



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2026 m. vasario 26 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2023/0266(COD)

15614/1/25
REV 1

TRANS 558
CLIMA 544
CODEC 1853
PARLNAT

TEISĖS AKTAI IR KITI DOKUMENTAI

Dalykas: Per pirmąjį svarstymą priimta Tarybos pozicija siekiant priimti EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTĄ dėl išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio apskaitos teikiant transporto paslaugas
– Tarybos priimta 2026 m. vasario 26 d.

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS
REGLAMENTAS (ES) 2026/...**

... m. ... d.

dėl išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio apskaitos teikiant transporto paslaugas

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį ir 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros³,

¹ OL C, C/2024/890, 2024 2 6, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/890/oj>.

² OL C, C/2024/1982, 2024 3 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

³ 2024 m. balandžio 10 d. Europos Parlamento pozicija (OL C, C/2025/1313, 2025 3 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1313/oj>) ir 2026 m. vasario 26 d. Tarybos per pirmąjį svarstymą priimta pozicija [(OL ...) / (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje)]. ... m. ... d. Europos Parlamento pozicija [(OL ...) / (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje)].

kadangi:

- (1) siekiant ne vėliau kaip iki 2050 m. stabiliai neutralizuoti poveikį klimatui būtina remti pastangas užtikrinti didesnę Sąjungos transporto sistemos tvarumą ir veiksmingumą, kartu deramai atsižvelgiant į poreikį užtikrinti teisingą ir įtraukią pertvarką, išsaugoti nuolatinį augimą ir stiprinti Europos pramonės konkurencingumą;

- (2) siekiant surinkti duomenis apie šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) kieki, išmetamą dėl konkrečios viešojo sektoriaus įstaigų, įmonių ir vartotojų veiklos, įvairiuose ekonomikos sektoriuose, įskaitant transporto sektorių, vykdoma išmetamo ŠESD kiekio apskaita. Geresnis informavimas apie transporto paslaugų rodiklius yra galingas įrankis norint sukurti tinkamas paskatas transporto naudotojams rinktis tvaresnius sprendimus, daryti įtaką transporto operatorių, transporto paslaugų organizatorių bei transporto mazgų operatorių verslo sprendimams ir sumažinti viešųjų pirkimų sutartis vykdančių subjektų išmetamą ŠESD kiekį. Palyginami ir patikimi duomenys apie išmetamą ŠESD kiekį yra pagrindinė būtina sąlyga siekiant sukurti tas paskatas ir taip paskatinti panašių viešojo sektoriaus įstaigų, įmonių ir vartotojų elgsenos pokyčius, kad būtų prisidedama prie 2019 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikato „Europos žalioji kursas“ tikslų transporto srityje ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2021/1119⁴ tikslų įgyvendinimo. Šis reglamentas kartu su kitais Sąjungos teisės aktais ar iniciatyvomis, įskaitant Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2024/825⁵, yra vienas iš veiksmų, kurių Sąjunga ėmėsi siekdama pereiti prie žaliosios ekonomikos;

⁴ 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999, (Europos klimato teisės aktas) (OL L 243, 2021 7 9, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁵ 2024 m. vasario 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2024/825, kuria iš dalies keičiamos direktyvos 2005/29/EB ir 2011/83/ES, siekiant geresne apsauga nuo nesąžiningos veiklos ir geresniu informavimu įgalinti vartotojus dalyvauti žaliojoje pertvarkoje, (OL L, 2024/825, 2024 3 6, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/825/oj>).

- (3) nepaisant didėjančio transporto sektoriaus suinteresuotųjų subjektų susidomėjimo, išmetamo ŠESD kiekio apskaitos vykdymo teikiant transporto paslaugas bendras mastas vis dar yra nedidelis. Dauguma atvejų transporto naudotojai negauna tikslios informacijos apie transporto paslaugų rodiklius, o transporto operatoriai, transporto paslaugų organizatoriai bei transporto mazgų operatoriai neskaičiuoja ir neatskleidžia dėl savo veiklos išmetamo teršalų kiekio. Neproporcingai mažas išmetamo ŠESD kiekio apskaitos vykdymo mastas stebimas, visų pirma, labai mažose, mažosiose ir vidutinėse įmonėse (toliau – MVI), kurios sudaro didžiąją daugumą įmonių, siūlančių transporto paslaugas vidaus rinkoje. Iš tiesų MVI, nusprendusios apskaičiuoti išmetamą ŠESD kiekį joms teikiant transporto paslaugas, susiduria su neproporcingai didesne finansine ir administracine našta;
- (4) savo 2011 m. kovo 28 d. Baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ Komisija pateikia Sąjungos transporto sistemos ateities viziją ir apibrėžia politikos darbotvarę, skirtą būsimiems transporto sektoriaus uždaviniams spręsti, visų pirma, poreikį išsaugoti bei plėtoti judumą ir reikšmingai sumažinti transporto ir logistikos operacijų metu išmetamą ŠESD kiekį;

- (5) savo 2020 m. gruodžio 9 d. komunikate „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“ Komisija nurodo paskatas rinktis tvariausius tos pačios rūšies ir skirtingų rūšių transporto variantus. Tarp tų paskatų – sukurti visuotinai pripažintais standartais pagrįstą europinę transporto ir logistikos sektoriuose išmetamo ŠESD kiekio suderinto matavimo sistemą, kurią būtų galima naudoti siekiant įmonėms ir galutiniams naudotojams teikti jų anglies pėdsako, paliekamo dėl jų pasirinkimų, įvertį ir skatinant galutinius naudotojus bei vartotojus rinktis tvaresnius transporto ir judumo sprendimus, kartu išvengiant ekomanipuliavimo;
- (6) su transportu ir logistika susijusios ŠESD yra išmetamos eksploatuojant transporto priemones ir transporto bei logistikos mazgus, gaminant atitinkamus energijos nešiklius, gaminant transporto priemones bei užbaigiant transporto priemonių eksploatavimą ir statant bei prižiūrint transporto infrastruktūrą;

- (7) todėl siekiant gauti palyginamus duomenis apie teikiant transporto paslaugas išmetamą ŠESD kiekį ir išvengti klaidinančios informacijos apie tokių paslaugų rodiklius, atsirandančios tais atvejais, kai galima pasirinkti įvairius išmetamų teršalų kiekio apskaičiavimo metodus ir įvesties duomenis, tikslinga nustatyti suderintas taisykles, reglamentuojančias išmetamo ŠESD kiekio apskaitą teikiant krovinių ir keleivių vežimo paslaugas. Tokiomis suderintomis taisyklėmis Sąjungos transporto bei transporto mazgo subjektams ir trečiųjų valstybių transporto bei transporto mazgo subjektams, įvairioms transporto rūšims, segmentams ir nacionaliniams transporto tinklams turėtų būti užtikrintos vienodos sąlygos. Nustačius suderintas taisykles taip pat atsirastų paskatų viešojo sektoriaus įstaigų, įmonių ir vartotojų elgsenai keisti, nes, vis didesniu mastu generuojant palyginamus bei patikimus duomenis apie išmetamą ŠESD kiekį ir juos naudojant, teikiant transporto paslaugas išmetamas ŠESD kiekis mažėtų;
- (8) šiuo reglamentu turėtų būti nustatyta pamatinė išmetamo ŠESD kiekio apskaičiavimo ir atskleidimo sistema, taikoma komerciniais tikslais pagal sutartį ar savanoriškai arba kai tokio apskaičiavimo ir atskleidimo reikalaujama pagal taikomą Sąjungos ar nacionalinę teisę. Ta sistema turėtų būti sudarytos palankesnės sąlygos kitoms išmetamo ŠESD kiekio mažinimo priemonėms, kurių galėtų imtis valdžios institucijos ir pramonė, be kita ko, kai vežimo sutartyse nustatomos skaidrumo nuostatos dėl išmetamo ŠESD kiekio, kai keleiviams ar klientams teikiama informacija apie teikiant transporto paslaugą išmetamą ŠESD kiekį arba kai nustatomi su klimatu susiję žaliųjų viešųjų pirkimų procedūrų kriterijai;

- (9) nepaisant naudos dėl didesnio skaidrumo, susijusio su transporto paslaugų rodikliais, šio reglamento privalomas taikymas visiems transporto paslaugas vidaus rinkoje siūlantiesiems transporto bei transporto mazgo subjektams būtų neproporcingas ir lemtų pernelyg dideles išlaidas bei našta. Todėl šis reglamentas turėtų būti taikomas tik tiems subjektams, kurie nusprendžia arba kitomis atitinkamomis teisėkūros ir su teisėkūra nesusijusiomis priemonėmis yra įpareigojami apskaičiuoti teikiant krovinių ar keleivių transporto paslaugas, kurių teikimo pradžios ar pabaigos vieta yra Sąjungos teritorijoje, išmetamą ŠESD kiekį ir atskleisti informaciją apie jį. Tai apima ir paslaugas, kurių išvykimo ar paskirties vietos yra trečiojoje valstybėje. Iš tiesų, siekiant užtikrinti, kad į apskaitą būtų įtrauktos visos atitinkamos transporto paslaugos, ir garantuoti vienodas sąlygas Sąjungos transporto bei transporto mazgo subjektams ir trečiųjų valstybių transporto bei transporto mazgo subjektams, šis reglamentas turėtų būti taikomas transporto paslaugoms, kurių teikimo pradžios ir pabaigos vieta yra ne Sąjungos teritorijoje, tačiau kurias teikiant sustojama Sąjungoje siekiant įlaipinti ar išlaipinti keleivius arba pakrauti ar iškrauti krovinį;

- (10) šis reglamentas turėtų būti taikomas subjektams, apskaičiuojantiems ir atskleidžiantiems teikiant transporto paslaugas išmetamą ŠESD kiekį, visų pirma, transporto operatoriams, transporto paslaugų organizatoriams bei transporto mazgų operatoriams, šis reglamentas taip pat turėtų būti taikomas siuntėjams, atstovaujantiems konkrečios kategorijos transporto naudotojams, kurie užsako transporto paslaugas, kad pervežtų savo krovinius į nustatytas vietas arba iš jų, ir kurie, priklausomai nuo situacijos, taip pat galėtų imtis transporto operatoriaus, transporto paslaugos organizatoriaus ar duomenų tarpininko vaidmens. Išorinių apskaičiavimo įrankių kūrėjams, trečiųjų šalių duomenų bazių kūrėjams ir atitikties vertinimo įstaigoms, kurie teikia paramos paslaugas apskaičiuojant ar tikrinant teikiant transporto paslaugas išmetamo ŠESD kiekio duomenis, turėtų būti privalomos specifinės taisyklės, susijusios atitinkamai su išorinių apskaičiavimo įrankių sertifikavimu, numatytųjų taršos ŠESD intensyvumo verčių technine kokybės patikra ir tikrinimo veikla bei akreditavimo procedūromis. Šis reglamentas taip pat turėtų būti taikomas tiems duomenų tarpininkams, kurie apskaičiuoja ir atskleidžia informaciją apie teikiant transporto paslaugas išmetamą ŠESD kiekį. Tai atvejais, kai duomenų tarpininkai tik gauna ar sujungia išvesties duomenis apie išmetamą ŠESD kiekį ir vėliau tokius išvesties duomenis atskleidžia, jiems turėtų būti privalomos tik atitinkamos taisyklės, susijusios su atskleistų išmetamo ŠESD kiekio duomenų perdavimu ir skaidrumu, kad būtų užtikrintas tų išvesties duomenų palyginamumas rinkoje;

- (11) išmetamo ŠESD kiekio apskaičiavimas ir atskleidimas pagal šį reglamentą turėtų būti atliekamas disagreguotu būdu, transporto paslaugų lygmeniu, remiantis šiame reglamente nurodyta teikiant transporto paslaugas išmetamo ŠESD kiekio apskaičiavimo metodika. Dėl to šis reglamentas neturėtų būti taikomas tais atvejais, kai išmetamas ŠESD kiekis yra apskaičiuojamas ir duomenys apie išmetamą ŠESD kiekį yra atskleidžiami agreguota forma. Tai apima atvejus, kai su aplinka susijusi informacija tvarumo atskaitomybės tikslais privalomai atskleidžiama ir aplinkos sąskaitos statistikos tikslais rengiamos pagal kitus Sąjungos teisės aktus, pavyzdžiui, Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 691/2011⁶ bei Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2022/2464⁷ išdėstytus atvejus. Kita vertus, turėtų būti įmanoma naudoti pagal šį reglamentą gautą informaciją – ji būtų naudinga rengiant konsoliduotąsias išmetamo ŠESD kiekio ataskaitas, kurias reikalaujama teikti pagal kitą taikytiną Sąjungos teisę, jei atitinkamos metodikos ir surinkti duomenys yra pakankamai suderinami;

⁶ 2011 m. liepos 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 691/2011 dėl Europos aplinkos ekonominių sąskaitų (OL L 192, 2011 7 22, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/691/oj>).

⁷ 2022 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2464, kuria iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 537/2014, Direktyva 2004/109/EB, Direktyva 2006/43/EB ir Direktyva 2013/34/ES dėl įmonių informacijos apie tvarumą teikimo, (OL L 322, 2022 12 16, p. 15, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2464/oj>).

- (12) tinkama teikiant transporto paslaugas išmetamo ŠESD kiekio apskaičiavimo metodika yra vienas iš pagrindinių šiuo reglamentu nustatytos suderintos Sąjungos sistemos aspektų. Metodika turėtų būti užtikrinta, kad kurioje nors transporto grandinėje atliekant išmetamo teršalų kiekio skaičiavimus taikant vienodą metodinių veiksmų seką, būtų gaunami palyginami ir tikslūs išmetamo ŠESD kiekio duomenys. Metodika taip pat turėtų būti tinkamai atsižvelgta į transporto rinkos poreikius, kad būtų išvengta nereikalingo sudėtingumo, pernelyg didelės naštos bei pernelyg didelių išlaidų, ypač MVĮ tenkančių naštos bei išlaidų, ir suinteresuotiesiems subjektams ją turėtų būti lengva taikyti praktikoje;
- (13) bendra metodika, kuria būtų remiamasi pagal šį reglamentą apskaičiuojant teikiant transporto paslaugas išmetamą ŠESD kiekį, turėtų būti Europos standartizacijos komiteto 2023 m. balandžio mėn. paskelbtas standartas EN ISO 14083:2023 („Šiltnamio efektą sukeliančios dujos. Transporto sistemos grandinėje susidaranti šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio nustatymas ir ataskaitų apie jį teikimas“ (toliau – EN ISO standartas). Skatinant jo taikymą Sąjungoje, skatinamas tarptautinis išmetamo ŠESD kiekio apskaitos suderinamumas ir sudaromos palankesnės sąlygos tolesniam visuotiniam taikomos metodikos suderinamumui. Komisijos atlikta analizė atskleidė, kad EN ISO standartas yra tinkamiausias ir proporcingiausias standartas siekiant šio reglamento tikslų, įskaitant didesnę įsisavinimą rinkoje ir ŠESD duomenų palyginamumą. Išmetamas ŠESD kiekis apskaičiuojamas taikant principą „nuo žaliavos iki ratų“, pagal kurį į tą kiekį įskaitomas ŠESD kiekis, siejamas su transporto priemonės aprūpinimu energija ir transporto priemonės naudojimu vykdant transporto bei transporto mazgo operacijas;

- (14) Komisija, bendradarbiaudama su Europos standartizacijos komitetu ir valstybių narių nacionalinėmis standartizacijos įstaigomis, yra įsipareigojusi užtikrinti visapusišką šio reglamento prieinamumą;
- (15) laikoma, kad per gyvavimo ciklą išmetamas ŠESD kiekis paprastai apima nuo žaliavos iki ratų išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir ŠESD kiekį, išmetamą dėl transporto priemonės gamybos, techninės priežiūros ir šalinimo, taip pat, kiek aktualu, su transporto infrastruktūra susijusį ŠESD kiekį, kaip išdėstyta Komisijos rekomendacijoje (ES) 2021/2279⁸. Tačiau gyvavimo ciklo vertinimas gali lemti dideles įgyvendinimo išlaidas, o transporto bei transporto mazgo subjektams gali tekti vesti sudėtingą apskaitą, visų pirma, kalbant apie su transporto infrastruktūra susijusį išmetamą ŠESD kiekį. Kol Komisija nebus atlikusi vertinimo, proporcingumo ir aprėpties sumetimais šiuo reglamentu neturėtų būti reikalaujama taikyti gyvavimo ciklo vertinimą. Be to, šio reglamento tikslais siekiant, kad ir toliau būtų remiamasi pasauliniu mastu pripažintais standartais, Komisijos rengiamame šio reglamento įvertinime, kaip to vertinimo proceso sudėtinė dalis, turėtų būti aptarta Tarptautinėje standartizacijos organizacijoje padaryta pažanga;

⁸ 2021 m. gruodžio 15 d. Komisijos rekomendacija (ES) 2021/2279 dėl aplinkosauginio pėdsako metodų naudojimo produktų ir organizacijų gyvavimo ciklo aplinkosauginiam veiksmingumui matuoti ir apie jį informuoti (OL L 471, 2021 12 30, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2021/2279/oj>).

- (16) reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad nebūtų nukrypta nuo EN ISO standarto metodologinių pasirinkimų, siekiant išvengti nenuoseklumo, kai skaičiuojamas rinkoje teikiant transporto paslaugas išmetamas ŠESD kiekis, ypač tarptautinių transporto grandinių kontekste. Tačiau yra tikslinga, kad Komisija įvertintų poreikį galimai pakoreguoti EN ISO standartą, atsižvelgiant į Sąjungos politiką, įskaitant būsimus teisės aktus. Jeigu Komisijos vertinime padaroma išvada, kad koks nors standarto ar jo komponento dalinis pakeitimas kelia akivaizdžią nesuderinamumą su šio reglamento ar kitos taikytinos Sąjungos teisės, visų pirma, Reglamento (ES) 2021/1119, tikslais riziką, Komisija turėtų priimti būtinus deleguotuosius aktus, kuriais būtų uždraudžiama taikyti tą dalinį pakeitimą. Jeigu tas vertinimas rodo riziką, kad dėl standarto ar jo komponento dalinio pakeitimo galėtų susidaryti nepagrįstas disbalansas apskaičiuojant teikiant transporto paslaugas išmetamą ŠESD kiekį konkrečiuose rinkos segmentuose arba atsirasti neatitikimų tarp to standarto ir šio reglamento ar kitos taikytinos Sąjungos teisės tikslų, Komisija turėtų galėti priimti būtinus įgyvendinimo aktus, kuriuose būtų reikalaujama, kad Europos standartizacijos komitetas atitinkamai peržiūrėtų standartą;
- (17) kad rinkoje nebūtų skleidžiama netiksli informacija, gali reikėti patikslinti bendros metodikos elementus, susijusius su išmetamam ŠESD kiekiui svarbiais parametrais bei prielaidomis, naudojamais ŠESD kiekiui apskaičiuoti prieš teikiant paslaugą. Tas pats pasakytina apie kitus atitinkamus techninius parametrus, susijusius su ŠESD kiekio paskirstymu arba duomenų elementų agregavimu, kai toje bendroje metodikoje tų parametrų naudojimas nėra aiškiai paaiškintas;

- (18) teikiant transporto paslaugas išmetamam ŠESD kiekiui apskaičiuoti gali būti naudojami įvairių rūšių įvesties duomenys, įskaitant pirminius ir antrinius duomenis. Naudojant pirminius duomenis gaunami patikimiausi ir tiksliausi rezultatai, todėl jiems turėtų būti teikiama pirmenybė, kad ilgainiui būtų tie pirminiai duomenys būtų naudojami išmetamo ŠESD kiekio apskaičiavimo procesuose. Tam tikroms suinteresuotosioms šalims, ypač MVĮ, pirminiai duomenys gali būti nepasiekiami arba pernelyg brangūs. Todėl turėtų būti leidžiama taikant aiškias sąlygas naudoti antrinius duomenis. Tačiau, siekiant tikslesnės išmetamo ŠESD kiekio apskaitos, valstybė narė turėtų galėti nustatyti, kad pirminių duomenų naudojimas yra privalomas transporto bei transporto mazgo subjektų, kurių darbuotojų skaičius viršija konkrečią nacionaline teise nustatytą ribą, jos teritorijoje vykdomų transporto operacijų, kai transporto paslaugos teikimo pradžios ir pabaigos vieta yra jos teritorijoje, atžvilgiu. Kad nebūtų trikdomos tarptautinės transporto paslaugos ir MVĮ plėtra, valstybės narės tokio reikalavimo neturėtų taikyti tarpvalstybinėms transporto operacijoms, įskaitant tranzitu per jų teritorijas vykdomas transporto operacijas, arba MVĮ;
- (19) nedarant poveikio valstybės pagalbos taisyklėms, valstybės narės turėtų galėti nustatyti administracinio, finansinio pobūdžio ar veiklos paskatas, kuriomis būtų skatinamas pirminių duomenų naudojimas;

- (20) kalbant apie antrinius duomenis, teikiant transporto paslaugą išmetamą ŠESD kiekį galima apskaičiuoti pasitelkiant numatytąsias vertes ar sumodeliuotuosius duomenis. Numatytosios vertės turėtų būti nustatytos ir sumodeliuotieji duomenys turėtų būti parengti bei atnaujinami neutraliai ir objektyviai, remiantis patikimais šaltiniais ir adekvačiais parametrais. Duomenų bazėse laikomos numatytosios vertės neturėtų būti tokios, kad išmetamas ŠESD kiekis būtų struktūriškai sumenkinamas, palyginti su žinomomis realiomis panašių paslaugų vertėmis. Tokiais atvejais trečiųjų šalių duomenų bazėms po techninės kokybės patikros neturėtų būti suteikiamas teigiamas įvertinimas;
- (21) siekiant pagerinti išmetamo ŠESD kiekio duomenų, gautų taikant šį reglamentą, palyginamumą, turėtų būti sukurta pagrindinė Sąjungos taršos ŠESD intensyvumo numatytųjų verčių duomenų bazė (toliau – pagrindinė Sąjungos duomenų bazė). Ta pagrindinė Sąjungos duomenų bazė turėtų būti pakankamai detali ir joje turėtų atsispindėti sektorių, regioniniai ir nacionaliniai ypatumai visoje Sąjungoje, be to, į ją turėtų būti įtrauktos atskiros lentelės kiekvienai transporto rūšiai. Komisija turėtų užtikrinti, kad pagrindinė Sąjungos duomenų bazė būtų reguliariai atnaujinama, ir kasmet ar dažniau turėtų įvertinti, ar ją reikia atnaujinti. Jūrų laivybos duomenys turėtų būti gaunami iš THETIS SATT sistemos duomenų bazės ir, kai taikytina, papildomi iš kitų informacijos šaltinių, pavyzdžiui, iš „FuelEU“ duomenų bazės. Tačiau, atsižvelgiant į skirtingas tokių numatytųjų verčių sektorines, regionines ir nacionalines ypatybes visoje Sąjungoje, turėtų būti leidžiama naudoti kitas atitinkamas trečiųjų šalių tvarkomas duomenų bazes ir duomenų rinkinius, su sąlyga, kad Sąjungos lygmeniu bus atliekama jų kokybės techninė patikra;

- (22) nustatant taršos ŠESD intensyvumą teikiant transporto paslaugą, reikia žinoti transporto energijos nešiklių išmetamų ŠESD faktorius, kad būtų galima išvesti išmetamo ŠESD kiekio įverčius, atspindinčius sunaudotos energijos kiekį pagal principą „nuo žaliavos iki ratų“. Todėl, siekiant užtikrinti įvesties duomenų palyginamumą ir kokybę, turėtų būti sukurta centrinė Sąjungos transporto energijos nešiklių išmetamų ŠESD faktorių numatyjusių verčių duomenų bazė (toliau – centrinė Sąjungos duomenų bazė);
- (23) kiekybiškai įvertinant su elektros energijos vartojimu susijusį išmetamųjų teršalų kiekį, turėtų būti skatinamas vieta grindžiamas metodas, jei turimos atnaujintos ir tikslios taršos intensyvumo vertės, apskaičiuotos skirtingoms valstybėms narėms. Kai tikslinga ir pakankamai išplėtotą, galėtų būti taikomas rinka grindžiamas metodas, su sąlyga, kad įvykdomos EN ISO standarto J priede išdėstytos sąlygos;
- (24) į pagrindinę Sąjungos duomenų bazę ir centrinę Sąjungos duomenų bazę turėtų, kai turima ir tinkama, būti įtrauktos numatytosios vertės, dėl kurių tarptautiniu lygmeniu susitarė Sąjunga arba Sąjungos interesų labai buvo susitarta tarptautiniu lygmeniu. Atsižvelgiant į sektorių, regioninius ir nacionalinius ypatumus visoje Sąjungoje, pagrindinė Sąjungos duomenų bazė ir centrinė Sąjungos duomenų bazė turėtų atspindėti paprastai Sąjungoje arba kai kuriose ar visose valstybėse narėse naudojamų transporto priemonių ir transporto energijos nešiklių rūšis. Pagrindinė Sąjungos duomenų bazė ir centrinė Sąjungos duomenų bazė taip pat turėtų atspindėti unikalios skirtingų valstybių narių ypatybes;

- (25) už pagrindinės Sąjungos duomenų bazės ir centrinės Sąjungos duomenų bazės kūrimą ir priežiūrą, taip pat už trečiųjų šalių tvarkomų duomenų bazių ir duomenų rinkinių techninę kokybės patikrą turėtų būti atsakinga neutrali ir kompetentinga įstaiga, veikianti Sąjungos lygmeniu. Atsižvelgiant į Europos aplinkos agentūros kompetenciją, geriausias galimybes teikti reikiamą techninę pagalbą, kad atitinkamos šio reglamento nuostatos būtų tinkamai įgyvendintos, turi Europos aplinkos agentūra. Prireikus, šis darbas turėtų apimti rėmimąsi kitų sektorinių Sąjungos įstaigų indėliu ir jų paramą, laikantis Sąjungos teisės. Prireikus valstybės narės turėtų galėti teikti papildomą ir savanorišką pagalbą Komisijai;
- (26) turėtų būti galima naudoti sumodeliuotuosius duomenis, jeigu jie yra grindžiami modeliu, sukurtu pagal šiame reglamente išdėstyta bendrą metodiką ir, kai aktualu, pagal kitas jame išdėstytas nuostatas dėl antrinių duomenų ir apskaičiavimo įrankių naudojimo;

(27) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2015/757⁹ bei Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/87/EB¹⁰ reikalaujama rinkti, matuoti, apskaičiuoti ir kasmet teikti atitinkamai laivų ir orlaivių išmetamo ŠESD kiekio ataskaitas. Šį reglamentą tam tikru mastu papildo Reglamentas (ES) 2015/757 ir Direktyva 2003/87/EB, visų pirma, kiek tai susiję su degalų sudeginimo duomenų naudojimu kaip įvesties duomenys išmetamųjų teršalų kiekiui apskaičiuoti, kiek tai susiję su transporto paslaugomis, nuvyktu atstumu ar nugabentu krovinių kiekiu. Teikiant transporto paslaugas išmetamam ŠESD kiekiui apskaičiuoti taip pat turėtų būti galima naudoti įvesties duomenis, gaunamus įgyvendinant kitas teisės aktų sistemas, pavyzdžiui, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/631¹¹,

⁹ 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB, (OL L 123, 2015 5 19, p. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

¹⁰ 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB, (OL L 275, 2003 10 25, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

¹¹ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/631, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos, ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011, (OL L 111, 2019 4 25, p. 13, ELI <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

(ES) 2019/1242¹², (ES) 2023/1805¹³ ar (ES) 2023/2405¹⁴. Atsižvelgiant į tai, kad visuose atitinkamuose Sąjungos teisės aktuose transporto srityje tikslinga remtis bendru standartu, Komisija turėtų stengtis užtikrinti šio reglamento suderinamumą ir nuoseklumą su esamais Sąjungos teisės aktais ir su būsimomis iniciatyvomis. Visų pirma, būsimose iniciatyvose ir visuose antrinės teisės aktuose Komisija turėtų stengtis reikalauti, kad visa disagreguotu būdu vykdoma teikiant transporto paslaugas išmetamo ŠESD kiekio apskaita būtų grindžiama šiame reglamente nurodyta bendra metodika;

- (28) siekiant sudaryti palankesnes sąlygas MVĮ rinkti tikslius duomenis, atlikti vėlesnius apskaičiavimus ir naudotis pirminiais duomenimis, turėtų būti svarstoma galimybė užtikrinti prieigą prie transporto priemonių kaupiamų duomenų svarstant visus būsimus pasiūlymus dėl teisės aktų, susijusių su prieiga prie transporto priemonių duomenų;

¹² 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1242, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai ir 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

¹³ 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1805 dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB, (OL L 234, 2023 9 22, p. 48, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

¹⁴ 2023 m. spalio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/2405 dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo („ReFuelEU aviation“) (OL L, 2023/2405, 2023 10 31, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>).

- (29) kad būtų lengviau įgyvendinti šį reglamentą ir kad apskaičiavimai nebūtų pernelyg sudėtingi, kartu mažinant administracinę ir finansinę naštą, Komisija turėtų suteikti supaprastintą, nemokamą, viešai prieinamą ir paprastą naudoti internetinį apskaičiavimo įrankį, konkrečiai pritaikytą labai mažiems, mažiesiems ir vidutiniams transporto operatoriams. Apskaičiavimo įrankis turėtų būti parengtas laikantis šiame reglamente nustatytos bendros metodikos, kad jį naudojant būtų užtikrinamas teisingas apskaičiavimas. Jis turėtų sudaryti palankesnes sąlygas pirminiais duomenimis grindžiamiems apskaičiavimams ir sudaryti sąlygas naudoti atitinkamus antrinius duomenis, įskaitant išmetamų ŠESD faktorius, ir, jei yra, taršos ŠESD intensyvumo numatytąsias vertes, gautas iš pagal šį reglamentą pripažintų duomenų bazių. Kartu su įrankiu turėtų būti parengtas vadovas, kuris padėtų įgyvendinti šį reglamentą ir kuriame būtų paaiškina, kaip veikia apskaičiavimo įrankis. Apskaičiavimo įrankis turėtų būti atnaujinamas periodiškai. Juo turėtų būti sprendžiama duomenų trūkumo informacijos grandinėje problema, skatinama vienoda išmetamo ŠESD kiekio apskaita labiausiai paplitusių transporto paslaugų atveju, didinamas duomenų skaidrumas bei palyginamumas ir prisidedama prie informuotumo didinimo bei paskatų naudoti išmetamo ŠESD kiekio apskaičiavimą pagal šį reglamentą;
- (30) tikslinga nustatyti bendrus rodiklius išmetamo ŠESD kiekio išvesties duomenims išreikšti, kuriais būtų grindžiamas tų duomenų palyginamumas ir sukuriamos sąlygos atlikti veiksmingą įvairių transporto paslaugų lyginamąją analizę. Bendri rodikliai taip pat turėtų sudaryti sąlygas duomenų teikėjui aiškiai pranešti duomenis ir duomenų gavėjui tiksliai juos suprasti;

- (31) visa disagreguota informacija apie teikiant transporto paslaugas išmetamą ŠESD kiekį, atskleidžiama trečiajai šaliai komerciniais ar reguliavimo tikslais pagal šį reglamentą, turėtų būtinai ir aiškiai apimti išvesties duomenis, gautus pagal šiame reglamente nustatytas specifines taisykles, skirtas teikiant transporto paslaugas išmetamo ŠESD kiekio apskaičiavimui. Kai aktualu, galima pridėti papildomų duomenų elementų, kurie naudojami kitais nei šiame reglamente apibrėžtais tikslais;
- (32) atskleisti informaciją apie išmetamą ŠESD kiekį prieš teikiant transporto paslaugą yra itin svarbu siekiant skatinti, kad viešosios įstaigos, įmonės ir vartotojai priimtų informacija grindžiamus sprendimus, ir tai daro įtaką valdžios institucijų vykdomiems viešiesiems pirkimams ir transporto bei transporto mazgo subjektų, teikiančių ir organizuojančių tas transporto paslaugas rinkoje, verslo sprendimams. Todėl, jei įmanoma, informacija apie išmetamą ŠESD kiekį, susijusį su konkrečia transporto paslauga, turėtų būti atskleista prieš teikiant transporto paslaugą. Tačiau informaciją apie išmetamą ŠESD kiekį turėtų būti įmanoma atskleisti po transporto paslaugos suteikimo, ypač tais atvejais, kai įmonėms tarpusavyje keičiantis informacija reikia išsamesnių duomenų, visų pirma, logistikos grandinių ir subrangos sutarčių santykių kontekste, arba pirminių duomenų naudojimo tikslais;

- (33) siekdami įrodyti atitiktį šiame reglamente nustatytiems reikalavimams, transporto bei transporto mazgo subjektai ir duomenų tarpininkai, apskaičiuojantys teikiant transporto paslaugą išmetamo ŠESD kiekio išvesties duomenis ir juos atskleidžiantys, turėtų gebėti pateikti įrodymus išvesties duomenims pagrįsti. Tie įrodymai turėtų būti pateikiami pagal EN ISO standarte nustatytas transporto paslaugų lygmens ataskaitų teikimo taisykles ir gavus prašymą turėtų būti pateikti kompetentingai institucijai, pavyzdžiui, teismui, arba kitai trečiajai šaliai, jei to reikalaujama pagal teisinės arba sutartines prievoles;
- (34) išskyrus atvejus, kai taikoma atskira tvarka, duomenų tarpininkas, renkantis informaciją apie teikiant transporto paslaugą išmetamą ŠESD kiekį iš transporto bei transporto mazgo subjektų arba kitų atitinkamų fizinių ar juridinių asmenų ir atskleidžiantis ją rinkoje, neturėtų būti laikomas atsakingu, jeigu ta informacija pažeidžiamas kuris nors iš šiame reglamente nustatytų reikalavimų, susijusių su teikiant transporto paslaugas išmetamo ŠESD kiekio apskaičiavimu bei patikra ir apskaičiavimo įrankių sertifikavimu. Tačiau duomenų tarpininkas turėtų siekti išvengti netikslios ar neteisingos informacijos atskleidimo, ir laikytis šiame reglamente išdėstytų taisyklių, susijusių su išmetamo ŠESD kiekio išvesties duomenimis ir jų perdavimu bei skaidrumu. Be to, duomenų tarpininkas turėtų nurodyti tos informacijos šaltinį, kad būtų galima nustatyti atitinkamą informacijos teikėją;

- (35) išorinės apskaičiavimo įrankiai, kuriuos rinkai pateikia trečioji šalis platesniam naudojimui komerciniais ir nekomerciniais tikslais, gali sudaryti palankesnes sąlygas teikiant transporto paslaugas išmetamo ŠESD kiekio apskaitai ir taip prisidėti prie to, kad ją vykdytų platesnės suinteresuotųjų subjektų grupės. Išoriniai apskaičiavimo įrankiai turėtų būti sertifikuojami siekiant užtikrinti, kad jie atitiktų šio reglamento reikalavimus, ypač kiek tai susiję su bendros metodikos ir tinkamo įvesties duomenų rinkinio naudojimu;

- (36) tinkamai sukurta sistema, pagal kurią būtų tikrinama, ar rinkoje atskleidžiami išmetamo ŠESD kiekio išvesties duomenys ir susiję apskaičiavimo procesai atitinka šiame reglamente nustatytus reikalavimus, turėtų gerokai padidinti pasitikėjimą tų duomenų patikimumu ir tikslumu. Konkrečiai, turėtų būti nustatytos išsamios patikros sąlygos, neatsižvelgiant į tai, ar tai yra susiję su vienkartinė ar reguliaria paslauga, įskaitant tinkamą patikrinimų dažnumą, ir procedūrinę tvarką, atsižvelgiant į atitinkamų transporto paslaugų pobūdį bei mastą ir būtinybę išvengti neproporcingos administracinės naštos. Po sėkmingos atitikties vertinimo procedūros transporto bei transporto mazgo subjektai ir duomenų tarpininkai turėtų turėti teisę gauti atitikties liudijimą, kuris būtų bendrai pripažįstamas visoje Sąjungoje. Jei buvo naudojami pirminiai duomenys, atitikties liudijime turėtų būti patvirtinamas jų naudojimas, visų pirma, siekiant paskatinti bet kurią subjektą, kuriam taikomas šis reglamentas, rinkti ir naudoti pirminius duomenis. Išvesties duomenų patikra turėtų apimti tokių išvesties duomenų palyginamumą, be kita ko, kiek tai susiję su atstumo apskaičiavimu, kai turėtų būti tikrinama, ar nuokrypiai nuo ortodrominio atstumo ir trumpiausio įmanomo atstumo atitinka EN ISO standartą;

- (37) su patikra susijusi administracinė našta mažesnėms įmonėms galėtų būti neproporcinga, todėl jos reikėtų vengti. Tuo tikslu MVI turėtų būti netaikomi reikalavimai, susiję su patikra, išskyrus atvejus, kai tos MVI pageidauja gauti atitikties liudijimą. Be to, svarstydamos galimybę prašyti vertės grandinės partnerių, visų pirma MVI, patikrinti atitiktį, didelės įmonės turėtų atsižvelgti į proporcingumo principą;

- (38) transporto sektoriaus Sąjungos teisės aktuose jau nustatytos taisyklės dėl išmetamųjų teršalų patikros reikalavimų, visų pirma, reglamentuose (ES) 2015/757 bei (ES) 2023/1805 (jūrų sektorius) ir Direktyvoje 2003/87/EB (aviacijos sektorius). Siekiant sumažinti administracinę naštą, pagal tuos aktus akredituoti tikrintojai turėtų būti laikomi pagal šį reglamentą akredituotais vykdyti patikros veiklą atitinkamame sektoriuje, kuriame jie atlieka veiklą, su sąlyga, kad jie informuoja paskirtąsias nacionalines institucijas apie savo ketinimą atlikti tokią veiklą ir pagal šį reglamentą. Atitikties vertinimo įstaigos turėtų būti nepriklausomi ir kompetentingi teisės subjektai, akredituoti nacionalinių akreditacijos įstaigų, įsteigtų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 765/2008¹⁵. Reglamentas (EB) Nr. 765/2008 dėl atitikties vertinimo įstaigų akreditavimo taikomas horizontaliai, be kita ko, pagal reglamentus (ES) 2015/757 bei (ES) 2023/1805 ir Direktyvą 2003/87/EB akredituotiems tikrintojams ir pagal šį reglamentą akredituotoms atitikties vertinimo įstaigoms. Reglamentas (EB) Nr. 765/2008 taip pat taikomas tais atvejais, kai nacionalinės akreditacijos įstaigos yra įgaliotos imtis tinkamų priemonių, jeigu atitikties vertinimo įstaiga nebėra kompetentinga atlikti konkrečią atitikties vertinimo veiklą arba jeigu ji šiurkščiai pažeidė savo pareigas;

¹⁵ 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 765/2008, nustatantis akreditavimo reikalavimus ir panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 339/93, (OL L 218, 2008 8 13, p. 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/765/oj>).

- (39) jei teikiant transporto paslaugas išmetamo ŠESD kiekio disagreguoti išvesties duomenys jau buvo patikrinti pagal specifines taisykles, išdėstytas kituose Sąjungos teisės aktuose, be kita ko, jūrų sektoriaus atveju – Reglamente (ES) 2015/757 ir juo remiantis priimtuose deleguotuosiuose aktuose arba Reglamente (ES) 2023/1805 ir juo remiantis priimtuose deleguotuosiuose aktuose, o aviacijos sektoriaus atveju – Direktyvoje 2003/87/EB ir ja remiantis priimtuose įgyvendinimo aktuose, turėtų būti laikoma, kad atitinkami duomenys buvo patikrinti pagal šį reglamentą;

- (40) siekiant sudaryti sąlygas šio reglamento veiksmingam veikimui ir, prireikus, jį papildyti papildomomis taisyklėmis, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus dėl EN ISO standarto dalinio pakeitimo įvertinamo ir, prireikus, draudimo taikyti būsimus dalinius pakeitimus, dėl tam tikrų bendros metodikos elementų vertinimo ir netaikymo, išmetamo ŠESD kiekio išvesties duomenų bendrų rodiklių pritaikymo ir dėl atitikties vertinimo įstaigų akreditavimo papildomų metodų ir kriterijų nustatymo. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros¹⁶ nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

¹⁶ Europos Parlamento, Europos Sąjungos Tarybos ir Europos Komisijos tarpinstitucinis susitarimas dėl geresnės teisėkūros (OL L 123, 2016 5 12, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj).

- (41) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti išsamias nuostatas dėl prašymų Europos standartizacijos komitetui peržiūrėti EN ISO standartą, bendros metodikos paaiškinimo, trečiųjų šalių duomenų bazių techninės kokybės patikros taisyklių ir sąlygų nustatymo, ES apskaičiavimo įrankio sukūrimo, išorinių apskaičiavimo įrankių sertifikavimo ir išvesties duomenų patikros. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011¹⁷;

¹⁷ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

(42) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. skatinti viešąsias įstaigas, įmones ir vartotojus keisti elgseną, kad būtų sumažintas teikiant transporto paslaugas išmetamas ŠESD kiekis, generuojant ir naudojant palyginamus bei patikimus duomenis apie teikiant transporto paslaugas išmetamą ŠESD kiekį, valstybės narės negali deramai pasiekti nerizikuodamos sukurti administracinių kliūčių vidaus rinkoje, dėl kurių pramonė patirtų papildomų išlaidų ir jai tektų papildoma administracinė našta, o dėl šiame reglamente nustatytos teikiant transporto paslaugas išmetamo ŠESD kiekio apskaičiavimo bendros metodikos derinamojo poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I skyrius

Bendrosios nuostatos

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

Šiuo reglamentu nustatomos teikiant transporto paslaugas, kurių teikimo pradžios ar pabaigos vieta yra Sąjungos teritorijoje, išmetamo ŠESD kiekio apskaitos taisyklės, kai komerciniais tikslais pagal sutartį arba savanoriškai apskaičiuojama ir atskleidžiama disagreguota informacija apie tą išmetamą ŠESD kiekį arba kai tokio apskaičiavimo ir atskleidimo reikalaujama pagal taikytiną Sąjungos ar nacionalinę teisę.

Šis reglamentas taikomas:

- a) transporto operatoriams, transporto paslaugų organizatoriams ir transporto mazgų operatoriams;
- b) duomenų tarpininkams;
- c) apskaičiavimo įrankių kūrėjams;
- d) trečiųjų šalių duomenų bazių kūrėjams ir
- e) atitikties vertinimo įstaigoms.

2 straipsnis.
Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) šiltnamio efektą sukeliančios dujos arba ŠESD – atmosferos gamtinės ir antropogeninės dujinės sudedamosios dalys, sugeriančios ir atspindinčios nuo Žemės paviršiaus, iš atmosferos ir nuo debesų sklindančius infraraudonosios spinduliuotės spektro tam tikro bangų ilgio spindulius;
- 2) išmetamas ŠESD kiekis – į atmosferą išmetamų ŠESD kiekis, išreikštas anglies dioksido ekvivalento mase;
- 3) išmetamo ŠESD kiekio apskaita – veiksmai, kuriais atliekant matavimus ir skaičiavimus kiekybiškai įvertinamas išmetamas ŠESD kiekis ir teikiamos jo ataskaitos;
- 4) transporto paslauga – krovinių ar keleivių vežimas iš išvežimo vietos į atvežimo vietą; transporto paslauga gali apimti vieną ar kelias transporto grandinės grandis, t. y. gali reikėti atlikti tiek transporto operacijas, tiek transporto mazgo operacijas;
- 5) transporto operacija – transporto priemonės naudojimas keleiviams ir (arba) kroviniams vežti;
- 6) transporto mazgo operacija – operacija, skirta kroviniams ar keleiviams pervežti transporto mazge;

- 7) transporto grandinė – seka, sudaryta iš krovinių ar keleivio (-ių) (keleivių grupės) vežimo grandžių, kurios visos kartu sudaro pervežimą iš išvežimo vietos į atvežimo vietą;
- 8) transporto grandinės grandis – transporto grandinės segmentas, kurį kroviniai ar keleivis (-iai) (keleivių grupė) vežami viena transporto priemone arba per vieną transporto mazgą;
- 9) pirminiai duomenys – tiesiogiai išmatuota arba remiantis tiesioginiais matavimais apskaičiuota kiekybinė proceso ar veiklos vertė;
- 10) antriniai duomenys – pirminių duomenų reikalavimų neatitinkantys sumodeliuotieji duomenys ar numatytosios vertės, įskaitant duomenų bazių ir publikacijų duomenis, išmetamo ŠESD kiekio numatytąsias faktorių iš nacionalinių apskaitos duomenų vertes, apskaičiuotuosius duomenis, įverčius ir kitus reprezentatyvius duomenis ir netiesioginių procesų ar įverčių skaičiavimo duomenis;
- 11) transporto paslaugos organizatorius – subjektas, teikiantis transporto paslaugas, kai tam tikrų transporto grandinės grandžių veikla pagal subrangos sutartį perduodama vienam ar daugiau jas eksploatuojančių subjektų;
- 12) transporto operatorius – subjektas, atliekantis transporto operacijas, apimančias krovinių ir (arba) keleivių vežimą;
- 13) transporto mazgo operatorius – subjektas, atliekantis transporto mazgo operacijas, apimančias krovinių ar keleivių vežimą;

- 14) transporto bei transporto mazgo subjektai – transporto paslaugos organizatorius, transporto operatorius ir transporto mazgo operatorius;
- 15) duomenų tarpininkas – juridinis ar fizinis asmuo, kuris teikia informaciją apie teikiant transporto paslaugas, kurios pradedamos ar baigiamos teikti Sąjungos teritorijoje, išmetamą ŠESD kiekį, tačiau kuris neteikia ar neorganizuoja tų paslaugų;
- 16) labai mažos, mažosios ir vidutinės įmonės arba MVĮ – labai mažos, mažosios ir vidutinės įmonės, kaip nurodyta Komisijos rekomendacijoje 2003/361/EB¹⁸;
- 17) numatytoji vertė – antrinių duomenų vertė iš paskelbto šaltinio, kuri numatytąja laikoma, jei trūksta pirminių ar sumodeliuotųjų duomenų;
- 18) energijos nešiklis – medžiaga ar reiškinys, kurią /kurį galima panaudoti mechaniniam darbui atlikti ar šilumai gauti arba cheminiams ar fiziniams procesams valdyti;
- 19) sumodeliuotieji duomenys – antriniai duomenys, gauti naudojant, be kita ko, apskaičiavimo įrankiu sukurtą modelį, kuriame atsižvelgiama į pirminius duomenis ir (arba) į išmetamo ŠESD kiekio atžvilgiu aktualius transporto operacijos ar transporto mazgo operacijos parametrus;

¹⁸ 2003 m. gegužės 6 d. Komisijos rekomendacija 2003/361/EB dėl labai mažų, mažųjų ir vidutinio dydžio įmonių apibrėžties (OL L 124, 2003 5 20, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- 20) išvesties duomenys – teikiant transporto paslaugą išmetamo ŠESD kiekio disagreguoti duomenys, gauti pritaikius šiame reglamente išdėstytą bendrą metodiką ir įvesties duomenis;
- 21) transporto priemonė – visų transporto rūšių priemonės keleiviams ir (arba) kroviniams vežti;
- 22) veikla, kurią vykdant išmetamos ŠESD, – veikla, kurią vykdant išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos;
- 23) veiklos, kurią vykdant išmetamos ŠESD, duomenys – veiklos, kurią vykdant išmetamos ŠESD, kiekybinis matas;
- 24) taršos ŠESD intensyvumas – koeficientas, susiejantis transporto veiklą ar transporto mazgo veiklą su išmetamu ŠESD kiekiu;
- 25) išmetamų ŠESD faktorius – koeficientas, kuriuo susiejami veiklos, kurią vykdant išmetamos ŠESD, duomenys ir išmetamas ŠESD kiekis;
- 26) nuo žaliavos iki ratų išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis – išmetamas teršalų kiekis, atitinkantis šiltnamio efektą sukeliančių dujų poveikį, atsirandantį naudojant transporto priemones ir eksploatuojant transporto mazgus, taip pat tiekiant energiją toms paslaugoms;
- 27) apskaičiavimo įrankis – taikomoji programa, modelis ar programinė įranga, kuria / kuriuo galima automatiškai apskaičiuoti teikiant transporto paslaugą išmetamą ŠESD kiekį;

- 28) išorinis apskaičiavimo įrankis – apskaičiavimo įrankis, kurį trečioji šalis rinkai pateikė plačiam komerciniam ar nekomerciniam naudojimui;
- 29) anglies dioksido ekvivalentas (CO_{2e}) – matavimo vienetas, kuriuo ŠESD spinduliavimo poveikis lyginamas su anglies dioksido spinduliavimo poveikiu;
- 30) atitikties vertinimo įstaiga – atitikties vertinimo įstaiga, kaip apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 765/2008 2 straipsnio 13 punkte.

II skyrius

Bendra metodika

3 straipsnis

Teikiant transporto paslaugą išmetamo ŠESD kiekio apskaičiavimo bendra metodika

1. Teikiant transporto paslaugas išmetamas ŠESD kiekis apskaičiuojamas remiantis bendra metodika, kaip tai suprantama pagal naujausios redakcijos EN ISO 14083:2023 „Šiltnamio efektą sukeliančios dujos. Transporto sistemos grandinėje susidarančių šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio nustatymas ir ataskaitų apie jį teikimas“ (toliau – EN ISO standartas), kaip nurodyta šiame skyriuje.
2. Ne vėliau kaip ... [36 mėnesiai nuo šio reglamento taikymo pradžios datos] Komisija įvertina poreikį patikslinti bet kurią EN ISO standarto dalį.

3. Komisija savo iniciatyva arba valstybės narės prašymu gali pradėti atitikties patikrą, kad įvertintų bet kurią EN ISO standarto dalinį pakeitimą ir tolesnio tikslinimo poreikį.
4. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies, Komisija pagal šio reglamento 17 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais papildomas šis reglamentas, nustatydamą EN ISO standarto dalinius pakeitimus arba bet kurios jo dalies, nurodytos šio straipsnio 2 dalyje, dalinius pakeitimus, dėl kurių kyla akivaizdi nesuderinamumo su šio reglamento ir kitos taikytinos Sąjungos teisės, visų pirma su Reglamentu (ES) 2021/1119, tikslais rizika ir kurie dėl to neturi būti taikomi.
5. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, kuriais Europos standartizacijos komiteto prašoma peržiūrėti EN ISO standartą, remiantis šio straipsnio 2 dalyje nurodyto vertinimo ir šio straipsnio 3 dalyje numatytos atitikties patikros rezultatais. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 18 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

6. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios taisyklės, kuriomis paaiškinama šio straipsnio 1 dalyje nurodyta bendra metodika, ir siekiama užtikrinti vienodą įgyvendinimą rinkoje, kiek tai susiję su metodu, pagal kurį nustatomi atitinkami išmetamo ŠESD kiekio atžvilgiu aktualūs parametrai, taikomi išmetamam ŠESD kiekiui apskaičiuoti prieš suteikiant transporto paslaugą ir, kai taikytina, pagal kurį nustatomi kiti techniniai parametrai, susiję su išmetamo ŠESD kiekio paskirstymu ar duomenų elementų, kurie toje bendroje metodikoje nėra aiškiai paaiškinti, agregavimu. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 18 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

III skyrius

Įvesties duomenys ir jų šaltiniai

4 straipsnis

Pirminių ir antrinių duomenų naudojimas

1. Transporto bei transporto mazgo subjektai ir duomenų tarpininkai, apskaičiuodami teikiant transporto paslaugas išmetamą ŠESD kiekį, pirmenybę teikia pirminių duomenų naudojimui.

Valstybė narė gali nustatyti, kad tuo atveju, kai transporto paslauga pradedama ir baigiama teikti jos teritorijoje, transporto bei transporto mazgo subjektai, kurių darbuotojų skaičius viršija konkrečią nacionaline teise nustatytą ribą, transporto operacijoms jos teritorijoje privalo naudoti pirminius duomenis. Valstybė narė tokio reikalavimo netaiko tarpvalstybinėms transporto operacijoms, įskaitant tranzitu per jos teritoriją vykdomas transporto operacijas, arba MVĮ.

2. Nedarant poveikio valstybės pagalbos taisyklėms, valstybės narės gali nustatyti administracines, finansines ar veiklos paskatas, kuriomis skatinamas pirminių duomenų naudojimas.
3. Teikiant transporto paslaugą išmetamam ŠESD kiekiui apskaičiuoti antrinius duomenis galima naudoti šiomis sąlygomis:
 - a) kai taršos ŠESD intensyvumo numatytosios vertės gautos iš:
 - i) 5 straipsnyje nurodytos pagrindinės Sąjungos taršos ŠESD intensyvumo numatytųjų verčių duomenų bazės (toliau – pagrindinė Sąjungos duomenų bazė) arba
 - ii) trečiųjų šalių tvarkomų taršos ŠESD intensyvumo numatytųjų verčių duomenų bazių ir duomenų rinkinių pagal 6 straipsnį;
 - b) kai išmetamų ŠESD faktorių, taikomų transporto energijos nešikliams, numatytosios vertės gautos iš 7 straipsnyje nurodytos centrinės Sąjungos išmetamų ŠESD faktorių numatytųjų verčių duomenų bazės (toliau – centrinė Sąjungos duomenų bazė);
 - c) kai sumodeliuotieji duomenys grindžiami modeliu, nustatytu pagal 3 straipsnio 1 dalyje nurodytą bendrą metodiką, ir, kai tinkama, pagal šios dalies a ir b punktuose nustatytas antrinių duomenų naudojimo sąlygas, ir 8 bei 11 straipsniuose išdėstytas nuostatas dėl apskaičiavimo įrankių naudojimo.

Laikantis bendros metodikos, jei transporto bei transporto mazgo subjektai atlieka teikiant konkrečią transporto paslaugą išmetamo ŠESD kiekio *ex ante* apskaičiavimą, jie gali naudoti taršos ŠESD intensyvumo numatytąsias vertes, nustatytas remiantis panašiomis savybėmis pasižyminčios transporto paslaugos, kurią tie patys subjektai teikė metais, einančiais prieš *ex ante* apskaičiavimą, pirminiais duomenimis.

4. Kai transporto bei transporto mazgo subjektai ir duomenų tarpininkai kaip įvesties duomenis naudoja pirminius duomenis, kurie jau buvo naudojami kaip pagrindas nustatant išvesties duomenis, kuriuos pagal kitus Sąjungos teisės aktus yra patikrinusi 16 straipsnyje nurodyta akredituota įstaiga, atliekant 12 straipsnio 1 dalyje nurodytą patikrinimą nereikalaujama tikrinti įvesties duomenų, naudojamų 13 straipsnio 2 dalies b punkte nurodytam skaičiavimui atlikti, šaltinių.
5. Apskaičiuodami vartojant elektros energiją išmetamą ŠESD kiekį, transporto bei transporto mazgo subjektai ir duomenų tarpininkai gali pasirinkti taikyti rinka grindžiamą metodą, o ne naudoti vieta grindžiamus antrinius duomenis, jei tenkinamos EN ISO standarto J priede išdėstytos sąlygos.

5 straipsnis

Pagrindinė Sąjungos taršos ŠESD intensyvumo numatytųjų verčių duomenų bazė

1. Komisija, Europos aplinkos agentūrai techninę pagalbą teikiant ir, prireikus, papildomai bei savanoriškai prisidedant valstybėms narėms, ne vėliau kaip ... [42 mėnesiai nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos] sukuria pagrindinę Sąjungos duomenų bazę. Komisija į pagrindinę Sąjungos duomenų bazę siekia įtraukti taršos ŠESD intensyvumo numatytojas vertes, skirtas tų tipų transporto priemonėms, kurios paprastai naudojamos Sąjungoje, kai kuriose ar visose valstybėse narėse.
2. Į pagrindinę Sąjungos duomenų bazę, kai tikslinga, įtraukiamos taršos ŠESD intensyvumo numatytosios vertės (jei jų yra), dėl kurių tarptautiniu lygmeniu susitarė Sąjunga arba Sąjungos interesų labui buvo susitarta tarptautiniu lygmeniu.
3. Į pagrindinę Sąjungos duomenų bazę įtraukiama atskira kiekvienai transporto rūšiai skirta lentelė, visų pirma, jūrų laivybos taršos ŠESD intensyvumo numatytųjų verčių lentelė. Jūrų laivybos duomenys gaunami iš THETIS SATT sistemos duomenų bazės ir, kai taikytina, papildomi iš kitų informacijos šaltinių, pavyzdžiui, iš „FuelEU“ duomenų bazės, sukurtos pagal Reglamento (ES) 2023/1805 19 straipsnio 1 dalį.

4. Nustatydamą taršos ŠESD intensyvumo numatytąsias vertes, Komisija:
- a) taiko vieta grindžiamą metodą, numatytą 3 straipsnio 1 dalyje nurodytoje bendroje metodikoje, ir, kai tinkama, atsižvelgia į unikalios skirtingų valstybių narių ypatumus;
 - b) atsižvelgia į išmetamų ŠESD faktorius, nustatytus pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2018/2001¹⁹.
5. Komisija, Europos aplinkos agentūrai teikiant techninę pagalbą, užtikrina, kad pagrindinė Sąjungos duomenų bazė būtų tvarkoma, reguliariai atnaujinama, nuolat plėtojama ir būtų užtikrinamas tinkamas jos saugumo lygis pagal 1 dalį atsižvelgiant į pažangiųjų transporto sektoriaus technologijų raidą ir visus naujus metodinius išmetamo ŠESD kiekio apskaičiavimo metodus. Komisija užtikrina, kad pagrindinė Sąjungos duomenų bazė atitiktų esamus Sąjungos teisės aktus ir būtų su jais suderinta. Komisija bent kartą per metus įvertina poreikį atnaujinti pagrindinę Sąjungos duomenų bazę.

¹⁹ 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>).

Kiekvieną kartą, kai pagrindinėje Sąjungos duomenų bazėje pateikiamos taršos ŠESD intensyvumo numatytosios vertės yra atnaujinamos, Komisija nepagrįstai nedelsdama viešai paskelbia atnaujintas numatytąsias vertes. Transporto bei transporto mazgo subjektai ir duomenų tarpininkai naudoja naujausius turimus duomenis, kad apskaičiuotų ir atskleistų informaciją apie savo išmetamą ŠESD kiekį per 18 mėnesių nuo tos dienos, kurią atnaujinimas paskelbiamas viešai.

Pareiga naudoti antroje pastraipoje nurodytas atnaujintas numatytąsias vertes taikoma tik naujiems išvesties duomenims, kurie turi būti apskaičiuoti ir atskleisti po atnaujinimo, nereikalaujant atgaline data peržiūrėti jau paskelbtos informacijos.

6. Vieša prieiga prie pagrindinės Sąjungos duomenų bazės, kad būtų galima susipažinti su išmetamo ŠESD kiekio intensyvumo numatytais vertėmis arba jas naudoti, turi būti nemokama ir turi būti prieinama visomis Sąjungos institucijų oficialiosiomis kalbomis.

6 straipsnis

Trečiųjų šalių tvarkomos taršos ŠESD intensyvumo numatytųjų verčių duomenų bazės ir duomenų rinkiniai

1. Trečiosios šalies duomenų bazės ar duomenų rinkinio kūrėjas Komisijai pateikia prašymą atlikti toje duomenų bazėje ar duomenų rinkinyje įrašytų taršos ŠESD intensyvumo numatytųjų verčių techninę kokybės patikrą. Komisija, Europos aplinkos agentūrai teikiant techninę pagalbą, įvertina tą prašymą tokią techninę kokybės patikrą atlikdama pagal 3 straipsnio 1 dalyje nurodytą bendrą metodiką.

2. Antriniams duomenims pagal 4 straipsnio 3 dalies a punkto ii papunktį gauti naudojamos tik pagal šio straipsnio 1 dalį teigiamai įvertintos taršos ŠESD intensyvumo numatytųjų verčių trečiosios šalies duomenų bazės ir duomenų rinkiniai. Komisija skelbia ir nuolat atnaujina teigiamai įvertintų trečiųjų šalių tvarkomų duomenų bazių, kuriose pateikiamos taršos ŠESD intensyvumo numatytosios vertės, sąrašą. Tas atnaujintas sąrašas viešai skelbiamas tam skirtoje interneto svetainėje.
3. 1 dalyje nustatyta pareiga atlikti techninę kokybės patikrą taikoma nuo ... [12 mėnesių nuo šio reglamento taikymo pradžios dienos]. Teigiamas įvertinimas pagal 2 dalį galioja dvejus metus.
4. Ne vėliau kaip ... [48 mėnesiai nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos] Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos šio straipsnio 1 dalyje nurodytos techninės kokybės patikros atlikimo išsamios taisyklės bei sąlygos ir teigiamo įvertinimo pagal šio straipsnio 2 dalį sąlygos. Įgyvendinimo aktuose nustatomas laikotarpis, per kurį turi būti atliktos techninės kokybės patikros. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 18 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

7 straipsnis

Centrinė Sąjungos išmetamų ŠESD numatytyjų faktorių duomenų bazė

1. Komisija, Europos aplinkos agentūrai teikiant techninę pagalbą ir, prireikus, papildomai ir savanoriškai prisidedant valstybėms narėms, atitinkamiems suinteresuotiesiems subjektams ir kitoms sektorinėms Sąjungos įstaigoms, ne vėliau kaip ... [24 mėnesiai nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos] sukuria centrinę Sąjungos duomenų bazę. Komisija į centrinę Sąjungos duomenų bazę siekia įtraukti išmetamų ŠESD faktorių, taikomų transporto energijos nešikliams, paprastai naudojamiems Sąjungoje, kai kuriose ar visose valstybėse narėse, numatytojas vertes.
2. Rengdama išmetamų ŠESD faktorių numatytojas vertes, Komisija taiko 3 straipsnio 1 dalyje nurodytoje bendroje metodikoje numatytą vieta grindžiamą metodą ir, kai tinkama, atsižvelgia į unikalius skirtingų valstybių narių ypatumus.

Nedarant poveikio šios dalies pirmai pastraipai, Komisija atsižvelgia į išmetamų ŠESD faktorius, nustatytus pagal Direktyvą (ES) 2018/2001.
3. Į centrinę Sąjungos duomenų bazę, kai tikslinga, įtraukiamos taršos ŠESD faktorių numatytosios vertės (jei jų yra), dėl kurių tarptautiniu lygmeniu susitarė Sąjunga arba Sąjungos interesų labui buvo susitarta tarptautiniu lygmeniu.

4. Komisija, Europos aplinkos agentūrai teikiant techninę pagalbą, užtikrina, kad centrinė Sąjungos duomenų bazė būtų tvarkoma, reguliariai atnaujinama, nuolat plėtojama ir būtų užtikrinamas tinkamas jos saugumo lygis pagal šio straipsnio 1 dalį atsižvelgiant į bet kurios dalies pritaikymo 3 straipsnio 1 dalyje nurodytam standartui poreikį, pažangiųjų transporto sektoriaus technologijų raidą ir naujus metodinius išmetamo ŠESD kiekio apskaičiavimo metodus. Komisija užtikrina, kad centrinė Sąjungos duomenų bazė atitiktų esamus Sąjungos teisės aktus ir būtų su jais suderinta.

Kiekvieną kartą, kai centrinėje Sąjungos duomenų bazėje pateikiamos taršos ŠESD faktorių numatytosios vertės yra atnaujinamos, Komisija nepagrįstai nedelsdama atnaujintas vertes paskelbia viešai. Transporto bei transporto mazgo subjektai ir duomenų tarpininkai naudoja naujausius turimus duomenis, kad apskaičiuotų ir atskleistų informaciją apie savo išmetamą ŠESD kiekį per 18 mėnesių nuo tos dienos, kurią atnaujinimas paskelbiamas viešai.

Pareiga naudoti antroje pastraipoje nurodytas atnaujintas numatytąsias vertes taikoma tik naujiems išvesties duomenims, kurie turi būti apskaičiuoti ir atskleisti po atnaujinimo, nereikalaujant atgaline data peržiūrėti jau paskelbtos informacijos.

5. Vieša prieiga prie centrinės Sąjungos duomenų bazės, kad būtų galima susipažinti su išmetamų ŠESD faktorių, taikomų transporto energijos nešikliams, numatytosiomis vertėmis arba jas naudoti, turi būti nemokama ir prieinama visomis Sąjungos institucijų oficialiosiomis kalbomis.

8 straipsnis
ES apskaičiavimo įrankis

1. Ne vėliau kaip ... [48 mėnesiai nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos] Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais užtikrinama, kad patogus naudoti, nemokamas, supaprastintas ES apskaičiavimo įrankis, kuriuo sudaromos palankesnės sąlygos atlikti skaičiavimus remiantis pirminiais duomenimis ir sudaromos sąlygos naudoti, kai turima ir aktualu, taršos ŠESD intensyvumo numatytąsias vertes ir išmetamų ŠESD faktorių numatytąsias vertes pagal atitinkamai 4 straipsnio 3 dalies a ir b punktus, būtų viešai prieinamas transporto operatoriams ir skirtas, visų pirma, labai mažiems, mažiesiems ir vidutiniams transporto operatoriams remti. Tas ES apskaičiavimo įrankis periodiškai atnaujinamas. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 18 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
2. Jei transporto operatoriai naudoja ES apskaičiavimo įrankį išvesties duomenims nustatyti, atliekant 12 straipsnio 1 dalyje nurodytą patikrą nereikalaujama tikrinti skaičiavimo, atlikto kaip nurodyta 13 straipsnio 2 dalies c punkte, teisingumo.
3. Siekiant skatinti, kad transporto operatoriai, visų pirma, MVI, plačiai taikytų EN ISO standartą, prie ES apskaičiavimo įrankio pridodamas vadovas, kuriuo padedama MVI įgyvendinti šį reglamentą ir kuriame aiškiai paaiškinama, kaip naudotis ES apskaičiavimo įrankio funkcijomis. Tas vadovas turi būti prieinamas visomis Sąjungos institucijų oficialiosiomis kalbomis.

IV skyrius

Išvesties duomenys ir skaidrumas

9 straipsnis

Teikiant transporto paslaugą išmetamo ŠESD kiekio išvesties duomenų parengimas

1. Išvesties duomenys parengiami naudojant bendrą metodiką ir įvesties duomenis pagal 3–7 straipsnius.
2. Išvesties duomenys gali būti parengiami naudojant apskaičiavimo įrankius. Išorinės apskaičiavimo įrankiai turi atitikti 11 straipsnyje nustatytus reikalavimus.
3. Išvesties duomenis sudaro bent kiekvienos transporto paslaugos visa anglies dioksido ekvivalento (CO₂e) masė ir bent vienas iš šių bendrų rodiklių, susijusių su atitinkama transporto paslauga:
 - a) krovinių transporto – CO₂e masė tonkilometriui arba jos ekvivalentai;
 - b) krovinių transporto mazgo pralaidumo – CO₂e masė tonai arba jos ekvivalentai;
 - c) keleivių transporto – CO₂e masė keleivių kilometrui arba jos ekvivalentai;
 - d) keleivių transporto mazgo pralaidumo – CO₂e masė keleiviui arba jos ekvivalentai.

4. Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų papildytas šis reglamentas papildant šio straipsnio 3 dalyje išvardytų išvesties duomenų bendrų rodiklių sąrašą.

10 straipsnis

Pranešimas ir skaidrumas

1. Transporto bei transporto mazgo subjektai ir duomenų tarpininkai išvesties duomenis atskleidžia aiškiai ir nedviprasmiškai, kai įmanoma, prieš teikdami transporto paslaugą arba prieš sudarydami vežimo sutartį. Atskleisdami išvesties duomenis, transporto bei transporto mazgo subjektai ir duomenų tarpininkai į pranešimą, pridedamą prie tų atskleidžiamų duomenų, įrašo pareiškimą bent viena iš Sąjungos institucijų oficialiųjų kalbų ir, jei įmanoma, tos valstybės narės, kurios teritorijoje teikiama paslauga, oficialiaja kalba: „Pagal Reglamentą (ES) 2026/...⁺ apskaičiuotas išmetamas ŠESD kiekis“.
2. Transporto bei transporto mazgo subjektai ir duomenų tarpininkai gali pasirinkti matomoje vietoje pateikti šią informaciją:
 - a) ar jų duomenims taikoma 12 straipsnio 1 dalyje nurodyta patikra;
 - b) ar apskaičiuodami išvesties duomenis jie naudojo tik pirminius duomenis;
 - c) ar jie naudojo 8 straipsnyje nurodytą ES apskaičiavimo įrankį.

⁺ OL: prašom tekste įrašyti dokumente ST 15614/25 (2023/0266(COD)) pateikto reglamento numerį.

3. Jei išvesties duomenis gavo ir atskleidė duomenų tarpininkas, kuris išmetamųjų teršalų kiekio neskaičiuoja pagal atskirą tvarką, taikomos šio straipsnio 1 dalis ir 9 straipsnio 3 dalis. Atskleisdamas išvesties duomenis, duomenų tarpininkas įrašo nuorodą į tų išvesties duomenų šaltinį.
4. Kai naudojami pirminiai duomenys, transporto bei transporto mazgo subjektai ir duomenų tarpininkai turi teisę tą faktą pranešti visoms trečiosioms šalims, jei pirminių duomenų naudojimas buvo patvirtintas vykdant 12 ir 13 straipsniuose numatytą patikrą.
5. Transporto bei transporto mazgo subjektai ir duomenų tarpininkai, apskaičiuojantys išmetamą ŠESD kiekį, turi galėti pateikti įrodymus, kuriais pagrindžiama tai, kaip buvo parengti išvesties duomenys. Tie įrodymai pateikiami laikantis 3 straipsnio 1 dalyje nurodytos bendros metodikos ir:
 - a) jais turi būti grindžiamas patikros įvertinimas, atliekamas pagal 12 ir 13 straipsnius;
 - b) jie turi būti pateikiami pagal Sąjungos ar nacionalinę teisę paskirtos kompetentingos institucijos arba, jei taikomos atskiros teisinės ar sutartinės pareigos, kitos trečiosios šalies prašymu;

- c) jei patikra atliekama pagal 12 ir 13 straipsnius, juose turi būti pateikiama nuoroda į 13 straipsnio 6 dalyje nurodytą atitikties liudijimą ir atitikties liudijimą parengusios atitikties vertinimo įstaigos kontaktinė informacija;
 - d) jei išvesties duomenys parengti naudojantis 9 straipsnio 2 dalyje nurodytu išoriniu apskaičiavimo įrankiu, juose turi būti pateikiama nuoroda į tą apskaičiavimo įrankį.
6. 5 dalyje nurodyti išvesties duomenys ir įrodymai parengiami aiškiai ir nedviprasmiškai bent viena iš Sąjungos institucijų oficialiųjų kalbų. Jei įmanoma, jie pateikiami naudojant interneto nuorodą, QR kodą arba lygiaverčiu būdu.
7. Asmens duomenys tvarkomi pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/679²⁰.
8. Visi išvesties duomenų ir 5 dalyje nurodytų įrodymų gavėjai imasi priemonių siekiant užtikrinti atitinkamų komercinių duomenų, kurie tvarkomi ir apie kuriuos pranešama pagal šį reglamentą, konfidencialumą ir siekiant užtikrinti, kad su tokiais išvesties duomenimis ir įrodymais būtų galima susipažinti, juos tvarkyti ir atskleisti tik gavus leidimą.

²⁰ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

V skyrius

Papildomos priemonės

11 straipsnis

Išorinių apskaičiavimo įrankių sertifikavimas

1. Išorinius apskaičiavimo įrankius sertifikuoja 14 straipsnyje nurodyta atitikties vertinimo įstaiga.
2. Išorinių apskaičiavimo įrankių kūrėjai pateikia prašymą atitikties vertinimo įstaigai, kaip nurodyta 14 straipsnyje, kuri vertina, ar išorinis apskaičiavimo įrankis atitinka 3–9 straipsniuose nustatytus reikalavimus. Jei įvertinimas teigiamas, atitikties vertinimo įstaiga išduoda išorinio apskaičiavimo įrankio atitikties šiam reglamentui sertifikatą. Sertifikatas galioja dvejus metus. Jei įvertinimas neigiamas, atitikties vertinimo įstaiga pareiškėjui pateikia neigiamo įvertinimo priežastis.
3. Atitinkama atitikties vertinimo įstaiga nuolat atnaujina išorinių apskaičiavimo įrankių, kuriuos ji sertifikavo arba kurių sertifikato galiojimą ji apribojo, sustabdė ar jį panaikino, sąrašą. Tą sąrašą ji viešai skelbia savo interneto svetainėje ir tos interneto svetainės adresu nedelsdama praneša Komisijai.

4. Komisija savo oficialioje interneto svetainėje skelbia lengvai prieinamą visų išorinių apskaičiavimo įrankių, kurie buvo sertifikuoti pagal 1 ir 2 dalis, sąrašą ir nuorodą į 3 dalyje nurodytas interneto svetaines.
5. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos taisyklės dėl išorinių apskaičiavimo įrankių sertifikavimo ir dėl susijusio atitikties sertifikato, įskaitant taisykles dėl sertifikato galiojimo apribojimo, atnaujinimo, galiojimo sustabdymo ir panaikinimo. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 18 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

VI skyrius

Išmetamo ŠESD kiekio duomenų ir apskaičiavimų patikra

12 straipsnis

Patikros apimtis

1. 9 straipsnyje nurodytų išvesties duomenų atitiktį 3–9 straipsniuose nustatytiems reikalavimams tikrina atitikties vertinimo įstaiga, kaip nurodyta 14 straipsnyje.

2. 1 dalis taikoma transporto bei transporto mazgo subjektams ir duomenų tarpininkams, kurie apskaičiuoja išmetamą teršalų kiekį, išskyrus MVĮ. MVĮ patikra pagal šį reglamentą gali būti atliekama jų pačių prašymu.

13 straipsnis

Patikros veikla

1. 14 straipsnyje nurodyta atitikties vertinimo įstaiga tikrina transporto bei transporto mazgo subjektų ir duomenų tarpininkų, kurie apskaičiuoja išmetamą teršalų kiekį, atskleistų išvesties duomenų patikimumą, atitikimą taikomiems šio reglamento reikalavimams, metodikos laikymąsi ir tikslumą.
2. Atitikties vertinimo įstaiga patikrina atskleistų išvesties duomenų atitiktį 3–9 straipsniuose nustatytiems reikalavimams, remdamasi 10 straipsnio 5 dalyje nurodytais įrodymais.
Tikrinama:
 - a) taikyta apskaičiavimo metodika;
 - b) apskaičiavimui naudotų įvesties duomenų šaltiniai;
 - c) atlikto apskaičiavimo teisingumas;
 - d) taikyti bendri rodikliai.
3. Jei naudojami išoriniai apskaičiavimo įrankiai, atitikties vertinimo įstaiga atsižvelgia į atitinkamus tų priemonių atitikties sertifikatus, kaip nurodyta 11 straipsnio 2 dalyje.

4. Jei per patikrą nustatoma, kad yra apskaičiavimo klaidų arba kad nesilaikoma 3–9 straipsnių, atitikties vertinimo įstaiga nepagrįstai nedelsdama apie tai informuoja atitinkamus transporto bei transporto mazgo subjektus ir duomenų tarpininkus. Tada tie transporto bei transporto mazgo subjektai ir duomenų tarpininkai ištaiso apskaičiavimo klaidas arba pašalina visas neatitiktis, kad būtų galima užbaigti patikrą.
5. Transporto bei transporto mazgo subjektai ir duomenų tarpininkai atitikties vertinimo įstaigai pateikia visą papildomą informaciją, kuri yra reikalinga patikrai atlikti. Patikros metu atitikties vertinimo įstaiga gali atlikti patikrinimus, kad nustatytų, ar duomenys ir apskaičiavimai yra patikimi.
6. Užbaigusi patikrą, atitikties vertinimo įstaiga, kai tinkama, parengia atitikties liudijimą, kuriuo patvirtinama, kad išvesties duomenys atitinka šiame reglamente nustatytus atitinkamus reikalavimus, ir kuriame nurodoma, ar atitinkami transporto bei transporto mazgo subjektai ir duomenų tarpininkai naudoja pirminius duomenis.
7. Atitinkama atitikties vertinimo įstaiga parengia ir nuolat atnaujina transporto bei transporto mazgo subjektų ir duomenų tarpininkų, kurių patikra atlikta pagal šį straipsnį, sąrašą. Atitikties vertinimo įstaiga kiekvienais metais ne vėliau kaip kovo 31 d. tą sąrašą pateikia Komisijai.

8. Tais atvejais, kai išvesties duomenys jau buvo patikrinti pagal kitus Sąjungos teisės aktus, kuriais nustatomos išvesties duomenų patikros specifinės taisyklės ir užtikrinama atitiktis šiame reglamente nustatytiems reikalavimams, tokie išvesties duomenys turi būti laikomi patikrintais pagal šį straipsnį.
9. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios taisyklės dėl išvesties duomenų patikros, tinkamo tos patikros dažnumo ir susijusio atitikties liudijimo. Į tas taisykles įtraukiamos nuostatos dėl 10 straipsnio 5 dalyje nurodytų įrodymų ir dėl pranešimo teisių, susijusių su 10 straipsnio 4 dalyje nurodytu pirminių duomenų naudojimu. Nustatydama tas taisykles, Komisija tinkamai atsižvelgia į objektyvius kriterijus, įskaitant atitinkamos transporto paslaugos pobūdį ir mastą, santykinę reikalavimų nesilaikymo riziką ir būtinybę išvengti neproporcingos administracinės naštos. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 18 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

VII skyrius

Akreditavimas

14 straipsnis

Atitikties vertinimo įstaigos

1. Atitikties vertinimo įstaigos turi būti akredituotos, kad galėtų atlikti sertifikavimo ar patikros veiklą, nurodytą 11, 12 ir 13 straipsniuose.
2. Atitikties vertinimo įstaiga turi būti nepriklausoma nuo transporto bei transporto mazgo subjektų ir duomenų tarpininkų, kurie kreipiasi dėl sertifikavimo ar patikros veiklos, nurodytos 11, 12 ir 13 straipsniuose.
3. Atitikties vertinimo įstaiga, jos vyresnioji vadovybė ir už patikros sertifikavimo ar patikros veiklos atlikimą atsakingi darbuotojai nedalyvauja jokiaje veikloje, kuri galėtų prieštarauti jų sprendimų nepriklausomumui ar sąžiningumui, kiek tai susiję su sertifikavimo ar patikros veikla.
4. Atitikties vertinimo įstaiga ir jos darbuotojai sertifikavimo ar patikros veiklą atlieka laikydamiesi griežčiausių profesinio sąžiningumo reikalavimų ir turėdami reikiamą techninę kompetenciją ir nepasiduoda jokiam spaudimui ir paskatoms, visų pirma, finansinėms, galintiems paveikti jų sprendimų priėmimą ar tos veiklos rezultatus, ypač tos veiklos rezultatais suinteresuotų asmenų ar asmenų grupių atžvilgiu.

5. Atitikties vertinimo įstaiga turi turėti reikiamas ekspertines žinias, įrangą ir infrastruktūrą, būtiną sertifikavimo ar patikros veiklai, kurią atlikti ji buvo akredituota, atlikti.
6. Atitikties vertinimo įstaigos darbuotojai laikosi profesinės paslapties reikalavimo, taikomo visai informacijai, gautai atliekant sertifikavimo ar patikros veiklą.
7. Jei atitikties vertinimo įstaiga subrangovui paveda atlikti konkrečią veiklą, susijusią su sertifikavimu ar patikra, arba naudojasi patronuojamosios įmonės paslaugomis, ji prisiima visą atsakomybę už subrangovų ir patronuojamųjų įmonių atliekamą veiklą, jei tokia veikla vykdoma, be kita ko, vertindama ir stebėdama subrangovo ar patronuojamosios įmonės kvalifikaciją ir jų atliekamą darbą.

15 straipsnis

Akreditavimo procedūros

1. Šio reglamento 14 straipsnio 1 dalyje nurodytas atitikties vertinimo įstaigas akredituoja nacionalinė akreditavimo įstaiga pagal Reglamentą (EB) Nr. 765/2008.
2. Kiekviena valstybė narė paskiria instituciją, kuri tvarko nuolat atnaujinamą akredituotų atitikties vertinimo įstaigų sąrašą. Tos paskirtos nacionalinės institucijos tą sąrašą viešai skelbia vyriausybės oficialioje interneto svetainėje. Valstybė narė gali nuspręsti, kad tokią užduotį turi atlikti 1 dalyje nurodyta nacionalinė akreditavimo įstaiga.

3. 1 dalyje nurodyta nacionalinė akreditavimo įstaiga kiekvienais metais ne vėliau kaip kovo 31 d. pateikia Komisijai akredituotų atitikties vertinimo įstaigų sąrašą ir visą aktualią kontaktinę informaciją.
4. Tais atvejais, kai šiame reglamente nėra konkrečių nuostatų dėl atitikties vertinimo įstaigų akreditavimo, taikomas Reglamentas (EB) Nr. 765/2008.
5. Nedarant poveikio 16 straipsniui, Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais papildomas šis reglamentas nustatant papildomus metodus ir kriterijus, skirtus atitikties vertinimo įstaigų akreditavimui.

16 straipsnis

Patikra pagal kitus Sąjungos teisės aktus, be kita ko, susijusius su jūrų ir aviacijos sektoriais

1. Atitikties vertinimo įstaigų vertinimo veiklą pagal šio reglamento 13 straipsnį gali atlikti tikrintojai, akredituoti pagal Reglamento (ES) 2015/757 16 straipsnį ir pagal juo remiantis priimtus deleguotuosius aktus arba pagal Reglamento (ES) 2023/1805 14 straipsnį ir pagal juo remiantis priimtus deleguotuosius aktus. Tie tikrintojai laikomi akredituotais pagal šio reglamento 14 ir 15 straipsnius atlikti vertinimo veiklą jūrų sektoriuje.

2. Atitikties vertinimo įstaigų vertinimo veiklą pagal šio reglamento 13 straipsnį gali atlikti tikrintojai, akredituoti pagal Direktyvos 2003/87/EB 15 straipsnį ir pagal juo remiantis priimtus įgyvendinimo aktus. Tie tikrintojai laikomi akredituotais pagal šio reglamento 14 ir 15 straipsnius atlikti vertinimo veiklą aviacijos sektoriuje.
3. Šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodyti tikrintojai, prieš atlikdami savo pirmąją patikrą pagal šį reglamentą, informuoja 15 straipsnio 2 dalyje nurodytą instituciją apie savo ketinimą atlikti atitikties vertinimo įstaigos vertinimo veiklą pagal šį reglamentą.

VIII skyrius

Deleguotieji ir įgyvendinimo aktai

17 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.
2. 3 straipsnio 4 dalyje, 9 straipsnio 4 dalyje ir 15 straipsnio 5 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo ... [šio reglamento įsigaliojimo diena].

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 3 straipsnio 4 dalyje, 9 straipsnio 4 dalyje ir 15 straipsnio 5 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 3 straipsnio 4 dalį, 9 straipsnio 4 dalį ir 15 straipsnio 5 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

18 straipsnis
Komiteto procedūra

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

IX skyrius
Baigiamosios nuostatos

19 straipsnis
Ataskaitų vertinimas ir teikimas

Komisija atlieka šio reglamento vertinimą atsižvelgdama į tikslą, kurio juo siekiama, ir ne vėliau kaip ... [4 metai nuo šio reglamento taikymo pradžios dienos] Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia pagrindinių išvadų ataskaitą.

Pirmoje pastraipoje nurodytoje ataskaitoje pateikiami:

- a) su šio reglamento įgyvendinimu susijusių administracinių išlaidų sukeltų padarinių transporto bei transporto mazgo subjektams ir duomenų tarpininkams analizė;
- b) vertinimas, kaip toliau skatinti pirminių duomenų naudojimą;

- c) privalomo reikalavimo kiekybiškai įvertinti ir atskleisti išmetamą ŠESD kiekį pagal šį reglamentą, kiek jis taikomas transporto bei transporto mazgo subjektams, poveikio analizė;
- d) transporto paslaugų keliamos oro taršos įtraukimo į apskaitą galimybių vertinimas;
- e) veiksmų, kurių imtasi siekiant užtikrinti, kad šis reglamentas būtų visiškai prieinamas, vertinimas;
- f) analizė, kaip duomenų tarpininkai atskleidžia išvesties duomenis pagal šį reglamentą, ir galimas to atskleidimo poveikis viešųjų įstaigų, įmonių ir vartotojų pasirinkimui;
- g) galimybių papildyti bendrą metodiką, kad į apskaitą taip pat būtų įtrauktas su transporto priemonių gamyba, technine priežiūra ir šalinimu susijęs išmetamas ŠESD kiekis, vertinimas; toks vertinimas apima pažangos, padarytos Tarptautinėje standartizacijos organizacijoje siekiant parengti visuotinai pripažįstamą standartą, grindžiamą per gyvavimo ciklą išmetamu teršalų kiekiu, ataskaitą.

20 straipsnis
Įsigaliojimas ir taikymas

1. Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.
2. Jis taikomas nuo ... [54 mėnesiai nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos].

Tačiau 3 straipsnio 4, 5 bei 6 dalys, 5 straipsnio 1 dalis, 6 straipsnio 4 dalis, 7 straipsnio 1 dalis, 8 straipsnio 1 bei 3 dalys, 9 straipsnio 4 dalis, 11 straipsnio 5 dalis, 13 straipsnio 9 dalis ir 15 straipsnio 5 dalis taikomos nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta

Europos Parlamento vardu
Pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė