



Briuselis, 2025 m. gruodžio 18 d.
(OR. en)

17010/25

Tarpinstitucinė byla:
2025/0420 (COD)

CLIMA 617
ENV 1417
TRANS 661
MI 1083
COMPET 1377
CODEC 2172

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2025 m. gruodžio 17 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2025) 995 final
Dalykas:	Pasiūlymas EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS kuriuo dėl naujų lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO2 normų ir transporto priemonių ženklavimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631 ir panaikinama Direktyva 1999/94/EB

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2025) 995 final.

Pridedama: COM(2025) 995 final



EUROPOS
KOMISIJA

Strasbūras, 2025 12 16
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo dėl naujų lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ normų ir transporto priemonių ženklavimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631 ir panaikinama Direktyva 1999/94/EB

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} -
{SWD(2025) 1059 final}

(Tekstas svarbus EEE)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

ES pripažįsta, kad klimato kaita kelia egzistencinę grėsmę, kuri yra glaudžiai susijusi su pasauliniu saugumu, taika ir darniu vystymusi. Kova su klimato kaita yra galimybė kartu didinti ES konkurencingumą ir nepriklausomumą. ES įsipareigojo iki 2030 m. visos savo ekonomikos išmetamą grynąjį šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m., ir iki 2050 m. pasiekti poveikio klimatui neutralumą. Komisija taip pat pasiūlė iš dalies pakeisti Europos klimato teisės aktą, įtvirtinant 2040 m. tikslą išmetamą teršalų kiekį sumažinti 90 proc.¹ Tiek Taryba, tiek Europos Parlamentas jau pateikė savo pozicijas dėl šio dokumento, kuriam šiuo metu taikoma bendro sprendimo procedūra.

Priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo politika yra galinga ekonomikos augimo varomoji jėga, kai ji yra gerai integruota į pramonės, konkurencijos, ekonomikos ir prekybos politiką, kaip paaiškinta konkurencingumo kelrodžio komunikate² ir švarios pramonės kurso komunikate³.

Kelių transporto išmetamo CO₂ kiekio mažinimas yra būtinas siekiant poveikio klimatui neutralumo. 2023 m. jis sudarė apie 30 proc. viso ES grynojo išmetamo CO₂ kiekio (ir 24 proc. išmetamo ŠESD kiekio) ir vis dar yra didesnis nei 1990 m.

Reglamentas, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių (furgonų) išmetamo CO₂ normos⁴, yra esminis ES priemonių, kuriomis siekiama sumažinti kelių transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro, rinkinio elementas. Juo valdomas laipsniškas perėjimas prie visai netaršių transporto priemonių ir užtikrinamas ilgalaikis tikrumas ir nuspėjamumas investuotojams visoje vertės grandinėje, kartu suteikiant pakankamai laiko pasirengti teisingai pertvarkai.

ES automobilių pramonės sektoriui tenka 1 trln. EUR BVP ir trečdalis privačių investicijų į mokslinius tyrimus ir plėtrą ES. Jis užtikrina tiesiogines ir netiesiogines darbo vietas gamybos sektoriuje trims milijonams europiečių. Šiuo metu šiame sektoriuje vyksta pasaulinė struktūrinė transformacija, susijusi su perėjimu prie švarios energijos ir skaitmenine pertvarka, ir jis patiria didelius konkurencingumo iššūkius.

2025 m. sausio mėn. Komisija pradėjo strateginį dialogą su sektoriumi, kad būtų sprendžiamos šios problemos ir parengtos konkrečios strategijos bei sprendimai siekiant užtikrinti, kad ši svarbi pramonė turėtų tvirtą ateitį Europoje. Buvo parengtas Europos automobilių pramonės sektoriaus veiksmų planas⁵, kuriame nustatytos konkrečios priemonės, skirtos padėti užtikrinti ES automobilių pramonės konkurencingumą pasaulyje ir išlaikyti tvirtą Europos gamybos bazę imantis veiksmų penkiose pagrindinėse srityse: 1) inovacijų ir

¹ Komisijos pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema, COM(2025) 524 *final*, 2025 7 2.

² Europos Komisijos komunikatas „ES konkurencingumo kelrodis“, COM(2025) 30 *final*, 2025 1 29;

³ Europos Komisijos komunikatas „Švarios pramonės kursas. Bendros konkurencingumo ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo veiksmų gairės“, COM(2025) 85 *final*, 2025 2 26.

⁴ 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.

⁵ Europos Komisijos komunikatas „Europos automobilių pramonės sektoriaus veiksmų planas“, COM(2025) 95 *final*, 2025 3 5.

skaitmenizacijos, 2) perėjimo prie netaršaus judumo, 3) konkurencingumo ir tiekimo grandinės atsparumo užtikrinimo, 4) įgūdžių tobulinimo ir socialinio aspekto, 5) vienodų sąlygų ir konkurencingos verslo aplinkos užtikrinimo.

Kad būtų pasiekti veiksmų plano tikslai, jame numatyta apie 50 pavyzdinių veiksmų. Tai, be kita ko, Reglamento, kuriuo nustatomos lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normos, peržiūra ir Automobilių ženklavimo direktyvos⁶ peržiūra siekiant pagerinti naudotojų informavimą ir sudaryti palankesnes sąlygas tvariems pasirinkimams, atitinkantiems ES klimato ir aplinkos tikslus.

Kadangi Reglamente nustatytos išmetamo CO₂ normos ilgainiui griežtinamos, norint jų laikytis reikia vis labiau naudoti visai netaršias transporto priemones, nes kiti esami išmetamo CO₂ kiekio mažinimo svertai daro tik ribotą poveikį ir patys savaime nėra pakankami, kad būtų pasiektos dabartinės ir būsimos išmetamo CO₂ normos. Nors labai svarbu, kad tikslai ir toliau skatintų perėjimą prie visai netaršaus judumo ir užtikrintų tikrumą bei nuspėjamumą investicijoms, dėl nepakankamo atitikties ciklo lankstumo ir reikšmingų pasaulinės ekonominės ir reguliavimo padėties pokyčių transporto priemonių gamintojams gali kilti neatitikties rizika.

Reikia stiprinti technologinį neutralumą, nes dabartinė teisės aktų sistema gali riboti nuolatinės inovacijas ir technologijų, kurios nėra visai netaršios galios pavaros, nors jos gali būti naudingos konkrečiais naudojimo atvejais ir (arba) pereinamuoju etapu, plėtrą. Dėl visai netaršių furgonų diegimo kliūčių, dėl kurių trumpuoju laikotarpiu atsiranda paklausos trūkumas, lengvųjų komercinių transporto priemonių gamintojams kyla ypatingų iššūkių. Siekiant padidinti Europos automobilių sektoriaus konkurencingumą ir tvarumą, tikslinga skatinti ES gaminamų mažų elektromobilių kūrimą teikiant specialias paskatas.

Taip pat reikia užtikrinti, kad naudotojai gautų aiškią ir suderintą informaciją apie naujų lengvųjų automobilių ir naudotų automobilių, kuriuos mažmenininkai parduoda naudotų automobilių rinkoje, aplinkosauginį veiksmingumą. Tai turėtų apimti visų tipų automobilių, įskaitant visai netaršias transporto priemones, ženklimą, kuris palengvintų informacija pagrįstus pirkimo sprendimus ir padėtų pereiti prie visai netaršaus judumo.

Atsižvelgiant į tai, pasiūlymu siekiama užtikrinti lankstesnį ir technologiškai neutralų požiūrį, atsižvelgiant į technologinius ir rinkos pokyčius, kartu išlaikant poveikio klimatui neutralumo kryptį ir nuspėjamumą gamintojams ir investuotojams, kad būtų galima teisingai pereiti prie visai netaršaus judumo. Jame numatytos priemonės:

- 1) suteikti daugiau lankstumo gamintojams, kad jie galėtų pasiekti savo išmetamo CO₂ normas;
- 2) didinti išmetamo CO₂ normų technologinį neutralumą;
- 3) išlaikyti išmetamo CO₂ normų indėlį siekiant ES klimato teisės akte nustatytų klimato tikslų;
- 4) išlaikyti tikrumą ir nuspėjamumą gamintojams ir investuotojams visai netaršaus judumo vertės grandinėje;
- 5) geriau aptarnauti potencialius visai netaršių transporto priemonių pirkėjus, suteikiant jiems tinkamą informaciją ir taip padedant gamintojams laikytis išmetamo CO₂ normų.

⁶ 1999 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/94/EB dėl vartotojų galimybės gauti informaciją apie degalų taupymą ir išmetamųjų CO₂ dujų kiekį parduodant naujus keleivinius automobilius, OL L 12, 2000 1 18, p. 16.

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

Pasiūlymas dera su Europos klimato teisės akto tikslais, kaip reikalaujama to reglamento 6 straipsnio 4 dalyje. Pasiūlymas yra suderintas su kitais ES klimato, energetikos ir transporto teisės aktais, įskaitant:

- Reglamentą (ES) 2023/1804, kuriuo užtikrinama tinkama alternatyviųjų degalų infrastruktūra visoje ES, remiama pagal Alternatyviųjų degalų infrastruktūros priemonę įkrovimo projektams. ES tinklų veiksmų planu ir būsimais tinklų modernizavimo teisės aktais siekiama veiksmingai integruoti elektromobilumą, o Įperkamos energijos veiksmų planu siekiama sumažinti įkrovimo išlaidas. Pasiūlymu dėl įmonių transporto priemonių parko priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo bus padidinta visai netaršių transporto priemonių paklausa;
- Ypatingos svarbos žaliavų reglamentą, kuriuo skatinama tvari baterijų vertės grandinė ir patvirtinami strateginiai projektai medžiagų tiekimui užtikrinti. Poveikio klimatui neutralizavimo pramonės aktu didinamas tvarumas ir atsparumas, taip pat ES poveikio klimatui neutralizavimo technologijų, pvz., baterijų, gamybos pajėgumai. ES baterijų tiekimo grandinės plėtra toliau bus remiama priemonių rinkiniu „Battery Booster“. Būsimais teisės aktais, pvz., spartesnio pramonės priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo aktu, bus siekiama išlaikyti Europos pagrindinių ES parduodamų elektrinių transporto priemonių sudedamųjų dalių gamybą, nustatant, kad automobilių pramonei naudinga viešoji parama priklausytų nuo atsparumo ir tvarumo kriterijų. Tokie kriterijai yra galinga Europos automobilių pramonės rėmimo priemonė. Spartesnio pramonės priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo aktu taip pat tikimasi sukurti pramonės produktų, pradedant plienu, taršos anglies dioksidu intensyvumo etiketę, taip pat „pagaminta ES“ parametrus. Tai bus svarbu siekiant atitinkamai pasikliauti šiais pokyčiais, kad būtų užtikrintas metodikų nuoseklumas. Tai taip pat galioja nuorodai „pagaminta ES“ mažų elektromobilių atveju;
- ATLPS 2, kuria skatinamas perėjimas prie visai netaršių transporto priemonių taikant anglies dioksido apmokestinimą;
- Pastangų pasidalijimo reglamentą (PPR), kuris tebėra esminis ES išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo strategijos elementas, nustatant 2030 m. tikslą sektoriuose, kuriems netaikoma ATLPS, išmetamųjų teršalų kiekį sumažinti 40 proc., palyginti su 2005 m., ir valstybėms narėms toliau koreguojant savo nacionalinius biudžetus ir lankstumo priemones, Sąjungai stebint pažangą siekiant savo klimato srities tikslų.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Europa nustatė plataus užmojo sistemą, kuria ji siekia iki 2050 m. padaryti savo ekonomiką neutralaus poveikio klimatui ekonomika. Švarios pramonės kursu siekiama užtikrinti, kad ES būtų gamybos pramonei, įskaitant daug energijos suvartojančius pramonės sektorius, konkurencinga ir patraukli vieta, ir skatinti diegti švarias technologijas bei naujus žiedinius verslo modelius, kad būtų pasiekti sutarti ES priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo tikslai. Jų įgyvendinimas taip pat sustiprins ES energetinę nepriklausomybę nuo importuojamo iškastinio kuro.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Šio pasiūlymo teisinis pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 192 straipsnis. Pagal SESV 191 straipsnį ir 192 straipsnio 1 dalį Europos Sąjunga padeda siekti, be kita ko, šių tikslų: išlaikyti, saugoti ir gerinti aplinkos kokybę; remti tarptautinio lygio priemonės, skirtas regioninėms ar pasaulinėms aplinkos problemoms spręsti, visų pirma kovai su klimato kaita. Remdamasi SESV 192 straipsniu, Sąjunga Reglamentu (ES) 2019/631, kuris galioja nuo 2020 m. sausio 1 d., jau priėmė politiką, kuria siekiama spręsti automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio klausimą, o Direktyva 1999/94/EB – teikti naudotojams informaciją apie naujų lengvųjų automobilių, kurie siūlomi parduoti arba išnuomoti, degalų sąnaudas ir išmetamo CO₂ kiekį.

- **Subsidiarumo principas**

Klimato kaita yra tarpvalstybinė problema, o koordinuojami ES veiksmai gali efektyviai papildyti ir stiprinti nacionaliniu, regioniniu ir vietos mastu vykdomus veiksmus. ES veiksmai grindžiami subsidiarumo principu pagal Lisabonos sutarties 191 straipsnį.

Kadangi transporto priemonių išmetamo CO₂ normos ir automobilių ženklavimo reikalavimai nustatyti ES lygmeniu, šios iniciatyvos tikslus galima pasiekti tik Sąjungos lygmeniu.

- **Proporcingumo principas**

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

- **Priemonės pasirinkimas**

Pasiūlyme numatytas Reglamento (ES) 2019/631 pakeitimas, todėl reglamentas yra vienintelė tinkama teisinė priemonė.

Kalbant apie transporto priemonių ženklavimą, pasiūlymu panaikinama ir pakeičiama Direktyva 1999/94/EB. Atsižvelgiant į vertinimo išvadą, taip pat į pagrindinius galiojančių taisyklių pakeitimus ir tikslą pagerinti vidaus rinkos veikimą, reglamentas yra tinkama teisinė priemonė Direktyvai pakeisti, nes jame pateikiamos aiškos, išsamios ir tiesiogiai taikomos nuostatos. Be to, juo užtikrinama, kad teisiniai reikalavimai visoje Sąjungoje būtų įgyvendinami tuo pačiu metu ir vienodai.

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

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

Suinteresuotosios šalys iš esmės sutaria, kad reikia nenukrypti nuo ES pastangų mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro ir kad elektrifikacija bus labai svarbi ES automobilių pramonės konkurencingumo pertvarkai ir atečiai. Tačiau kai kurios suinteresuotosios šalys teigia, kad dabartinė ES reglamentavimo sistema yra pernelyg nelanksti, todėl kyla pavojus, kad pereinamuoju laikotarpiu transporto priemonių gamintojams kils problemų. Todėl tikslinga sumažinti šią riziką.

Įvertinus Automobilių ženklavimo direktyvą nustatyta, kad nors buvo bent tam tikru mastu pasiekti pradiniai jos tikslai informuoti naudotojus apie naujų automobilių išmetamą CO₂ kiekį, keletas veiksnių riboja naudotojų pasirinkimą ir galimą jo poveikį. Jos aktualumas bus

dar labiau apribotas, nes daugėja visai netaršių transporto priemonių, apie kurias iki šiol pateikta informacija yra labai ribota ir netinkama, o potencialūs transporto priemonių pirkėjai, rinkdami informaciją prieš pirkdami, vis dažniau kliaujasi skaitmeninėmis platformomis.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Komisija nustatė keletą pagrindinių suinteresuotųjų šalių grupių konsultacijoms, įskaitant valstybes nares (nacionalines ir regionines valdžios institucijas), transporto priemonių gamintojus, komponentų ir medžiagų tiekėjus, degalų ir energijos tiekėjus, transporto priemonių pirkėjus (privačius asmenis, įmones, transporto priemonių parko valdymo įmones), aplinkos, transporto ir vartotojų NVO ir socialinius partnerius.

Siekdama surinkti šių grupių atsiliepimus, 2025 m. liepos 7 d.–spalio 10 d. Komisija paskelbė kvietimą teikti informaciją ir surengė viešas konsultacijas internetu. Ji taip pat surengė susitikimus su transporto priemonių ir komponentų gamintojams bei energijos tiekėjams atstovaujančiomis pramonės asociacijomis, dvišalius susitikimus su valstybių narių valdžios institucijomis, socialiniais partneriais ir NVO ir paragino suinteresuotąsias šalis pateikti pozicijos dokumentus.

Į kvietimą teikti informaciją dėl Reglamento, kuriuo nustatomos lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normos, peržiūros gauti 963 atsakymai, o į atskirą kvietimą teikti informaciją dėl Automobilių ženklavimo direktyvos⁷ peržiūros – 39 atsakymai. Sistemos „EU Survey“ interneto svetainėje surengtos viešos konsultacijos internetu⁸ apėmė tiek lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normų reglamento peržiūrą, tiek Automobilių ženklavimo direktyvos peržiūrą. Per konsultacijas gauta 1 115 atsakymų, iš jų 859 (77 proc.) buvo iš ES piliečių, 120 (11 proc.) – iš įmonių, iš jų 57 (5 proc.) – iš MVĮ, 76 (7 proc.) – iš verslo asociacijų, 14 (1 proc.) – iš nevyriausybinų organizacijų, o likusieji – iš akademinų įstaigų, vartotojų organizacijų ir profesinių sąjungų.

Per viešas konsultacijas suinteresuotosios šalys pateikė įvairių nuomonių dėl išmetamo CO₂ kiekio tikslų lygių. Kai kurios valstybės narės, vietos valdžios institucijos, aplinkosaugos NVO, mokslininkai ir elektros energijos sektorius nurodė, kad politikos stabilumas yra labai svarbus. Kita vertus, dauguma kitų pramonės respondentų, be sutelktos piliečių kampanijos atsiliepimų, manė, kad 2035 m. tikslai yra nepasiekiami dėl lėtesnio, nei tikėtasi, visai netaršių transporto priemonių įsisavinimo. Pramonės atstovai iš esmės pasisakė už tai, kad tvariems degalams iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir iš išorės įkraunamoms hibridinėms elektrinėms transporto priemonėms (OVC-HEV) būtų suteiktas tam tikras vaidmuo pagal išmetamo CO₂ normų reglamentą, kad būtų padidintas lankstumas ir technologinis neutralumas, o NVO ir valdžios institucijos iš esmės išreiškė priešingą nuomonę. Pramonės suinteresuotosios šalys taip pat siekė didesnio lankstumo taikant baudas, siūlydamos, kad jos būtų paramos mechanizmas, o ne baudžiamoji priemonė. Piliečiai ir NVO iš esmės pasisakė už tai, kad pajamos būtų naudojamos darbuotojams remti, įkrovimo infrastruktūrai plėtoti ir paklaustos priemonės.

Aiški dauguma suinteresuotųjų šalių pritarė transporto priemonių ženklavimo suderinimui ir supaprastinimui, taip pat tam, kad į etiketę būtų įtraukta konkreti informacija apie visai netaršias transporto priemones, bet ne kita papildoma informacija, kuri nėra lengvai

⁷ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-ES-automobiliu-zenklinimo-taisykliu-perziura_lt.

⁸ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_lt.

prieinama, pvz., bendrieji nuosavybės kaštai. Dauguma suinteresuotųjų šalių mano, kad svarbu išplėsti etiketės taikymą, kad būtų įtraukti ir nauji furgonai. Vartotojų organizacijos paragino išplėsti etiketės taikymą, kad būtų įtraukti ir naudoti automobiliai.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Kiekybinis poveikio aplinkai ir ekonominio bei socialinio poveikio vertinimas grindžiamas įvairiais „PRIMES“ modeliui parengtais scenarijais. Vykdam šią analizę buvo naudojamos ir kitos modeliavimo priemonės, pavyzdžiui, „GEM-E3“ ir „E3ME“ bei „JRC DIONE“ modelis.

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

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

- **Poveikio vertinimas**

Komisija atliko poveikio vertinimą ir pateikė išsamią analizę. Poveikio vertinime Komisija įvertino iniciatyvos suderinamumą su Europos klimato teisės akto tikslais, kaip reikalaujama to reglamento 6 straipsnio 4 dalyje.

Buvo išnagrinėtos įvairios politikos galimybės, suskirstytos į tris pagrindines kategorijas: i) lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normos ir įvairios lankstumo priemonės, kuriomis sudaromos palankesnės sąlygos laikytis reikalavimų (tvarūs degalai iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, OVC-HEV, daugiametė atitiktis, ypatingieji kreditai mažiems elektromobiliams); ii) finansinė parama panaudojant baudas; iii) transporto priemonių ženklavimas.

Nustatytas tinkamiausias galimybių, susijusių su tikslais ir lankstumu, derinys, kuriuo užtikrinamas didesnis lankstumas ir technologinis neutralumas, kartu išlaikant aiškų signalą investuoti į visai netaisytą judumą ilguoju laikotarpiu. Kalbant apie transporto priemonių ženklavimą, pirmenybė teikiama galimybei, apimančiai plačiausią naudotų transporto priemonių spektrą.

Tinkamiausia galimybė, susijusi su išmetamo CO₂ normomis ir lankstumu, yra naudinga gamintojams 2030–2034 m. laikotarpiu. Be to, išlaikant 2035 m. 100 proc. mažinimo tikslus, didinamas technologinis neutralumas, pripažįstant OVC-HEV vaidmenį ir tvarių degalų iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių vaidmenį po 2035 m. Tai paskatins nuolatinės investicijas į kitas nei visai netaisytos galios pavaros technologijas, kurios gali būti naudingos konkrečiais naudojimo atvejais ir (arba) pereinamuoju etapu, ir jų plėtrą, galbūt taip pat remiant kai kurių Europos gamintojų konkurencingumą kitose rinkose. Kaip matyti iš vertinimo, tinkamiausios galimybės poveikis energetikai ir klimatui yra nedidelis, visų pirma dėl įdiegtų apsaugos priemonių. Atsižvelgiant į tai, iniciatyva dera su ES 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslu ir 2030 m. klimato srities tikslu bei prisitaikymo prie klimato kaitos pažanga.

Dėl tinkamiausios galimybės, susijusios su išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslais ir lankstumo priemonėmis, atsiranda tam tikrų papildomų bendrų sistemos sąnaudų (kapitalo, degalų ir kitų veiklos sąnaudų), tačiau, palyginti su atskaitos scenarijumi, didelių pokyčių nematyti.

Tikimasi, kad iniciatyvoje numatytas reguliavimo lankstumas padidins konkurencingumą trumpuoju laikotarpiu. Tinkamiausia galimybė apima elementus, kuriais siekiama užtikrinti

būtiną reglamentavimo lankstumo ir didesnio technologinio neutralumo pusiausvyrą, taip pat išlaikyti ilgalaikio signalo dėl visai netaršių transporto priemonių nuspėjamumą ir stabilumą

Pagal tinkamiausią transporto priemonių ženklinimo galimybę potencialiems visai netaršių transporto priemonių pirkėjams bus teikiama tinkamesnė informacija ir užtikrinama, kad ES lygmeniu suderinus etiketės formą ji būtų veiksmingai supaprastinta ir vienodai taikoma visoms naudotoms transporto priemonėms. Suderinus reikalavimus nebereikės kurti nacionalinės etiketės modelio, todėl nacionalinės valdžios institucijos sutaupys lėšų.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

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

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

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymu užtikrinamos pagrindinės teisės ir laikomasi principų, visų pirma pripažįstamų Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje. Juo ypač padedama siekti tikslo užtikrinti aukštą aplinkos apsaugos lygį pagal tvaraus vystymosi principą, kaip nustatyta Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos⁹ 37 straipsnyje.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Finansinė teisės akto pasiūlymo pažyma, kurioje išdėstytas poveikis biudžetui, žmogiškiesiems ir administraciniams ištekliams, buvo pridėta prie pasiūlymo, kuriuo remiantis buvo priimtas Reglamentas (ES) 2019/631 ir jo naujausi pakeitimai, padaryti Reglamentu (ES) 2023/851.

5. KITI ELEMENTAI

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

Šiuo pasiūlymu nekeičiama taisyklių esmė, todėl įgyvendinimo vertinimas lieka toks pats kaip ir pasiūlymo, kuriuo remiantis buvo priimtas Reglamentas (ES) 2019/631 su pakeitimais, padarytais Reglamentu (ES) 2023/851.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

1 straipsnyje pateikiami šie siūlomi pakeitimai:

- 1 straipsnio 1 dalimi iš dalies keičiamas 1 straipsnis, kad 2030 m. viso ES parko furgonų išmetamo CO₂ kiekio tikslas būtų sumažintas nuo 50 proc. iki 40 proc., palyginti su 2021 m. baziniu lygiu, o 2035 m. viso ES parko lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio tikslas – nuo 100 proc. iki 90 proc. Be to, į Reglamento dalyką įtraukiamas transporto priemonių ženklinimas.
- 1 straipsnio 2 dalimi iš dalies keičiamas 2 straipsnio 1 dalies b punktas siekiant paaiškinti, kad vertinant atitiktį šiame reglamente nustatytoms išmetamo CO₂

⁹ OL C 326, 2012 10 26, p. 391.

normoms faktiškai atsižvelgiama į visas N kategorijos visai netaršias transporto priemones (įskaitant N_1 ir N_2 kategorijų), kurių masė be baterijos yra mažesnė nei 2 840 kg. Juo taip pat išplečiama taikymo sritis, įtraukiant transporto priemonių ženklimą.

- 1 straipsnio 3 dalimi iš dalies keičiamas 3 straipsnis, siekiant patikslinti „bandymo masės“ apibrėžtį ir įtraukti apibrėžtis, susijusias su transporto priemonių ženklinimo nuostatomis.
- 1 straipsnio 4 dalimi iš dalies keičiamas 4 straipsnis, kad būtų nustatyta daugiametė atitiktis. 1 straipsnio 7 dalimi iš dalies keičiamas 6 straipsnis, o 1 straipsnio 9 dalimi iš dalies keičiamas 8 straipsnis, kad būtų įtraukti atitinkami pakeitimai.
- 1 straipsnio 5 dalimi iš dalies keičiamas 5 straipsnis, kad būtų numatyti ypatingieji kreditai ES pagamintoms mažoms elektrinėms transporto priemonėms.
- 1 straipsnio 6 dalyje pateikiamos naujos nuostatos dėl tam tikrų tvarių degalų iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių vaidmens.
- 1 straipsnio 6 dalyje pateikiamos naujos nuostatos dėl ES pagaminto mažo anglies dioksido pėdsako plieno vaidmens.
- 1 straipsnio 10 ir 14 dalyse numatyti nauji 15a, 15b straipsniai ir naujas IIIa priedas, kuriuose nustatytos transporto priemonių ženklinimo taisyklės.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo dėl naujų lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ normų ir transporto priemonių ženklavimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631 ir panaikinama Direktyva 1999/94/EB

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 192 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

perdavus įstatymo galią turinčio teisės akto projektą nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹⁰,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹¹,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) priimdama Reglamentą (ES) 2021/1119 (Klimato teisės aktas), Sąjunga savo teisėje įtvirtino privalomą tikslą iki 2050 m. užtikrinti visos savo ekonomikos poveikio klimatui neutralumą – taigi iki tada grynąjį išmetamųjų teršalų kiekį sumažinti iki nulio – ir siekį po to pasiekti neigiamą išmetamą ŠESD kiekį, taip pat nustatė privalomą Sąjungos 2030 m. tarpinį klimato politikos tikslą bei nuostatas, kad bus nustatytas Sąjungos masto 2040 m. tarpinis klimato politikos tikslas;
- (2) kad būtų pasiektas poveikio klimatui neutralumo tikslas, labai svarbu, *inter alia*, užtikrinti ir remti Europos pramonės konkurencingumą ir atsparumą, užtikrinti pertvarkos trajektorijas, grindžiamas geriausiomis turimomis ekonomiškai efektyviomis, saugiomis ir keičiamo masto technologijomis, daugiau dėmesio skirti teisingai pertvarkai, užtikrinti sąžiningą konkurenciją su tarptautiniais partneriais ir dekarbonizuoti energetikos sistemą taikant visus nulinio ir mažo anglies dioksido kiekio energetikos sprendimus;
- (3) švarios pramonės kursu ir Europos automobilių pramonės sektoriaus veiksmų planu Sąjunga sudarė sąlygas sėkmingai pertvarkai, daugiausia dėmesio skirdama tiek priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimui, tiek pramonės atnaujinimui, įskaitant Europos pramonės rėmimo mechanizmus, Europos turinio reikalavimus Sąjungoje parduodamų elektrinių transporto priemonių baterijų elementams ir komponentams, geresnes galimybes gauti viešąjį ir privatųjį finansavimą, vienodas sąlygas visame

¹⁰ OL C , , p. . .

¹¹ OL C , , p. . .

pasaulyje ir aiškus palankias sąlygas švarių technologijų diegimui ir plėtrai, kad būtų sustiprintas pramonės konkurencingumas ir inovacijos Sąjungoje;

- (4) automobilių sektorius yra vienas iš pagrindinių Sąjungos ekonomikos ramsčių ir yra kritiniame lūžio taške, nes susiduria su nuožmia pasauline konkurencija ir esminiais struktūriniais pokyčiais priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir skaitmenizacijos srityse. Siekiant visai netaršaus judumo reikia integruoto požiūrio, apimančio išmetamo CO₂ kiekio mažinimą, pramonės konkurencingumą, socialinį teisingumą ir technologinę lyderystę. Siekdama užtikrinti, kad ši pertvarka sustiprintų Sąjungos automobilių pramonės ekosistemos konkurencingumą, kartu išlaikant jos aplinkosaugos ir socialinius užmojus, 2025 m. kovo 5 d. Komisija priėmė Europos automobilių pramonės sektoriaus veiksmų planą;
- (5) lengvosios komercinės transporto priemonės perkamos ir naudojamos profesinėje veikloje. Kai kuriais konkrečiais naudojimo atvejais gali kilti trumpalaikių kliūčių visai netaršių transporto priemonių diegimui toje srityje. Todėl tikslinga pakoreguoti tų transporto priemonių 2030 m. išmetamo CO₂ normas, kad būtų remiamas nuolatinis gamintojų gebėjimas investuoti, visų pirma į perėjimą prie visai netaršių transporto priemonių;
- (6) skatinant ES gaminamų mažų elektromobilių kūrimą ir gamybą bus užtikrintas visai netaršaus judumo įperkamas ir prieinamas naudotojams, taip pat padidintas Europos automobilių sektoriaus konkurencingumas ir tvarumas. Todėl tikslinga skatinti Europos Sąjungoje kurti ir gaminti mažus elektromobilius, teikiant paskatas CO₂ kreditų forma gamintojams, pateikiantiems tokias transporto priemones Sąjungos rinkai;
- (7) nors labai svarbu, kad išmetamo CO₂ normos ir toliau skatintų perėjimą prie visai netaršaus judumo ir užtikrintų tokių investicijų tikrumą ir nuspėjamumą, dėl reglamentavimo lankstumo trūkumo transporto priemonių gamintojams gali kilti sunkumų, kai dėl to ribojamos jų atitikties galimybės. Todėl tikslinga remti technologiškai neutralų požiūrį numatant reglamentavimo lankstumo priemones technologijoms, kurios nėra visai netaršios;
- (8) siekiant suteikti papildomų lankstumo galimybių, 2030–2032 m. laikotarpiu gamintojai turėtų užtikrinti, kad jų transporto priemonių vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis neviršytų savitosios teršalų išmetimo normos, apskaičiuotos kaip jų metinių savitųjų teršalų išmetimo normų vidurkis tuo laikotarpiu. Laikotarpio pabaigoje turėtų būti atliktas vertinimas, kaip kiekvienas gamintojas atskirai laikėsi tikslų. Atitinkamai turėtų būti apskaičiuotas mokestis už taršos normos perviršį;
- (9) viso parko išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslas nuo 2035 m. sumažinamas nuo 100 proc. iki 90 proc., su sąlyga, kad likęs išmetamųjų teršalų kiekis kompensuojamas naudojant mažo anglies dioksido pėdsako plieno kreditus arba tvarių degalų iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių kreditus;
- (10) mažo anglies dioksido pėdsako plieno kreditų ir tvarių degalų iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių kreditų naudojimas turėtų būti apribotas, kad būtų išsaugotos investicijos į visai netaršią vertės grandinę. Nuo 2035 m. leidžiant kompensuoti išmetamųjų teršalų kiekį iki 10 proc. viso ES parko 2021 m. tikslo, šie kreditai kartu su 90 proc. išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslu padeda siekti bendro poveikio klimatui neutralumo tikslo;
- (11) 2035 m., o vėliau kas penkerius metus Komisija turėtų įvertinti Reglamento veiksmingumą, kad būtų išlaikytas suderinamumas su 2050 m. poveikio klimatui

neutralumo privalomu tikslu, nustatytu Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2021/1119 (Klimato teisės aktas);

- (12) tikslinga išmetamo CO₂ normose leisti pripažinti išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimą dėl tvarių degalų iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, suteikti daugiau lankstumo gamintojams ir remti investicijas į tvarių degalų iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių vertės grandinės plėtrą. Tokie degalai ir toliau bus svarbūs mažinant transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro. Siekiant remti naujoviškas technologijas, į dabartinę sistemą pagal Direktyvą (ES) 2018/2001 įtraukti privalomi tikslai, susiję su pažangiaisiais biodegalais transporto sektoriuje. Jų įgyvendinimas vyksta, nors ir lėtai. 2026 m. pabaigoje planuojama atlikti Direktyvos (ES) 2018/2001 peržiūrą, per kurią bus įvertinta padaryta pažanga ir poreikis atnaujinti būsimą bioekonomikos sistemą;
- (13) mažo anglies dioksido pėdsako plieno skatinimas yra labai svarbus siekiant Sąjungos klimato srities tikslų, kartu stiprinant jos pramonės konkurencingumą ir strateginį savarankiškumą. Kadangi automobilių sektorius yra vienas iš pagrindinių plieno naudotojų, tikslinga skatinti mažo anglies dioksido pėdsako plieno naudojimą transporto priemonių gamyboje, kad būtų sukurta eksperimentinė rinka. Taigi, siekiant po 2035 m. kompensuoti naujų transporto priemonių išmetamą CO₂ kiekį, kuris dar nebuvo kompensuotas naudojant tvarius degalus iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, gamintojai turėtų turėti galimybę naudoti ES mažo anglies dioksido pėdsako plieno kreditus;
- (14) siekiant suteikti daugiau tikrumo lengvųjų komercinių transporto priemonių gamintojams, turėtų būti atliktas formulės, pagal kurią gamintojo savitoji teršalų išmetimo norma koreguojama atsižvelgiant į vidutinę ES parko bandymo masę, techninis patikslinimas;
- (15) atlikus Automobilių ženklinimo direktyvos vertinimą padaryta išvada, kad visose valstybėse narėse etiketė nėra suderinta, kad potencialūs visai netaršių ir mažataršių transporto priemonių, furgonų ir naudotų transporto priemonių pirkėjai nėra tinkamai informuojami pagal dabartines taisykles ir kad naudotojai vis dažniau naudojami skaitmeninėmis priemonėmis, o dabartinėse taisyklėse daugiausia dėmesio skiriama fizinėms pardavimo vietoms su popieriniu vadovu ir plakatu. Todėl Direktyvą 1999/94/EB reikia peržiūrėti ir atnaujinti;
- (16) transporto priemonės etiketė, kurioje pateikiama visai netaršioms transporto priemonėms svarbi informacija, turėtų būti prieinama tam, kad potencialūs transporto priemonių pirkėjai galėtų priimti informacija pagrįstus pirkimo sprendimus. Be to, transporto priemonės etiketė turėtų būti prieinama ne tik naujų lengvųjų automobilių, bet ir galimiems furgonų ir naudotų transporto priemonių pirkėjams, siekiant užtikrinti, kad potencialūs tų transporto priemonių pirkėjai taip pat būtų tinkamai informuojami;
- (17) atskirų transporto priemonių etiketėse turėtų būti pateikta svarbiausia atitikties liudijime nurodyta informacija. Jos taip pat turėtų suteikti naudotojams galimybę gauti papildomos informacijos. Ateityje, keičiantis techniniams reikalavimams, stebėsenai bei ataskaitų teikimui ir turimiems duomenims, papildoma informacija galėtų, pvz., informuoti klientus apie laidu įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių eksploatacines savybes, priklausomai nuo vairuotojo elgesio, susijusio su važiavimo elektros režimu dalimi;

- (18) transporto priemonių pirkėjai vis labiau naudojami skaitmeninėmis priemonėmis, todėl, kad naudotojai galėtų palyginti skirtingus transporto priemonių modelius, įskaitant skirtingų gamintojų modelius, informacija apie visus Sąjungos rinkai pateikiamų naujų transporto priemonių modelius turėtų būti pateikiama gaminių duomenų bazėje;
- (19) transporto priemonių ženklavimo reikalavimai turėtų būti taikomi transporto priemonių gamintojams ir prekyautojams arba bet kuriems kitiems fiziniams ar juridiniams asmenims, kurie vykdydami komercinę veiklą tiekia transporto priemones rinkai, taip neįtraukiant privačių asmenų, retkarčiais parduodančių naudotą automobilį;
- (20) transporto priemonių ženklavimo reikalavimai turėtų būti įtraukti į Reglamentą (ES) 2019/631, kad būtų užtikrintas nuoseklus ir suderintas jų taikymas visoje Sąjungoje;
- (21) siekiant nustatyti metodiką, pagal kurią būtų nustatomi kriterijai, pagal kuriuos automobilis būtų laikomas pagamintu ES ir plienas būtų laikomas mažo anglies dioksido pėdsako plienu, ir iš dalies pakeisti priedą, susijusį su transporto priemonių ženklinimu, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kad būtų atsižvelgta į technologinius ir teisėkūros pokyčius, taip pat į pokyčius, susijusius su naudotojų informavimu. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, 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;
- (22) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti išsamias taisykles ir procedūras, pagal kurias gamintojai stebėtų ir teiktų visus duomenis, reikalingus mažo anglies dioksido pėdsako plieno kreditams apskaičiuoti, ir transporto priemonių ženklinimui skirtos gaminių duomenų bazės veikimo duomenis. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011;
- (23) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. suteikti transporto priemonių gamintojams papildomų lankstumo galimybių laikytis reikalavimų, kartu išlaikant išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslų užmojo lygį, taip pat suderinti ir atnaujinti transporto priemonių ženklinimo reikalavimus – valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl jų masto arba poveikio tų tikslų 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 tiems tikslams pasiekti;
- (24) todėl Reglamentas (ES) 2019/631 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis
Reglamento (ES) 2019/631 pakeitimai

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

- 1) 1 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 5 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis 40 % mažesnis už 2021 m. tikslą, apskaičiuotą pagal I priedo B dalies 6.1.2 punktą.“;

b) 5a dalis pakeičiama taip:

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

a) naujų lengvųjų automobilių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis 90 proc. mažesnis už 2021 m. tikslą, apskaičiuotą pagal I priedo A dalies 6.1.3 punktą;

b) naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių – viso ES parko vidutinis išmetamų teršalų kiekis 90 proc. mažesnis už 2021 m. tikslą, apskaičiuotą pagal I priedo B dalies 6.1.3 punktą.“;

c) pridedama 7 dalis:

„7. Šiuo reglamentu nustatomos transporto priemonių ženklinimo taisyklės, siekiant užtikrinti, kad potencialiems pirkėjams būtų prieinama atitinkama informacija, susijusi su lengvaisiais automobiliais ir lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis, kurie siūlomi parduoti arba išnuomoti Sąjungoje.“;

2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies b punkto tekstas po kabliataškio pakeičiamas taip:

„nuo 2025 m. sausio 1 d. visai netaršios N kategorijos transporto priemonės šio reglamento tikslais ir nedarant poveikio Reglamentui (ES) 2018/858 ir Reglamentui (EB) Nr. 715/2007 laikomos lengvosiomis komercinėmis transporto priemonėmis, kurioms taikomas šis reglamentas, jei etaloninė masė atėmus energijos kaupimo sistemos masę neviršija 2 840 kg.“;

b) pridedama 5 dalis:

„5. Šio reglamento 15a ir 15b straipsniai taikomi visoms M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėms, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnyje, kurios siūlomos parduoti ar išnuomoti Sąjungoje ir kurių tipas patvirtintas pagal pasaulinę suderintą lengvųjų transporto priemonių bandymo procedūrą, nustatytą Komisijos reglamente (ES) 2017/1151.“;

3) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 papunktis pakeičiamas taip:

„1) transporto priemonės bandymo masė, arba TM, – lengvojo automobilio arba lengvosios komercinės transporto priemonės masė, kaip įrašyta atitikties liudijime ir kaip apibrėžta JT taisyklės Nr. 154 3.2.25 punkte;“;

b) pridedami n–r punktai:

„n) visai netarši transporto priemonė – lengvasis automobilis arba lengvoji komercinė transporto priemonė, kuris (-i), kaip apskaičiuota pagal taikytiną ES tipo patvirtinimo procedūrą, per išmetimo vamzdį išmeta 0 g CO₂ /km.

o) transporto priemonės etiketė – šiame reglamente nustatytus reikalavimus atitinkanti spausdintinė arba elektroninė grafinė diagrama;

p) pardavimo vieta – vieta, kurioje transporto priemonės eksponuojamos arba siūlomos parduoti ar išnuomoti potencialiems klientams, įskaitant komercines muges, kuriose transporto priemonės pristatomos visuomenei;

q) reklaminė medžiaga – bet kokios formos spausdintinė ar elektroninė informacija ne internete ar internete, naudojama transporto priemonėms parduoti arba išnuomoti arba transporto priemonių, kurios siūlomos plačiajai visuomenei ar potencialiam klientui parduoti arba išnuomoti, rinkodarai arba reklamai;

r) transporto priemonės modelis – transporto priemonių grupė, priklausanti tam pačiam tipui, variantui ir versijai, kaip nurodyta Reglamento (ES) 2018/858 I priedo B dalyje.“;

4) 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies c punktas papildomas šiuo tekstu:

„Be to, nuo 2035 m. gamintojas taip pat užtikrina, kad jo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis neviršytų jo degalų kreditų, kaip nurodyta 5a straipsnyje, ir jo mažo anglies dioksido pėdsako plieno kreditų, kaip nurodyta 5b straipsnyje, sumos.“;

b) 1a dalis pakeičiama taip:

„1a. Nukrypstant nuo 1 dalies, laikotarpiais, apimančiais 2025–2027 kalendorinius metus ir 2030–2032 kalendorinius metus, gamintojas, įskaitant atvejus, kai jis yra bendro fondo narys, užtikrina, kad jo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis tais laikotarpiais neviršytų jo savitosios teršalų išmetimo normos tais pačiais laikotarpiais.

Vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis apskaičiuojamas kaip vidutinio savitojo išmetamo CO₂ kiekio atitinkamo laikotarpio svertinis vidurkis, nustatomas atsižvelgiant į kiekvienais metais užregistruotų naujų to gamintojo transporto priemonių skaičių.

Savitoji teršalų išmetimo norma apskaičiuojama kaip atitinkamo laikotarpio metinių savitųjų teršalų išmetimo normų, nustatytų pagal I priedo A arba B dalies 6.3 punktą arba pagal 10 straipsnyje numatytą nukrypti leidžiančią nuostatą, jeigu ji taikoma gamintojui, svertinis vidurkis, nustatytas atsižvelgiant į kiekvienais metais užregistruotų naujų to gamintojo transporto priemonių skaičių.

Kiekvienų kalendorinių metų, kuriais gamintojas buvo bendro fondo narys, vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis ir skaičiavimui naudojama metinė savitoji teršalų išmetimo norma yra to bendro fondo vertės.“

5) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

Ypatingieji kreditai mažoms visai netaršioms transporto priemonėms

1. Siekiant apskaičiuoti gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, iki 2034 m. kiekviena nauja ES pagaminta M₁ kategorijos visai netarši transporto priemonė, pagal Reglamento (ES) 2018/858 I priedo A dalies 2.4 punktą laikoma maža elektrine transporto priemone, skaičiuojama kaip 1,3 transporto priemonės.

2. Kiekvienais kalendoriniais metais kiekviena valstybė narė, vykdydama savo pareigas pagal 7 straipsnį, registruoja ir perduoda Komisijai informaciją apie kiekvieną naują visai netaršią M₁ kategorijos transporto priemonę, nepriklausomai nuo to, ar ji identifikuojama kaip maža

elektrinė transporto priemonė pagal Reglamento (ES) 2018/858 I priedo A dalies 2.4 punktą ir pagaminta ES, ar ne, taip pat tokią atitiktį lemiančių parametrų vertę.

3. Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant kriterijų, pagal kuriuos automobilis laikomas pagamintu ES, nustatymo metodiką.

3. 1 dalis netaikoma bendrą fondą sudariusiems gamintojams, nebent visi į bendrą fondą įtraukti gamintojai priklauso tai pačiai susijusių gamintojų grupei.“;

6) įterpiami 5a ir 5b straipsniai:

„5a straipsnis

Tvarių degalų iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių vaidmuo

1. Nuo 2035 m. Komisija apskaičiuoja kiekvieno gamintojo degalų kreditus, remdamasi išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažėjimu dėl 2 dalyje nurodytų degalų naudojimo, kaip nustatyta pagal I priedo A ir B dalių 7 punktą, kad kompensuotų kalendoriniais metais užregistruotų naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį. Šie degalų kreditai apskaičiuojami atsižvelgiant į tokių degalų, pateiktų Sąjungos kelių transporto rinkai, kiekį ir jų taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumą, apskaičiuotą pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 29a ir 31 straipsnius ir nurodytą pagal tos direktyvos 31a straipsnį sukurtoje Sąjungos duomenų bazėje, kelių transporto degalų, naudojamų lengvuosiuose automobiliuose ir lengvosiose komercinėse transporto priemonėse, dalį, vidutinę transporto priemonių eksploatacinę ridą ir užregistruotų transporto priemonių skaičių.

2. Reikalavimus atitinkantys degalai yra nebiologinės kilmės degalai iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 36 punkte, atitinkantys tos direktyvos 29a straipsnyje nustatytus kriterijus, biodegalai, kaip apibrėžta tos direktyvos 2 straipsnio 33 punkte, ir biodujos, kaip apibrėžta tos direktyvos 2 straipsnio 28 punkte, pagaminti iš tos direktyvos IX priede išvardytų žaliavų ir atitinkantys tos direktyvos 29 straipsnyje nustatytus kriterijus.

3. Dėl kreditų, gautų už visus 2 dalyje nurodytus degalus, gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis neturi sumažėti daugiau kaip 3 proc. viso ES parko tikslo₂₀₂₁, nustatyto I priedo A ir B dalių 6.0 punkte.

Dėl kreditų, gautų už biodegalų ir biodujų, pagamintų iš Direktyvos (ES) 2018/2001 IX priedo B dalyje išvardytų pradinių žaliavų, kiekį, gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis neturi sumažėti daugiau kaip 1 proc. viso ES parko tikslo₂₀₂₁, nustatyto I priedo A ir B dalių 6.0 punkte.

4. 1 dalis netaikoma bendrą fondą sudariusiems gamintojams, nebent visi į bendrą fondą įtraukti gamintojai priklauso tai pačiai susijusių gamintojų grupei.

5b straipsnis

Mažo anglies dioksido pėdsako plieno vaidmuo

1. Nuo 2035 m. gamintojas gauna kreditus už ES pagamintą mažo anglies dioksido pėdsako plieną (toliau – mažo anglies dioksido pėdsako plieno kreditai), kad kompensuotų kalendoriniais metais užregistruotų naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekį.

2. 1 dalis netaikoma toms transporto priemonėms, kurių indėliui į vidutinį išmetamųjų teršalų kiekį taikomas 5a straipsnis.

3. Mažo anglies dioksido pėdsako plieno kreditai apskaičiuojami atsižvelgiant į ES pagaminto mažo anglies dioksido pėdsako plieno, naudojamo gamintojo naujuose lengvuosiuose automobiliuose arba naujose lengvosiose komercinėse transporto priemonėse, užregistruotuose Sąjungoje kalendoriniais metais, kiekį ir taršos CO₂ intensyvumą, apskaičiuotą pagal 6 dalyje nustatytą metodiką, kalendoriniais metais užregistruotų transporto priemonių skaičių ir transporto priemonių eksploatacinę ridą pagal I priedo A ir B dalių 7 punktą.

4. Dėl mažo anglies dioksido pėdsako plieno kreditų gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis neturi sumažėti daugiau kaip 7 proc. viso ES parko tikslo₂₀₂₁, kaip nustatyta I priedo A ir B dalių 6.0 punkte.

5. Komisija įgyvendinimo aktais nustato išsamias taisykles ir procedūras, pagal kurias gamintojai stebi ir teikia visus duomenis, reikalingus mažo anglies dioksido pėdsako plieno kreditams apskaičiuoti. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 16 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

6. Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant mažo anglies dioksido pėdsako plieno charakteristikų ir plieno bei bazinio plieno taršos CO₂ intensyvumo nustatymo metodiką, pagal kurią apskaičiuojami mažo anglies dioksido pėdsako plieno kreditai.

7. 1 dalis netaikoma bendrą fondą sudariusiems gamintojams, nebent visi į bendrą fondą įtraukti gamintojai priklauso tai pačiai susijusių gamintojų grupei.“;

7) 6 straipsnio 2 dalies paskutinis sakiny s pakeičiamas taip:

„Nukrypstant nuo pirmos pastraipos, susitarimas sudaryti bendrą fondą 2025 arba 2026 kalendoriniams metams gali būti sudarytas iki 2027 m. gruodžio 31 d., o susitarimas sudaryti fondą 2030 arba 2031 kalendoriniams metams gali būti sudarytas iki 2032 m. gruodžio 31 d.“;

8) 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 5 dalyje po pirmo sakinio įterpiamas šis sakinys:

„Gamintojai, atsakingi už mažiau kaip 1 000 naujų lengvųjų automobilių arba už mažiau kaip 1 000 naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių, per praėjusius kalendorinius metus užregistruotų Sąjungoje, pateikia Komisijai išsamią informaciją apie savo susijusias įmones, kaip apibrėžta 3 straipsnio 2 dalyje, nebent jie tokią informaciją būtų pranešę anksčiau ir nuo tada jokių pokyčių nebūtų.“;

b) įterpiama 6b dalis:

„6b. Kiekvienas gamintojas paskiria kontaktinį asmenį visai šiame straipsnyje nurodytai korespondencijai.“;

9) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies antra pastraipa pakeičiama taip:

„Nukrypstant nuo pirmos pastraipos, Komisija 2025–2027 ir 2030–2032 kalendorinių metų mokestį už taršos normos perviršį nustato kiekvienam gamintojui, kurio vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis per tą laikotarpį viršija jo to laikotarpio savitąjį teršalų išmetimo normą.“;

b) pridedama 5 dalis:

„Nukrypstant nuo 1 ir 2 dalių, kiekvienais kalendoriniais metais, pradedant 2035 m., Komisija atitinkamai gamintojui arba bendro fondo valdytojui nustato mokestį už taršos normos pervirši, jei gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija jo savitąją teršalų išmetimo normą arba jo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija jo degalų kreditų, kaip nurodyta 5a straipsnyje, ir jo mažo anglies dioksido pėdsako plieno kreditų, kaip nurodyta 5b straipsnyje, sumą.

Mokestis už taršos normos pervirši skaičiuojamas pagal šią formulę:

(vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis – (degalų kreditai + mažo anglies dioksido pėdsako plieno kreditai) × 95 EUR) × užregistruotų naujų transporto priemonių skaičius.

Atliekant pirmiau nurodytus skaičiavimus, degalų kreditų ir mažo anglies dioksido pėdsako plieno kreditų suma negali viršyti 10 proc. ES₂₀₂₁ tikslo.“;

10) 15 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. 2035 m., o vėliau kas penkerius metus Komisija įvertina Reglamento veiksmingumą siekiant visai netaršaus judumo. Komisija taip pat įvertina vietos turinio reikalavimų įtraukimo poveikį, įgyvendinamumą ir tinkamumą, visų pirma remdamasi atitinkamų ES teisės aktų įgyvendinimu. Atsižvelgdama į rinkos ir technologijų pokyčius, Komisija peržiūri ir prireikus iš dalies keičia šį reglamentą, visų pirma koreguoja viso parko tikslus, kad būtų išlaikytas suderinamumas su Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2021/1119 nustatytu privalomu 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslu.“;

11) įterpiami 15a ir 15b straipsniai:

„15a straipsnis

Gamintojų ir platintojų pareigos, susijusios su transporto priemonių ženkliniu

1. Platintojai užtikrina, kad IIIa priedo 2 dalyje nustatyta transporto priemonės etiketė būtų aiškiai matomai ir įskaitomai pritvirtinta arba rodoma šalia kiekvienos transporto priemonės, kuri siūloma parduoti arba išnuomoti, jų prekybos vietose.

Transporto priemonės etiketėje pateikiami IIIa priedo 2 dalyje nurodyti informacijos elementai, atitinkantys joje nurodytą transporto priemonę.

Be transporto priemonės etiketės, platintojas informuoja potencialų naudotos visai netaršios transporto priemonės arba iš išorės įkraunamos hibridinės elektrinės transporto priemonės pirkėją apie dabartinę transporto priemonės traukos baterijos būklę, remdamasis transporto priemonės ekrane pateikiama informacija pagal Reglamento (ES) 2025/1707 VI priedą.

2. Gamintojai ir platintojai užtikrina, kad visoje reklaminėje medžiagoje, susijusioje su atskirų transporto priemonių pardavimu arba nuoma, būtų rodoma kiekvienos transporto priemonės, įskaitant transporto priemones, kurios parduoti arba išnuomoti siūlomos internetu, etiketė, kaip nustatyta IIIa priedo 2 dalyje.

Jei reklaminė medžiaga susijusi su vienu ar daugiau transporto priemonių modelių, reklaminėje medžiagoje nurodomos visų joje pateiktų transporto priemonių vertės arba intervalas tarp visų joje pateiktų transporto priemonių mažiausių ir didžiausių verčių pagal visus IIIa priedo 2 dalyje nurodytus techninius parametrus.

Kai elektroninėmis priemonėmis platinamoje reklaminėje medžiagoje naudotojai gali konfigūruoti konkrečią transporto priemonę, pvz., internetiniais automobilių konfigūratoriais,

joje naudotojams aiškiai parodoma, kokį poveikį skirtinga konkreti įranga ir pasirenkamieji priedai daro visų IIIa priedo 2 dalyje nurodytų techninių parametrų vertėms.

3. Ne vėliau kaip per 12 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo Komisija sukuria viešai prieinamą gaminių duomenų bazę ir pateikia informaciją, susijusią su rinkai pateiktų transporto priemonių modelių transporto priemonių ženkliniu.

Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, kuriuose išdėstomi išsamūs gaminių duomenų bazės veikimo reikalavimai. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 16 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

4. Gamintojai nepagrįstai nedelsdami į gaminių duomenų bazę įveda IIIa priedo 3 dalyje nurodytą informaciją apie kiekvieną transporto priemonės modelį, kurio nauji vienetai pateikiami rinkai.

Gamintojai užtikrina, kad į gaminių duomenų bazę įvesta informacija būtų teisinga ir tiksli, ir prireikus ją atnaujina.

5. Gamintojai ir platintojai neteikia ir nerodo etikečių, kurios imituotų pagal šį reglamentą nustatytą transporto priemonės etiketę, taip pat neteikia ir nerodo transporto priemonių kortelių, ženklų, simbolių ar užrašų, kurie neatitinka šio reglamento ir kurie galėtų klaidinti ar painioti galutinius naudotojus dėl IIIa priede nustatytų informacijos elementų.

6. Jei Reglamento (ES) 2022/2065 6 straipsnyje nurodytas paslaugų teikėjas leidžia parduoti transporto priemones savo interneto svetainėje, tas paslaugų teikėjas sudaro sąlygas rodyti transporto priemonės etiketę pagal 2 dalį.

7. Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami IIIa priedo 2 ir 3 dalyse nustatyti duomenų reikalavimai ir duomenų parametrai, kad į gaminių duomenų bazę būtų įtraukta naudotojams svarbi papildoma informacija, ir nustatoma parametro „pagaminta ES“ nustatymo metodika.

15b straipsnis

Valstybių narių pareigos, susijusios su transporto priemonių ženklinimu

1. Valstybės narės pagal Reglamentą (ES) 2019/1020 paskiria rinkos priežiūros instituciją, atsakingą už 15a straipsnyje nustatytų priemonių laikymosi užtikrinimą. Rinkos priežiūros institucijos gali susigrąžinti dokumentų tikrinimo išlaidas, jei nesilaikoma atitinkamų šio reglamento straipsnių.

2. Valstybės narės nustato taisykles, kuriomis reglamentuojamos sankcijos už transporto priemonių ženklinimo nuostatų pažeidimus ir vykdymo užtikrinimo mechanizmai, ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Valstybės narės ne vėliau kaip per 12 mėnesių nuo šio reglamento įsigaliojimo praneša Komisijai apie tas taisykles ir priemones ir nedelsdamos informuoja ją apie visus vėlesnius joms įtakos turinčius pakeitimus. “;

12) 17 straipsnio 6 dalis pakeičiama taip:

„Pagal 5a straipsnio 5 dalį, 7 straipsnio 8 dalį, 7a straipsnio 2 dalį, 10 straipsnio 8 dalį, 11 straipsnio 1 dalies ketvirtą pastraipą, 13 straipsnio 4 dalį, 14 straipsnio 2 dalį, 15 straipsnio 8 ir 9 dalis ir 15a straipsnio 7 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie tą aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus tam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.“;

- 13) I priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento I priedą;
- 14) įterpiamas IIIa priedas, atitinkantis šio reglamento I priedą.

2 straipsnis
Panaikinimas

Direktyva 1999/94/EB panaikinama.

3 straipsnis
Įsigaliojimas

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

1 straipsnio 5 dalis taikoma nuo *[Leidinių biurui: prašom įrašyti metus po automobilių pramonės bendrojo rinkinio taikymo pradžios datos]* sausio 1 d.

1 straipsnio 11 dalis ir 2 straipsnis taikomi nuo *[12 mėnesių po šio reglamento įsigaliojimo]*.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

**TEISĖS AKTO PASIŪLYMO FINANSINIO POVEIKIO IR SKAITMENINIŲ
ASPEKTŲ PAŽYMA**

1.	PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA	3
1.1.	Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas	3
1.2.	Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys).....	3
1.3.	Tikslas (-ai)	3
1.3.1.	Bendrasis (-ieji) tikslas (-ai).....	3
1.3.2.	Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)	3
1.3.3.	Numatomas (-i) rezultatas (-ai) ir poveikis	3
1.3.4.	Veiklos rezultatų rodikliai.....	3
1.4.	Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su:	4
1.5.	Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas	4
1.5.1.	Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai, įskaitant išsamų iniciatyvos įgyvendinimo pradinio etapo tvarkaraštį	4
1.5.2.	ES dalyvavimo pridėtinė vertė (gali būti susijusi su įvairiais veiksniais, pvz., koordinavimo nauda, teisiniu tikrumu, didesniu veiksmingumu ar papildomumu). Šiame skirsnyje „ES dalyvavimo pridėtinė vertė“ – ES veiksmams užtikrinama vertė, papildanti vertę, kuri būtų užtikrinta vien valstybių narių veiksmams.	4
1.5.3.	Panašios patirties išvados	4
1.5.4.	Suderinamumas su daugiamete finansine programa ir galima sinergija su kitomis atitinkamomis priemonėmis	5
1.5.5.	Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant perskirstymo mastą.....	5
1.6.	Pasiūlymo (iniciatyvos) ir jo (jos) finansinio poveikio trukmė	6
1.7.	Planuojamas (-i) biudžeto vykdymo metodas (-ai)	6
2.	VALDYMO PRIEMONĖS.....	8
2.1.	Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės.....	8
2.2.	Valdymo ir kontrolės sistema (-os)	8
2.2.1.	Biudžeto vykdymo metodo (-ų), finansavimo įgyvendinimo mechanizmo (-ų), mokėjimo tvarkos ir siūlomos kontrolės strategijos pagrindimas.....	8
2.2.2.	Informacija apie nustatytą riziką ir jai sumažinti įdiegtą (-as) vidaus kontrolės sistemą (-as)	8
2.2.3.	Kontrolės išlaidų efektyvumo apskaičiavimas ir pagrindimas (kontrolės išlaidų ir susijusių valdomų lėšų vertės santykis) ir numatomo klaidų rizikos lygio vertinimas (atliekant mokėjimą ir užbaigiant programą).....	8
2.3.	Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės	9
3.	NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS	10
3.1.	Atitinkama (-os) daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės)	10
3.2.	Numatomas pasiūlymo finansinis poveikis asignavimams.....	12

3.2.1.	Numatomo poveikio veiklos asignavimams santrauka	12
3.2.1.1.	Patvirtinto biudžeto asignavimai	12
3.2.1.2.	Išorės asignuotųjų pajamų asignavimai	17
3.2.2.	Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas	22
3.2.3.	Numatomo poveikio administraciniam asignavimams santrauka	24
3.2.3.1.	Patvirtinto biudžeto asignavimai	24
3.2.3.2.	Išorės asignuotųjų pajamų asignavimai	24
3.2.3.3.	Iš viso asignavimų	24
3.2.4.	Numatomi žmoniškųjų išteklių poreikiai	25
3.2.4.1.	Finansuojami iš patvirtinto biudžeto	25
3.2.4.2.	Finansuojami išorės asignuotosiomis pajamomis	26
3.2.4.3.	Visi žmoniškųjų išteklių poreikiai	26
3.2.5.	Numatomo poveikio su skaitmeninėmis technologijomis susijusioms investicijoms apžvalga	28
3.2.6.	Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa	28
3.2.7.	Trečiųjų šalių įnašai	28
3.3.	Numatomas poveikis pajamoms	29
4.	SKAITMENINIAI ASPEKTAI	29
4.1.	Skaitmeninės svarbos reikalavimai	30
4.2.	Duomenys	30
4.3.	Skaitmeniniai sprendimai	31
4.4.	Sąveikumo vertinimas	31
4.5.	Skaitmeninio įgyvendinimo rėmimo priemonės	32

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631 ir panaikinama Direktyva 1999/94/EB

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

Klimato politika

1.3. Tikslas (-ai)

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

Pasiūlymu siekiama suteikti:

- 1) papildomą lankstumą gamintojams, siekiant remti perėjimą prie visai netaršaus judumo;
- 2) suderintas atnaujintas išmetamo CO₂ kiekio ženklavimo taisyklės.

1.3.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)

Konkretūs pasiūlymo tikslai yra:

- 1) suteikti daugiau lankstumo gamintojams, kad jie galėtų laikytis savo išmetamo CO₂ normų;
- 2) didinti išmetamo CO₂ normų technologinį neutralumą;
- 3) išlaikyti išmetamo CO₂ normų indėlį siekiant ES klimato teisės akte nustatytų klimato tikslų;
- 4) išlaikyti tikrumą ir nuspėjamumą gamintojams ir investuotojams visai netaršaus judumo vertės grandinėje;
- 5) nustatyti suderintą naudotojų informavimą, be kita ko, apie visai netaršias transporto priemones.

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

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

Tinkamiausias galimybių derinys, susijęs su išmetamo CO₂ normomis ir lankstumu, yra naudingas gamintojams 2030–2034 m. laikotarpiu. Be to, išlaikant 2035 m. 100 proc. tikslą, didinamas technologinis neutralumas, pripažįstant OVC-HEV, tvarių degalų iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako plieno vaidmenį po 2035 m. Tai paskatins nuolatinės investicijas į kitas nei visai netaršios galios pavaros technologijas, kurios gali būti naudingos konkrečiais naudojimo atvejais ir (arba) pereinamuoju etapu, ir jų plėtrą, galbūt taip pat remiant kai kurių Europos gamintojų konkurencingumą kitose rinkose. Kaip matyti iš vertinimo, tinkamiausias galimybės poveikis energetikai ir klimatui yra nedidelis, visų pirma dėl įdiegtų apsaugos priemonių. Atsižvelgiant į tai, iniciatyva dera su ES 2050 m. poveikio klimatui neutralumo tikslu ir 2030 m. klimato srities tikslu bei prisitaikymo prie klimato kaitos pažanga.

1.3.4. Veiklos rezultatų rodikliai

Nurodyti pažangos ir laimėjimų stebėsenos rodiklius.

Buvo nustatyti šie rodikliai: (poveikio vertinimas)

- ES parko vidutinis naujų keleivinių ir krovininių automobilių išmetamas CO₂ kiekis kasmet bus stebimas pagal kiekvieną transporto priemonę, gamintoją ir valstybę narę;
- keleivinių ir krovininių automobilių išmetamų ŠESD kiekis bus stebimas vykdant kasmetinę valstybių narių išmetamų ŠESD apskaitą;
- naujai įregistruotų netaršių ir mažataršių transporto priemonių skaičius ir dalis bus stebimi pagal valstybių narių pateikiamus metinius stebėsenos duomenis;
- užimtumo lygis bus stebimas pagal viešai skelbiamus Eurostato statistinius sektorinio užimtumo ES duomenis.

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

- ☐ nauju veiksmu
- ☐ nauju veiksmu, kai bus įgyvendintas bandomasis projektas ir (arba) atlikti parengiamieji veiksmai¹²
- ☒ esamo veiksmo galiojimo pratęsimu
- ☐ vieno ar daugiau veiksmų sujungimu arba nukreipimu į kitą / naują veiksmą

1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas

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

Pakeitimų pasiūlymu siekiama gamintojams nustatyti papildomas sąlygas, susijusias su išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslų laikymusi, kartu išlaikant bendrą užmojį dėl ES teisėje įtvirtintų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslų.

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

Klimato kaita yra tarpvalstybinė problema, kurios negalima išspręsti vien tik nacionalinio arba vietos lygmens veiksmams. Klimato politiką būtina koordinuoti visos Europos mastu ir ES veiksmai pagal subsidarumo principą yra pagrįsti. Atsižvelgiant į tai, kad reikia iš dalies pakeisti Reglamentą (ES) 2019/631, nustatant papildomas sąlygas, susijusias su išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslų laikymusi, šios iniciatyvos tikslų valstybės narės negali pasiekti pačios.

1.5.3. Panašios patirties išvados

Pasiūlymas grindžiamas galiojančiais teisės aktais, kuriais pastarąjį dešimtmetį buvo užtikrintas nuolatinis ES naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių parko išmetamo CO₂ kiekio mažinimas.

¹²

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

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

Papildomų išteklių nereikia.

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

Papildomų išteklių nereikia.

1.6. Pasiūlymo (iniciatyvos) ir jo (jos) finansinio poveikio trukmė

☐ **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 MMMM iki MMMM,
- vėliau – visuotinis taikymas.

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

☒ **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);
- ☐ Europos investicijų bankui 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 nurodytoms įstaigoms ar asmenims, kuriems pavesta vykdyti konkrečius veiksmus bendros užsienio ir saugumo politikos srityje pagal Europos Sąjungos sutarties V antraštinę dalį;
- ☐ valstybėje narėje įsteigtoms įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja valstybės narės privatinė teisė arba Sąjungos teisė ir kurioms pagal konkrečių sektorių taisykles gali būti patikėtas Sąjungos lėšų arba biudžeto garantijų įgyvendinimas tiek, kiek tokias įstaigas kontroliuoja viešosios teisės reglamentuojamos įstaigos arba įstaigos, kurių veiklą reglamentuoja privatinė teisė ir kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, ir joms kontrolės įstaigos suteikia tinkamas finansines garantijas solidariosios atsakomybės forma arba lygiavertės finansines garantijas, kurios kiekvienam veiksmui gali būti apribotos iki didžiausios Sąjungos paramos sumos.

Pastabos

--

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės

Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės nekeičiamos, nes stebėti, kaip laikomasi pasiūlytų papildomų sąlygų, galima pasitelkus dabartinę sistemą.

2.2. Valdymo ir kontrolės sistema (-os)

2.2.1. Biudžeto vykdymo metodo (-ų), finansavimo įgyvendinimo mechanizmo (-ų), mokėjimo tvarkos ir siūlomos kontrolės strategijos pagrindimas

Pasiūlymu neįgyvendinama finansinė programa. Valdymo būdas, finansavimo įgyvendinimo mechanizmas, mokėjimo tvarka ir kontrolės strategija su klaidų lygiu nesiejami.

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

Šis pasiūlymas nėra susijęs su išlaidų programa. Veiksminga transporto priemonių registracijos duomenų stebėseną yra būtina siekiant užtikrinti teisinį tikrumą vykdant teisės aktus ir užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas tarp skirtingų gamintojų.

2.2.3. Kontrolės išlaidų efektyvumo apskaičiavimas ir pagrindimas (kontrolės išlaidų 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

Be finansinio reglamento taikymo, siekiant užkirsti kelią sukčiavimui ir pažeidimams, šiame pasiūlyme numatytos sąlygos laikytis išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimų bus susietos su įvairių duomenų rinkinių stebėseną ir ataskaitų teikimu, kaip numatyta Reglamente (ES) 2019/631.

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	DA / NDA ¹³	ELPA šalių ¹⁴	valstybių kandidačių ir potencialių kandidačių ¹⁵	kitų trečiųjų valstybių	kitų asignuotųjų pajamų
	[XX.YY.YY.YY]	DA / NDA	TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE
	[XX.YY.YY.YY]	DA / NDA	TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE
	[XX.YY.YY.YY]	DA / NDA	TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE

- Prašomos sukurti naujos biudžeto eilutės

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

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

¹³ DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.

¹⁴ ELPA – Europos laisvosios prekybos asociacija.

¹⁵ Valstybių kandidačių ir, kai taikoma, Vakarų Balkanų potencialių kandidatų.

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:

3.2.1.1. Patvirtinto biudžeto asignavimai

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Numeris	
---	---------	--

GD: <.....>			Metai	Metai	Metai	Metai	IŠ VISO DFP 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Veiklos asignavimai							
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1a					0,000
	Mokėjimai	2a					0,000
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1b					0,000
	Mokėjimai	2b					0,000
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami iš konkrečių programų paketo lėšų							
Biudžeto eilutė		3					0,000
IŠ VISO asignavimų <....> GD	Įsipareigojimai	= 1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD: <.....>			Metai	Metai	Metai	Metai	IŠ VISO DFP 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Veiklos asignavimai							
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1a					0,000
	Mokėjimai	2a					0,000
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1b					0,000

	Mokėjimai	2b					0,000
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami iš konkrečių programų paketo lėšų							
Biudžeto eilutė		3					0,000
IŠ VISO asignavimų <....> GD	Įsipareigojimai	= 1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Metai	Metai	Metai	Metai	IŠ VISO DFP 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
IŠ VISO veiklos asignavimų	Įsipareigojimai	4	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	5	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų paketo lėšų		6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos <...> IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	Įsipareigojimai	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Numeris	
--	---------	--

GD: <.....>			Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027	IŠ VISO DFP 2021–2027
Veiklos asignavimai							
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1a					0,000
	Mokėjimai	2a					0,000
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1b					0,000

	Mokėjimai	2b					0,000
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami iš konkrečių programų paketo lėšų							
Biudžeto eilutė		3					0,000
IŠ VISO asignavimų <...> GD	Įsipareigojimai	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD: <.....>			Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027	IŠ VISO DFP 2021–2027
Veiklos asignavimai							
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1a					0,000
	Mokėjimai	2a					0,000
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1b					0,000
	Mokėjimai	2b					0,000
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami iš konkrečių programų paketo lėšų							
Biudžeto eilutė		3					0,000
IŠ VISO asignavimų <...> GD	Įsipareigojimai	= 1a + 1b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027	IŠ VISO DFP 2021–2027
IŠ VISO veiklos asignavimų	Įsipareigojimai	4	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	5	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų paketo lėšų		6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos <...> IŠLAIDŲ KATEGORIJA	Įsipareigojimai	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027	IŠ VISO DFP 2021–2027
• IŠ VISO veiklos asignavimų (visose veiklos išlaidų kategorijose)	Įsipareigojimai	4	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	5	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų paketo lėšų (visose veiklos išlaidų kategorijose)		6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 1–6 išlaidų kategorijas (orientacinė suma)	Įsipareigojimai	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	7	„Administracinės išlaidos“				
GD: <.....>		Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027	IŠ VISO DFP 2021– 2027
• Žmogiškieji ištekliai		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Kitos administracinės išlaidos		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO <...> GD	Asignavimai	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD: <.....>	Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027	IŠ VISO DFP 2021– 2027
-------------	---------------	---------------	---------------	---------------	------------------------------

• Žmogiškieji ištekliai		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Kitos administracinės išlaidos		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO <....> GD	Asignavimai	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	(Iš viso įsipareigojimų = Iš viso mokėjimų)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027	IŠ VISO DFP 2021–2027
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 1–7 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS	Įsipareigojimai	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.1.2. Išorės asignuotųjų pajamų asignavimai

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Numeris	
---	---------	--

GD: <.....>			Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027	IŠ VISO DFP 2021–2027
Veiklos asignavimai							
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1a					0,000
	Mokėjimai	2a					0,000
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1b					0,000
	Mokėjimai	2b					0,000
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami iš konkrečių programų paketo lėšų							

Biudžeto eilutė		3					0,000
IŠ VISO asignavimų <....> GD	Įsipareigojimai	= 1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD: <.....>			Metai	Metai	Metai	Metai	IŠ VISO DFP 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Veiklos asignavimai							
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1a					0,000
	Mokėjimai	2a					0,000
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1b					0,000
	Mokėjimai	2b					0,000
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami iš konkrečių programų paketo lėšų							
Biudžeto eilutė		3					0,000
IŠ VISO asignavimų <....> GD	Įsipareigojimai	= 1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Metai	Metai	Metai	Metai	IŠ VISO DFP 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
IŠ VISO veiklos asignavimų	Įsipareigojimai	4	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	5	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų paketo lėšų		6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos <...> IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	Įsipareigojimai	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija		Numeris					

GD: <.....>			Metai	Metai	Metai	Metai	IŠ VISO DFP 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Veiklos asignavimai							
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1a					0,000
	Mokėjimai	2a					0,000
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1b					0,000
	Mokėjimai	2b					0,000
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami iš konkrečių programų paketo lėšų							
Biudžeto eilutė		3					0,000
IŠ VISO asignavimų <....> GD	Įsipareigojimai	= 1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD: <.....>			Metai	Metai	Metai	Metai	IŠ VISO DFP 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
Veiklos asignavimai							
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1a					0,000
	Mokėjimai	2a					0,000
Biudžeto eilutė	Įsipareigojimai	1b					0,000
	Mokėjimai	2b					0,000
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami iš konkrečių programų paketo lėšų							
Biudžeto eilutė		3					0,000
IŠ VISO asignavimų <....> GD	Įsipareigojimai	= 1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	= 2a + 2b + 3	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
			Metai	Metai	Metai	Metai	IŠ VISO DFP 2021–2027
			2024	2025	2026	2027	
IŠ VISO veiklos asignavimų	Įsipareigojimai	4	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

	Mokėjimai	5	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų paketo lėšų			6	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos <...> IŠLAIDŲ KATEGORIJA	Įsipareigojimai	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

			Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027	IŠ VISO DFP 2021–2027
• IŠ VISO veiklos asignavimų (visose veiklos išlaidų kategorijose)	Įsipareigojimai	4	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	5	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų paketo lėšų (visose veiklos išlaidų kategorijose)			6	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 1–6 išlaidų kategorijas (orientacinė suma)	Įsipareigojimai	= 4 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	= 5 + 6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

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

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

GD: <.....>	Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027	IŠ VISO DFP 2021– 2027
• Žmogiškieji ištekliai	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

• Kitos administracinės išlaidos		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO <...> GD	Asignavimai	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

GD: <.....>		Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027	IŠ VISO DFP 2021– 2027
• Žmogiškieji ištekliai		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
• Kitos administracinės išlaidos		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO <...> GD	Asignavimai	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	(Iš viso įsipareigojimų = Iš viso mokėjimų)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
---	--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027	IŠ VISO DFP 2021–2027
IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 1–7 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS	Įsipareigojimai	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.2. Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas (decentralizuotų agentūrų atveju nepildoma)

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Nurodyti tikslus ir atliktus darbus			2024 metai	2025 metai	2026 metai	2027 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 skirsnį)	IŠ VISO
	ATLIKTI DARBAI							

↓	Rūšis ¹⁶	Vidutinės sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudos	Bendras skaičius	Iš viso sąnaudų
1 KONKRETUS TIKSLAS ¹⁷ ...																		
- Atliktas darbas																		
- Atliktas darbas																		
- Atliktas darbas																		
1 konkretaus tikslo tarpinė suma																		
2 KONKRETUS TIKSLAS ...																		
- Atliktas darbas																		
2 konkretaus tikslo tarpinė suma																		
IŠ VISO																		

¹⁶ Atlikti darbai – tai būsimi produktai ir paslaugos (pvz., finansuota studentų mainų, nutiesta kelių kilometrų ir kt.).

¹⁷ Apibūdinta 1.3.2 skirsnyje. „Konkretus tikslas (-ai)“.

3.2.3. Numatomo poveikio administraciniam asignavimams santrauka

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

3.2.3.1. Patvirtinto biudžeto asignavimai

PATVIRTINTI ASIGNAVIMAI	Metai	Metai	Metai	Metai	IŠ VISO 2021–2027
	2024	2025	2026	2027	
7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA					
Žmogiškieji ištekliai	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Kitos administracinės išlaidos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Neįtraukta į 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ					
Žmogiškieji ištekliai	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Kitos administracinio pobūdžio išlaidos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Tarpinė suma, neįtraukta į 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.2. Išorės asignuotųjų pajamų asignavimai

IŠORĖS ASIGNUOTOSIOS PAJAMOS	Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027	IŠ VISO 2021–2027
7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA					
Žmogiškieji ištekliai	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Kitos administracinės išlaidos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Neįtraukta į 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ					
Žmogiškieji ištekliai	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Kitos administracinio pobūdžio išlaidos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Tarpinė suma, neįtraukta į 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.3.3. Iš viso asignavimų

IŠ VISO PATVIRTINTŲ ASIGNAVIMŲ IR IŠORĖS ASIGNUOTŲJŲ PAJAMŲ	Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027	IŠ VISO 2021–2027
7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA					
Žmogiškieji ištekliai	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Kitos administracinės išlaidos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Neįtraukta į 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ					
Žmogiškieji ištekliai	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Kitos administracinio pobūdžio išlaidos	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Tarpinė suma, neįtraukta į 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

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.

3.2.4. Numatomi žmogiškųjų išteklių poreikiai

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

3.2.4.1. Finansuojami iš patvirtinto biudžeto

Sąmatą surašyti etatų vienetais

PATVIRTINTI ASIGNAVIMAI		Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027
• Etatų plano etatai (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)					
20 01 02 01 (Būstinė ir Komisijos atstovybės)		0	0	0	0
20 01 02 03 (ES delegacijos)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Netiesioginiai moksliniai tyrimai)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Tiesioginiai moksliniai tyrimai)		0	0	0	0
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)		0	0	0	0
• Išorės darbuotojai (etato ekvivalentais)					
20 02 01 (AC, END finansuojami iš bendrojo biudžeto)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END ir JPD ES delegacijose)		0	0	0	0
Administracinės paramos eilutė [XX.01.YY.YY]	- būstinėje	0	0	0	0
	- ES delegacijose	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END – netiesioginiai moksliniai tyrimai)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – tiesioginiai moksliniai tyrimai)		0	0	0	0
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti) – 7 išlaidų kategorija		0	0	0	0
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti) – neįtraukta į 7 išlaidų kategoriją		0	0	0	0
IŠ VISO		0	0	0	0

3.2.4.2. Finansuojami išorės asignuotosiomis pajamomis

IŠORĖS ASIGNUOTOSIOS PAJAMOS		Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027
• Etatų plano etatai (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)					
20 01 02 01 (Būstinė ir Komisijos atstovybės)		0	0	0	0
20 01 02 03 (ES delegacijos)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Netiesioginiai moksliniai tyrimai)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Tiesioginiai moksliniai tyrimai)		0	0	0	0
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)		0	0	0	0
• Išorės darbuotojai (etato ekvivalentais)					

20 02 01 (AC, END finansuojami iš bendrojo biudžeto)	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END ir JPD ES delegacijose)	0	0	0	0
Administracinės paramos eilutė [XX.01.YY.YY]	- būstinėje	0	0	0
	- ES delegacijose	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END – netiesioginiai moksliniai tyrimai)	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – tiesioginiai moksliniai tyrimai)	0	0	0	0
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti) – 7 išlaidų kategorija	0	0	0	0
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti) – neįtraukta į 7 išlaidų kategoriją	0	0	0	0
IŠ VISO	0	0	0	0

3.2.4.3. Visi žmogiškųjų išteklių poreikiai

IŠ VISO PATVIRTINTŲ ASIGNAVIMŲ IR IŠORĖS ASIGNUOTŲJŲ PAJAMŲ	Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027
• Etatų plano etatai (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)				
20 01 02 01 (Būstinė ir Komisijos atstovybės)	0	0	0	0
20 01 02 03 (ES delegacijos)	0	0	0	0
01 01 01 01 (Netiesioginiai moksliniai tyrimai)	0	0	0	0
01 01 01 11 (Tiesioginiai moksliniai tyrimai)	0	0	0	0
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)	0	0	0	0
• Išorės darbuotojai (etato ekvivalentais)				
20 02 01 (AC, END finansuojami iš bendrojo biudžeto)	0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, END ir JPD ES delegacijose)	0	0	0	0
Administracinės paramos eilutė [XX.01.YY.YY]	- būstinėje	0	0	0
	- ES delegacijose	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END – netiesioginiai moksliniai tyrimai)	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END – tiesioginiai moksliniai tyrimai)	0	0	0	0
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti) – 7 išlaidų kategorija	0	0	0	0
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti) – neįtraukta į 7 išlaidų kategoriją	0	0	0	0
IŠ VISO	0	0	0	0

Pasiūlymui įgyvendinti reikalingi darbuotojai (etato ekvivalentais):

	Bus pasitelkiami dabartiniai Komisijos tarnybų darbuotojai.	Papildomi darbuotojai išskirtinėmis aplinkybėmis*		
		bus finansuojami pagal 7 išlaidų kategoriją arba iš mokslinių tyrimų	bus finansuojami iš BA eilutės	bus finansuojami iš mokesčių
Etatų plano etatai			Netaikoma	
Išorės darbuotojai (CA, SNE, INT)				

Vykdytinių užduočių aprašymas, kai užduotis vykdo:

Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai	
Išorės darbuotojai	

3.2.5. Numatomo poveikio su skaitmeninėmis technologijomis susijusioms investicijoms apžvalga

Privaloma: su skaitmeninėmis technologijomis susijusių investicijų pagal pasiūlymą (iniciatyvą) geriausias įvertis turėtų būti pateiktas tolesnėje lentelėje.

Išimties tvarka, kai tai reikalinga pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti, asignavimai pagal 7 išlaidų kategoriją turėtų būti pateikti tam skirtoje eilutėje.

Asignavimai pagal 1–6 išlaidų kategorijas turėtų būti nurodyti kaip „Politikos priemonių IT išlaidos veiklos programoms“. Šios išlaidos parodo veiklos biudžetą, naudojamą su iniciatyvos įgyvendinimu tiesiogiai susijusioms IT platformoms ar priemonėms pakartotinai naudoti, pirkti ir (arba) sukurti ir susijusioms investicijoms (pvz., licencijoms, tyrimams, duomenų saugojimui ir kt.). Šioje lentelėje pateikta informacija turėtų atitikti 4 skirsnyje „Skaitmeniniai aspektai“ pateiktus duomenis.

IŠ VISO skaitmeninių ir IT asignavimų	Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027	IŠ VISO DFP 2021– 2027
7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA					
IT išlaidos (organizacijos)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
7 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Neįtraukta į 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ					
Politikos priemonių IT išlaidos veiklos programoms	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Tarpinė suma, neįtraukta į 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
IŠ VISO	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

3.2.6. Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa

Pasiūlyme (iniciatyvoje):

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

Papildomų išteklių nereikia. Iniciatyvos administravimą tęs dabartinė darbuotojų grupė.

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

Netaikoma

- ☐ Reikia persvarstyti DFP.

Netaikoma

3.2.7. Trečiųjų šalių įnašai

Pasiūlyme (iniciatyvoje):

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

Asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	2024 metai	2025 metai	2026 metai	2027 metai	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 ¹⁸			
		2024 metai	2025 metai	2026 metai	2027 metai
..... straipsnis					

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

Netaikoma

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

Netaikoma

4. SKAITMENINIAI ASPEKTAI

Į pasiūlymą neįtrauktas joks skaitmeninis aspektas, išskyrus gaminių duomenų bazę, susijusią su transporto priemonių ženkliniu.

4.1. Skaitmeninės svarbos reikalavimai

Į šį reglamentą neįtraukti papildomi skaitmeninės svarbos reikalavimai, susiję su išmetamo

¹⁸ Tradiciniai nuosavi ištekliai (muitai, cukraus mokesčiai) turi būti nurodomi grynosiomis sumomis, t. y. iš bendros sumos atskaičius 20 % surinkimo sąnaudų.

CO₂ kiekio stebėsena ir duomenų teikimu. Taikomos Reglamento (ES) 2019/631 nuostatos. Pasiūlymu nustatoma keletas lankstumo priemonių, kad gamintojai galėtų laikytis išmetamo CO₂ normų, nedarant skaitmeninio poveikio ir nedidinant įgyvendinimo skaitmeninėmis priemonėmis.

Kalbant apie transporto priemonių ženklimą, 15a straipsnio 3 dalyje nustatytas skaitmeninės svarbos reikalavimas sukurti transporto priemonių ženklavimo gaminių duomenų bazę, kad visuomenei būtų teikiama su transporto priemonių ženklimu susijusi informacija apie rinkai pateiktų transporto priemonių modelius. Tikimasi, kad Komisija sukurs šią duomenų bazę ir į ją bus įtraukti transporto priemonių gamintojų pateikti duomenys apie jų rinkai pateiktų transporto priemonių modelius, ir ji bus prieinama plačiai visuomenei, pakeičiant dabartinį reikalavimą kiekvienai valstybei narei parengti popierinius vadovus. Ši raida apima registrų valdymą, duomenų rinkimą, pranešimus ir duomenų bazės prieinamumą plačiai visuomenei.

4.2. Duomenys

Kalbant apie gaminių duomenų bazę, skirtą transporto priemonių ženklavimui, į duomenų bazę įtrauktini duomenys turėtų suteikti informacijos apie rinkai pateiktų transporto priemonių modelių klimato srities ir energinį naudingumą. Gamintojai turėtų pateikti suvestinius duomenis, pagrįstus oficialiais transporto priemonių, kurias jie pateikia rinkai, dokumentais (tai sumažina našą, nes atskirų transporto priemonių informacija apibendrinama iki transporto priemonių modelių lygmens) ir kiekvieno rinkai pateikto transporto priemonių modelio duomenis pateikti tik vieną kartą. Ši apibendrinta informacija suteikia potencialiems transporto priemonių pirkėjams svarbios papildomos informacijos apie tikėtiną tam tikro transporto priemonės modelio eksploatacinių charakteristikų intervalą ir padeda palyginti skirtingų modelių informaciją.

4.3. Skaitmeniniai sprendimai

Tikimasi, kad transporto priemonių ženklavimo gaminių duomenų bazėje bus gaunama ir saugoma informacija ir ji bus prieinama plačiai visuomenei, naudojant funkcijas, leidžiančias atlikti transporto priemonių modelių paiešką ir palyginimą, kad būtų galima priimti informacija pagrįstus pirkimo sprendimus. Duomenų basei sukurti būtų galima pakartotinai naudoti tam tikras Europos energijos vartojimo efektyvumo etikete ženklamų gaminių registro (EPREL) funkcijas. Šiuo metu neketinama naudoti dirbtinio intelekto.

4.4. Saugumo vertinimas

Netaikoma

4.5. Skaitmeninio įgyvendinimo rėmimo priemonės

Pasiūlymu nustatoma keletas lankstumo priemonių, kad gamintojai galėtų laikytis išmetamo CO₂ normų. Tai neturi skaitmeninio poveikio ar įgyvendinimo gerinimo naudojant skaitmenines priemones.

Transporto priemonių ženklavimo gaminių duomenų bazę turės sukurti Komisija, prireikus remdamasi vidaus IT pajėgumais arba rangovais ir kuo labiau panaudodama turimą patirtį, be kita ko, įgytą kuriant EPREL duomenų bazę. Pasiūlyme numatyta, kad duomenų bazė turi tapti prieinama ne vėliau kaip per 12 mėnesių nuo Reglamento įsigaliojimo laikotarpį, į

kuri turėtų būti įtrauktas bandymų etapas, kuriame dalyvautų suinteresuotosios šalys (transporto priemonių gamintojai). Kai duomenų bazė taps prieinama, gamintojai į ją turės įvesti reikiamą informaciją. Pasiūlyme taip pat numatyta galimybė priimti įgyvendinimo aktus, kuriais būtų nustatyti gaminių duomenų bazės veikimo duomenys, jei paaiškėtų, kad tai būtina.