direktyva (ES) 2016/2284.

¹⁶ Europos Parlamento ir Tarybos direktyva COM(2022) 542 dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje.

¹⁷ [Reglamentas 2021/119](#), kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas).

ir sugriežtinti lengviesiems automobiliams / furgonams taikomus išmetamo CO₂ kiekio standartus¹⁸, o sunkiosioms transporto priemonėms taikomus standartus numatoma peržiūrėti iki 2022 m. pabaigos. Išmetamo CO₂ kiekio standartais skatinamos visai netaršios technologijos, pavyzdžiui, elektromobiliai, o naujaisiais EURO 7 standartais atsižvelgiama į vidaus degimo variklių išmetamus kenksmingus teršalus ir į elektromobilių išmetamus teršalus, nesusijusius su varikliu, siekiant apsaugoti žmonių sveikatą ir aplinką. Todėl EURO 7 bendrieji tikslai lieka galioti, nes transporto priemonės su vidaus degimo varikliais ir toliau išskirs išmetamuosius teršalus, taip pat visos transporto priemonės išskirs ne variklio išmetamus teršalus. Nors siūloma iki 2035 m. 100 proc. sumažinti naujų lengvųjų automobilių / furgonų išmetamo CO₂ kiekį, į rinką tiekiamų transporto priemonių su vidaus degimo varikliais (įskaitant hibridus) skaičius išliks didelis, ypač sunkvežimių / autobusų atveju. Laikoma, kad tiek išmetamo CO₂ kiekio, tiek išmetamų teršalų kiekio standartais papildomi Europos žaliajame kurse nustatyti klimato srities ir nulinės taršos tikslai bei padedama pereiti prie tvaraus judumo.

Techninės apžiūros direktyvų¹⁹ tikslas – padidinti kelių eismo saugą ES ir užtikrinti transporto priemonių aplinkosauginį veiksmingumą, reguliariai tikrinant transporto priemones per visą jų eksploatavimo laikotarpį. Kalbant apie išmetamųjų teršalų kiekį, jomis siekiama prisidėti prie teršalų išmetimo mažinimo, veiksmingiau nustatant transporto priemones, kurios dėl techninių defektų išmeta per daug teršalų, atliekant periodines technines apžiūras ir patikrinimus keliuose. Šiame pasiūlyme numatyti šiam tikslui įgyvendinti reikalingi elementai, įskaitant vidinę transporto priemonės stebėseną, kurie, kaip tikimasi, padės sutaupyti lėšų. Tokie mechanizmai palapsniui galėtų tapti pagrindine techninės apžiūros direktyvų priemone, jais galėtų būti modernizuojamos dabartinės tikrinimo procedūros ir sumažinamos administracinės išlaidos. Atliekant būsimą techninės apžiūros direktyvų peržiūrą reikės atsižvelgti į šiuos naujus mechanizmus, įskaitant įgyvendinimo priemones, kurias reikės parengti persvarstant techninės apžiūros dokumentų rinkinį²⁰.

Be to, **Eurovinjetės direktyva**²¹, kuria nustatomos bendros kelių infrastruktūros mokesčių taisyklės, ir **Netaršių transporto priemonių direktyva**²², kuria viešuosiuose pirkimuose skatinami netaršaus judumo sprendimai, atitinka bendruosius EURO standartų tikslus. Visų pirma jomis remiama netaršių transporto priemonių paklausa, nes valstybėms narėms leidžiama keisti kelių mokesčius atsižvelgiant į transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį ir vykdant viešuosius pirkimus. **Degalų kokybės direktyvoje**²³ nustatytos rinkoje parduodamų degalų kokybės charakteristikos, todėl ji yra svarbi kalbant apie EURO standartus.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Įgyvendindama ES skaitmeninę strategiją ir atsižvelgdama į komunikatą dėl **Europos duomenų strategijos**²⁴, Komisija pasiūlė Duomenų aktą, kuriuo remiamas verslo dalijimasis duomenimis su valdžios sektoriumi bei dalijimasis duomenimis tarpo įmonių. Šiame akte siūloma horizontali sistema, skirta pagerinti prieigą prie duomenų ir dalijimąsi duomenimis

¹⁸ COM(2021) 556 *final*.

¹⁹ [Direktyva 2014/45/ES](#) dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros; [Direktyva 2014/47/ES](#) dėl Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje.

²⁰ Transporto priemonių sauga. ES techninės apžiūros dokumentų rinkinio peržiūra (europa.eu).

²¹ [Direktyva 1999/62/EB](#) dėl transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi kelių infrastruktūra.

²² [Direktyva 2019/1161/ES](#) dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones.

²³ [Direktyva 2009/30/EB](#) dėl dyzelinių degalų (dyzelino) ir gazolių kokybės rodiklių ir nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų stebėsenos ir mažinimo mechanizmą.

²⁴ COM(2020) 66 *final*.

tarp sektorių. Konkrečios automobilių sektoriaus problemos, susijusios su prieiga prie transporto priemonėje kaupiamų duomenų, yra priežastis papildyti Duomenų aktą konkrečia iniciatyva. Šia iniciatyva turėtų būti užtikrinta, kad visiems automobilių paslaugų teikėjams būtų prieinami būtinausi duomenys ir funkcijos ir jiems būtų taikomos sąžiningos prieigos sąlygos. Užtikrinant transporto priemonėje kaupiamų duomenų prieinamumą ir galimybę jais naudotis, šia iniciatyva būtų papildytas šis pasiūlymas dėl EURO 7 standartų, nes ji padėtų optimaliai įdiegti nuolatinę išmetamųjų teršalų stebėseną.

Naujoje Europos pramonės strategijoje²⁵ atsižvelgiama į naujas aplinkybes, susidariusias dėl krizės, taip pat į vykstantį perėjimą prie tvaresnės, labiau skaitmeninės, atsparesnės ir pasauliniu mastu konkurencingesnės ekonomikos. Joje nustatomi prioritetai ir apibrėžiami nauji tikslai, susiję su bendrosios rinkos atsparumo stiprinimu, strateginių priklausomybių mažinimu, tikslinių veiksmų derinimu reguliavimo sistemos, inovacijų paramos, prieigos prie žaliavų ir nuo iškastinio kuro nepriklausomos energijos, įgūdžių ir duomenų erdvių srityse, siekiant paspartinti dvejopą pertvarką. Strategijoje siūlomos priemonės, skirtos įvykdyti dvejopą žaliosios ir skaitmeninės transformacijos uždavinį ir padėti Europos pramonei įgyvendinti Europos žaliajį kursą. Naujoji teršalų išmetimo sistema suteiks ES automobilių sektoriui teisinio tikrumo ir pradininko pranašumą, išvengiant pavojaus atsilikti nuo kitų didžiųjų jurisdikcijų, nustatančių naujus išmetamųjų teršalų kiekio standartus.

Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių direktyvoje²⁶ nustatytos taisyklės dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių ir jų komponentų surinkimo, apdorojimo ir atnaujinimo, taip pat pavojingų medžiagų naujose transporto priemonėse apribojimai. Pagal ją parengtoje **3R tipo patvirtinimo direktyvoje**²⁷, naujų transporto priemonių projektavimas susiejamas su jų pakartotiniu naudojimu, perdirbimu ir atnaujinimu. Šias direktyvas planuojama peržiūrėti 2023 m., atsižvelgiant į Europos žaliojo kurso ir **Žiedinės ekonomikos veiksmų plano**²⁸ plataus užmojo tikslus. Pasiūlymu dėl EURO 7 standartų siekiama sumažinti transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį ilgesniu transporto priemonės eksploatavimo laikotarpiu, išplečiant patvarumo reikalavimus, o peržiūrint Eksploatuoti netinkamų transporto priemonių direktyvą šios pastangos papildomos nagrinėjant problemą, susijusią su taršių naudotų transporto priemonių su defektais eksportu už ES ribų.

Ši iniciatyva taip pat atitinka priemonę „**Next Generation EU**“²⁹, visų pirma **Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę**³⁰ ir pavyzdinę iniciatyvą „Persikrauki“, kuria skatinamos ateities iššūkiams parengtos švarios technologijos, siekiant skatinti tvaraus, prieinamo ir pažangaus transporto, įkrovimo ir degalų pildymo stotelių naudojimą bei viešojo transporto plėtrą. Pasinaudojant šiuo Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės finansavimu, taip pat tikslineis investicinėmis programomis pagal programas „**InvestEU**“³¹ arba „**Europos horizontas**“³², bus skiriami ištekliai ekonomikos augimo potencialui didinti ir žaliajai transformacijai spartinti, visų pirma diegiant novatoriškus sprendimus ir ateities iššūkiams parengtas mažataršes technologijas.

Šia iniciatyva taip pat atsižvelgiama į būtinybę užtikrinti teisingą ir sąžiningą žaliąją pertvarką, visų pirma remiant pažeidžiamus piliečius transporto srityje; ji atitinka

²⁵ COM(2020) 102 *final* ir COM(2021) 350 *final*.

²⁶ Direktyva 2000/53/EB dėl eksploatuoti netinkamų transporto priemonių.

²⁷ Direktyva 2005/64/EB dėl transporto priemonių pakartotinio naudojimo, perdirbimo ir atnaujinimo.

²⁸ COM(2020) 98 *final*.

²⁹ COM(2020) 456 *final*.

³⁰ Reglamentas (ES) 2021/241.

³¹ Reglamentas (ES) 2021/523.

³² Reglamentas (ES) 2021/695.

Konferencijos dėl Europos ateities galutinę ataskaitą (18.3 pasiūlymas), ypač kalbant apie transporto priemonių ir transporto priemonių, kuriose naudojamos netaršios technologijos, įperkumą.

Be to, ši iniciatyva dera su neseniai pateiktu pasiūlymu, kuriuo iš dalies keičiami Europos vartotojų teisės aktai, visų pirma **Nesažiningos komercinės veiklos direktyva**³³ ir **Vartotojų teisių direktyva**³⁴, siekiant prisidėti prie žiedinės, ekologiškos ir žaliosios ES ekonomikos, suteikiant vartotojams galimybę priimti informacija pagrįstus pirkimo sprendimus ir taip prisidėti prie tvaresnio vartojimo.

Galiausiai, siekdama sustiprinti politikos krypties nuoseklumą ir, kaip skelbiama komunikate „**Geresnis reglamentavimas. Vienijamos jėgos siekiant kokybiškai rengti ES teisės aktus**“³⁵, Komisija tobulina savo geresnio reglamentavimo gaires, siekdama užtikrinti, kad visos jos iniciatyvos atitiktų reikšmingos žalos nedarymo principą laikantis Europos klimato teisės akte nustatytų įsipareigojimų.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Šio pasiūlymo teisinis pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 114 straipsnis.

• Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

Teisės aktais dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo prisidedama prie bendrosios prekių rinkos įgyvendinimo ir veikimo. Šiuo pasiūlymu siekiama padidinti šių teisės aktų įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo veiksmingumą, o kartu įgyvendinti bendrąjį politikos tikslą – sustiprinti bendrosios rinkos strategiją.

Antroji priežastis – tarpvalstybinis oro taršos ir kelių transporto pobūdis. Ir nors pagrindinių toksiškų oro teršalų didžiausias poveikis yra prie jų šaltinio, poveikis oro kokybei nėra tik vietos lygmens, todėl tarpvalstybinė tarša yra rimta aplinkos problema, dėl kurios dažnai sunku įgyvendinti nacionalinius sprendimus. Atmosferinio modeliavimo rezultatai rodo, kad vienoje valstybėje narėje išmesti teršalai turi įtakos taršai kitoje valstybėje narėje. Sprendžiant oro taršos problemą, reikia imtis bendrų veiksmų ES mastu.

Labai svarbu ES lygmeniu parengti išmetamų teršalų kiekio standartus ir nustatyti tinkamą jų valdymą, kad valstybės narės nepriimtų skirtingų nacionalinių priemonių, kurios gali būti nesuderintos ir nenuoseklios (pvz., priemonių, ribojančių patekimą į tam tikras teritorijas). Tokios priemonės sudarytų didelių kliūčių pramonei ir keltų didelį pavojų bendrajai rinkai. Todėl visiškai pagrįsta toliau vykdyti suderintus ES veiksmus, kuriais siekiama toliau mažinti transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį.

• Proporcingumo principas

Pasiūlymas yra proporcingas, nes juo daromi reikiami teisės aktų pakeitimai ir kartu neviršijama to, kas būtina, kad būtų pasiekti ir motorinių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio sumažinimo, ir teisinio tikrumo transporto priemonių gamintojų atžvilgiu

³³ Direktyva 2005/29/EB.

³⁴ Direktyva 2011/83/ES.

³⁵ COM(2021) 219 *final*.

užtikrinimo tikslai. Juo siūlomos teisinės sąlygos, būtinos palaikyti, kiek įmanoma, vienodas galimybes visiems gamintojams.

- **Priemonės pasirinkimas**

Reglamento pasirinkimas laikomas tinkamu, kadangi juo galima užtikrinti tiesioginį ir darnų taikymą ir vykdymo užtikrinimą, nereikalaujant jo perkelti į valstybių narių teisę.

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

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas**

Komisija nusprendė taikyti kompensacinį metodą, pagal kurį vertinimas ir poveikio vertinimas buvo atliekami lygiagrečiai kaip vienas procesas, siekiant įgyvendinti Europos žaliojo kurso³⁶ veiksmų planą. Tokiu būdu į poveikio vertinimo 5 priedą įtrauktos vertinimo išvados buvo panaudotos toliau svarstant, ar EURO 6 ir EURO VI išmetamų teršalų kiekio standartais ir toliau užtikrinama aukšto lygio aplinkos apsauga ES ir tinkamas bendrosios motorinių transporto priemonių rinkos veikimas.

Atliekant vertinimą buvo įvertinti rezultatai, pasiekti įgyvendinant reglamentus, palyginti su EURO 6 ir EURO VI standartų teisės aktuose nustatytais tikslais. Jame padaryta išvada, kad EURO 6 ir EURO VI standartų tikslai pagerinti oro kokybę mažinant kelių transporto išmetamų teršalų kiekį ir nustatyti suderintas motorinių transporto priemonių konstrukcijos taisyklės tebėra labai svarbūs. Be to, nustatyta, kad reglamentai iš esmės yra nuoseklūs ir kad dėl jų ES keliais važinėja iš dalies mažiau taršios transporto priemonės, o EURO 6 ir EURO VI bandymų procedūros yra iš dalies veiksmingos. Esama reguliavimo išlaidų, tačiau apskritai nustatyta, kad EURO 6 ir EURO VI reglamentai yra ekonomiškai efektyvūs. ES jie davė daug papildomos naudos, kurios nebūtų gauta taikant nacionalines priemones.

Pagrindinės vertinimo išvados:

- reglamentai iš dalies padėjo užtikrinti, kad ES keliuose važinėtų mažiau taršios transporto priemonės;
- nuo 2013 m. pradėjus taikyti EURO VI išmetamųjų teršalų ribines vertes, o nuo 2014 m. – EURO 6 išmetamųjų teršalų ribines vertes, iki 2020 m. ES keliuose lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamas NO_x kiekis sumažėjo 22 proc., o sunkvežimių ir autobusų – 36 proc. Išmetamas PM kiekis ES keliuose lengvųjų automobilių ir furgonų atveju sumažėjo 28 proc., o sunkvežimių ir autobusų atveju – 14 proc.;
- Reglamentais šiek tiek sumažintas neigiamas kelių transporto išmetamų teršalų poveikis sveikatai, įkvėpus galintis sukelti kvėpavimo takų ir širdies bei kraujagyslių ligas.
- Apskaičiuota, kad automobilių pramonės reguliavimo išlaidos sieks 357–929 EUR vienai dyzelinei transporto priemonei, 80–181 EUR vienai benzinei transporto priemonei (lengviesiems automobiliams ir furgonams) ir 3 717–4 326 EUR vienai sunkiasvorei transporto priemonei. Nors pastarieji duomenys atitinka prognozes, išlaidos lengvųjų automobilių ir furgonų atveju yra didesnės, nei buvo numatyta iš pradžių;

³⁶ COM(2019) 640 *final*.

- poveikis konkurencingumui ir inovacijoms apskritai yra teigiamas, konkurencijos iškraipymo požymių nėra;
- naujaisi politikos pokyčiai, pavyzdžiui, Europos žaliasis kursas, padeda siekti EURO 6 ir EURO VI standartų tikslų ir patvirtina tolesnio oro kokybės gerinimo svarbą mažinant kelių transporto išmetamų teršalų kiekį laikantis vieningo ES požiūrio;
- dėl reglamentų buvo gauta grynosios ekonominės naudos visuomenei;
- nors reglamentai iš esmės yra nuoseklūs, nustatyta tam tikrų suderinamumo problemų, susijusių su EURO 6 ir EURO VI išmetamų teršalų kiekio standartais ir kitais ES teisės aktais;
- reglamentai nebuvo supaprastinti;
- reikalavimų suderinimas rinkoje yra svarbiausias ES papildomos naudos užtikrinimo aspektas ir mažai tikėtina, kad nesuderintos priemonės būtų tokios pat našios. Reglamentais užtikrinami bendri reikalavimai, taigi mažinamos išlaidos gamintojams, ir užtikrinamas reglamentavimo tikrumas;
- vis dėlto kai kurie trūkumai trukdo reglamentais toliau gerinti oro kokybę mažinant kelių transporto sektoriaus išmetamų teršalų kiekį. Todėl, tikėtina, kad reglamentų efektyvumą galėjo paveikti tam tikri jų sandaros elementai. Konkrečiai:
 - iš vertinimo matyti, kad vėlesniais EURO 6 ir EURO VI standartų etapais sudėtingumo ir nuoseklumo problemos išsiskynio tiek bendroje teisinėje sistemoje, tiek praktiniame jos įgyvendinime;
 - vertinime pabrėžiama, kad galiojančiuose reglamentuose vis dar neatsižvelgiama į didelę galimą naudą žmonių sveikatai ir aplinkai. Nors padaryta pažanga mažinant skirtumą tarp transporto priemonių realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekio (važiavimo ciklai ir eksploataavimo sąlygos, ypač važiavimo mieste) ir patvirtinto tipo transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio, atliekant EURO 6 ir EURO VI išmetamo teršalų kiekio bandymus vis dar neatsižvelgiama į svarbius išmetamuosius teršalus. Be to, išmetamųjų teršalų kiekis nėra tinkamai kontroliuojamas per visą transporto priemonių eksploataavimo laikotarpį.

- **Konsultacijos su suinteresuotais šalimis**

Siekdama surinkti įrodymus ir užtikrinti didelį skaidrumą, Komisija įvairiose konsultacijose paprašė suinteresuotųjų subjektų pateikti atsiliepimus. Tiksliau tariant, šio pasiūlymo tikslais Komisija paprašė šių suinteresuotųjų subjektų grupių pateikti savo atsiliepimus: valstybių narių ir nacionalinių valdžios institucijų, automobilių pramonės atstovų (įskaitant transporto priemonių gamintojus, komponentų tiekėjus ir kitus pramonės suinteresuotuosius subjektus), pilietinės visuomenės (įskaitant vartotojų organizacijas ir aplinkosaugos NVO) ir piliečių.

Nuodugni išsamių konsultacijų proceso santrauka pateikta šio pasiūlymo poveikio vertinimo 2 priede pateiktoje apibendrinamojoje ataskaitoje.

Komisija surinko atsiliepimus vykdydama toliau nurodytą veiklą:

- iniciatyva pirmą kartą su suinteresuotaisiais subjektais buvo aptarta 2018 m. spalio mėn. vykusioje suinteresuotųjų subjektų konferencijoje. Vėliau, sujungus atitinkamas pramonės, pilietinės visuomenės ir valstybių narių ekspertų grupes, buvo įsteigta Transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio standartų patariamoji grupė

(AGVES), kuri nuo 2019 m. liepos mėn. iki 2021 m. balandžio mėn. surengė dešimt posėdžių ir vieną *ad hoc* praktinį seminarą dėl supaprastinimo;

- įžanginis poveikio vertinimas buvo vykdomas 2020 m. kovo 27 d. – birželio 3 d. Po to, 2020 m. liepos 6 d., pradėtos 18 savaičių trukusios viešos konsultacijos dėl pasiūlymo, kuriose buvo galima pateikti atsiliepimų iki 2020 m. lapkričio 9 d.;
- buvo surengtos dvi 14 savaičių trukmės tikslinės konsultacijos – viena dėl EURO 6 ir EURO VI standartų vertinimo (2020 m. kovo 4 d. – 2020 m. birželio 8 d.) ir viena dėl EURO 7 standarto poveikio vertinimo (2020 m. rugpjūčio 3 d. – 2020 m. lapkričio 9 d.), kuriose daugiau dėmesio skirta išsamiems ir techniniams iniciatyvos aspektams.

Vertinant EURO 6 ir EURO VI standartus ir rengiant EURO 7 standarto poveikio vertinimą buvo atsižvelgta į visų konsultacijų metu gautą informaciją, nuomones ir duomenis. Naudojantis surinktais suinteresuotųjų subjektų duomenimis buvo galima papildyti, kryžminiu būdu patikrinti ir patvirtinti poveikio vertinime ir papildomuose tyrimuose jau surinktus įrodymus.

Pagrindiniai konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis rezultatai apibendrinami toliau.

Visų grupių suinteresuotieji subjektai sutiko, kad esama nuolatinių su kelių transportu susijusių oro taršos ir sveikatos problemų ir kad reikia imtis veiksmų. Dauguma komponentų tiekėjų, valstybių narių, pilietinės visuomenės ir piliečių respondentų manė, kad nauji EURO standartai yra tinkami siekiant toliau mažinti transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį, tačiau transporto priemonių gamintojai nebuvo tokie įsitikinę. Keliuose renginiuose automobilių pramonės atstovai pabrėžė, kad EURO 6 ir EURO VI standartų išsaugojimas būtų realistiška ir subalansuota galimybė.

Dauguma visų grupių atstovų sutiko, kad EURO 6 ir EURO VI standartai yra sudėtingi. Iš viešų konsultacijų atsakymų matyti, kad dėl sudėtingumo patiriama daug reikalavimų laikymosi išlaidų ir administracinės naštos. Be to, visos grupės, išskyrus pramonės atstovus, nurodė, kad sudėtingumas trukdo aplinkos apsaugai, o pilietinė visuomenė pridūrė, kad dėl sudėtingumo atsiranda klaidingas aiškinimas. Visų grupių respondentai teigė, kad reglamentų sudėtingumo problemą reikia spręsti įvairiomis priemonėmis.

Išskyrus transporto priemonių gamintojus, dauguma visų grupių, įskaitant komponentų tiekėjus, pritarė griežtesnių reglamentuojamų teršalų ribinių verčių ir naujų nereglamentuojamų teršalų ribinių verčių nustatymui. Komponentų tiekėjai, valstybės narės, pilietinė visuomenė ir piliečiai mano, kad taikant dabartines taršos kontrolės technologijas galima dar labiau sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį.

Dauguma suinteresuotųjų subjektų mano, kad taikant EURO 6 ir EURO VI standartus realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekis nėra tinkamai stebimas ar ribojamas per visą transporto priemonių eksploatavimo laikotarpį. Kaip galimos to priežastys buvo nurodyti klastojimas, transporto priemonių senėjimas, netinkamos techninės apžiūros ir techninės priežiūros sąnaudos. Visos suinteresuotųjų subjektų grupės pritarė nuolatinės išmetamųjų teršalų stebėsenos, kaip priemonės, skirtos realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekiui matuoti, įgyvendinimui. Vis dėlto dauguma gamintojų pridūrė, kad artimiausiu metu tai gali būti taikoma tik ribotam teršalų skaičiui.

Atsiliepimai ir suinteresuotųjų subjektų nuomonių skirtumai buvo kruopščiai išanalizuoti ir, jei buvo patikimi, į juos atsižvelgta poveikio vertinime. Pramonės atstovų ir valstybių narių nuomonės buvo ypač naudingos analizuojant sudėtingumo problemą ir galimas

supaprastinimo priemonės. Be to, pramonės atstovų pateikta informacija apie aparatinės įrangos sąnaudas, susijusias su taršos kontrolės technologijomis, buvo svarbus šaltinis vertinant ekonominį poveikį. Rengiant ir vertinant galimybes buvo atsižvelgta į valstybių narių, pramonės atstovų, pilietinės visuomenės ir piliečių atsiliepimus ir susirūpinimą keliančius klausimus, visų pirma susijusius su technologinėmis galimybėmis mažinti išmetamųjų teršalų kiekį taikant išmetamųjų teršalų ribines vertes, patvarumu, bandymų sąlygomis ir nuolatine išmetamųjų teršalų stebėseną, galimu spartesniu perėjimu prie elektrinių transporto priemonių ir poveikiu konkurencingumui, dėl kurių pramonės suinteresuotųjų subjektų nuomonės, atrodo, skiriasi.

Suinteresuotųjų subjektų nuomonės dėl bendro EURO išmetamųjų teršalų kiekio standarto nustatymo lengviesiems automobiliams / furgonams ir sunkvežimiams / autobusams skyrėsi nuo Komisijos nuomonės. Iš pradžių pramonės suinteresuotieji subjektai nepritarė šiai supaprastinimo priemonei. Kadangi pramonės atstovų argumentus, pavyzdžiui, tinkamą diferencijavimą ir tarptautinį suderinimą, taip pat turėtų būti galima įgyvendinti sujungiant pagrindinius teisės aktus (715/2007 ir 595/2009), o konkrečius įgyvendinimo reglamentus paliekant atskirus, Komisija toliau laikėsi šio požiūrio. Tai buvo patvirtinta su suinteresuotaisiais subjektais per tolesnius pokalbius, susijusius su tikslinėmis konsultacijomis dėl poveikio vertinimo, ir per 2020 m. lapkričio 16 d. AGVES posėdį.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Poveikio vertinime remiamasi duomenimis, gautais iš kelių šaltinių, kaip antai tyrimų, kuriuos atliko CLOVE konsorciumo išorės rangovai, įskaitant pagrindinius ekspertus iš Salonikų Aristotelio universiteto Taikomosios termodinamikos laboratorijos (LAT) (GR), „Ricardo“ (JK), EMISIA (GR), TNO (NL), Graco TU (AT), FEV (DE) ir VTT (FI).

Pirmasis CLOVE atliktas tyrimas buvo pradėtas siekiant apžvelgti ir palyginti kitų pasaulio šalių teisės aktus bei pasisemti su jais susijusios patirties, įvertinti dabartinių ES išmetamųjų teršalų kiekio bandymų veiksmingumą ir parengti bei įvertinti naujus reglamentuojamiems ir nereglamentuojamiems teršalams taikomus išmetamųjų teršalų kiekio bandymus. Kad ši veikla būtų ir toliau plėtojama, antrajame tyrime buvo išsamiai peržiūrėtas priemonių, kurios buvo pristatytos pirmajame tyrime, ekonominis efektyvumas, taip pat atliktas naujų visoms transporto priemonėms taikomų išmetamųjų teršalų ribinių verčių pagrįstumo vertinimas ir transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio standartų supaprastinimo galimybių analizė. Šis tyrimas taip pat padėjo įvertinti EURO 6 ir EURO VI standartų sistemą ir suteikė poveikio vertinimui reikalingų įrodymų. Šie tyrimai buvo paremti analize ir bandymais, kuriuos Komisijos Jungtinis tyrimų centras atliko savo objektuose Isproje, Italijoje.

Atliekant kiekybinį ekonominio, socialinio poveikio bei poveikio aplinkai vertinimą, poveikio vertinimo tyrime ir ataskaitoje remiamasi SIBYL ir COPERT modeliais. COPERT metodas naudojamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro teršalų, išmetamųjų kelių transporto sektoriuje, apskaitai parengti, remiantis Europos aplinkos agentūros (EAA) ir Jungtinio tyrimų centro (JRC) koordinuojamu realiomis važiavimo sąlygomis išmetamųjų teršalų kiekiu. SIBYL – tai specializuota priemonė, skirta išsamių transporto priemonių technologijų poveikiui būsimiems transporto priemonių parkams, energijai, išmetamųjų teršalų kiekiui ir sąnaudoms prognozuoti, kuria siekiama remti politikos formavimą. Abu modeliai buvo atnaujinti remiantis duomenimis ir įrodymais, surinktais per konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis, naujausiais išmetamųjų teršalų faktoriais ir literatūros apžvalgomis.

Be to, buvo surinkta papildomos informacijos šiais klausimais:

- esamų technologijų, kurias galima įdiegti per atitinkamą laikotarpį siekiant sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį, taip pat jų veiksmingumo ir sąnaudų;
- poveikio sveikatai ir aplinkai piniginės išraiškos;
- bendrųjų makroekonominių rodiklių, tokių kaip naujų darbo vietų kūrimas, reikalingi įgūdžiai, moksliniai tyrimai ir inovacijos ir kt.;
- ES pramonės konkurencingumo ir vidaus rinkos sanglaudos;
- kokybinio poveikio MVĮ ir vartotojams (įskaitant vartotojų pasitikėjimą).

Tyrimų ir šaltinių sąrašas pateiktas poveikio vertinimo 1 priede.

- **Poveikio vertinimas**

Šiame pasiūlyme pateiktos priemonės yra subalansuotos atsižvelgiant į jų naudą sveikatai ir aplinkai bei naštą pramonei. Priemonių veiksmingumas ir ekonominis efektyvumas pagrįstas pridedamu poveikio vertinimu. Santrauką ir teigiamą Reglamentavimo patikros valdybos nuomonę galima rasti adresu X (nuoroda bus pridėta).

Siekiant išspręsti nustatytas dabartinių EURO 6 ir EURO VI reglamentų problemas, buvo įvertintos trys politikos galimybės su skirtingais priemonių deriniais ir užmojų lygiais, atsižvelgiant į žaliąją ir skaitmeninę transformaciją, kurios reikalaujama pagal Europos žaliąjį kursą. Ši transformacija suteikia galimybių taikyti pažangesnius sprendimus, susijusius su išmetamųjų teršalų kiekiu mažinimu, pavyzdžiui, naudoti mažataršes technologijas ir vykdyti nuolatinę išmetamųjų teršalų stebėseną naudojant pažangius jutiklius ir transporto priemonių junglumo galimybes. Nustatant politikos galimybes taip pat atsižvelgta į tai, kad pereinant prie elektrifikuotų galios pavarų reikia ekonomiškai efektyvių ir tinkamų sprendimų išmetamųjų teršalų kiekiui mažinti degimo variklių segmente.

Atsižvelgiant į konkrečius tikslus, 1, 2 (2a ir 2b) ir 3a politikos galimybėmis siekta sumažinti dabartinių EURO išmetamųjų teršalų kiekio standartų sudėtingumą nustatant supaprastinimo priemones (pavyzdžiui, vietoj dviejų reglamentų taikyti vieną reglamentą arba panaikinti pasenusius bandymus). Naujausios visų atitinkamų išmetamųjų oro teršalų ribinės vertės pateiktos 1 politikos galimybės atveju, kai įgyvendinamas mažas užmojis, 2a ir 3a galimybių atveju, kai įgyvendinamas vidutinis užmojis, ir 2b galimybės atveju, kai įgyvendinamas didelis užmojis. Pagal 1 galimybę realiomis važiavimo sąlygomis išmetamųjų teršalų kiekio kontrolė pagerinta taikant mažo užmojo bandymų realiomis važiavimo sąlygomis ribas, pagal 2a galimybę – vidutinio užmojo bandymų realiomis važiavimo sąlygomis ribas ir patvarumo reikalavimus, pagal 2b galimybę – didelio užmojo bandymų realiomis važiavimo sąlygomis ribas ir patvarumo reikalavimus, o pagal 3a galimybę – taikant vidutinio užmojo bandymų realiomis važiavimo sąlygomis ribas, patvarumo reikalavimus ir vykdant nuolatinę išmetamųjų teršalų stebėseną.

Atlikus poveikio vertinimą nustatyta, kad vidutinio užmojo 3a politikos galimybė yra proporcingiausia lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių atžvilgiu. Nustatyta, kad ši politikos galimybė yra veiksmingiausia siekiant nustatytą tikslą ir kartu ekonomiškai efektyvi, nes duoda didžiausią naudą piliečių sveikatai ir aplinkai, o pramonei tenkančios reguliavimo išlaidos yra mažos. Be to, nustatyta, kad ši galimybė atitinka oro kokybės teisės aktus, išmetamo CO₂ kiekio standartus ir techninės apžiūros direktyvas. 3a galimybė, pagal kurią būtų įdiegta nuolatinė išmetamųjų teršalų stebėseną, taip pat labiausiai atitiktų dvejopą žaliąją ir skaitmeninę pertvarką, kurios siekiama įgyvendinant Europos žaliąjį kursą.

3a galimybės socialinį ir ekonominį poveikį bei poveikį aplinkai galima apibendrinti taip:

Apskaičiuota, kad bendros reguliavimo išlaidos lengvųjų transporto priemonių atveju sudaro 304 EUR, o sunkiųjų transporto priemonių atveju – 2 681 EUR. Per 25 metų laikotarpį, kuris vertintas poveikio vertinime, bendros reguliavimo išlaidos lengvųjų transporto priemonių atveju sudarytų 35,48 mlrd. EUR, o sunkiųjų transporto priemonių atveju – 17,53 mlrd. EUR.

Kita vertus, dėl sumažėjusio kenksmingų išmetamų oro teršalų kiekio pinigine nauda sveikatai ir aplinkai siektų atitinkamai 55,75 mlrd. EUR ir 133,58 mlrd. EUR. Daugiausia naudos gaunama mažinant išmetamą NO_x ir PM_{2,5} kiekį. Be to, ši galimybė visų transporto priemonių atveju turėjo didžiausią teigiamą poveikį patekimui į pagrindines tarptautines rinkas ir inovacijoms.

Nustatyta, kad taikant 3a galimybę prisitaikymo išlaidos (apimančios esmines reikalavimų laikymosi išlaidas, susijusias su išlaidomis išmetamųjų teršalų kontrolės technologijų įrangai, ir susijusias mokslinių tyrimų ir plėtros bei kalibravimo išlaidas, įskaitant išlaidas patalpoms ir įrankiams) 2025–2050 m. laikotarpiu lengvųjų transporto priemonių atveju sieks 67 mlrd. EUR, o sunkiųjų transporto priemonių atveju – 26 mlrd. EUR.

Be to, numatoma, kad, pasirinkus tinkamiausią galimybę, reguliavimo išlaidos lengvųjų transporto priemonių atveju bus sumažintos 4,67 mlrd. EUR, o sunkiųjų transporto priemonių atveju – 0,58 mlrd. EUR (tai apima lėšas, sutaupytas atliekant bandymus, tipo patvirtinimo institucijoms dalyvaujant bandymuose ir taikant tipo patvirtinimo mokesčius, taip pat mažesnes administracines išlaidas, susijusias su ataskaitų teikimo ir kitos informacijos teikimo prievolėmis, kurios yra tipo patvirtinimo procedūrų dalis).

Apskritai 3a galimybės poveikis prieinamumui vartotojams būtų nedidelis. Nors numatoma, kad visos reguliavimo išlaidos, palyginti su baziniu scenarijumi, bus perkeltos vartotojams, dėl to lengvųjų automobilių ir furgonų atveju mažų benzininių transporto priemonių kaina padidėtų 0,8 proc., o mažų dyzelinių transporto priemonių kaina padidėtų 2,2 proc.

Baterijų patvarumo reikalavimai buvo įtraukti po to, kai 2022 m. balandžio 14 d. buvo priimtas naujas JT bendrasis techninis reglamentas Nr. 22 dėl elektrifikuotų transporto priemonių baterijų patvarumo, kuriame nustatomi minimalūs elektromobilių eksploatacinių charakteristikų reikalavimai, dėl kurių nereikia keisti baterijų technologijų. Tikimasi, kad šie reikalavimai nesudarys papildomų išlaidų, bet padidins vartotojų informuotumą ir pasitikėjimą.

Atsižvelgiant į dabartines geopolitines ir ekonomines aplinkybes, buvo atlikta galutinė peržiūra, siekiant automobilių pramonei ir vartotojams suteikti naujausią informaciją. 2021 m. prasidėjęs išlaidų, ypač energijos ir žaliavų, augimas smarkiai paspartėjo. Tuo pat metu sumažėjo motorinių transporto priemonių paklausa ir pardavimas, o investicijų poreikis vykdant žaliąją transformaciją didėja. Dėl to automobilių tiekimo grandinė patiria spaudimą, o vartotojai susiduria su įperkamo problemomis, apskritai atsižvelgiant į vyraujančią didelę infliaciją. Siekiant palengvinti sėkmingą automobilių ekosistemos žaliąją pertvarką, pirmiau minėta 3a galimybė lengvųjų transporto priemonių atveju buvo pakoreguota, kad būtų sumažintos prisitaikymo išlaidos, kartu išlaikant bendrą vidutinę aplinkosauginį ir skaitmeninį užmojį.

Kalbant apie lengvuosius automobilius ir furgonus, automobiliams nustatytos mažiausios išmetamųjų teršalų ribinės vertės, šiuo metu taikomos pagal EURO 6 standartą, todėl furgonams nustatytos mažesnės ribinės vertės nei pagal EURO 6 standartą, o patvarumo reikalavimai ir bandymų realiomis važiavimo sąlygomis ribos nustatyti tokie, kaip ir 3a

galimybės atveju. Reikalavimai dėl degalų garavimo išlakų, baterijos patvarumo ir ne variklio išmetamų teršalų kiekio nustatyti tokie, kaip ir 3a galimybės atveju. Tai yra tarpinė galimybė tarp 1 ir 2a ar 3a galimybių, atsižvelgiant į išmetimo vamzdžiu išmetamų teršalų ribines vertes. Toks pasirinkimas buvo padarytas siekiant suderinti poreikį gerinti aplinkosauginį veiksmingumą su poreikiu išvengti neproporcingų investicijų į transporto priemones, kurios po 2035 m. nebebus parduodamos. Peržengus tam tikrą ribą, išlaidos didėja daug sparčiau nei nauda aplinkai. Pagal pasirinktą galimybę didinamas lengvųjų automobilių ir furgonų įperkamumas vartotojams ir mažinamos investicijų sąnaudos, reikalingos kuriant naujus aparatinės įrangos sprendimus, skirtus automobilių ir furgonų su vidaus degimo varikliu išmetamųjų teršalų kontrolės sistemoms.

Pasirinktomis priemonėmis nustatomos technologijų ir degalų atžvilgiu neutralios lengviesiems automobiliams ir furgonams taikomos ribinės vertės, o mažos galios furgonams leidžiama taikyti šiek tiek didesnes ribines vertes, jei tai pagrįsta techninėmis priežastimis. Bandymo ribos yra tokios pat kaip 3a galimybės atveju, todėl galima gauti naudos apribojant šiuo metu nekontroliuojamą išmetamųjų teršalų kiekį. Metodikos ir ribinės vertės, taikomos degalų garavimo išlakoms, stabdžiams, padangoms, taip pat baterijų patvarumui ir išmetamųjų teršalų stebėsenos priemonių su jutikliais naudojimui, atitinka poveikio vertinimo ataskaitos 3a galimybėje pateiktas metodikas ir ribines vertes. Šios priemonės sudaro vis didesnę išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo potencialo ir naudos aplinkai bei sveikatai dalį, ypač miesto aplinkoje, kur šių teršalų poveikis yra didesnis. Netrukus didžiąją dalį išmetamųjų kietųjų dalelių kiekio sudarys stabdžių ir padangų išmetami teršalai.

Sunkvežimių ir autobusų atveju paliekama 3a galimybė. Tai susiję su gerokai lėtesniu sunkvežimių ir autobusų perėjimu prie visai netaršių technologijų. Numatoma, kad sunkvežimiai ir autobusai su vidaus degimo varikliais ES rinkoje išliks daug ilgiau.

Visoms motorinėms transporto priemonėms taikomos tokios pat supaprastinimo priemonės, kaip ir 3a galimybės atveju, nes jos atitinka poreikį atnaujinti reglamentą ir mažinti administracinę naštą. Šia galimybe taip pat užtikrinamas bendro išmetamųjų teršalų kiekio mažinimas, ypač šaltojo paleidimo metu ir važiuojant mieste, nes transporto priemonės turi atitikti išmetamųjų teršalų ribines vertes ir trumpų kelionių metu.

Kalbant apie naudą aplinkai, pagal pasirinktą galimybę reikšmingai sumažinamas išmetamųjų teršalų kiekis, tik šiek tiek mažiau nei pagal 3a galimybę lengvųjų automobilių ir furgonų atveju, nes didesnės išmetamųjų teršalų ribinės vertės taikomos kartu su geresnėmis bandymų sąlygomis ir reikalavimų laikymosi užtikrinimo priemonėmis, kurios nebuvo numatytos pagal 1 galimybę. Apskaičiuota, kad taikant pasirinktas priemones iki 2035 m. lengvųjų automobilių / furgonų išmetamas NO_x kiekis bus sumažintas daugiau kaip 85 proc., palyginti su 2018 m. lygiu, o sunkvežimių / autobusų – daugiau kaip 80 proc. Apskaičiuota, kad iki 2035 m. bendras motorinių transporto priemonių išmetamas NO_x kiekis bus sumažintas perpus, palyginti su baziniu scenarijumi.

Numatoma, kad bus sutaupyta tiek pat lėšų, kiek numatyta pagal 3a galimybę. Pramonės sektoriaus produktų kūrimo sąnaudos gerokai sumažės, nes pagal naująją galimybę nereikės perprojektuoti transporto priemonių, o reikalavimų laikymąsi galima užtikrinti naudojant šiuo metu taikomas išmetamųjų teršalų kontrolės ir perkalibravimo technologijas. Numatoma, kad reguliavimo išlaidos bus gerokai mažesnės ir bus panašios į išlaidas, numatomas pagal 1 ir 3a galimybes. Numatoma, kad apskritai pasirinktų priemonių grynoji nauda bus panaši į naudą, numatomą pagal 3a galimybę, arba bus už ją didesnė, nes bus gerokai sumažintas išmetamųjų teršalų kiekis, o reguliavimo išlaidos bus nedidelės.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

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

MVĮ (nuoroda į poveikio vertinimą). Poveikio vertinime nustatyta, kad Europos automobilių pramonę daugiausia sudaro stambūs gamintojai, vykdytys veiklą transporto priemonių surinkimo ir komponentų gamybos srityse. Kai kurios MVĮ gamina transporto priemones arba sistemas, kurioms turi būti suteiktas ES tipo patvirtinimas atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus. Nustatytos 35 MVĮ, kurios gamina specializuotas transporto priemones pagal didesnių gamintojų gaminamas galios pavaras. Siūlomos supaprastintos taisyklės smulkiesiems gamintojams, kad būtų atsižvelgta į ypatumus, susijusius su ribota gamyba.

Išlaidų sumažėjimas. Poveikio vertinime taip pat išanalizuota, kaip galima supaprastinti teisės aktus ir sumažinti nereikalingas reikalavimų laikymosi ir administracines išlaidas. Nors dėl pasiūlymo transporto priemonių gamintojams padidėja reguliavimo išlaidos, susijusios su išlaidomis taršos kontrolės technologijų ir jutiklių aparatinei įrangai, taip pat išlaidomis moksliniams tyrimams ir plėtrai bei susijusiomis išlaidomis kalibravimui, pasiūlymu taip pat sumažinamos reikalavimų laikymosi išlaidos atliekant bandymus, tipo patvirtinimo institucijoms dalyvaujant bandymuose ir taikant tipo patvirtinimo mokesčius bei administracinės išlaidos. Visų pirma administracinė našta sumažėtų įvedus supaprastinimo priemones ir nustačius naujus nuolatinės išmetamųjų teršalų stebėsenos reikalavimus. Numatoma, kad pastaraisiais reikalavimais bus dar labiau supaprastintos ataskaitų teikimo ir kitos informacijos teikimo prievolės, susijusios su tipo patvirtinimo suteikimo ir tikrinimo procedūromis, nes sumažės tipo patvirtinimų skaičius. 3a galimybės atveju apskaičiuota, kad dyzelinių automobilių / furgonų atveju bus sutaupyta 224 tūkst. EUR už vieną tipo patvirtinimą (22 EUR už vieną transporto priemonę), o benzininių automobilių / furgonų atveju – 204 tūkst. EUR už vieną tipo patvirtinimą (26 EUR už vieną transporto priemonę). Sunkvežimių / autobusų atveju pagal 3a galimybę bus sutaupoma 66 tūkst. EUR už vieną dyzelinės transporto priemonės tipo patvirtinimą (22 EUR už vieną transporto priemonę) ir 67 tūkst. EUR už vieną benzininės transporto priemonės tipo patvirtinimą (47 EUR už vieną transporto priemonę). Numatoma, kad pagal galiausiai pasirinktas galimybes visos išlaidos lengvųjų automobilių / furgonų atveju bus mažesnės.

Konkurencingumas. Numatoma, kad, nepaisant pramonei tenkančių reguliavimo išlaidų ir kaupiamųjų investicijų, susijusių su išmetamo CO₂ kiekio standartais, pasiūlymas turės teigiamą poveikį konkurencingumui. Tai susiję su naujomis rinkos galimybėmis, atsirandančiomis dėl naujų jutiklių, ryšio protokolų, kibernetinio saugumo ir apsaugos nuo klastojimo galimybių kūrimo. Pažangių skaitmeninių ir švarių technologijų naudojimas bus privalumas siekiant patekti į pagrindines tarptautines rinkas, ypač Jungtinių Amerikos Valstijų ir Kinijos.

Skaitmeninis sektorius. Atsižvelgiant į Skaitmeninio dešimtmečio iniciatyvos³⁷ plataus užmojo tikslus, visuose sektoriuose turėtų būti vykdoma skaitmeninė transformacija, kuri labai prisidės prie žaliosios transformacijos, taip pat ir kelių transporto sektoriuje, siekiant nulinės taršos tikslo – kad aplinkoje nebūtų toksinių medžiagų. Pasiūlymu užtikrinamas papildomas suderinamumas su dvejoja pertvarka, nes juo remiamas išmetamųjų teršalų kiekio mažinimas per visą transporto priemonių eksploatavimo laikotarpį, nustatant nuolatinę išmetamųjų teršalų stebėseną ir transporto priemonių junglumo galimybes. Taip pat pageidautina, kad nacionalinės tipo patvirtinimo institucijos paslaugas teiktų skaitmeniniu

³⁷ COM(2021) 118 *final*.

būdu (įskaitant kompiuterio skaitomą informaciją). Taip prisidedama prie veiksmingos skaitmeninės visuomenės ir ekonomikos kūrimo (principo „standartiškai skaitmeninis“ įgyvendinimo).

Iniciatyva atitinka reikšmingos žalos nedarymo principą, nes ja prisidedama prie Europos žaliojo kurso komunikate įtvirtintos žaliosios pertvarkos (visų pirma, tvaraus judumo ir nulinės taršos tikslo) tikslų. Ja užtikrinama, kad transportas taptų mažiau taršus, ypač miestuose, ir jis yra laikoma svarbia perėjimo prie netaršaus judumo dalimi. Atlikus poveikio vertinimą nustatyta, kad nenumatoma, jog taikant šias galimybes bus padaryta didelė žala kuriam nors iš aplinkosauginių darnaus vystymosi tikslų (DVT)³⁸.

- **Pagrindinės teisės**

Šiuo pasiūlymu nedaromas poveikis pagrindinių teisių ir lygybės apsaugai. Jo poveikis dėl lyties nesiskiria.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymui įgyvendinti nereikia papildomų finansinių išteklių.

5. KITI ELEMENTAI

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

Šiame pasiūlyme numatytos priemonės, kuriomis siekiama stebėti ir vertinti EURO 7 išmetamų teršalų kiekio standartų veiksmingumą, atsižvelgiant į veiklos tikslus, ir nustatyti priežastinį ryšį tarp stebimų rezultatų ir teisės aktų. Šiuo tikslu siūlomi keli stebėsenos rodikliai, skirti EURO 7 išmetamų teršalų kiekio standartų peržiūrai. Stebėsenos rodikliai yra šie:

- pagal EURO 7 standartą suteiktų tipo patvirtinimų atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus skaičius pagal transporto priemonės tipą;
- įgyvendinimo etapo išlaidos ir administracinės išlaidos už vieną tipo patvirtinimą atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus;
- įrodymai, kad pagerinta visų reguliuojamų teršalų kontrolė visomis eksploatavimo sąlygomis;
- vykdymo užtikrinimo išlaidos, įskaitant išlaidas, susijusias su pažeidimais ir baudomis, jei nesilaikoma reikalavimų, ir stebėsenos išlaidas;
- išmetamųjų teršalų kiekio kitimas per visą transporto priemonių eksploatavimo laikotarpį, kuris patvirtinamas atitinkamomis bandymų kampanijomis ir nuolatine išmetamųjų teršalų stebėseną.

Peržiūrint EURO 7 išmetamų teršalų kiekio standartus taip pat bus vertinami bendresni rodikliai, susiję su kitomis ES kelių transporto oro taršos politikos sritimis:

- metiniai teršalų koncentracijos lygiai Europos miestų teritorijose ir metinė kelių transporto išmetamų teršalų dalis, apie kuriuos valstybės narės praneša EAA pagal

³⁸ Visų pirma šiems tikslams: 3 tikslui: gera sveikata ir gerovė; 6 tikslui: švarus vanduo ir sanitarija; 13 tikslui: klimato srities veiksmai; 14 tikslui: gyvybė vandenyse ir 15 tikslui: gyvybė sausumoje.

Nacionalinių išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo įsipareigojimų direktyvą (NESD)³⁹ ir kurie įtraukiami į metinę EAA ataskaitą dėl oro kokybės Europoje;

- metinis registruotų transporto priemonių skaičius ir ES keliuose eksploatuojamų galios pavarų technologijų dalis, apie kuriuos valstybės narės praneša Europos alternatyviųjų degalų stebėjimo centrui;
 - metinė oro taršos poveikio sveikatai raida (t. y. ankstyvos mirtys, susijusios su tam tikrų teršalų poveikiu), įtraukiama į metinę EAA ataskaitą dėl oro kokybės Europoje;
 - metinė kelių transporto išmetamųjų tam tikrų teršalų dalis, apie kurią valstybės narės praneša EAA pagal NECD;
 - metinis pagal Direktyvoje (ES) 2015/1535⁴⁰ nustatytą pranešimų teikimo tvarką iš valstybių narių gautų pranešimų apie kliūtis ES vidaus prekybai lengvaisiais automobiliais, furgonais, sunkvežimiais / autobusais dėl nacionalinių, regioninių ar vietos valdžios institucijų nustatytų techninių reikalavimų (t. y. bet kokių draudimų) skaičius.
- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

I skyriuje įtvirtintos bendrosios nuostatos, įskaitant reglamento dalyką (1 straipsnis) ir taikymo sritį (2 straipsnis) ir pagrindinių reglamente vartojamų terminų apibrėžtis (3 straipsnis).

II skyriuje pateikiamos nuostatos dėl gamintojų pareigų, susijusių su motorinių transporto priemonių, sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimu, atsižvelgiant į jų išmetamųjų teršalų kiekį ir baterijos patvarumą. Konkrečiau, jame numatytos gamintojų pareigos, susijusios su tokių transporto priemonių gamyba ir projektavimu, įskaitant kibernetinio saugumo priemones (4 straipsnis), ir gamintojų galimybės deklaruoti geresnes eksploatacines charakteristikas, taikant mažesnes išmetamųjų teršalų ribines vertes ir (arba) užtikrinant didesnę baterijos patvarumą, taip pat taikant geografinio atribojimo technologijas, kad būtų galima naudoti nulinės taršos režimą (5 straipsnis). Gamintojai privalo laikytis ne tik konkrečių patvarumo reikalavimų transporto priemonių eksploatavimo laikotarpiu, bet ir minimalių traukos baterijos patvarumo reikalavimų, kad atitiktų išmetamųjų teršalų ribines vertes ir kitus susijusius techninius reikalavimus (6 straipsnis). Siekiant įrodyti, kad laikomasi šių reikalavimų, reikia atlikti konkrečius bandymus, taip pat pateikti konkrečius pareiškimus ir atlikti administracines procedūras (7 straipsnis). 8 ir 9 straipsniuose nustatytos konkrečios su bandymais ir atsakomybe susijusios taisyklės, taikomos atitinkamai smulkiesiems gamintojams (8 straipsnis) ir transporto priemonėms, kurioms taikomas pakopinis tipo patvirtinimas (9 straipsnis).

III skyriuje numatytos valstybių narių pareigos, susijusios su tipo patvirtinimu ir rinkos priežiūra, ypač nacionalinių patvirtinimo institucijų vaidmeniu ir įsigaliojimo datomis (10 straipsnis), taip pat konkrečios nuostatos dėl komponentų ir atskirų techninių mazgų (11 straipsnis), sunaudojamų reagentų ir taršos kontrolės sistemų (12 straipsnis).

³⁹ Direktyva (ES) 2016/2284.

⁴⁰ [Direktyva \(ES\) 2015/1535](#), kuria nustatoma informacijos apie techninius reglamentus ir informacinės visuomenės paslaugų taisyklės teikimo tvarka; taip pat žr. [Direktyvoje \(ES\) 2015/1535 nustatytą pranešimų teikimo tvarką](#).

I IV skyrių įtrauktos nuostatos dėl Komisijos ir trečiųjų šalių vaidmens atliekant eksploatuojamų transporto priemonių atitikties ir rinkos priežiūros patikrinimus (13 straipsnis).

V skyriuje nustatyti konkretūs bandymai ir metodikos, kuriuos gamintojai ir institucijos turi taikyti kiekvienai atitinkamai transporto priemonių kategorijai, kad įrodytų atitiktį šiame reglamente nustatytiems reikalavimams ir prievolėms (14 straipsnis). Jame taip pat pateikiamos konkrečios nuostatos dėl derinimo su technikos pažanga (15 straipsnis).

VI skyriuje pateikiamos bendrosios nuostatos dėl Komisijai suteiktų įgaliojimų priimti deleguotuosius aktus (16 straipsnis), komiteto procedūros (17 straipsnis) ir valstybėms narėms taikomų ataskaitų teikimo reikalavimų (18 straipsnis).

VII skyriuje pateikiamos baigiamosios nuostatos dėl Reglamento (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamento (EB) Nr. 595/2009 panaikinimo (19 straipsnis) ir reglamento įsigaliojimo bei taikymo (20 straipsnis).

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 114 straipsnį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁴¹,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁴²,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) vidaus rinka yra erdvė, kurioje turi būti užtikrintas laisvas asmenų, paslaugų, prekių ir kapitalo judėjimas. šiuo tikslu Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/858⁴³ nustatyta išsami motorinių transporto priemonių, priekabų ir tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros sistema;
- (2) motorinių transporto priemonių, variklių ir atsarginių dalių tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai, atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus (toliau – tipo patvirtinimas atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus), turėtų išlikti suderinti, kad būtų užtikrintas tinkamas vidaus rinkos veikimas, taip pat aukštas aplinkos ir sveikatos apsaugos lygis visose valstybėse narėse;
- (3) šis reglamentas yra atskiras reglamentas, parengtas ES tipo patvirtinimo procedūros, numatytos Reglamento (ES) 2018/858 II priede, tikslais. Jame nustatomos nuostatos ir reikalavimai dėl transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio ir baterijų patvarumo, o techniniai elementai bus nustatyti įgyvendinimo aktais, priimtais laikantis nagrinėjimo procedūros ir padedant komitetui, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 182/2011 (komitologijos procedūra);

⁴¹ OL C , , p. .

⁴² OL C , , p. .

⁴³ 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018 6 14, p. 1).

- (4) motorinių transporto priemonių, variklių ir atsarginių dalių tipo patvirtinimo techniniai reikalavimai, atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus (toliau – tipo patvirtinimas atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus) šiuo metu nustatyti dviejuose reglamentuose, kurie taikomi atitinkamai lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių tipo patvirtinimui atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus, t. y. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 715/2007 (EURO 6)⁴⁴ ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 595/2009 (EURO VI)⁴⁵. Du reglamentai buvo priimti todėl, kad sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis buvo tikrinamas remiantis variklio bandymais, o lengvųjų transporto priemonių – visos transporto priemonės bandymais. Nuo to laiko buvo sukurtos metodikos, pagal kurias galima atlikti lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių bandymus kelyje. Todėl nebereikia tipo patvirtinimo grįsti variklio bandymais;
- (5) Reglamente (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamente (EB) Nr. 595/2009 nustatytus reikalavimus įtraukus į vieną reglamentą, turėtų būti užtikrintas vidinis tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus sistemos, taikomos tiek lengvosioms, tiek sunkiosioms transporto priemonėms, suderinamumas, kartu leidžiant taikyti skirtingas tokių transporto priemonių išmetamųjų teršalų ribines vertes;
- (6) be to, dabartinės lengvosioms transporto priemonėms taikomos išmetamųjų teršalų ribinės vertės buvo patvirtintos 2007 m., o sunkiosioms transporto priemonėms – 2009 m. Abi išmetamųjų teršalų ribinės vertės buvo patvirtintos atsižvelgiant į tuo metu turėtas technologijas. Nuo to laiko technologijos patobulėjo ir išmetamųjų teršalų kiekis, naudojant dabartines technologijas, yra daug mažesnis nei prieš daugiau nei 15 metų. Į šią technologijų pažangą turėtų būti atsižvelgiama nustatant visiems atitinkamiems teršalams taikomas išmetamųjų teršalų ribines vertes, pagrįstas naujausiomis esamomis technologijomis ir žiniomis apie taršos kontrolę;
- (7) taip pat būtina sumažinti sudėtingumą, gamintojams ir valdžios institucijoms tenkančias administracines ir įgyvendinimo išlaidas bei užtikrinti veiksmingą ir efektyvų EURO išmetamų teršalų kiekio standartų įgyvendinimą. Supaprastinimas užtikrinamas panaikinant skirtingas ribinių verčių ir bandymų taikymo datas, kurios buvo taikomos pagal EURO 6 ir EURO VI, panaikinant daugkartinius ir sudėtingus išmetamo teršalų kiekio bandymus, kai tokie bandymai nereikalingi, prireikus darant nuorodas į standartus pagal galiojančias JT taisykles ir užtikrinant supaprastintą ir nuoseklų procedūrų ir bandymų rinkinį įvairiais tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus etapais;
- (8) siekiant užtikrinti, kad tiek lengvųjų, tiek sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis būtų ribojamas realybėje, transporto priemonių bandymus reikia atlikti ne tik laboratorijoje, bet ir realiomis eksploataavimo sąlygomis, taikant minimalius apribojimus, ribas ir kitus važiavimo reikalavimus;

⁴⁴ 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 171, 2007 6 29, p. 1).

⁴⁵ 2009 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 595/2009 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį (euro VI) ir dėl galimybės naudotis transporto priemonių remonto ir priežiūros informacija, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Direktyvą 2007/46/EB, bei panaikinantis Direktyvas 80/1269/EEB, 2005/55/EB ir 2005/78/EB (OL L 188, 2009 7 18, p. 1).

- (9) keliuose eksploatuojamų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekiui matuoti naudojamos nešiojamosios išmetamųjų teršalų matavimo įrangos tikslumas nuo tada, kai ji buvo pradėta naudoti, labai padidėjo. Dėl to išmetamųjų teršalų ribines vertes tikslinga pagrįsti tokiais keliuose atliekamais matavimais, todėl atliekant bandymus keliuose nebereikia naudoti atitikties koeficientų;
- (10) Reglamentuose (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 reikalaujama, kad transporto priemonės atitiktų išmetamųjų teršalų ribines vertes tam tikrą laikotarpį, kuris nebeatitinka vidutinės transporto priemonių eksploatavimo trukmės. Todėl tikslinga nustatyti patvarumo reikalavimus, kurie atitiktų vidutinę numatomą transporto priemonių eksploatavimo trukmę Sąjungoje;
- (11) šiuo metu yra sukurtos ir visame pasaulyje plačiai naudojamos technologijos, kuriomis ribojamos lakiųjų organinių junginių garavimo išlakos eksploatuojant benzinu varomą transporto priemonę, ją statant ir pildant degalais. Todėl tikslinga nustatyti mažesnes tokių lakiųjų organinių junginių ribines vertes ir nustatyti išmetamųjų teršalų ribines vertes, taikomas degalų pildymo etapui;
- (12) ne variklio išmetamus teršalus sudaro transporto priemonių padangų ir stabdžių išmetamos dalelės. Apskaičiuota, kad padangų išmetami teršalai yra didžiausias aplinkoje esančio mikroplastiko šaltinis. Kaip nurodyta poveikio vertinime, numatoma, kad iki 2050 m. ne variklio išmetami teršalai sudarys iki 90 proc. visų kelių transporto išmetamų dalelių, nes išmetamųjų dalelių sumažės dėl transporto priemonių elektrifikavimo. Todėl šių ne variklio išmetamų teršalų kiekis turėtų būti matuojamas ir ribojamas. Iki 2024 m. pabaigos Komisija turėtų parengti ataskaitą dėl padangų dilimo, kurioje bus apžvelgti matavimo metodai ir naujausi technikos laimėjimai, kad būtų galima pasiūlyti padangų dilimo ribines vertes;
- (13) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2019/2144⁴⁶ reglamentuojami pavarų perjungimo indikatoriai (GSI), kurių pagrindinis tikslas – sumažinti transporto priemonės degalų sąnaudas, kai vairuotojas vadovaujasi jų nurodymais. Tačiau šiame reglamente turėtų būti aptarti išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimai, taikomi eksploatavimo realiomis sąlygomis metu, įskaitant atvejus, kai vadovaujama GSI;
- (14) transporto priemonės su traukos baterijomis, įskaitant laidu įkraunamas hibridines elektrines transporto priemones ir elektrines transporto priemones su baterijomis, prisideda mažinant transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro. Siekiant įgyti ir padidinti vartotojų pasitikėjimą tokiomis transporto priemonėmis, jų eksploatacinės charakteristikos turėtų būti geros ir jos turėtų būti patvarios. Todėl svarbu reikalauti, kad traukos baterijos po daugelio naudojimo metų išlaikytų didelę dalį savo pradinės talpos. Tai ypač svarbu naudotų elektrinių transporto priemonių pirkėjams, kad būtų užtikrinta, jog transporto priemonė ir toliau veiks taip, kaip tikimasi. Todėl turėtų būti reikalaujama visose transporto priemonėse, kuriose

⁴⁶ 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 ir (ES) 2015/166 (OL L 325, 2019 12 16, p. 1).

naudojamos traukos baterijos, įrengti baterijos būklės stebėjimo monitorius. Be to, turėtų būti nustatyti minimalūs lengvųjų automobilių baterijų patvarumo reikalavimai, atsižvelgiant į JT bendrąjį techninį reglamentą Nr. 22⁴⁷;

- (15) gerai žinoma problema yra transporto priemonių rodmenų klastojimas siekiant pašalinti arba išjungti taršos kontrolės sistemų dalis. Tokia praktika lemia nekontroliuojamą teršalų išmetimą, todėl jai turėtų būti užkirstas kelias. Klastojant odometro rodmenis, nustatoma klaidinga rida ir trukdoma tinkamai atlikti transporto priemonės eksploataavimo kontrolę. Todėl labai svarbu užtikrinti aukščiausią įmanomą šių sistemų apsaugą, kartu su saugumo sertifikatais ir tinkama apsauga nuo klastojimo, kad nebūtų galima suklastoti nei taršos kontrolės sistemų, nei transporto priemonės odometro rodmenų;
- (16) transporto priemonėse įrengti jutikliai jau dabar naudojami išmetamųjų teršalų kiekio nukrypimams aptikti ir pranešti apie susijusį remontą per vidinę diagnostikos sistemą (OBD). Tačiau šiuo metu naudojama OBD sistema tiksliai ir laiku nenustato trikdžių, taip pat pakankamai ir laiku neskatina atlikti remonto. Todėl gali būti, kad transporto priemonės išmeta daug daugiau teršalų, nei leidžiama. Iki šiol OBD naudojami jutikliai taip pat gali būti naudojami transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekiui nuolat stebėti ir kontroliuoti, naudojant vidinę stebėsenos sistemą (OBM). OBM taip pat įspės naudotoją prireikus atlikti variklio arba taršos kontrolės sistemų remontą. Todėl tikslinga reikalauti, kad tokia sistema būtų įrengta, ir reglamentuoti jos techninius reikalavimus;
- (17) gamintojai gali rinktis gaminti transporto priemones, kurios atitinka mažesnes išmetamųjų teršalų ribines vertes arba kurių baterijų patvarumas yra didesnis, nei reikalaujama šiame reglamente, arba kuriose yra papildomų parinkčių, pvz., geografinis atribojimas ir adaptyvieji valdikliai. Vartotojai ir nacionalinės valdžios institucijos turėtų turėti galimybę atpažinti tokias transporto priemones pagal atitinkamus dokumentus. Todėl turėtų būti sukurtas aplinkosauginis transporto priemonės pasas (ATPP);
- (18) jei Komisija pateiks pasiūlymą po 2035 m. registruoti naujas lengvasias transporto priemones, varomas tik neutralaus anglies dioksido poveikio degalais, kurioms netaikomi transporto parko išmetamo CO₂ kiekio standartai ir kurios atitinka Sąjungos teisę ir Sąjungos neutralaus poveikio klimatui tikslą, šis reglamentas turės būti iš dalies pakeistas, kad į jį būtų įtraukta galimybė patvirtinti tokių transporto priemonių tipą;
- (19) smulkiųjų gamintojų parduodamų transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekis sudaro nereikšmingą Sąjungoje išmetamųjų teršalų dalį. Todėl kai kuriuos reikalavimus tokiems gamintojams gali būti leidžiama taikyti lanksčiai. Todėl smulkiesiems gamintojams turėtų būti leidžiama tam tikrus bandymus, atliekamus tipo patvirtinimo metu, pakeisti atitikties deklaracijomis, o itin smulkiems gamintojams turėtų būti leidžiama naudoti laboratorinius bandymus, pagrįstus atsitiktiniais važiavimo realiomis sąlygomis ciklais;
- (20) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentais (ES) 2019/631⁴⁸ ir (ES) 2019/1242⁴⁹ reglamentuojamas vidutinis naujų motorinių transporto priemonių parko išmetamo

⁴⁷ Jungtinių Tautų bendrasis techninis reglamentas dėl elektrifikuotų transporto priemonių baterijų patvarumo, JT BTR 22.

⁴⁸ 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

CO₂ kiekis Sąjungoje. Atskirų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio, degalų ir energijos sąnaudų, elektrinės ridos ir galios tikslaus nustatymo procedūros ir metodikos turėtų būti įtrauktos į tipo patvirtinimą atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus;

- (21) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, susiję su: gamintojų prievolėmis, taikomomis atliekant tipo patvirtinimą, ir procedūromis, bandymais ir metodikomis, kurie taikomi deklaruojant atitiktį, tikrinant gamybos atitiktį, tikrinant eksploatuojamų transporto priemonių atitiktį ir išduodant aplinkosauginį transporto priemonės pasą (ATPP); transporto priemonių pasirinkimo galimybėmis ir žymenimis; reikalavimais, bandymais, metodais ir taisomosiomis priemonėmis, susijusiomis su transporto priemonių, sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvarumu, taip pat su OBM sistemų registravimo ir ryšio galimybėmis, be kita ko, periodinių privalomųjų techninių apžiūrų ir techninės apžiūros tikslais; reikalavimais ir informacija, kurią turi pateikti transporto priemonių, kurioms taikomas pakopinis tipo patvirtinimas, gamintojai, taip pat šių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio vertės nustatymo tvarka; techniniais elementais, administraciniais ir dokumentų reikalavimais, susijusiais su tipo patvirtinimu atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus, patikromis ir tikrinimais bei rinkos priežiūros patikromis, taip pat ataskaitų teikimo prievolėmis, eksploatuojamų transporto priemonių atitikties ir gamybos atitikties patikromis; metodais ir bandymais, skirtais i) išmatuoti išmetamųjų teršalų kiekį laboratorijoje ir kelyje, įskaitant atsitiktinius ir blogiausio atvejo RDE bandymų ciklus, nešiojamųjų išmetamųjų teršalų kiekio matavimo sistemų naudojimą realiomis važiavimo sąlygomis išmetamųjų teršalų kiekiui bei išmetamųjų teršalų kiekiui varikliui veikiant tuščiaja eiga tikrinti, ii) nustatyti transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekį, degalų ir energijos sąnaudas, elektrinę ridą ir variklio galią, iii) pateikti pavarų perjungimo indikatorius (GSI) specifikacijas, iv) nustatyti O₃, O₄ priekabų poveikį motorinės transporto priemonės išmetamam CO₂ kiekiui, degalų ir energijos sąnaudoms, elektrinei ridai ir variklio galiai, iv) išmatuoti karterio išmetamųjų dujų, degalų garavimo išlakų ir stabdžių išmetamųjų teršalų kiekius, v) įvertinti atitiktį minimaliems baterijos patvarumo reikalavimams, vi) įvertinti eksploatuojamų variklių ir transporto priemonių atitiktį; atitikties ribinėmis vertėmis ir eksploatacinių charakteristikų reikalavimais, taip pat vii) bandymais ir metodais, skirtais jutiklių (OBD ir OBM) veikimui užtikrinti; viii) metodais, skirtais saugumo priemonėms užtikrinti ir įvertinti; vairuotojų įspėjimo sistemų ir raginimo imtis priemonių metodų specifikacija ir charakteristikomis bei jų tinkamo veikimo įvertinimu; ix) metodais, skirtais įvertinti originalių ir pakaitinių taršos kontrolės sistemų tinkamą veikimą, veiksmingumą, regeneraciją ir patvarumą; x) metodais, kuriais užtikrinamos ir vertinamos saugumo priemonės, įskaitant pažeidžiamumo analizę ir apsaugą nuo klastojimo; xi) metodais, skirtais tinkamam tipų, patvirtintų pagal konkrečius EURO 7 žymenis, veikimui įvertinti; xii) tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus kriterijais, taikomais smulkiesiems ir labai smulkiems gamintojams; xiii) transporto priemonių, kurioms taikomas pakopinis tipo patvirtinimas, patikros ir bandymų procedūromis;

ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 (OL L 111, 2019 4 25, p. 13).

⁴⁹ 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, p. 202).

xiv) bandymų įrangos eksploatacinių charakteristikų reikalavimais; xv) etaloninių degalų specifikacijomis ir xvi) metodais, skirtais įvertinti, ar nėra išderinimo įtaisų ir išderinimo strategijų; xvii) metodais, skirtais matuoti padangų dilimą, taip pat xviii) ATPP formatu, duomenimis ir ATPP duomenų perdavimo būdu. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011⁵⁰;

- (22) siekiant atitinkamai iš dalies pakeisti arba papildyti neesmines šio reglamento nuostatas, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus dėl: bandymų sąlygų, grindžiamų duomenimis, surinktais atliekant EURO 7 transporto priemonių, stabdžių arba padangų bandymus; bandymų reikalavimų, visų pirma atsižvelgiant į technikos pažangą ir duomenis, surinktus atliekant EURO 7 transporto priemonių bandymus; gamintojams siūlomų transporto priemonių pasirinkimo galimybių ir žymenų, pagrįstų novatoriškomis technologijomis, nustatymo, taip pat dėl stabdžių išmetamų kietųjų dalelių ribinių verčių ir padangų tipų dilimo ribinių verčių nustatymo, minimalių baterijų eksploatacinių charakteristikų reikalavimų ir patvarumo koeficientų, pagrįstų duomenimis, surinktais atliekant EURO 7 transporto priemonių bandymus nustatant M₂, M₃, N₂, N₃ kategorijų transporto priemonių apibrėžtis ir specialias taisykles, taikomas smulkiesiems gamintojams. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, be kita ko, su ekspertais, ir kad šios konsultacijos būtų vykdomos laikantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros⁵¹ nustatytų principų. 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 valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (23) kadangi motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus taisyklės yra atnaujintos ir visos įtrauktos į šį reglamentą, galiojantys reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (EB) Nr. 715/2007 turėtų būti panaikinti ir pakeisti šiuo reglamentu, siekiant aiškumo, racionalumo ir supaprastinimo;
- (24) kai šiuo reglamentu numatytos priemonės susijusios su asmens duomenų tvarkymu, jos turėtų būti vykdomos vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2016/679⁵² ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 45/2001⁵³, taip pat jų nacionalinėmis įgyvendinimo priemonėmis;
- (25) svarbu valstybėms narėms, nacionalinėms tipo patvirtinimo institucijoms ir ekonominės veiklos vykdytojams suteikti pakankamai laiko pasirengti šiuo reglamentu

⁵⁰ 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).

⁵¹ [OL L 123, 2016 5 12, p. 1.](#)

⁵² 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).

⁵³ 2000 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 45/2001 dėl asmenų apsaugos Bendrijos institucijoms ir įstaigoms tvarkant asmens duomenis ir laisvo tokių duomenų judėjimo (OL L 8, 2001 1 12, p. 1).

nustatytų naujų taisyklių taikymui. Todėl taikymo pradžios data turėtų būti atidėta. Lengvųjų transporto priemonių atveju taikymo pradžios data turėtų būti kiek techniškai įmanoma greičiau, o sunkiųjų transporto priemonių ir priekabų atveju taikymo pradžios data gali būti atidėta dar dvejiems metams, nes sunkiųjų transporto priemonių atveju perėjimas prie visai netaršių transporto priemonių bus ilgesnis;

- (26) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. nustatyti suderintas taisykles dėl administracinių ir techninių reikalavimų, taikomų M ir N kategorijų transporto priemonių, taip pat sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimui atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus, ir šių transporto priemonių, sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų rinkos priežiūros, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl tų tikslų masto ir poveikio jų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali priimti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I skyrius. Dalykas, taikymo sritis ir terminų apibrėžtis

1 straipsnis

Dalykas

1. Šiuo reglamentu nustatomi motorinių transporto priemonių, sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir rinkos priežiūros bendrieji techniniai reikalavimai ir administracinės nuostatos, atsižvelgiant į jų išmetamą CO₂ ir teršalų kiekį, degalų ir energijos sąnaudas bei baterijų patvarumą.
2. Šiuo reglamentu nustatomos pirminio tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus, gamybos atitikties, eksploatuojamų transporto priemonių atitikties, rinkos priežiūros, taršos kontrolės sistemų ir traukos baterijų patvarumo, vidinių stebėsenos sistemų, saugumo nuostatų, kuriomis siekiama mažinti klastojimą, ir kibernetinio saugumo priemonių taisyklės, taip pat tikslaus išmetamo CO₂ kiekio, elektrinės ridos, degalų ir energijos sąnaudų bei energijos vartojimo efektyvumo nustatymo taisyklės.

2 straipsnis

Taikymo sritis

Šis reglamentas taikomas M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ ir N₃ kategorijų motorinėms transporto priemonėms, taip pat O₃ ir O₄ kategorijų priekaboms, kaip nurodyta Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnyje, įskaitant tas, kurios suprojektuotos ir pagamintos vienu ar keliais etapais, ir tokioms transporto priemonėms skirtoms sistemoms, komponentams ir atskiriems techniniams mazgams.

3 straipsnis

Terminų apibrėžtis

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtis pateiktos Reglamente (ES) 2018/858.

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtis:

- (1) tipo patvirtinimas atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus – ES tipo patvirtinimas, atitinkantis šio reglamento administracines nuostatas ir techninius reikalavimus dėl išmetamo CO₂ ir teršalų kiekio, degalų ir energijos sąnaudų bei baterijos patvarumo;
- (2) pirminis tipo patvirtinimas atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus – pirmasis tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus procedūros etapas prieš valdžios institucijoms išduodant tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus sertifikatą ir prieš pradėdant gaminti transporto priemones;
- (3) gamybos atitiktis – gamintojo patalpose atliekama veikla, susijusi su naujomis transporto priemonėmis, atskirais techniniais mazgais ar atrinktais komponentais, kuria siekiama užtikrinti, kad rinkai pateikti gaminiai atitiktų šiame reglamente nustatytus reikalavimus;
- (4) eksploatuojamų transporto priemonių atitiktis – veikla, susijusi su eksploatuojamomis transporto priemonėmis, atliekama siekiant patikrinti, ar laikomasi šiame reglamente nustatytų patvarumo reikalavimų;
- (5) variklis – transporto priemonės varomasis šaltinis;
- (6) išmetamieji teršalai – motorinės transporto priemonės variklio išmetami teršalai ir ne variklio išmetami teršalai;
- (7) variklio išmetami teršalai – pro motorinės transporto priemonės ar variklio išmetimo vamzdį išmetamos visos toliau išvardytos medžiagos: CO₂, dujiniai, kietieji, skystieji junginiai ir išmetamosios karterio dujos;
- (8) dujiniai teršalai – dujinių cheminių medžiagų, išskyrus CO₂, išmetimas;
- (9) išmetamas CO₂ kiekis arba CO₂ – pro motorinės transporto priemonės ar variklio išmetimo vamzdį išmetamas anglies dioksidas;
- (10) azoto oksidai (NO_x) – suminis pro išmetimo vamzdį išmetamų azoto oksidų kiekis;
- (11) išmetamų kietųjų dalelių masė (PM) – pro išmetimo vamzdį arba iš stabdžių išmetamos medžiagos, kurios surenkamos ant filtravimo terpės;
- (12) išmetamų kietųjų dalelių, mažesnių nei 10 μm, masė arba PM₁₀ – išmetamų kietųjų dalelių, kurių skersmuo mažesnis nei 10 μm, masė;
- (13) kietųjų dalelių kiekis (PN) – bendras kietųjų dalelių, išmetamų pro išmetimo vamzdį arba iš stabdžių, kiekis;
- (14) kietųjų dalelių, didesnių nei 10 nm, kiekis (PN₁₀) – bendras kietųjų dalelių, kurių skersmuo yra didesnis arba lygus 10 nm, išmetamų pro išmetimo vamzdį arba iš stabdžių, kiekis;
- (15) anglies monoksidas (CO) – pro išmetimo vamzdį išmetamas anglies monoksidas;
- (16) metanas (CH₄) – pro išmetimo vamzdį išmetamas metanas;
- (17) bendras angliavandenilių kiekis (THC) – bendras angliavandenilių kiekis, išmetamas pro išmetimo vamzdį;
- (18) angliavandeniliai, išskyrus metaną, (NHMC) – bendras angliavandenilių, išskyrus metaną, kiekis, išmetamas pro išmetimo vamzdį;
- (19) nemetatinės organinės dujos (NMOG) – suminis pro išmetimo vamzdį išmetamų deguonimi prisotintų ir neprisotintų angliavandenilių kiekis;
- (20) amoniakas (NH₃) – pro išmetimo vamzdį išmetamas amoniakas;

- (21) formaldehidas (HCHO) – pro išmetimo vamzdį išmetamas formaldehidas;
- (22) WHTC – pasaulinis suderintas pereinamųjų režimų bandymų ciklas pagal JT taisyklės Nr. 49 4 priedo 7.2.1 punktą;
- (23) WHSC – pasaulinis suderintas nusistovėjusių režimų bandymų ciklas pagal JT taisyklės Nr. 49 4 priedo 7.2.2 punktą;
- (24) transporto priemonės energijos sąnaudų apskaičiavimo priemonė (VECTO) – modeliavimo priemonė, naudojama sunkiųjų transporto priemonių išmetamam CO₂ kiekiui, degalų sąnaudoms, elektros energijos sąnaudoms ir elektrinei ridai nustatyti; energijos sąnaudos – visų transporto priemonės varomųjų šaltinių elektros energijos sąnaudos;
- (25) degalų sąnaudos – visų transporto priemonės varomųjų šaltinių degalų sąnaudos;
- (26) degalų garavimo išlakos – iš motorinių transporto priemonių degalų sistemos išsiskyrę angliavandenilių garai, išskyrus variklio išmetamus teršalus;
- (27) išmetamosios karterio dujos – dujiniai teršalai, išmetami iš variklio viduje arba išorėje esančių ertmių, sujungtų su karterio dugnine vidiniais arba išoriniais vamzdynais;
- (28) stabdžių išmetamos kietosios dalelės – iš transporto priemonės stabdžių sistemos išmetamos kietosios dalelės;
- (29) padangų dilimas – dėl dilimo proceso iš padangos prarastos ir į aplinką išmetamos medžiagos masė;
- (30) ne variklio išmetami teršalai – degalų garavimo išlakos, padangų dilimas ir stabdžių išmetami teršalai;
- (31) išmetamieji teršalai – variklio išmetami teršalai ir ne variklio išmetami teršalai, išskyrus išmetamą CO₂;
- (32) taršos kontrolės įtaisas – transporto priemonės įtaisas, kuris kontroliuoja ir (arba) riboja išmetamus teršalus;
- (33) taršos kontrolės sistemos – transporto priemonėje sumontuoti taršos kontrolės įtaisai, įskaitant visus valdymo blokus ir programinę įrangą, kuriais valdomas jų naudojimas;
- (34) originalios taršos kontrolės sistemos – taršos kontrolės sistema ar tokių sistemų mazgas, kuriam galioja atitinkamai transporto priemonei suteiktas tipo patvirtinimas;
- (35) pakaitinė taršos kontrolės sistema – taršos kontrolės sistema ar tokių sistemų sąranka, skirtos pakeisti originalią taršos kontrolės sistemą ir galinčios būti patvirtintos kaip atskiras techninis mazgas;
- (36) adaptyvioji valdymo funkcija – sistema, kuri reguliuoja variklį, taršos kontrolės sistemas ar kitus transporto priemonės parametrus, siekdama sumažinti degalų ar energijos sąnaudas ir pagerinti taršos kontrolės sistemos veiksmingumą, atsižvelgiant į numatomą transporto priemonės naudojimą;
- (37) vidinės diagnostikos sistema (OBD) – sistema, galinti sukurti transporto priemonės vidinės diagnostikos (OBD) informaciją, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 49 punkte, ir galinti perduoti šią informaciją per OBD prievadą ir radijo bangomis;

- (38) vidinės stebėsenos sistema (OBM) – transporto priemonėje sumontuota sistema, galinti nustatyti išmetamųjų teršalų kiekio viršijimą arba, jei taikoma, transporto priemonės veikimą nulinės taršos režimu, ir, naudodama transporto priemonėje saugomą informaciją, pranešti apie tokį viršijimą bei perduoti šią informaciją per OBD prievadą ir radijo bangomis;
- (39) vidinės degalų ir (arba) energijos sąnaudų stebėsenos įtaisas (OBFCM įtaisas) – bet kokia programinė arba aparatinė įranga, registruojanti ir naudojanti transporto priemonės, variklio, degalų arba elektros energijos bei krovimo ir (arba) masės parametrus, kuriais remiantis nustatomi ir transporto priemonėje išsaugomi degalų ir energijos sąnaudų duomenys ir kiti parametrai, svarbūs nustatant transporto priemonės degalų ar energijos sąnaudas ir energijos vartojimo efektyvumą;
- (40) išderinimo įtaisas – bet kokia programinė arba aparatinė įranga, registruojanti temperatūrą, transporto priemonės greitį, variklio sukimosi dažnį, perdavimo mechanizmo veikimą, slėgį kolektoriuje prieš droselinę sklendę arba bet kokią kitą parametą, kad galėtų įjungti kiekvieną išmetamųjų teršalų kontrolės sistemos sudedamąją dalį arba tolygiai keisti jos veikimo parametrus, sulėtinti tos dalies veikimą ar ją išjungti, siekiant sumažinti taršos kontrolės sistemos veiksmingumą vairuojant transporto priemonę;
- (41) išderinimo strategija – strategija, kuria sumažinamas išmetamųjų teršalų kontrolės veiksmingumas esant tokioms aplinkos arba variklio veikimo sąlygoms, kurios atsiranda, kai transporto priemonė veikia įprastai arba ne tipo patvirtinimo procedūros metu, arba kuria klastojami duomenys, susiję su jutikliais, degalų ar energijos sąnaudomis, elektros elektrine rida ar baterijos patvarumu;
- (42) realiomis važiavimo sąlygomis išmetamųjų teršalų kiekis (RDE) – transporto priemonės išmetamųjų teršalų kiekis įprastomis važiavimo sąlygomis ir išplėstinėmis sąlygomis, kaip nurodyta III priedo 1 ir 2 lentelėse;
- (43) odometras – prietaisas, rodantis bendrą, nuo transporto priemonės pagaminimo nuvažiuotą atstumą;
- (44) klastojimas – ekonominės veiklos vykdytojų arba nepriklausomų veiklos vykdytojų atliekamas variklio, transporto priemonės taršos kontrolės įtaiso ir sistemos, varymo sistemos, traukos baterijos, odometro, OBFCM arba OBD ir (arba) OBM, įskaitant bet kokią šių sistemų programinę įrangą ar kitus loginio valdymo elementus ir jų duomenis, išjungimas arba jų pakeitimas;
- (45) nuosavi gamybos įrenginiai – gamintojo naudojama gamybos ar surinkimo įranga, kuria gaminamos ar surenkamos to gamintojo naujos transporto priemonės, įskaitant, jei taikoma, eksportui skirtas transporto priemones;
- (46) nuosavas projektavimo centras – padalinys, kuriame atliekami visi transporto priemonių projektavimo bei kūrimo darbai ir kurį kontroliuoja ir naudoja gamintojas;
- (47) smulkusis gamintojas – gamintojas, kuris per kalendorinius metus Sąjungoje įregistruoja mažiau kaip 10 000 naujų M₁ kategorijos motorinių transporto priemonių arba 22 000 naujų N₁ kategorijos motorinių transporto priemonių ir kuris:
- nepriklauso susijusių gamintojų grupei arba
 - priklauso susijusių gamintojų grupei, kuri atsakinga iš viso už mažiau nei 10 000 naujų M₁ kategorijos motorinių transporto priemonių arba 22 000 naujų N₁ kategorijos motorinių transporto priemonių, per kalendorinius metus užregistruotų Sąjungoje, arba

- (c) jis priklauso susijusių gamintojų grupei, tačiau naudojami savo gamybos įrenginiais ir projektavimo centru;
- (48) itin smulkus gamintojas – smulkusis gamintojas, kuris per praėjusius kalendorinius metus Sąjungoje įregistravo mažiau nei 1 000 naujų M₁ kategorijos motorinių transporto priemonių arba mažiau nei 1 000 naujų N₁ kategorijos motorinių transporto priemonių;
- (49) tik vidaus degimo varikliu varoma transporto priemonė (ICEV) – transporto priemonė, kurios visi varomosios energijos keitikliai yra vidaus degimo varikliai, įskaitant vandeniliu varomus variklius;
- (50) grynoji elektrinė transporto priemonė (PEV) – transporto priemonė, kurioje sumontuota galios pavara, kurioje kaip varomosios energijos keitikliai naudojamos tik elektros mašinos, o kaip varomosios energijos kaupimo sistemos – tik įkraunamosios elektros energijos kaupimo sistemos;
- (51) kuro elementas – energijos keitiklis, cheminę energiją (tiekiamąją energiją) paverčiantis elektros energija (atiduodamąją energiją) arba atvirkščiai;
- (52) transporto priemonė su kuro elementais (FCV) – transporto priemonė, turinti galios pavara, kurioje kaip varomosios energijos keitiklis (-iai) naudojamas (-i) tik kuro elementas (-ai) ir elektros mašina (-os);
- (53) hibridinė transporto priemonė su kuro elementais (FCHV) – transporto priemonė, kurioje sumontuota galios pavara, kurioje kaip varomosios energijos kaupimo sistemos naudojama bent viena degalų laikymo sistema ir bent viena įkraunamoji elektros energijos kaupimo sistema;
- (54) hibridinė transporto priemonė (HV) – transporto priemonė, kurios galios pavara turi ne mažiau kaip du skirtingų kategorijų varomosios energijos keitiklius ir ne mažiau kaip dvi skirtingų kategorijų varomosios energijos kaupimo sistemas;
- (55) hibridinė elektrinė transporto priemonė (HEV) – hibridinė transporto priemonė, kurioje vienas iš varomosios energijos keitiklių yra elektros mašina;
- (56) iš išorės įkraunama hibridinė elektrinė transporto priemonė (OVC-HEV) – hibridinė elektrinė transporto priemonė, kurią galima įkrauti iš išorinio šaltinio;
- (57) ne iš išorės įkraunama hibridinė elektrinė transporto priemonė (NOVC-HEV) – transporto priemonė, kuri turi bent du skirtingus energijos keitiklius ir dvi skirtingas energijos kaupimo sistemas, naudojamas transporto priemonei varyti, ir kurios negalima įkrauti iš išorės šaltinio;
- (58) geografinio atribojimo technologijos – technologijos, kurios neleidžia hibridinei transporto priemonei važiuoti naudojant vidaus degimo variklį (t. y. siekiant įjungti nulinės taršos režimą), kai ji važiuoja tam tikroje geografinėje teritorijoje;
- (59) nulinės taršos režimas – pasirenkamas režimas, kuriam veikiant hibridinė transporto priemonė važiuoja nenaudodama vidaus degimo variklio;
- (60) naudingoji galia – ant bandymų stendo alkūninio veleno arba jam lygiaverčio įtaiso gale perduodama galia, etaloninėmis atmosferos sąlygomis nustatoma esant atitinkamam variklio su pagalbine įranga sūkių dažniui;
- (61) varomiesiems ratams perduodama galia – galia, matuojama transporto priemonės ratuose ir naudojama transporto priemonei varyti;

- (62) galios masės vienetai indeksas – parengtos eksploatuoti transporto priemonės vardinės galios ir masės santykis;
- (63) vardinė galia (P_{rated}) – didžiausia variklio arba elektros variklio naudingoji galia kW;
- (64) parengtos eksploatuoti transporto priemonės masė – transporto priemonės, kurios degalų bakas (-ai) pripildytas bent iki 90 proc. talpos, su standartine įranga, įrengta pagal gamintojo specifikacijas, masė, įskaitant vairuotojo, degalų ir skysčių masę, ir kėbulo, kabinos, sukabinimo įtaiso, atsarginių ratų ir įrankių, jei tokia įranga sumontuota, masę;
- (65) traukos baterija – baterijos sistema, kurioje kaupiama energija, skirta transporto priemonei varyti;
- (66) elektrinė rida – atstumas, nuvažiuojamas veikiant įkrovos naudojimo režimo sąlygomis, kol išsikrauna traukos baterija;
- (67) netaisytas nuvažiuojamas nuotolis – didžiausias atstumas, kurį visai netaisytas transporto priemonė gali nuvažiuoti iki išsikraunant traukos baterijai arba iki ištuštėjant degalų bakui ir kuris PEV atveju atitinka elektrinę ridą;
- (68) patvarumas – sistemos, įtaiso, komponento ar bet kurio transporto priemonės komponento gebėjimas išlaikyti reikiamas veikimo savybes tam tikrą laiką;
- (69) baterijos patvarumas – traukos baterijos patvarumas, matuojamas pagal jos būklę;
- (70) būklė (SOH) – išmatuota arba apskaičiuota konkretaus transporto priemonės arba traukos baterijos eksploatacinių charakteristikų rodiklio būklė tam tikru eksploatacavimo laikotarpio momentu, išreikšta eksploatacinių savybių, kurios buvo nustatytos, kai ji buvo sertifikuota arba nauja, procentine dalimi;
- (71) aplinkosauginis transporto priemonės pasas (EVP) – popierinio ir skaitmeninio formato įrašas, kuriame pateikiama informacija apie transporto priemonės aplinkosauginį veiksmingumą registracijos metu, įskaitant išmetamųjų teršalų ribinių verčių lygį, išmetamo CO₂ kiekį, degalų sąnaudas, energijos sąnaudas, elektrinę ridą ir variklio galią, baterijos patvarumą ir kitas susijusias vertes;
- (72) vairuotojo įspėjimo apie viršytą išmetamųjų teršalų kiekį sistema – suprojektuota, pagaminta ir transporto priemonėje sumontuota sistema, skirta naudotojui teikti informaciją apie viršytą išmetamųjų teršalų kiekį ir skatinti atlikti remontą;
- (73) vairuotojo įspėjimo apie žemą reagento lygį sistema – suprojektuota, pagaminta ir transporto priemonėje sumontuota sistema, kuri įspėja naudotoją apie žemą sunaudojamo reagento lygį ir skatina naudoti reagentą;
- (74) išmetamųjų teršalų kiekis varikliui veikiant tuščiąja eiga – variklio išmetami teršalai, susidarantys, kai vidaus degimo variklis veikia, bet jam netaikoma apkrova, kad transporto priemonė būtų varoma;
- (75) atitikties deklaracija – gamintojo deklaracija, patvirtinanti, kad tam tikro tipo ar grupės transporto priemonės, komponentas ar atskiras techninis mazgas atitinka šio reglamento reikalavimus;
- (76) priekabos energijos vartojimo efektyvumas – priekabos veiksmingumas, atsižvelgiant į jos įtaką išmetamo CO₂ kiekiui, degalų ir energijos sąnaudoms, netaisytas nuvažiuojamam nuotoliui, elektrinei ridai ir velkančiosios motorinės transporto priemonės variklio galiai;

- (77) žieminė padanga – padanga, kurios protektoriaus raštas, protektoriaus junginys arba konstrukcija visų pirma skirti didesniai nei normalios padangos veiksmingumui žiemos sąlygomis užtikrinti, atsižvelgiant į jos gebą išjudinti transporto priemonę arba palaikyti judėjimą;
- (78) specialiosios paskirties padanga – padanga, skirta naudoti tiek kelyje, tiek ir bekelėje arba kitais specialiais tikslais. Šios padangos pirmiausia skirtos išjudinti transporto priemonę ir palaikyti jos judėjimą bekelės sąlygomis.

II SKYRIUS. Gamintojų pareigos

4 straipsnis

Gamintojų pareigos, susijusios su transporto priemonių gamyba

1. Gamintojai užtikrina, kad jų gaminamų naujų transporto priemonių, kurios parduodamos, registruojamos ar pradedamos eksploatuoti Sąjungoje, tipas būtų patvirtintas pagal šį reglamentą. Gamintojai užtikrina, kad jų gaminamų ir Sąjungoje parduodamų arba pradedamų eksploatuoti naujų komponentų arba atskirų techninių mazgų, įskaitant variklius, traukos baterijas, stabdžių sistemas ir pakaitines taršos kontrolės sistemas, kurioms reikalingas tipo patvirtinimas, tipas būtų patvirtintas pagal šį reglamentą.
2. Gamintojai projektuoja, konstruoja ir surenka transporto priemones taip, kad jos atitiktų šio reglamento nuostatas, įskaitant atitiktį I priede nustatytoms išmetamųjų teršalų ribinėms vertėms ir atitikties deklaracijoje bei tipo patvirtinimo dokumentuose nurodytoms vertėms per visą transporto priemonės eksploatavimo laikotarpį, kaip nurodyta IV priedo 1 lentelėje. Šios transporto priemonės žymimos kaip EURO 7 transporto priemonės.
3. Tikrinant atitiktį išmetamųjų teršalų ribinėms vertėms, kai bandymai atliekami pailginto važiavimo sąlygomis, išmetamųjų teršalų kiekis dalijamas iš III priede nustatyto pailginto važiavimo daliklio.
Išmetamųjų teršalų kiekis, išmetamas regeneruojant taršos kontrolės sistemas, įtraukiamas kaip svertinis vidurkis, atsižvelgiant į regeneravimo dažnumą ir trukmę.
4. Gamintojai projektuoja ir konstruoja komponentus arba atskirus techninius mazgus, įskaitant variklius, traukos baterijas, stabdžių sistemas ir pakaitines taršos kontrolės sistemas, taip, kad jie atitiktų šio reglamento nuostatas, įskaitant atitiktį I priede nustatytoms išmetamųjų teršalų ribinėms vertėms.
5. Gamintojai neprojektuoja, nekonstruoja ir nesurenka transporto priemonių, kuriose naudojami išderinimo įtaisai arba išderinimo strategijos.
6. Gamintojai projektuoja, konstruoja ir surenka M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ ir N₃ kategorijų transporto priemones, kuriose yra:
 - (a) OBD sistemos, galinčios aptikti netinkamai veikiančias sistemas, dėl kurių viršijamas išmetamųjų teršalų kiekis, kad būtų lengviau atlikti remontą;
 - (b) OBM sistemos, galinčios aptikti išmetamųjų teršalų kiekį, viršijantį išmetamųjų teršalų ribines vertes dėl trikdžių, spartesnio veikimo prastėjimo ar kitų situacijų, dėl kurių padidėja išmetamųjų teršalų kiekis;
 - (c) OBFCM įrenginys, skirtas stebėti degalų ir energijos sąnaudas realiomis važiavimo sąlygomis ir kitus svarbius parametrus, pavyzdžiui, krovumą

- ir (arba) masę, kurie reikalingi siekiant nustatyti jų degalų ir energijos vartojimo efektyvumą realiomis važiavimo sąlygomis;
- (d) traukos baterijos ir išmetamųjų teršalų sistemų SOH monitoriai;
 - (e) vairuotojo įspėjimo apie viršytą išmetamųjų teršalų kiekį sistemos;
 - (f) vairuotojo įspėjimo apie žemą reagento lygį sistemos;
 - (g) įtaisai, kuriais perduodami transporto priemonės sukuriama duomenys, naudojami siekiant užtikrinti atitiktį šiam reglamentui, ir OBFCM duomenys, naudojami atliekant periodinę techninę apžiūrą ir techninį patikrinimą kelyje radijo bangomis, taip pat užtikrinant ryšį su įkrovimo infrastruktūra ir stacionariomis energijos tiekimo sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir dvikrypčio įkrovimo funkcijas.
7. Gamintojai projektuoja, konstruoja ir surenka M_1 , M_2 , M_3 , N_1 , N_2 ir N_3 kategorijų transporto priemones taip, kad kuo labiau sumažintų pažeidžiamumą, atsirandantį visuose jų gyvavimo ciklo etapuose, dėl kurio gali būti klastojami šie duomenys:
- (a) degalų ir reagentų įpurškimo sistemos duomenys;
 - (b) variklio ir variklio valdymo bloko duomenys;
 - (c) traukos baterijų duomenys;
 - (d) odometro duomenys ir
 - (e) taršos kontrolės sistemų duomenys.
8. Gamintojas užkerta kelią galimybei pasinaudoti 7 dalyje nurodytomis pažeidžiamumo spragomis. Radęs tokį pažeidžiamumą, gamintojas jį pašalina atnaujindamas programinę įrangą arba kitomis tinkamomis priemonėmis.
9. Gamintojai užtikrina saugų duomenų, susijusių su išmetamųjų teršalų kiekiu ir baterijos patvarumu, perdavimą, imdamiesi kibernetinio saugumo priemonių pagal JT taisyklę Nr. 155⁵⁴.
10. Komisija įgyvendinimo aktais priima išsamias taisykles dėl procedūrų, bandymų ir metodikų, skirtų patikrinti, ar laikomasi 1–9 dalyse nustatytų reikalavimų. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 17 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

5 straipsnis

Gamintojų galimybės, susijusios su transporto priemonių gamyba ir žymėjimu

1. Gamintojai savo gaminamas transporto priemones gali žymėti kaip EURO 7+ transporto priemones, jei šios transporto priemonės atitinka toliau nurodytus reikalavimus:
- (a) ICEV ir NOVC-HEV atveju deklaruojant, kad laikomasi bent 20 proc. mažesnių išmetamųjų teršalų ribinių verčių, palyginti su I priede nustatytomis dujų teršalų ribinėmis vertėmis, ir bent viena dydžių eile mažesnių išmetamųjų kietųjų dalelių skaičiaus ribinių verčių;

⁵⁴ JT taisyklė Nr. 155. Vienodos nuostatos dėl transporto priemonių patvirtinimo kibernetinio saugumo ir kibernetinio saugumo valdymo sistemos atžvilgiu (OL L 82, 2021 3 9, p. 30).

- (b) OVC-HEV atveju deklaruojant, kad laikomasi bent 20 proc. mažesnių išmetamųjų teršalų ribinių verčių, palyginti su I priede nustatytais dujų teršalų ribinėmis vertėmis, bent viena dydžių eile mažesnių išmetamųjų kietųjų dalelių skaičiaus ribinių verčių ir kad baterijos patvarumas yra bent 10 procentinių punktų didesnis už II priede nustatytus reikalavimus;
 - (c) PEV atveju deklaruojant, kad baterijos patvarumas yra bent 10 procentinių punktų didesnis už II priede nustatytus reikalavimus.
2. Šių transporto priemonių atitikties 1 dalies reikalavimams tikrinama pagal deklaruotas vertes.
 3. Gamintojai gali transporto priemones žymėti kaip EURO 7A transporto priemones, jei tose transporto priemonėse yra įrengtos adaptyviosios valdymo funkcijos. Adaptiviojo valdymo funkcijų naudojimas tipo patvirtinimo metu turi būti pademonstruotas tipo patvirtinimo institucijoms ir tikrinamas visą transporto priemonės eksploatavimo laikotarpį, kaip nurodyta IV priedo 1 lentelėje.
 4. Gamintojai gali transporto priemones žymėti kaip EURO 7G transporto priemones, jei tose transporto priemonėse yra vidaus degimo varikliai su geografinio atribojimo technologijomis. Gamintojas tose transporto priemonėse įrengia vairuotojo išpėjimo sistemą, kuri informuoja naudotoją, kai traukos baterijos yra beveik iškrautos, ir sustabdo transporto priemonę, jei ji neįkraunama nuvažiavus 5 km po to, kai gautas pirmasis išpėjimas, važiuojant nulinės taršos režimu. Tokių geografinio atribojimo technologijų taikymas gali būti tikrinamas transporto priemonės eksploatavimo laikotarpiu.
 5. Gamintojai gali gaminti transporto priemones, kuriose derinamos dvi ar daugiau 1, 2 ar 3 dalyse nurodytų charakteristikų, ir jas žymėti naudodami simbolių ir raidžių derinį, pavyzdžiui, EURO 7+A, EURO 7+G, EURO 7+AG arba EURO 7AG.
 6. Gamintojo prašymu N₂ kategorijos transporto priemonėms, kurių didžiausia masė yra nuo 3,5 iki 4,0 tonų ir kurios yra pagamintos pagal N₁ kategorijos transporto priemonę, tipo patvirtinimo institucija gali suteikti N₁ kategorijos transporto priemonės tipo patvirtinimą atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus. Tokios transporto priemonės žymimos kaip EURO 7EXT transporto priemonės.
 7. Komisija įgyvendinimo aktais priima išsamias taisykles dėl procedūrų, bandymų ir metodikų, skirtų patikrinti, ar laikomasi 1–6 dalyse nustatytų reikalavimų. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 17 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

6 straipsnis

Transporto priemonių, sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvarumo reikalavimai

1. Gamintojai užtikrina, kad jų gaminamos transporto priemonės, kurios parduodamos, registruojamos ar pradamos eksploatuoti Sąjungoje, visą transporto priemonės eksploatavimo laikotarpį, kaip nustatyta IV priedo 1 lentelėje, atitiktų I priede nustatytas išmetamųjų teršalų ribines vertes važiuojant įprastomis ir pailginto važiavimo sąlygomis, kaip nustatyta III priede, ir atitiktų II priede nustatytus minimalius baterijos patvarumo reikalavimus.
2. Gamintojai užtikrina, kad šios transporto priemonės atitiktų pagal šio reglamento nuostatas deklaruotas išmetamo CO₂ kiekio, degalų ir energijos sąnaudų bei

energijos vartojimo efektyvumo vertes per visą transporto priemonės eksploatavimo laikotarpį, kaip nurodyta IV priedo 1 lentelėje.

3. Gamintojai užtikrina, kad šiose transporto priemonėse sumontuoti OBFCM, OBD ir OBM įtaisai bei apsaugos nuo klastojimo priemonės atitiktų šio reglamento nuostatas tol, kol transporto priemonė yra eksploatuojama.
4. 1–3 punktuose nurodyti reikalavimai taikomi visų rūšių degalais ar energijos šaltiniais varomoms transporto priemonėms. Tie patys reikalavimai taip pat taikomi visiems tokioms transporto priemonėms skirtiems atskiriems techniniams mazgams ir komponentams.
5. Siekiant patikrinti, ar per papildomą transporto priemonės eksploatavimo laikotarpį laikomasi pirmoje dalyje nurodytų reikalavimų, I priede nustatytos išmetamų dujų teršalų ribinės vertės koreguojamos taikant IV priedo 2 lentelėje nurodytus patvarumo daugiklius.
6. Gamintojo šiose transporto priemonėse sumontuotos OBM sistemos turi gebėti:
 - (a) registruoti išmetamųjų teršalų kiekio viršijimo dydį ir trukmę;
 - (b) perduoti transporto priemonės išmetamųjų teršalų kiekio duomenis, įskaitant teršalų jutiklio ir išmetamųjų teršalų srauto duomenis, per OBD prievadą ir radijo bangomis, be kita ko, siekiant atlikti techninę apžiūrą ir techninį patikrinimą kelyje^{55, 56};
 - (c) skatinti atlikti transporto priemonės remontą, kai vairuotojo įspėjimo sistema praneša apie gerokai viršytą išmetamųjų teršalų kiekį.
7. Gamintojo šiuose automobiliuose sumontuoti OBFCM įtaisai turi gebėti perduoti registruojamus transporto priemonės duomenis per OBD prievadą ir radijo bangomis.
8. Transporto priemonių, sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų, keliančių didelį pavojų arba neatitinkančių šiame reglamente nustatytų reikalavimų, gamintojai nedelsdami imasi būtinų taisomųjų priemonių, įskaitant tų transporto priemonių, sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų remontą arba modifikavimą, kad būtų užtikrinta atitiktis šiam reglamentui. Gamintojai arba bet kuris kitas ekonominės veiklos vykdytojas atitinkamai pašalina jį iš rinkos arba atšaukia. Gamintojas nedelsdamas išsamiai informuoja patvirtinimą suteikusių tipo patvirtinimo instituciją apie neatitikimą.
9. Komisija įgyvendinimo aktais priima išsamias taisykles dėl reikalavimų, bandymų, metodų ir taisomųjų priemonių, susijusių su 1–8 dalyse nurodytomis pareigomis. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 17 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

⁵⁵ 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/47/ES dėl Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje, kuria panaikinama Direktyva 2000/30/EB (OL L 127, 2014 4 29, p. 134).

⁵⁶ 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB (OL L 127, 2014 4 29, p. 129).

7 straipsnis

Gamintojų pareigos, susijusios su tipo patvirtinimu atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus

1. Siekdamas įrodyti atitiktį tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus taisyklėms tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus metu, gamintojas atlieka bandymus, nurodytus V priedo 1, 3, 5, 7 ir 9 lentelėse. Siekiant patikrinti gamybos atitiktį šio reglamento reikalavimams, transporto priemonės, komponentus ir atskirus techninius mazgus gamintojo patalpose atrenka tipo patvirtinimo institucija arba gamintojas. Eksploatuojamų transporto priemonių atitiktis tikrinama IV priedo 1 lentelėje nurodytais laikotarpiais.
2. Gamintojas tipo patvirtinimo institucijai pateikia pasirašytą atitikties deklaraciją dėl RDE, CO₂ aplinkos temperatūros pataisos, OBD, OBM, išmetamųjų teršalų kiekio ir baterijos patvarumo, nuolatinio arba periodinio regeneravimo, apsaugos nuo klastojimo ir karterio reikalavimų, kaip nurodyta V priede. Gamintojas tipo patvirtinimo institucijai pateikia pasirašytą atitikties deklaraciją dėl adaptyviojo valdymo ir geografinio atribojimo parinkčių naudojimo, kai gamintojas pasirenka šias parinktis.
3. Nacionalinės institucijos gali atlikti transporto priemonės tipo bandymus, kad patikrintų jos atitiktį, kai tikrinama gamybos atitiktis, eksploatuojamų transporto priemonių atitiktis arba rinkos priežiūra, kaip nurodyta V priede.
4. Gamintojai kiekvienai transporto priemonei išduoda aplinkosauginį transporto priemonės pasą (EVP) ir pateikia jį transporto priemonės pirkėjui kartu su transporto priemone, atitinkamus duomenis surinkdami iš tokių šaltinių, kaip atitikties sertifikatas ir tipo patvirtinimo dokumentai. Gamintojas užtikrina, kad EVP duomenys galėtų būti pateikti transporto priemonės elektroninėse sistemose ir kad juos būtų galima perduoti iš transporto priemonėje sumontuotos įrangos į transporto priemonėje nesumontuotą įrangą.
5. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi bandymai ir atitikties patikros bei procedūros, susiję su tipo patvirtinimu atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus, gamybos atitiktimi, eksploatuojamų transporto priemonių atitiktimi, atitikties deklaracija ir EVP pagal 1–4 dalis. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 17 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

8 straipsnis

Specialios taisyklės smulkiesiems gamintojams

1. Kalbant apie teršalų išmetimą, smulkieji gamintojai gali pakeisti V priedo 1, 3, 5, 7 ir 9 lentelėse nurodytus bandymus atitikties deklaracijomis. Smulkiųjų gamintojų pagamintų ir rinkai pateiktų transporto priemonių atitiktis gali būti tikrinama atliekant eksploatuojamų transporto priemonių atitikties ir rinkos priežiūros bandymus pagal V priedo 2, 4, 6, 8 ir 10 lenteles. V priede nustatytų gamybos atitikties bandymų atlikti nereikalaujama. 4 straipsnio 4 dalies b punktas smulkiesiems gamintojams netaikomas.
2. Itin smulkūs gamintojai, atlikdami laboratorinius bandymus, pagrįstus atsitiktiniais važiavimo realiomis sąlygomis ciklais, eksploatuojamų transporto priemonių atitikties ir rinkos priežiūros tikslais laikosi I priede nustatytų išmetamųjų teršalų ribinių verčių.

9 straipsnis

Specialios taisyklės, susijusios su transporto priemonėmis, kurioms taikomas pakopinis tipo patvirtinimas

1. Atliekant pakopinį tipo patvirtinimą, už tipo patvirtinimą atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus atsako antrojo ar vėlesnių etapų gamintojai, jei jie pakeičia bet kurią transporto priemonės dalį, kuri, remiantis ankstesnio etapo gamintojų pateiktais duomenimis, gali turėti įtakos išmetamųjų teršalų kiekiui arba baterijos patvarumui.
2. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi administraciniai reikalavimai ir duomenys, kuriuos pagal 1 dalį turi pateikti ankstesnio etapo gamintojai, ir tokių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio nustatymo procedūros. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 17 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

III skyrius. Valstybių narių pareigos, susijusios su tipo patvirtinimu atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir rinkos priežiūra

10 straipsnis

Tipo patvirtinimas atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus, gamybos atitiktis, eksploatuojamų transporto priemonių atitiktis ir rinkos priežiūra

1. Nacionalinės patvirtinimo institucijos nustato priemones, skirtas transporto priemonių tipų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimams atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus suteikti ir bandymams, patikroms ir tikrinimams atlikti, kad patikrintų, ar gamintojai laikosi gamybos atitikties ir eksploatuojamų transporto priemonių atitikties reikalavimų pagal V priedą.
2. Nacionalinės rinkos priežiūros institucijos atlieka rinkos priežiūros patikras pagal Reglamento (ES) 2018/858 8 straipsnį ir V priedo 2, 4, 6, 8 ir 10 lenteles.
3. Nuo ... [*Leidinių biurui: įrašyti šio reglamento įsigaliojimo datą*] gamintojo prašymu nacionalinės patvirtinimo institucijos neatsisako suteikti naujo tipo transporto priemonės ar variklio ES tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ar nacionalinio tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus arba nedraudžia registruoti, parduoti ar pradėti eksploatuoti šį reglamentą atitinkančią naują transporto priemonę.
4. Nuo 2025 m. liepos 1 d. nacionalinės valdžios institucijos naujų M₁, N₁ kategorijų transporto priemonių, kurios neatitinka šio reglamento nuostatų, atveju atitikties sertifikatus laiko nebegaliojančiais registracijos tikslais ir, remdamosi priežastimis, susijusiomis su išmetamu CO₂ ir teršalų kiekiu, degalų ir energijos sąnaudomis arba baterijos patvarumu, draudžia registruoti, parduoti ar pradėti eksploatuoti tokias transporto priemones.
5. Nuo 2027 m. liepos 1 d. nacionalinės valdžios institucijos naujų M₂, M₃, N₂, N₃ kategorijų transporto priemonių ir naujų O₃, O₄ kategorijų priekabų, kurios neatitinka šio reglamento nuostatų, atveju atitikties sertifikatus laiko nebegaliojančiais registracijos tikslais ir, remdamosi priežastimis, susijusiomis su išmetamu CO₂ ir teršalų kiekiu, degalų ir energijos sąnaudomis, energijos vartojimo efektyvumu arba baterijos patvarumu, draudžia registruoti, parduoti ar pradėti eksploatuoti tokias transporto priemones.

6. Nuo 2030 m. liepos 1 d. nacionalinės valdžios institucijos naujų M₁, N₁ kategorijų transporto priemonių, kurias pagamino smulkieji gamintojai ir kurios neatitinka šio reglamento nuostatų, atveju atitikties sertifikatus laiko nebegaliojančiais registracijos tikslais ir, remdamosi priežastimis, susijusiomis su išmetamu CO₂ ir teršalų kiekiu, degalų ir energijos sąnaudomis, energijos vartojimo efektyvumu arba baterijos patvarumu, draudžia registruoti, parduoti ar pradėti eksploatuoti tokias transporto priemones.
7. Nuo 2031 m. liepos 1 d. nacionalinės valdžios institucijos naujų M₂, M₃, N₂, N₃ kategorijų transporto priemonių, kurias pagamino smulkieji gamintojai ir kurios neatitinka šio reglamento nuostatų, atitikties sertifikatus laiko nebegaliojančiais registracijos tikslais ir, remdamosi priežastimis, susijusiomis su išmetamu CO₂ ir teršalų kiekiu, degalų ir energijos sąnaudomis, energijos vartojimo efektyvumu arba baterijos patvarumu, draudžia registruoti, parduoti ar pradėti eksploatuoti tokias transporto priemones.
8. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi administraciniai ir techniniai elementai, reikalingi atliekant bandymus, patikras ir tikrinimus siekiant patikrinti, ar laikomasi 1 dalies nuostatų, taip pat techniniai elementai, reikalingi atliekant rinkos priežiūros patikrinimus pagal 2 dalies nuostatas. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 17 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

11 straipsnis

Konkrečios valstybių narių pareigos, susijusios su sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimu atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus

1. Nuo 2025 m. liepos 1 d. draudžiama parduoti ar montuoti sistemą, komponentą ar atskirą techninį mazgą, skirtą įrengti pagal šio reglamento nuostatas patvirtintoje M₁ ar N₁ kategorijos transporto priemonėje, jei tos sistemos, komponento ar atskiro techninio mazgo tipas nėra patvirtintas pagal šio reglamento nuostatas.
2. Nuo 2027 m. liepos 1 d. draudžiama parduoti ar montuoti sistemą, komponentą ar atskirą techninį mazgą, skirtą įrengti pagal šio reglamento nuostatas patvirtintoje M₂, M₃, N₂ ar N₃ kategorijos transporto priemonėje, jei tos sistemos, komponento ar atskiro techninio mazgo tipas nėra patvirtintas pagal šio reglamento nuostatas.
3. Nacionalinės patvirtinimo institucijos gali ir toliau pratęsti pakaitinių taršos kontrolės sistemų ES tipo patvirtinimų atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus, suteiktų iki šio reglamento taikymo pradžios, galiojamą tokiomis sąlygomis, kokios buvo taikomos pirminio tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus metu. Nacionalinės institucijos draudžia parduoti ar įrengti tokias pakaitines taršos kontrolės sistemas transporto priemonėse, nebent jų tipas yra patvirtintas.

12 straipsnis

Tinkamas sistemų, kuriose naudojamas sunaudojamas reagentas ir taršos kontrolės sistemos, veikimas

1. Ekonominės veiklos vykdytojai ir nepriklausomi veiklos vykdytojai negali klastoti transporto priemonės ir jos sistemų duomenų.
2. Nacionalinės institucijos, atlikdamos eksploatuojamų transporto priemonių atitikties arba rinkos priežiūros patikras, tikrina, ar transporto priemonių gamintojai teisingai įrengė vairuotojo išpėjimo apie viršytą išmetamųjų teršalų kiekį sistemas, vairuotojo

įspėjimo apie mažą reagento lygį sistemas ir ar transporto priemonės duomenys gali būti klastojami.

IV skyrius

Komisijos ir trečiųjų šalių vaidmuo užtikrinant eksploatuojamų transporto priemonių atitiktį ir rinkos priežiūrą

13 straipsnis

Bandymų reikalavimų taikymas Komisijai ir trečiosioms šalims

1. Komisija arba trečiosios šalys pagal Reglamento (ES) 2018/858 9 straipsnį ir 13 straipsnio 10 dalį gali atlikti V priedo 2, 4, 6, 8 ir 10 lentelėse nustatytas eksploatuojamų transporto priemonių atitikties ir rinkos priežiūros patikras, kad patikrintų transporto priemonių, komponentų ir atskirų techninių mazgų atitiktį šiam reglamentui.
2. Gamintojai pateikia Komisijai ir trečiosioms šalims duomenis, reikalingus tokioms patikroms atlikti, kaip nustatyta Reglamento (ES) 2018/858 9 straipsnio 5 dalyje ir 13 straipsnio 10 dalyje.

V skyrius

Bandymai ir deklaracijos

14 straipsnis

Procedūros ir bandymai

1. Tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus procedūros apima bandymus ir patikras, taip pat visų administracinių procedūrų ir dokumentų reikalavimų taikymą, kaip nurodyta V priede. Kai taikoma, gamintojas tipo patvirtinimo institucijai pateikia atitikties deklaraciją dėl V priede nurodytų reikalavimų.
2. Bandymus, kuriais siekiama įrodyti atitiktį 4 straipsnio reikalavimams, atlieka gamintojai ir nacionalinės institucijos, kaip nurodyta V priede. Bandymus, kuriais siekiama įrodyti atitiktį 4 straipsnio reikalavimams, taip pat gali atlikti Komisija ir trečiosios šalys, kaip nurodyta V priede.
3. Komisija priima įgyvendinimo aktus dėl visų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus etapų, įskaitant gamybos atitiktį, eksploatuojamų transporto priemonių atitiktį ir rinkos priežiūrą, kuriuose aptariamos tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus procedūros ir bandymai, bandymų metodikos, administracinės nuostatos, tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus keitimas ir pratęsimas, prieiga prie duomenų, dokumentų reikalavimai ir šablonai; šių įgyvendinimo aktų reikalavimai taikomi:
 - (a) M₁, N₁ transporto priemonių tipams;
 - (b) M₂, M₃, N₂, N₃ transporto priemonių tipams;
 - (c) M₂, M₃, N₂, N₃ tipų transporto priemonėse naudojamiems varikliams;
 - (d) OBM / OBD sistemoms;

- (e) apsaugos nuo klastojimo, saugumo ir kibernetinio saugumo sistemoms;
 - (f) pakaitinių taršos kontrolės sistemų tipams ir jų dalims;
 - (g) stabdžių sistemų tipams ir jų atsarginėms dalims;
 - (h) padangų tipams, atsižvelgiant į padangų dilimą;
 - (i) kitiems komponentų tipams ir jų atsarginėms dalims;
 - (j) M₁, N₁ kategorijų transporto priemonių CO₂, degalų ir energijos sąnaudų, elektrinės ridos ir variklio galios nustatymui, OBFCM nuostatoms;
 - (k) M₂, M₃, N₂, N₃ kategorijų transporto priemonių CO₂, degalų ir energijos sąnaudų, netaršiai nuvažiuojamo nuotolio, elektrinės ridos ir variklio galios nustatymui, O₃, O₄ priekabų energijos vartojimo efektyvumui, OBFCM nuostatoms.
4. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus dėl visų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus etapų, įskaitant eksploatuojamų transporto priemonių atitiktį, gamybos atitiktį ir rinkos priežiūrą, siekiant nustatyti:
- (a) išmetamųjų teršalų kiekio matavimo laboratorijoje ir kelyje metodus, įskaitant atsitiktinius ir blogiausio atvejo RDE bandymų ciklus, nešiojamųjų išmetamųjų teršalų kiekio matavimo sistemų naudojimą realiomis važiavimo sąlygomis išmetamųjų teršalų kiekiui bei išmetamųjų teršalų kiekiui varikliui veikiant tuščiąja eiga tikrinti;
 - (b) motorinės transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekio, degalų ir energijos sąnaudų, netaršiai nuvažiuojamo nuotolio, elektrinės ridos ir variklio galios nustatymo metodus;
 - (c) pavarų perjungimo indikatorių metodus, reikalavimus ir technines specifikacijas;
 - (d) O₃, O₄ kategorijų priekabų energijos vartojimo efektyvumo nustatymo metodus;
 - (e) išmetamųjų karterio dujų kiekio matavimo metodus;
 - (f) degalų garavimo išlakų kiekio matavimo metodus;
 - (g) stabdžių išmetamųjų kietųjų dalelių kiekio matavimo metodus, įskaitant HDV, važiuojant realiomis sąlygomis stabdžių išmetamųjų dalelių kiekio ir regeneracinio stabdymo metodus;
 - (h) padangų dilimo matavimo metodus, kad būtų galima stebėti padangų dilimo lygį;
 - (i) atitikties minimaliems baterijų patvarumo reikalavimams vertinimo metodus;
 - (j) OBFCM įtaisą, OBD ir OBM sistemas, įskaitant atitikties ribas, eksploatacinių charakteristikų reikalavimus ir bandymus, jutiklių veikimo ir šių įtaisų bei sistemų užregistruotų duomenų perdavimo radijo bangomis užtikrinimo metodus;
 - (k) vairuotojo išpėjimo sistemų charakteristikas ir veikimą, taip pat raginimo imtis priemonių metodus ir jų tinkamo veikimo įvertinimo metodą;
 - (l) originalių ir pakaitinių taršos kontrolės sistemų tinkamo veikimo, veiksmingumo, regeneracijos ir patvarumo įvertinimo metodus;

- (m) 4 straipsnio 5 dalyje nurodytų saugumo priemonių, įskaitant pažeidžiamumo analizės ir apsaugos nuo klastojimo metodiką, užtikrinimo ir vertinimo metodus;
- (n) tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus suteikimo ir 8 straipsnyje nustatytų specialių taisyklių smulkiesiems ir itin smulkiems gamintojams įgyvendinimo kriterijus;
- (o) transporto priemonių tipų, patvirtintų pagal 5 straipsnyje nurodytus žymenis, tinkamo veikimo vertinimo metodus;
- (p) atitikties 9 straipsnio 1 dalies nuostatomis patikras ir transporto priemonių, kurioms taikomas pakopinis tipo patvirtinimas, bandymų procedūras;
- (q) bandymų įrangos eksploatacinių charakteristikų reikalavimus;
- (r) bandymams skirtų etaloninių degalų specifikacijas;
- (s) metodus, skirtus įvertinti, ar nėra išderinimo įtaisų ir išderinimo strategijų;
- (t) padangų dilimo matavimo metodus;
- (u) formatą ir duomenis bei EVP ryšio radijo bangomis užtikrinimo metodus;
- (v) tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus administracinius reikalavimus ir dokumentus;
- (w) ataskaitų teikimo prievoles, jei reikia.

Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 17 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

15 straipsnis

Derinimas su technikos pažanga

1. Komisijai pagal 16 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, siekiant atsižvelgti į technikos pažangą ir iš dalies pakeisti:
 - (a) III priedą dėl M₂, M₃, N₂, N₃ kategorijų transporto priemonių bandymų sąlygų, remiantis duomenimis, surinktais atliekant EURO 7 transporto priemonių bandymus;
 - (b) III priedą dėl bandymo sąlygų, remiantis duomenimis, surinktais atliekant EURO 7 stabdžių arba padangų bandymus;
 - (c) V priedą dėl bandymų reikalavimų ir deklaracijų taikymo, remiantis technikos pažanga;
 - (d) 5 straipsnį, nustatant gamintojams skirtas novatoriškomis technologijomis pagrįstas pasirinkimo galimybes ir žymenis.
2. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas pagal 16 straipsnį, siekiant atsižvelgti į technikos pažangą:
 - (a) I priede nustatant stabdžių išmetamų kietųjų dalelių ribines vertes, atsižvelgiant į JT Pasauliniame transporto priemonių reglamentų derinimo forume (WP29) atliktą darbą;
 - (b) I priede nustatant padangų tipų dilimo ribines vertes, atsižvelgiant į JT Pasauliniame transporto priemonių reglamentų derinimo forume (WP29) atliktą darbą;

- (c) II priede nustatant minimalius baterijų eksploatacinių charakteristikų reikalavimus, atsižvelgiant į JT Pasauliniame transporto priemonių reglamentų derinimo forume (WP29) atliktą darbą;
- (d) IV priede nustatant patvarumo daugiklius, remiantis duomenimis, surinktais atliekant EURO 7 M₂, M₃, N₂, N₃ kategorijų transporto priemonių bandymus, ir Europos Parlamentui ir Tarybai pateikta sunkiųjų transporto priemonių patvarumo ataskaita;
- (e) nustatant apibrėžtis ir specialias taisykles, taikomas smulkiesiems M₂, M₃, N₂, N₃ kategorijų transporto priemonių gamintojams pagal šio reglamento 3 ir 8 straipsnius.

VI skyrius. Bendrosios nuostatos

16 straipsnis

Naudojimasis įgaliojimais

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 15 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo... [*Leidinių biurui: įrašyti šio reglamento įsigaliojimo datą*]. Komisija parengia ataskaitą dėl įgaliojimų suteikimo likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos. Delegotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu atšaukti 15 straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 15 straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

17 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Motorinių transporto priemonių techninis komitetas. Tas komitetas – komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

18 straipsnis

Ataskaitų teikimas

1. Valstybės narės ne vėliau kaip 2030 m. rugsėjo 1 d. informuoja Komisiją apie šio reglamento taikymą.
2. Ne vėliau kaip 2031 m. rugsėjo 1 d., remdamasi 1 dalyje pateikta informacija, Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šio reglamento taikymo įvertinimo ataskaitą.

VI skyrius. Baigiamosios nuostatos

19 straipsnis

Reglamento (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamento (EB) Nr. 595/2009 panaikinimas

Reglamentas (EB) 715/2007 panaikinamas nuo 2025 m. liepos 1 d.

Reglamentas (EB) 595/2009 panaikinamas nuo 2027 m. liepos 1 d.

Nuorodos į reglamentus (EB) Nr. 715/2007 ir 595/2009 laikomos nuorodomis į šį reglamentą ir aiškinamos pagal šio reglamento VI priede pateiktą koreliacijos lentelę.

20 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

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

Jis nuo 2025 m. liepos 1 d. taikomas M₁, N₁ kategorijų transporto priemonėms ir komponentams bei atskiriems šių transporto priemonių techniniams mazgams, o nuo 2027 m. liepos 1 d. – M₂, M₃, N₂, N₃ kategorijų transporto priemonėms ir komponentams bei atskiriems šių transporto priemonių techniniams mazgams ir O₃, O₄ kategorijų priekaboms.

Nuo 2030 m. liepos 1 d. jis taikomas M₁, N₁ kategorijų transporto priemonėms, kurias pagamino smulkieji gamintojai.

Nepaisant 2 dalies, 11 straipsnio 3 dalis pradeda taikyti nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

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

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

1.4. Tikslas (-ai)

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

1.4.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)

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

1.4.4. Veiklos rezultatų rodikliai

1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas

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

1.5.2. Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė

1.5.3. Panašios patirties išvados

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

1.5.5. Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant perskirstymo mastą

1.6. Pasiūlymo (iniciatyvos) trukmė ir finansinis poveikis

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

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės

2.2. Valdymo ir kontrolės sistema (-os)

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

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

2.2.3. Kontrolės priemonių išlaidų efektyvumo įvertinimas ir pagrindimas bei numatomų klaidų rizikos lygių įvertinimas

2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

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

3.2. Numatomas pasiūlymo finansinis poveikis asignavimams

3.2.1. Numatomo poveikio veiklos asignavimams santrauka

3.2.2. *Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas*

3.2.3. *Numatomo poveikio administraciniams asignavimams santrauka*

3.2.4. *Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa*

3.2.5. *Trečiųjų šalių įnašai*

3.3. Numatomas poveikis pajamoms

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamentas (EB) Nr. 595/2009

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

Politikos sritis: prekių vidaus rinka
Klimato politika: gamtos ištekliai ir aplinka

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

nauju veiksmu

nauju veiksmu, kai bus įgyvendintas bandomasis projektas ir (arba) atlikti parengiamieji veiksmai⁵⁷

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)

Pasiūlymu siekiama prisidėti siekiant bendro tikslo, kuris yra dvejopas: 1) užtikrinti tinkamą bendrosios rinkos veikimą nustatant tinkamesnes, ekonomiškai efektyvesnes ir perspektyvesnes transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio taisykles ir 2) užtikrinti aukštą aplinkos ir sveikatos apsaugos lygį ES, toliau mažinant kelių transporto išmetamų oro teršalų kiekį, siekiant kuo greičiau įgyvendinti nulinės taršos tikslą, kaip reikalaujama Nulinės taršos veiksmų plane.

1.4.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)

1 konkretus tikslas: sumažinti dabartinių EURO išmetamų teršalų kiekio standartų sudėtingumą, sumažinti administracines išlaidas ir palengvinti sėkmingą įgyvendinimą;

2 konkretus tikslas: nustatyti atnaujintas visų atitinkamų oro teršalų ribines vertes;

3 konkretus tikslas: pagerinti realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kontrolę.

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

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

Pasiūlymas teikiamas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių, priekabų ir tokioms transporto

⁵⁷

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

priemonėms skirtų sistemų, komponentų bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros sistemos, kuriuo siekiama suderinti techninius reikalavimus, susijusius su išmetamaisiais teršalais. Šiuo požiūriu jis yra labai svarbus tinkamam bendrosios rinkos veikimui.

Pasiūlymu bus užtikrinta, kad lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio rodikliai būtų geresni, o vartotojai gautų naudos, susijusios su oro kokybe, taip prisidedant prie žalos sveikatai ir aplinkai mažinimo. Be to, juo bus sustiprinta ES automobilių pramonės vertės grandinės technologinė padėtis ir konkurencingumas. Papildoma nauda – stipresnis vartotojų pasitikėjimas geru transporto priemonių aplinkosauginiu veiksmingumu. Taip pat galima tikėtis teigiamo poveikio darbuotojų kvalifikacijos kėlimui ir perkvalifikavimui, nes kuriamos ir vis plačiau naudojamos ateities iššūkiams parengtos švrios technologijos.

1.4.4. Veiklos rezultatų rodikliai

Nurodyti pažangos ir laimėjimų stebėsenos rodiklius.

Buvo nustatyti šie rodikliai:

1. pagal EURO 7 standartą suteiktų tipo patvirtinimų atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus skaičius pagal transporto priemonės tipą;
2. įgyvendinimo etapo išlaidos ir administracinės išlaidos už vieną tipo patvirtinimą atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus;
3. įrodymai, kad pagerinta visų reguliuojamų teršalų kontrolė visomis eksploatavimo sąlygomis;
4. vykdymo užtikrinimo išlaidos, įskaitant išlaidas, susijusias su pažeidimais ir baudomis, jei nesilaikoma reikalavimų ir stebėsenos išlaidas;
5. išmetamųjų teršalų kiekio kitimas per visą transporto priemonių eksploatavimo laikotarpį, kuris patvirtinamas atitinkamomis bandymų kampanijomis ir nuolatine išmetamųjų teršalų stebėseną;
6. metinis registruotų transporto priemonių skaičius ir ES keliuose eksploatuojamų galios pavarų technologijų dalis, apie kuriuos valstybės narės praneša Europos alternatyviųjų degalų stebėjimo centrui;
7. metinė oro taršos poveikio sveikatai raida (t. y. ankstyvos mirtys, susijusios su tam tikrų teršalų poveikiu), įtraukiama į metinę ataskaitą dėl oro kokybės Europoje;
8. metinė kelių transporto išmetamų tam tikrų teršalų dalis, apie kurią valstybės narės praneša EAA pagal NECD;
9. metinis pagal Direktyvoje (ES) 2015/153 nustatytą pranešimų teikimo tvarką iš valstybių narių gautų pranešimų apie kliūtis ES vidaus prekybai lengvaisiais automobiliais, furgonais, sunkvežimiais / autobusais dėl nacionalinių, regioninių ar vietos valdžios institucijų nustatytų techninių reikalavimų (t. y. bet kokių draudimų) skaičius.

1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas

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

Visos naujos M1 ir N1 kategorijų transporto priemonės, varikliai ar atsarginės dalys, kurios bus tiekiamos ES rinkai, nuo 2025 m. liepos 1 d. turėtų būti patvirtintos pagal šį reglamentą, išskyrus M2, M3, N2, N3 kategorijų transporto priemones, kurioms taikoma įgyvendinimo data bus 2027 m. liepos 1 d. 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 veiksmiais.

Priežastys imtis Europos lygmens veiksmų (*ex ante*)

Siekiant užtikrinti tinkamą bendrosios rinkos veikimą, reikia spręsti išmetamųjų teršalų kiekio ir oro kokybės klausimus.

Iš tiesų oro kokybė ir išmetamųjų teršalų kiekis yra tarpvalstybinė problema, kurios neįmanoma išspręsti vien tik nacionaliniais ar vietiniais veiksmiais. Išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo ir išmetamųjų teršalų kiekio rodiklių gerinimo koordinavimas turi būti vykdomas Europos lygmeniu, o ES veiksmams pagrįsti subsidiarumo principu. Nors nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmeniu vykdomos iniciatyvos gali sukurti sinergiją, vien jų nepakaks. Koordinuotų ES veiksmų trūkumas griežtinant išmetamųjų teršalų kiekio standartus padidintų rinkos susiskaidymo riziką dėl nacionalinių sistemų įvairovės, skirtingų užmojų lygių ir projektinių parametrų.

Numatoma sukurti Sąjungos pridėtinė vertė (*ex post*)

Atskiros valstybės narės taip pat būtų per maža rinka, kad galėtų pasiekti tokį patį rezultatų lygį, todėl norint paskatinti pokyčius visos pramonės šakos lygmeniu ir sukurti masto ekonomiją, reikalinga visos ES mastu taikoma sistema.

1.5.2. Panašios patirties išvados

Pasiūlymas grindžiamas galiojančiais teisės aktais, kuriais per pastaruosius dešimtmečius Sąjungoje buvo užtikrintas nuolatinis išmetamųjų teršalų kiekio mažinimas ir transporto priemonių bei variklių išmetamųjų teršalų kiekio rodiklių gerinimas.

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

Šis pasiūlymas atitinka „Next Generation EU“ ir daugiametės finansinės programos priemones 2021–2027 m., kurios padės užtikrinti dvejopa žaliąją ir skaitmeninę pertvarką, kurios siekia Europa. Derinant šias programas bus sprendžiama ekonomikos krizės problema ir sparčiau pereinama prie švarios ir tvarios ekonomikos, susiejant griežtesnius aplinkos ir oro kokybės reikalavimus su ekonomikos augimu.

1.5.4. Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant persikirstymo mastą

Žmogiškųjų išteklių poreikiai bus tenkinami panaudojant GD darbuotojus, jau paskirtus veiksmui (t. y. Vidaus rinkos, pramonės, verslumo ir MVĮ (GROW) GD, remiant Klimato politikos (CLIMA) GD) ir (arba) persikirstytus generaliniame

direktorate. Jei reikia papildomų asignavimų, jie gali būti skiriami atitinkamiems generaliniams direktoratomis pagal metinę lėšų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

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 m.,
- vėliau – visuotinis taikymas.

1.7. Numatytas (-i) valdymo būdas (-ai)⁵⁸

Tiesioginis valdymas, vykdomas Komisijos:

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

Pasidalijamasis valdymas su valstybėmis narėmis

Netiesioginis valdymas, biudžeto vykdymo užduotis pavedant:

- trečiosioms valstybėms arba jų paskirtoms įstaigoms;
- tarptautinėms organizacijoms ir jų agentūroms (nurodyti);
- EIB ir Europos investicijų fondui;
- įstaigoms, nurodytoms Finansinio reglamento 70 ir 71 straipsniuose;
- viešosios teisės reglamentuojamoms įstaigoms;
- įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja privatinė teisė ir kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, 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 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

Komisija ketina užtikrinti atitinkamų priemonių įgyvendinimą vykdydama centralizuotą tiesioginį valdymą, pasitelkdama savo tarnybas, visų pirma JRC, kuris teikia techninę ir mokslinę paramą, reikalingą įgyvendinimo reglamentams parengti ir rinkos priežiūrai vykdyti, kaip jau numatyta Reglamente (ES) 2018/858. Rinkos priežiūra jau yra reglamentuojama atitinkama numatyta administracine tvarka, įtraukta į Reglamentą (ES) 2018/858, o įgyvendinimo reglamentų rengimui numatyta atskira administracinė tvarka.

⁵⁸ Informacija apie valdymo būdus ir nuorodos į Finansinį reglamentą pateikiamos svetainėje „BudgWeb“ <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>.

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės

Nurodyti dažnumą ir sąlygas.

Siekiant stebėti siūlomų išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo reikalavimų veiksmingumą, reikia rinkti išsamius duomenis iš įvairių galimų šaltinių, įskaitant valstybes nares, automobilių gamintojus ir nacionalines tipo patvirtinimo institucijas.

Motorinių transporto priemonių techninis komitetas (TCMV) ir pagal Reglamentą (ES) 2018/858 įsteigtas forumas bus platformos, kuriose bus reguliariai aptariami su EURO 7 standartų įgyvendinimu susiję klausimai.

Valstybės narės turės teikti Komisijai ataskaitas apie sankcijas, kurias jos įgyvendino pagal Reglamentą (ES) 2018/858.

Valstybės narės ne vėliau kaip 2030 m. informuoja Komisiją apie šiame reglamente nustatytą tipo tvirtinimo procedūrų taikymą. Remdamasi tomis ataskaitomis, Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateiks šio reglamento įgyvendinimo ataskaitą.

2.2. Valdymo ir kontrolės sistema (-os)

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

Pasiūlymas įgyvendinamas pagal Bendrosios rinkos ir Klimato politikos programas.

Valdymo būdas, finansavimo įgyvendinimo mechanizmai, mokėjimo tvarka ir kontrolės strategija patenka į šių programų taikymo sritį.

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

Pasiūlymas įgyvendinamas pagal Bendrosios rinkos ir Klimato politikos programas. Kontrolė ir (arba) rizika ir poveikio mažinimo priemonės yra įtrauktos į esamą vidaus kontrolės sistemą.

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

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

2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

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

Siekiant užkirsti kelią sukčiavimui ir pažeidimams, bus ne tik taikomas Finansinis reglamentas, bet ir sugriežtinti šiame pasiūlyme numatyti išmetamųjų teršalų kiekio standartų reikalavimai, taip pat bus vykdoma griežtesnė išmetamųjų teršalų stebėseną per visą transporto priemonės eksploatavimo laikotarpį.

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

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

- Dabartinės biudžeto eilutės

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

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris 1 išlaidų kategorija	DA / NDA ⁵⁹	ELPA šalių ⁶⁰	valstybių kandidačių ⁶¹	trečiųjų valstybių	pagal Finansinio reglamento 21 straipsnio 2 dalies b punktą
1	[03 02 01 01] Bendrosios rinkos programa (SMP) – prekių ir paslaugų vidaus rinkos veikimas ir plėtra	DA	TAIP	NE	NE	NE
3	[09 02 03] Gamtos ištekliai ir aplinka	DA	TAIP	NE	NE	NE

⁵⁹ DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.

⁶⁰ ELPA – Europos laisvosios prekybos asociacija.

⁶¹ 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 išlaidų kategorija	finansinės programos	Numeris	1.
--------------------------------	----------------------	---------	----

GROW GD			2022 metai	2023 metai	2024 metai	2025 metai	VISO 2022–2025 m.	Vėlesni metai
○ Veiklos asignavimai								
03.020101 biudžeto eilutė ⁶²	Įsipareigojimai	1a	1,230	1,030			2,260	0,300
	Mokėjimai	2a	0,630	1,030	0,600		2,260	
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1b						
	Mokėjimai	2b						
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami iš konkrečių programų paketo lėšų ⁶³								
Biudžeto eilutė		3						
IŠ VISO asignavimų GROW GD	Įsipareigojimai	= 1a + 1b + 3	1,230	1,030			2,260	0,300
	Mokėjimai	= 2a + 2b	0,630	1,030	0,600		2,260	

⁶² Pagal oficialią biudžeto nomenklatūrą.

⁶³ Techninė ir (arba) administracinė parama bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

		+3						
--	--	----	--	--	--	--	--	--

○ IŠ VISO veiklos asignavimų	Įsipareigojimai	4	1,230	1,030			2,260	0,300
	Mokėjimai	5	0,630	1,030	0,600		2,260	
○ IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų paketo lėšų		6						
IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 1 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	Įsipareigojimai	= ⁴⁺ ₆	1,230	1,030			2,260	0,300
	Mokėjimai	= ⁵⁺ ₆	0,630	1,030	0,600		2,260	

○ IŠ VISO veiklos asignavimų (visose veiklos išlaidų kategorijose)	Įsipareigojimai	4						
	Mokėjimai	5						
IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų paketo lėšų (visose veiklos išlaidų kategorijose)		6						
IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 1–6 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS (Orientacinė suma)	Įsipareigojimai	= ⁴⁺ ₆	1,230	1,030			2,260	0,200
	Mokėjimai	= ⁵⁺ ₆	0,630	1,030	0,600		2,260	

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](#) (Vidaus taisyklių V priedas) ir įkelta į DECIDE tarnybų tarpusavio konsultacijoms.

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		2022 metai	2023 metai	2024 metai	2025 metai	IŠ VISO
GROW GD						
○ Žmogiškieji ištekliai		1,498	1,498	1,256	1,256	5,508
○ Kitos administracinės išlaidos		0,090	0,090	0,090	0,040	0,310
IŠ VISO GROW GD	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818	1,970

IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	(Iš viso įsipareigojimų = Iš viso mokėjimų)	1,588	1,588	1,346	1,296	5,818
---	---	-------	-------	-------	-------	--------------

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		2022 metai	2023 metai	2024 metai	2025 metai	IŠ VISO
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 1–7 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS	Įsipareigojimai	2,818	2,618	1,346	1,296	8,078
	Mokėjimai	2,218	2,618	1,946	1,296	8,078

3.2.2. Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Nurodyti tikslus ir atliktus darbus ↓			2022 metai	2023 metai	2024 metai	2025 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)										IŠ VISO		
	ATLIKTI DARBAI																		
	Rūšis ⁶⁴	Vidutinės sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Bendras skaičius
1 KONKRETUS TIKSLAS ...																			
– Atliktas darbas																			
1 konkretaus tikslo tarpinė suma																			
IŠ VISO																			

⁶⁴ Atlikti darbai – tai būsimi produktai ir paslaugos (pvz., finansuota studentų mainų, nutiesta kelių kilometrų ir kt.).

3.2.3. *Numatomo poveikio administraciniams asignavimams santrauka*

- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimų nenaudojama
- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimai naudojami taip:
- mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	2022 metai	2023 metai	2024 metai	2025 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)	IŠ VISO
--	------------	------------	------------	------------	--	---------

–

Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA								
Žmogiškieji ištekliai	1,734	1,969	1,727	1,727				7,157
Kitos administracinės išlaidos	0,090	0,090	0,090	0,040				0,310
Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467

Neįtraukta į daugiametės finansinės programos⁶⁵ 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ								
Žmogiškieji ištekliai								
Kitos administracinio pobūdžio išlaidos								
Tarpinė suma, neįtraukta į daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ								

⁶⁵ Techninė ir (arba) administracinė parama bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

IŠ VISO	1,824	2,059	1,817	1,767				7,467
----------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--------------

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 GROW GD ir CLIMA GD

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

	2022 metai	2023 metai	2024 m etai	2025 m etai	Vėlesni metai		
○ Etatų plano pareigybės (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)							
20 01 02 01 (Komisijos būstinė ir atstovybės)	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5
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)⁶⁶							
20 02 01 (AC, END, INT finansuojami iš bendrojo biudžeto)							
IŠ VISO	11,5	13	11	11	6,5	6,5	6,5

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

Vykdytinų užduočių aprašymas:

Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai	Derybos dėl reglamento, deleguotųjų ir įgyvendinimo aktų rengimas, išmetamųjų teršalų rinkos priežiūros organizavimas ir priežiūra, peržiūra ir atnaujinimas atsižvelgiant į techninius pokyčius
Išorės darbuotojai	Analizės atlikimas ir paramos bei techninio indėlio teikimas organizuojant ir prižiūrint išmetamųjų teršalų rinkos priežiūrą, peržiūrą ir atnaujinimą atsižvelgiant į techninius pokyčius

⁶⁶ AC – sutartininkas, AL – vietinis darbuotojas, END – deleguotasis nacionalinis ekspertas, INT – per agentūrą įdarbintas darbuotojas, JPD – jaunesnysis delegacijos specialistas.

3.2.4. Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa

Pasiūlymas (iniciatyva)

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

Atitinkamas finansavimas jau numatytas 2022 metams ir bus įtrauktas į planuojamą sumą, taip pat skirtą 2023 metams. Reikalingas vidinis darbuotojų perskirstymas iš atitinkamų EURO 6 ir EURO VI reglamentuose numatytų užduočių.

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

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

- Reikia persvarstyti DFP.

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

3.2.5. Trečiųjų šalių įnašai

Pasiūlyme (iniciatyvoje):

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

Asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	2022 metai	2023 metai	2024 metai	2025 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								

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 ⁶⁷					Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)		
		2022 metai	2023 metai	2024 metai	2025 metai				
..... straipsnis									

⁶⁷ Tradiciniai nuosavi ištekliai (muitai, cukraus mokesčiai) turi būti nurodomi grynosiomis sumomis, t. y. iš bendros sumos atskaičius 20 proc. surinkimo sąnaudų.

FINANSINĖS TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMOŠ **PRIEDAS**

Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas:

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl motorinių transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į motorinių transporto priemonių (EURO 7) išmetamus teršalus, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007 ir Reglamentas (EB) Nr. 595/2009

3. REIKALINGŲ ŽMOGIŠKŲJŲ IŠTEKLIŲ SKAIČIUS IR SU JAIS SUSIJUSIOS SĄNAUDOS
4. KITŲ ADMINISTRACINIŲ IŠLAIDŲ SĄNAUDOS
5. IŠ VISO ADMINISTRACINIŲ IŠLAIDŲ
6. APYTIKRIŲ IŠLAIDŲ APSKAIČIAVIMO METODAI
- 6.1. Žmogiškieji ištekliai
- 6.2. Kitos administracinės išlaidos

7. Žmogiškųjų išteklių, kurie laikomi reikalingais GROW GD ir CLIMA GD, išlaidos

Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškųjų išteklių nenaudojama.

Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškieji ištekliai naudojami taip:

mIn. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės nacionalinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		IŠ VISŲ	
	Etato ekvivalentas	Asignavimai	Etato ekvivalentas	Asignavimai	Etato ekvivalentas	Asignavimai	Etato ekvivalentas	Asignavimai	Etato ekvivalentas	Asignavimai	Etato ekvivalentas	Asignavimai	Etato ekvivalentas	Asignavimai	Etato ekvivalentas	Asignavimai
darbuotojų plano pareigybės (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)																
01 02 01 – ir nacionalinės vybės	AD	10,5	1,649	12	1,884	11	1,727	11c	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	64
	AST															
01 02 03 – nacionalinės delegacijos	AD															
	AST															
išorės darbuotojai ⁶⁸																
02 01 ir 02 02 – nacionalinės vybės	AC	1	0,085	1	0,085											2
	END															
	INT															
02 03 – išorės nacionalinės delegacijos	AC															
	AL															

⁶⁸ AC – sutartininkas, AL – vietinis darbuotojas, END – deleguotasis nacionalinis ekspertas, INT – per agentūrą įdarbintas darbuotojas, JPD – jaunesnysis delegacijos specialistas.

gacijos	END																
	INT																
	JPD																
su giškaisiais lais susijusios žeto eilutės (odyti)																	
arpinė suma giškiesiems štekliais pagal 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66	

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.

aukta į daugiametės ansinės programos IDŲ KATEGORIJĄ	2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028		IŠ
	Etato ekvivalentas	Asignavimai	Etato ekvivalentas	Asignavimai	Etato ekvivalentas	Asignavimai	Etato ekvivalentas	Asignavimai	Etato ekvivalentas	Asignavimai	Etato ekvivalentas	Asignavimai	Etato ekvivalentas	Asignavimai	

plano pareigybės (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)

01 – Netiesioginiai tyrimai ⁶⁹	AD															
	AST															
11 – Tiesioginiai tyrimai (odyti)																

⁶⁹ Pasirinkite atitinkamą biudžeto eilutę ar prireikus nurodykite kitą; jei taikomos kelios biudžeto eilutės, personalą reikėtų suskirstyti pagal kiekvieną susijusią biudžeto eilutę.

darbuotojai ⁷⁰

S, rmas iklos ū BA	– būstinėje	AC																
		END																
		INT																
	– Sąjungos delegacijose	AC																
		AL																
		END																
		INT																
		JPD																
	02 – Netiesioginiai tyrimai	AC																
END																		
INT																		
12 – Tiesioginiai tyrimai (rodyti) ⁷¹	AC																	
	END																	
	INT																	
u žmogiškaisiais susijusios biudžeto (rodyti)																		
arpinė suma žmogiškiesiems, neįtraukta į 7 KATEGORIJA																		

⁷⁰ AC – sutartininkas, AL – vietinis darbuotojas, END – deleguotasis nacionalinis ekspertas, INT – per agentūrą įdarbintas darbuotojas, JPD – jaunesnysis delegacijos specialistas.

⁷¹ Pasirinkite atitinkamą biudžeto eilutę ar prireikus nurodykite kitą; jei taikomos kelios biudžeto eilutės, personalą reikėtų suskirstyti pagal kiekvieną susijusią biudžeto eilutę.

o žmogiškųjų išteklių (visos DFP kategorijos)		11,5	1,734	13	1,969	11	1,727	11	1,727	6,5	1,021	6,5	1,021	6,5	1,021	66
---	--	------	-------	----	-------	----	-------	----	-------	-----	-------	-----	-------	-----	-------	----

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.

8. Kitos GROW GD ir CLIMA GD administracinės išlaidos

- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administraciniai asignavimai nenaudojami.
 Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administraciniai asignavimai naudojami taip:

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Iš viso
Būstinėse arba ES teritorijoje:								
20 02 06 01 – Komandiruočių ir reprezentacinės išlaidos	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,040	0,280
20 02 06 02 – Konferencijų ir posėdžių išlaidos								
20 02 06 03 – Komitetai ⁷²	0,050	0,050	0,050					0,150
20 02 06 04 – Tyrimai ir konsultacijos								
20 04 – IT išlaidos (įmonių) ⁷³								
Kitos su žmogiškaisiais ištekliais nesusijusios biudžeto eilutės (jei reikia, nurodyti)								
Sjungos delegacijose								
20 02 07 01 – Komandiruočių, konferencijų ir reprezentacinės išlaidos								
20 02 07 02 – Tolesnis darbuotojų mokymas								

⁷² Nurodyti komiteto rūšį ir kuriai grupei jis priklauso.

⁷³ DIGIT GD nuomonė – reikalinga IT investicijų grupė (žr. IT finansavimo gaires, C(2020) 6126 *final*, 2020 9 10, p. 7).

20 03 05 – Infrastruktūra ir logistika								
Kitos su žmogiškaisiais ištekliais nesusijusios biudžeto eilutės (jei reikia, nurodyti)								
Tarpinė suma, neįtraukta į daugiamečių finansinės programos	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430
7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA								

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Neįtraukta į daugiamečių finansinės programos	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Iš viso
7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA								
Techninės ir administracinės pagalbos (nepasitelkiant išorės darbuotojų) išlaidos iš veiklai finansuoti skiriamų asignavimų (buvusios BA eilutės):								
– būstinėje								
– Sąjungos delegacijose								
Kitos valdymo išlaidos moksliniams tyrimams								
Politikos priemonių IT išlaidos veiklos programoms ⁷⁴								
Įmonių IT išlaidos veiklos programoms ⁷⁵								
Kitos su žmogiškaisiais ištekliais nesusijusios biudžeto eilutės (jei reikia, nurodyti)								

⁷⁴ DIGIT GD nuomonė – reikalinga IT investicijų grupė (žr. IT finansavimo gaires, C(2020) 6126 final, 2020 9 10, p. 7).

⁷⁵ Šis punktas apima vietos administracines sistemas ir bendro įmonių IT sistemų finansavimo įnašus (žr. IT finansavimo gaires, C(2020) 6126 final, 2020 9 10).

<p>Tarpinė kitų išlaidų suma, neįtraukta į daugiametės finansinės programos</p> <p>7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA</p>								
<p>Iš viso kitų administracinių išlaidų (visos DFP kategorijos)</p>	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430

9. Visos GROW GD ir CLIMA GD administracinės išlaidos (visos DFP išlaidų kategorijos)

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Santrauka	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Iš viso
7 išlaidų kategorija – Žmogiškieji ištekliai	1,734	1,969	1,727	1,727	1,021	1,021	1,021	10,218
7 išlaidų kategorija – Kitos administracinės išlaidos	0,090	0,090	0,090	0,040	0,040	0,040	0,040	0,430
Tarpinė suma pagal 7 kategoriją	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648
Neįtraukta į 7 išlaidų kategoriją – Žmogiškieji ištekliai								
Neįtraukta į 7 išlaidų kategoriją – Kitos administracinės išlaidos								
Tarpinė suma pagal kitas kategorijas								
IŠ VISO Įtraukta ir neįtraukta į 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	1,824	2,059	1,817	1,767	1,061	1,061	1,061	10,648

Administracinių asignavimų poreikiai bus tenkinami panaudojant asignavimus, jau paskirtus priemonei valdyti ir (arba) perskirstytus, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę asignavimų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į esamus biudžeto apribojimus.

10. Apytikrių išlaidų apskaičiavimo metodai

10.1. Žmogiškieji ištekliai

Šioje dalyje nustatomas skaičiavimo metodas, taikomas siekiant įvertinti reikalingus žmogiškuosius išteklius (darbo krūvio prielaidos, įskaitant konkrečias darbo vietas (SYSPER 2 darbo vietų aprašas), darbuotojų kategorijos ir atitinkamos vidutinės sąnaudos)

Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA
<p><u>Pastaba.</u> Kiekvienos būstinėje dirbančių darbuotojų kategorijos vidutinės sąnaudos nurodomos svetainėje „BudgWeb“: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx.</p>
<p><input type="radio"/> Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai <u>10,5 etato ekvivalentų 2022 m. – deleguotųjų ir įgyvendinimo aktų rengimas, išmetamųjų teršalų rinkos priežiūros organizavimas ir stebėseną, peržiūra, ataskaitų teikimas ir atnaujinimas</u> <u>12 etato ekvivalentų 2023 m. – deleguotųjų ir įgyvendinimo aktų rengimas, išmetamųjų teršalų rinkos priežiūros organizavimas ir stebėseną, peržiūra, ataskaitų teikimas ir atnaujinimas</u> <u>11 etato ekvivalentų 2024–2025 m. – deleguotųjų ir įgyvendinimo aktų taikymo stebėseną, išmetamųjų teršalų rinkos priežiūros organizavimas ir stebėseną, peržiūra, ataskaitų teikimas ir atnaujinimas</u> <u>6,5 etato ekvivalentų 2026–2028 m. – deleguotųjų ir įgyvendinimo aktų taikymo stebėseną, išmetamųjų teršalų rinkos priežiūros organizavimas ir stebėseną, peržiūra, ataskaitų teikimas ir atnaujinimas</u></p>
<p><input type="radio"/> Išorės darbuotojai <u>1 etato ekvivalentas 2022–2023 m. – parama rengiant deleguotuosius ir įgyvendinimo aktus, organizuojant ir stebint išmetamųjų teršalų rinkos priežiūrą, vykdant peržiūrą, ataskaitų teikimą ir atnaujinimą</u></p>

Neįtraukta į daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA

Tik iš mokslinių tyrimų biudžeto finansuojamos pareigybės

Išorės darbuotojai

10.2. Kitos administracinės išlaidos

*Išsamiai aprašykite kiekvienos biudžeto eilutės skaičiavimo metodą,
visų pirma svarbiausias prielaidas (pavyzdžiui, posėdžių skaičius per metus, vidutinės sąnaudos ir kt.)*

Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA

Apie 12 misijų valstybėse narėse 2022–2028 m.

Maždaug 3 posėdžių dienos per metus 2022–2024 m. (TCMV ir forumo posėdžiai)

Neįtraukta į daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ