



Briuselis, 2025 m. gruodžio 19 d.
(OR. en)

17050/25

Tarpinstitucinė byla:
2025/0422 (COD)

SIMPL 218
ANTICI 220
MI 1084
TRANS 664
ENV 1432
ENT 296
SOC 860
CODEC 2186

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) 993 final
Dalykas:	Pasiūlymas EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS kuriuo dėl motorinių transporto priemonių techninių reikalavimų ir bandymo procedūrų supaprastinimo iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 561/2006, (ES) 2018/858, (ES) 2019/2144 ir (ES) 2024/1257 ir panaikinama Tarybos direktyva 70/157/EEB ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 540/2014

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2025) 993 final.

Pridedama: COM(2025) 993 final



Strasbūras, 2025 12 16
COM(2025) 993 final

2025/0422 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo dėl motorinių transporto priemonių techninių reikalavimų ir bandymo procedūrų supaprastinimo iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 561/2006, (ES) 2018/858, (ES) 2019/2144 ir (ES) 2024/1257 ir panaikinama Tarybos direktyva 70/157/EEB ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 540/2014

{SWD(2025) 1056 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Automobilių pramonės vertės grandinė yra vienas iš ES ekonomikos ramsčių, kuriam tenka 589,3 mlrd. EUR ir 3,7 proc. visos Europos BVP pridėtinės vertės, joje tiesiogiai įdarbinta 10,6 mln. europiečių¹.

Vis labiau nenuspėjamoje prekybos aplinkoje, siekiant išsaugoti ES strateginį savarankiškumą ir padėti pasaulinio ekonomikoje, būtina išlaikyti tvirtą ir konkurencingą automobilių pramonę.

Naujausiuose Enrico Lettos ir Mario Draghi aukšto lygio pranešimuose pateiktoje analizėje² reglamentavimo naštos mažinimas ir ES teisės aktų supaprastinimas nurodomi kaip vieni iš svarbiausių prioritetų. Nors esama reglamentavimo sistema užtikrina nuspėjamumą ir padeda siekti mūsų bendrų viešosios politikos tikslų, ji neturėtų užkrauti nereikalingos naštos ir išlaidų pramonei. ES automobilių pramonės atstovai neseniai pabrėžė, kad nuo dabar iki 2030 m. Europos transporto priemonių gamintojai turės laikytis daugybės teisės aktų³, todėl tam tikrais atvejais iki 25 proc. išlaidų tenka moksliniams tyrimams ir plėtrai⁴.

Savo 2024–2029 m. Europos Komisijos politinėse gairėse⁵ Pirmininkė U. von der Leyen išdėstė viziją, kurioje daugiausia dėmesio skiriama tvariam klestėjimui ir konkurencingumo stiprinimui visoje Europoje, ir pabrėžė, kad verslą reikia vykdyti greičiau ir lengviau. Tai išsamiau aptarta 2025 m. sausio mėn. priėmus Konkurencingumo kelrodį⁶, 2025 m. vasario mėn. – Švarios pramonės kurso komunikatą⁷ ir Komunikatą „Paprastesnė ir greitesnė Europa. Komunikatas dėl įgyvendinimo ir supaprastinimo“⁸. Supaprastinta reglamentavimo sistema ir mažesnė administracinė našta buvo paminėtos kaip vienas iš pagrindinių šių naujų konkurencingumo veiksmų gairių ramsčių.

¹ Duomenys pagrįsti Eurostato FIGARO duomenimis: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/esa-supply-use-input-tables/information-data#figaro>.

² M. Draghi pranešimas dėl ES konkurencingumo https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=lt.

³ Europos automobilių gamintojų asociacijos (ACEA) pasiūlymas dėl supaprastintos reguliavimo sistemos <https://www.acea.auto/publication/acea-proposal-for-simplified-regulatory-framework/>.

⁴ ACEA politikos dokumentas *EU regulatory framework for the decarbonisation of road transport* (liet. „ES kelių transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo reglamentavimo sistema“), <https://www.acea.auto/files/ACEA-policy-paper-EU-regulatory-framework-for-the-decarbonisation-of-road-transport.pdf>.

⁵ 2024–2029 m. politinės gairės https://commission.europa.eu/priorities-2024-2029_lt.

⁶ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „ES konkurencingumo kelrodis“, COM(2025) 30 *final*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0030>.

⁷ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Švarios pramonės kursas. Bendros konkurencingumo ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo veiksmų gairės“, COM(2025) 85 *final*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A52025DC0085>.

⁸ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Paprastesnė ir greitesnė Europa. Komunikatas dėl įgyvendinimo ir supaprastinimo“, COM(2025) 47 *final*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex:52025DC0047>.

Atsižvelgiant į šią supaprastinimo darbotvarkę, 2025 m. kovo mėn. priimtame Europos automobilių pramonės sektoriaus veiksmų plane⁹ nurodyta, kad Komisija, konsultuodamasi su suinteresuotaisiais subjektais, parengs automobilių pramonei skirtą reglamentavimo supaprastinimo dokumentų rinkinį, pagerindama įvairių reglamentavimo reikalavimų suderinamumą ir nuoseklumą. Be to, ji taip pat paskelbė apie Komisijos ketinimą rengiant naujus pasiūlymus dėl teisės aktų suteikti pramonei pakankamai laiko atsižvelgti į šiuos naujus motorinių transporto priemonių reglamentavimo reikalavimus per produktų kūrimo procesą. Ši supaprastinimo darbotvarkė yra ypač svarbi atsižvelgiant į didėjančią transporto priemonių kūrimo ir architektūros, įskaitant programinę įrangą, DI modelius, sudėtingumą ir didėjančią savarankiškumą.

Laikantis minėtų įsipareigojimų, automobilių pramonės bendrasis rinkinys supaprastins ir racionalizuos tam tikras toliau nurodytų aktų nuostatas ir procedūras, kad būtų pasiekti toliau nurodyti konkretūs tikslai.

- Elektrinių lengvųjų komercinių transporto priemonių naudojimo reglamentavimo kliūčių šalinimas

Elektrinės lengvosios komercinės transporto priemonės dėl savo baterijos svorio yra sunkesnės. Nors jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejai yra tokie patys kaip lengvųjų komercinių transporto priemonių su vidaus degimo varikliu, kurio didžiausioji leidžiamoji masė yra mažesnė nei 3,5 tonos, jiems taikomos vairavimo trukmės ir poilsio taisyklės, pagal kurias reikalaujama įrengti ir naudoti tachografą komercinėse transporto priemonėse, kurių didžiausioji leidžiamoji masė viršija 3,5 tonos, taip pat reikalavimas įrengti greičio ribotuvus. Dėl šių reikalavimų elektrinės lengvosios transporto priemonės, kurių masė viršija 3,5 tonos, tampa ne tokios patrauklios klientams, kurių daugelis yra MVĮ ir labai mažos įmonės, dėl išlaidų, susijusių su tachografo¹⁰ ir greičio ribotuvo įrengimu ir naudojimu. Tokia papildoma našta sulėtina elektrinių furgonų naudojimo augimą, palyginti su panašiais vidaus degimo varikliu varomais furgonais, todėl transporto priemonių gamintojams taip pat gali būti sunkiau pasiekti lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normų tikslus.

Ši problema taip pat buvo pripažinta ir į ją atsižvelgta neseniai persvarstant ES vairuotojo pažymėjimų direktyvą¹¹, pagal kurią B kategorijos pažymėjimas galios praėjus dvejiems metams nuo jo išdavimo pirmą kartą transporto priemonėms, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3,5 tonos, bet ne didesnė kaip 4,25 tonos.

Reglamentas (EB) Nr. 561/2006¹²: šiuo reglamentu nustatomos transporto priemonių, kuriomis keliais vežami kroviniai, vairuotojų ir keleivių vežimo keliais vairuotojų vairavimo trukmės, pertraukų ir poilsio laikotarpių taisyklės, siekiant užtikrinti sąžiningą vežėjų kelių

⁹ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos automobilių pramonės sektoriaus veiksmų planas“, COM(2025) 95 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

¹⁰ Tachografas – prietaisas, kuriuo registruojama vairuotojų, vežančių krovinius ar keleivius keliais, vairavimo trukmė, pertraukos ir poilsio laikotarpiai, taip pat kito darbo ir buvimo darbo vietoje laikotarpiai.

¹¹ 2025 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2025/2205 dėl vairuotojo pažymėjimų, kuria iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1724 bei Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2561 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 383/2012, (OL L, 2025/2205, 2025 11 5, <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).

¹² 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1–14, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj/eng>).

transportu konkurencija, pagerinti vairuotojų darbo sąlygas ir prisidėti prie kelių eismo saugumo. Pagrindinis vairavimo ir poilsio trukmei kontroliuoti naudojamas prietaisas yra tachografas. Tachografo įrengimas, konstrukcija ir naudojimas reglamentuojami Reglamentu (ES) Nr. 165/2014¹³.

Reglamentas (EB) Nr. 2019/2144¹⁴: šiuo reglamentu, dar vadinamu Bendrosios saugos reglamentu (BSR), nustatomi transporto priemonių tipo patvirtinimui taikomi ES transporto priemonių saugos reikalavimai, įskaitant reikalavimus, kuriais sprendžiamos konkrečios pažeidžiamų eismo dalyvių, pvz., pėsčiųjų ir dviratininkų, problemos. Į jį taip pat įtrauktas reikalavimas N₂ kategorijos transporto priemonėse¹⁵ įrengti greičio ribotuvus.

- Koregavimo išlaidų, susijusių su EURO 7 išmetamųjų teršalų bandymais, mažinimas

EURO 7 reglamento (ES) 2024/1257¹⁶ 14 straipsnio 7 dalyje nustatyta, kad išmetamųjų teršalų kiekio matavimo metodai turi atitikti nustatytuosius Reglamente (ES) 2017/1151¹⁷ (t. y. Euro 6). Tačiau, nors Euro 6 reglamente buvo nustatytos konkrečios (gerokai didesnės) išmetamųjų teršalų ribinės vertės laboratoriniam bandymui esant žemai temperatūrai, EURO 7 reglamente nėra nustatytos specialios išmetamųjų teršalų ribinės vertės tai konkrečiai bandymo procedūrai. Reikalavimas laikytis bendrųjų išmetamųjų teršalų ribinių verčių atliekant tokį laboratorinį bandymą esant žemai temperatūrai prieštarauja 14 straipsnio 7 dalies tikslui ir padidintų reglamentavimo našta transporto priemonių gamintojams ir

¹³ 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo, (OL L 60, 2014 2 28, p. 1–33, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj/eng>).

¹⁴ 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinųjų dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 ir (ES) 2015/166, (OL L 325, 2019 12 16, p. 1–40, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj/eng>).

¹⁵ Pagal Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalies b punkto ii papunktyje pateiktą apibrėžtį: motorinės transporto priemonės, kurių didžiausia masė viršija 3,5 tonos, bet neviršija 12 tonų.

¹⁶ 2024 m. balandžio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1257 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009, Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011, Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400 bei Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1362, (OL L, 2024/1257, 2024 5 8, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj/eng>).

¹⁷ 2017 m. birželio 1 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, kuriuo papildomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos, iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012 ir kuriuo panaikinamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008, (OL L 175, 2017 7 7, p. 1–643, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj/eng>).

nacionalinėms tipo patvirtinimo institucijoms, neduodant jokios naudos aplinkosauginiam veiksmingumui.

Be to, EURO 7 reglamento V priede reikalaujama, kad sunkiųjų transporto priemonių variklių tipo patvirtinimo bandymai būtų atliekami pagal transporto priemonės tipą. Šis reikalavimas sukurs nereikalingą administracinę ir reglamentavimo našta, nes bus atliekama daugiau bandymų, tačiau tai neduos papildomos naudos aplinkai. Tai nesuderinama su teisėkūros institucijų ketinimu sugriežtinti sunkiųjų transporto priemonių išmetamųjų teršalų ribines vertes, kartu išlaikant Euro 6 reglamente nustatytus bandymų metodus.

Galiausiai EURO 7 reglamente konkrečiai nekalbama apie duomenų, gautų iš EURO 7 transporto priemonėse esančių vidinės stebėsenos (OBM) sistemų ir vidinės degalų ir elektros energijos sąnaudų stebėsenos (OBFCM) prietaisų, tvarkymo metodus, o tai gali lemti nesuderintus ir neveiksmingus metodus, dėl kurių padidėtų transporto priemonių gamintojų ir valdžios institucijų išlaidos.

Reglamentas (EB) Nr. 2024/1257: šis reglamentas, dar vadinamas EURO 7, taikomas transporto priemonių, variklių ir susijusių sistemų bei komponentų tipo patvirtinimui, atsižvelgiant į jų išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą. Juo taip pat nustatomos priemonės, skirtos išmetamųjų teršalų kiekiui, baterijos eksploatacinių savybių ir išmetamųjų teršalų normų vidinei stebėsenai per visą transporto priemonės eksploataavimo trukmę.

- Suderinimo gerinimas ir rinkos susiskaidymo išvengimas (triukšmas; transporto priemonių sąveikumas su įkrovimo infrastruktūra ir tinklu)

Reglamente (ES) Nr. 540/2014¹⁸ nustatytos privalomos įvairių kategorijų transporto priemonių triukšmo ribinės vertės ir elektrinių transporto priemonių garsinių įspėjimo apie transporto priemonę sistemų (AVAS) kūrimas. Be to, ES reglamente dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo kaip alternatyva pripažįstama atitiktis JT taisyklėms dėl triukšmo ir AVAS. Kadangi Reglamente (ES) Nr. 540/2014 nenumatyta reikalavimų atnaujinimo atsižvelgiant į JT pokyčius mechanizmas, taip buvo sukurtas lygiagretus motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo taisyklių rinkinys, kuriame gali būti spragų ir neatitikimų automobilių pramonei, nacionalinėms tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros institucijoms.

Reglamentas (ES) Nr. 540/2014: Reglamentu (ES) Nr. 540/2014 siekiama sumažinti pagrindinius motorinių transporto priemonių keliamo triukšmo šaltinius. Reglamente nustatytos įvairių kategorijų transporto priemonių triukšmo ribinės vertės, ženklavimo ir vartotojų informavimo taisyklės, taip pat elektrinių transporto priemonių garsinių įspėjimo apie transporto priemonę sistemų (AVAS) kūrimas.

Kadangi elektrinių transporto priemonių su baterijomis technologijos sparčiai vystosi, o elektrinių transporto priemonių skaičius rinkoje didėja, transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumas tampa vis svarbesnis. Suderintas požiūris į sąveikumą ES lygmeniu yra būtinas siekiant išvengti tam tikrų techninių reikalavimų, kurie šiuo metu rengiami ne pagal transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą, susiskaidymo,

¹⁸ 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 540/2014 dėl variklių transporto priemonių ir keičiamųjų triukšmo slopinimo sistemų garso lygio, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2007/46/EB bei panaikinama Direktyva 70/157/EEB, (OL L 158, 2014 5 27, p. 131–195, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj/eng>).

visų pirma įgyvendinant peržiūrėtus tinklo kodeksus (apkrovos prijungimo kodeksą (DDC) 2.0 – Reglamentą (ES) 2016/1388¹⁹ ir reikalavimų generatoriams kodeksą (RfG) 2.0 – reglamentą (ES) 2016/631²⁰). Todėl, siekiant užtikrinti suderintas elektrinių transporto priemonių su baterijomis galimybes ir sudaryti sąlygas teikti sąveikias transporto priemonių energinės integracijos į elektros tinklą (V2G) paslaugas, šios transporto priemonės turės atitikti tam tikrus techninius reikalavimus. Dėl šių priežasčių Reglamentu (ES) 2018/858²¹ Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai.

Reglamentas (ES) 2018/858: tai bendra sistema, kuria nustatomos ES masto taisyklės dėl techninių reikalavimų ir procedūrų, siekiant užtikrinti, kad naujų tipų motorinės transporto priemonės ir jų priekabos atitiktų ES patvirtintus saugos ir aplinkos apsaugos reikalavimus. Ja siekiama pagerinti transporto priemonių tipo patvirtinimo kokybę ir padidinti jo nepriklausomumą.

– Spartesnis mažų įperkamų elektrinių transporto priemonių naudojimas

Šiuo metu Europos rinkoje trūksta mažų įperkamų elektrinių transporto priemonių. Palyginti su 2019 m., A ir B segmentų pardavimo apimtis iš viso sumažėjo 1,6 mln., o 2024 m. 70 proc. parduotų naujų elektrinių transporto priemonių su baterijomis sudarė dideli automobiliai (E ir F segmentai) ir miesto visureigiai²². Kartu pastebima bendra transporto priemonių kainų didėjimo visoje ES tendencija, dėl kurios daugeliui vidurinėsios klasės namų ūkių galimybė įsigyti asmeninę transporto priemonę palaipsniui tampa nepasiekiamo. Todėl 2025 m. rugsėjo mėn. Komisijos pirmininkė paskelbė apie mažų įperkamų automobilių iniciatyvą, kuria siekiama skatinti mažų elektrinių transporto priemonių rinką. Tam reikės tikslinių reguliavimo priemonių. Komisija stengsis 10 metų įšaldyti naujus reikalavimus ir pasiūlys tikslines paskatas, susijusias su transporto priemonių išmetamo CO₂ normomis, taikomomis mažoms elektrinėms transporto priemonėms. Įgyvendinus iniciatyvą taip pat gali būti taikomos fiskalinės (pvz., subsidijų schemos) ir nefiskalinės paskatos (pvz., rezervuotos stovėjimo vietos), kai taikytina, suderinamos su valstybės pagalbos taisyklėmis. Šiuo tikslu į motorinėms transporto priemonėms skirtus teisės aktus būtina įtraukti mažos elektrinės transporto priemonės apibrėžtį, kurią būtų galima naudoti tikslinėms priemonėms ES teisės aktuose ir valstybėse narėse. Todėl įmonių veikla taptų paprastesnė – sustiprėtų verslo galimybės pelningai gaminti mažus, prieinamus elektrinius automobilius Europoje ir sumažėtų kainos vartotojams.

¹⁹ 2016 m. rugpjūčio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/1388 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi apkrovos prijungimo reikalavimai, (OL L 223, 2016 8 18, p. 10–54, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj/eng>).

²⁰ 2016 m. balandžio 14 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/631 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimai, (OL L 112, 2016 4 27, p. 1–68, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A32016R0631&qid=1765439921702>).

²¹ 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB, (OL L 151, 2018 6 14, p. 1, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0858-20240701>).

²² Transporto priemonių segmentai – tai neoficialios dydžio klasės, paprastai naudojamos Europos rinkoje. A segmentas: miniautomobiliai (pvz., labai maži miesto automobiliai). B segmentas: maži automobiliai. C segmentas: vidutiniai automobiliai. D segmentas: dideli automobiliai. E segmentas: prestižiniai automobiliai. F segmentas: prabangūs automobiliai. Šios kategorijos yra aprašomojo pobūdžio sąlyginiai apibūdinimai, o ne teisiškai apibrėžtos klasės.

Šis pasiūlymas yra tik pirmas žingsnis įgyvendinant Europos automobilių pramonės supaprastinimo darbotvarkę. Jis apima tik ribotą tikslinių, bet veiksmingų supaprastinimo priemonių skaičių. Supaprastinimo kontekste suinteresuotieji subjektai iškėlė kitų klausimų, susijusių su automobilių pramonės reglamentavimo sistemos supaprastinimu, kurie šiame bendrajame rinkinyje nenagrinėjami, tačiau bus svarstomi toliau plėtojant ir įgyvendinant motorinėms transporto priemonėms skirtus teisės aktus. Per konsultacijas su suinteresuotaisiais subjektais Europos automobilių gamintojų asociacija (ACEA) nurodė apie 130 būsimų teisės aktų, darančių poveikį automobilių pramonei ⁽²³⁾.

Tačiau į šį ACEA sąrašą įtraukta beveik 70 JT taisyklių atnaujinimų, kurie šiuo metu nėra privalomi pagal ES teisės aktus. Europos Komisija tarp jų nustatė apie 40 galiojančių JT taisyklių arba naujų JT taisyklių pakeitimų, kuriuos Komisija atidės arba nepriims ES.

Be to, supaprastinimo darbotvarkė bus grindžiama toliau nurodytais bendraisiais principais.

Reglamentavimo reikalavimų grupavimas

Komisija, antrinės teisės aktuose nustatydamą privalomas taikymo datas, galėtų sugrupuoti naujus motorinėms transporto priemonėms taikomus reglamentavimo reikalavimus, nebent teisės aktų leidėjas teisės akte nustatė kitą datą. Būtų nustatyta unikali automobilių pramonės atitikties data, todėl įmonėms būtų lengviau laikytis teisės aktų.

Be to, Komisija, kiek tai teisiškai įmanoma, užtikrins, kad konkretiems su automobilių pramone nesusijusiems teisės aktams būtų nustatytas mechanizmas, kuriuo būtų užtikrinta, kad reikalavimai automobilių pramonei įsigaliotų „automobilių pramonės atitikties dieną“.

Pramonei skirto pasirengimo laiko laikymasis

ES automobilių pramonės sektoriaus veiksmų plane Komisija įsipareigojo, teikdama pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų, suteikti pakankamai laiko pramonei atsižvelgti į tokius naujus reglamentavimo reikalavimus per produktų kūrimo procesą. Tai bendrasis principas, kurio Komisija yra pasirengusi laikytis, tačiau jis negali tapti bendrojo rinkinio teisės akte nustatytu teisiniu reikalavimu.

Naujų reglamentavimo reikalavimų taikymo sritis

Motorinėms transporto priemonėms skirtuose teisės aktuose naujiems transporto priemonių tipams ir visoms naujoms transporto priemonėms (t. y. esamiems transporto priemonių tipams) visada nustatoma skirtinga taikymo data, kad būtų atsižvelgta į poreikį juos pertvarkyti. Tam tikrais atvejais, pvz., pagal Reglamentą dėl pagalbos iškvietos sistemos „eCall“, reikalavimai nustatyti tik naujiems transporto priemonių tipams. Sprendimas nereglamentuoti esamų transporto priemonių tipų turi būti priimamas kiekvienu konkrečiu atveju, atsižvelgiant į esamų transporto priemonių tipų pertvarkymo išlaidas, kurios gali turėti didelį poveikį mažesne pelno marža pasižymintiems mažiems automobiliams, ir naujų reglamentavimo reikalavimų naudą.

²³ REACH reglamentas; Reglamentas dėl cheminių medžiagų ir mišinių klasifikavimo, ženklinimo ir pakavimo; reglamentai dėl patvariųjų organinių teršalų; Baterijų reglamentas; Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyva; Duomenų aktas; Reglamentas dėl fluorintų šiltnamio efektą sukeliančių dujų; Pavojingų medžiagų naudojimo apribojimo direktyva; Ypatingos svarbos žaliavų aktas; Europos tvarių gaminių reglamentas; Radijo įrenginių direktyva; Žemos įtampos direktyva; Elektromagnetinio suderinamumo direktyva; Pirotechnikos gaminių direktyva; Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamentas; Dirbtinio intelekto aktas; Rinkos priežiūros reglamentas; Slėginių įrenginių direktyva; Slėginių indų direktyva; Gabenamųjų slėginių įrenginių direktyva; Intelektinių transporto sistemų direktyva; Tinklo kodeksas dėl tinklo jungčių; Kibernetinio atsparumo aktas; Mašinų reglamentas; Techninės apžiūros direktyva.

Tipo patvirtinimo sistemos supaprastinimas

Atsižvelgiant į vis spartėjančias inovacijas šiame sektoriuje, visų pirma automatizuoto vairavimo ir programinės įrangos atnaujinimo tendencijas, tikslinga įvertinti motorinių transporto priemonių ES tipo patvirtinimo sistemos supaprastinimo potencialą. Sudėtingas reglamentavimas gali varžyti ES gamintojų pasaulinę konkurenciją su kitų jurisdikcijų gamintojais.

2026 m. Komisija atliks Motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemos reglamento (Reglamento (ES) 2018/858) vertinimą. Tai padės įvertinti galimybes sumažinti automobilių pramonės bandymų ir ataskaitų teikimo išlaidas. Komisijos tarnybų atliktoje preliminarioje analizėje nustatyta, kad tipo patvirtinimo metu galima sumažinti laboratorinių bandymų skaičių atliekant daugiau virtualių bandymų ir taikant rizikos vertinimo praktiką, kad būtų galima įvertinti, kaip *ex ante* bandymus geriausia derinti su eksploatacinių savybių stebėseną (kaip jau taikoma EURO 7 reglamente, kuriame lengvesni *ex ante* bandymai papildomi išmetamųjų teršalų kiekio vidine stebėseną).

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

Šis pasiūlymas yra priemonių, susijusių su Europos automobilių pramonės konkurencingumu, rinkinio dalis. Juo siekiama sumažinti pramonės šakų administracines ir pritaikymo išlaidas, kad būtų užtikrinta gerai veikianti bendroji motorinių transporto priemonių rinka, kartu išlaikant reguliavimo sistemoje nustatytą aukštą saugos ir aplinkosauginio veiksmingumo lygį.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Šia iniciatyva prisidedama prie automobilių pramonės reglamentavimo sistemos supaprastinimo, kaip paskelbta **Europos automobilių pramonės sektoriaus veiksmų plane**. Ji yra automobilių pramonės dokumentų rinkinio dalis, kaip ir lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normų peržiūra, Įmonių transporto priemonių parkų dekarbonizacijos komunikatas ir priemonių rinkinys „Battery Booster“, siekiant padidinti ES automobilių pramonės konkurencingumą pereinant prie visai netaršaus judumo.

Atsižvelgiant į veiksmų planą, šia iniciatyva didinamas skirtingų reglamentavimo reikalavimų nuoseklumas ir darna. Ja įgyvendinami automobilių pramonės supaprastinimo darbotvarkės ir bendrosios rinkos strategijos tikslai. Supaprastinimo priemonės nedaro poveikio politikos tikslams, kuriais grindžiami atitinkami reglamentai. Šiomis priemonėmis prisidedama prie automobilių pramonės priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo, nes pašalinamos reguliavimo kliūtys, trukdančios naudoti elektrines lengvasias komercines transporto priemones, atsižvelgiant į lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normas. Supaprastinimo priemonės nedaro poveikio transporto priemonių aplinkosauginiam veiksmingumui ir yra visiškai suderintos su aplinkos apsaugos tikslais mažinti motorinių transporto priemonių keliamą oro taršą ir aplinkos triukšmą. Supaprastinimo priemonės nesumažina transporto priemonių saugos veiksmingumo ir yra visiškai suderintos su ES kelių eismo saugumo politika.

Be to, Skaitmeninio sektoriaus bendrajame rinkinyje²⁴ pateikiami techniniai skaitmeninės srities teisės aktų, susijusių su automobilių sektoriumi, pakeitimai, įskaitant, be kita ko,

²⁴ Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO, kuriuo siekiant supaprastinti skaitmeninio sektoriaus teisės aktų sistemą iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2016/679,

didelės rizikos DI nuostatų taikymo pradžią, likutinį specialių kategorijų asmens duomenų tvarkymą DI mokymo, bandymo ir eksploatavimo tikslais ir ES duomenų teisės aktų nuostatų konsolidavimą.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Pasiūlymas grindžiamas Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 ir 114 straipsniais, atsižvelgiant į pradinius sektorių sistemų priėmimo teisinius pagrindus, kuriuos šiuo pasiūlymu siekiama iš dalies pakeisti.

• Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

Reglamentai, kuriuos reikia iš dalies pakeisti, yra ES teisės aktai. Todėl šio reglamento pakeitimus reikia priimti ES lygmeniu.

• Proporcingumo principas

Šia iniciatyva neviršijama to, kas būtina supaprastinimo ir naštos mažinimo tikslams pasiekti, nesumažinant žmonių sveikatos ir aplinkos apsaugos.

• Priemonės pasirinkimas

Šiuo pasiūlymu iš dalies keičiami reglamentai, priimti pagal įprastą teisėkūros procedūrą, todėl tų reglamentų pakeitimai turi būti priimti reglamentu pagal įprastą teisėkūros procedūrą.

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

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

Netaikoma.

• Konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais

Per 2025 m. sausio mėn. vykusį strateginį dialogą dėl Europos automobilių pramonės ateities ir viešas konsultacijas dėl Europos automobilių pramonės ateities²⁵ pramonės lyderiai iškėlė klausimą dėl poreikio supaprastinti reglamentavimo sistemą. Vėliau Komisija įvairiuose dvišaliuose susitikimuose, iš rašytinių suinteresuotųjų subjektų pareiškimų, kuriuose pateikiami reglamentavimo supaprastinimo pasiūlymai, ir susitikime su Motorinių transporto priemonių darbo grupe²⁶ sužinojo pramonės ir kitų suinteresuotųjų subjektų nuomones. Remiantis suinteresuotųjų subjektų pastabomis, buvo suformuluoti įvairūs pasiūlymai, kaip supaprastinti ar patikslinti tam tikras automobilių pramonės teisės aktų nuostatas ir pašalinti dėl šių nuostatų atsirandančią nereikalingą administracinę našta.

2025 m. spalio 14 d. Europos Komisija pradėjo tikslines konsultacijas su suinteresuotaisiais subjektais – internetinę apklausą, kurios tikslas – surinkti grįžtamąją informaciją apie

(ES) 2018/1724, (ES) 2018/1725, (ES) 2023/2854 ir direktyvos 2002/58/EB, (ES) 2022/2555 ir (ES) 2022/2557 ir panaikinami reglamentai (ES) 2018/1807, (ES) 2019/1150, (ES) 2022/868 ir Direktyva (ES) 2019/1024, (Skaitmeninio sektoriaus bendrasis rinkinys) (COM(2025) 837 *final*), <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/digital-omnibus-regulation-proposal>).

²⁵ Viešos konsultacijos dėl Europos automobilių pramonės ateities, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14487-Europos-automobiliu-pramones-ateitis_lt.

²⁶ Tai Komisijos ekspertų grupė, kurią sudaro valstybių narių atstovai ir įvairūs automobilių pramonės ir pilietinės visuomenės suinteresuotieji subjektai.

preliminarų galiojančių automobilių pramonės reglamentų pakeitimų sąrašą. Ši apklausa buvo nusiųsta daugiau kaip 130 automobilių pramonės suinteresuotųjų subjektų (68 atsakymai), įskaitant transporto priemonių gamintojus, automobilių dalių gamintojus, pramonės asociacijas, NVO, transporto priemonių parkų valdytojus, nacionalines tipo patvirtinimo institucijas, rinkos priežiūros institucijas ir kitas atitinkamas nacionalines institucijas. Suinteresuotieji subjektai buvo paraginti pareikšti savo nuomonę dėl preliminarų pakeitimų sąrašo, t. y. ar jie tikisi, kad priemonės turės teigiamą, neutralų ar neigiamą ekonominį, socialinį ar aplinkosauginį poveikį ir poveikį reglamentavimo naštai. Be to, Komisija iš suinteresuotųjų subjektų gavo keletą pozicijos dokumentų, kuriuose pateikta papildomų pasiūlymų, duomenų ir išlaidų sąmatų, ir į juos buvo atsižvelgta rengiant šį pasiūlymą.

Visos suinteresuotųjų subjektų grupės tvirtai pritarė siūlomoms priemonėms.

- **Poveikio vertinimas**

Atsižvelgiant į poreikį skubiai pateikti pasiūlymą, kaip spręsti nustatytas problemas, siekiant sumažinti įmonėms ir institucijoms tenkančią administracinę naštą, nebuvo įmanoma parengti poveikio vertinimo.

Tačiau, laikantis geresnio reglamentavimo principų, prie šio pasiūlymo pridedamas Komisijos tarnybų darbinis dokumentas, kuriame pateikiama siūlomų priemonių poveikio analizė, pagrįsta turimais duomenimis ir informacija, surinkta per tikslines konsultacijas su suinteresuotaisiais subjektais, taip pat iš jų rašytinių pastabų.

Remiantis turima informacija, tikimasi, kad dėl pakeitimų pramonė, įskaitant MVI, piliečiai ir viešojo administravimo institucijos per metus nemažai sutaupys – 706 mln. EUR.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Šis pasiūlymas yra dalis Europos Komisijos įsipareigojimo sumažinti ES žmonėms, įmonėms ir viešojo administravimo institucijoms tenkančią reglamentavimo naštą, siekiant padidinti ES gerovę ir atsparumą. Todėl pasiūlymu siekiama supaprastinti su automobilių pramone susijusių teisės aktų nuostatas, sumažinti nereikalingą naštą ir išlaidas įmonėms ir valdžios institucijoms, nepakenkiant aplinkos apsaugai ir transporto priemonių saugai.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymu paisoma pagrindinių teisių, įtvirtintų Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje²⁷, ir laikomasi joje pripažintų principų. Įmonėms tenkančios administracinės naštos mažinimas turėtų duoti naudos visuomenei, kuriant gerovę, užtikrinant užimtumą ir diegiant inovacijas. Kartu pasiūlymu siekiama užtikrinti aukšto lygio aplinkos apsaugą ir transporto priemonių saugą.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Dėl šios iniciatyvos Komisija nepatirs jokių papildomų išlaidų.

5. KITI ELEMENTAI

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

Komisija stebės, kaip įgyvendinamos ir taikomos naujos nuostatos ir kaip jų laikomasi. Be to, pagal geresnio reglamentavimo principus reguliariai vertinamas reglamentų, kurie turi būti iš dalies pakeisti šiuo pasiūlymu, efektyvumas, veiksmingumas siekiant tikslų, aktualumas, suderinamumas ir pridėtinė vertė. Šiam pasiūlymui įgyvendinimo planas nėra reikalingas.

²⁷ OL C 326, 2012 10 26, p. 391, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Siūlomi **Reglamento (EB) Nr. 561/2006** pakeitimai: pirmuoju siūlomu pakeitimu siekiama leisti valstybėms narėms N₂²⁸ kategorijos elektriniams furgonams, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3,5 tonos, bet ne didesnė kaip 4,25 tonos ir kurie naudojami tik vidaus transporto operacijose, taikyti išimtį dėl išmaniųjų tachografų įrengimo, kad jiems būtų sudarytos tokios pačios sąlygos kaip ir iškastiniu kuru varomiems jų ekvivalentams, t. y. N₁ kategorijos dyzeliniams furgonams²⁹.

Pagrindinis numatomas siūlomos priemonės poveikis – mažesnės išlaidos įmonėms, visų pirma MVI, kurios yra pagrindinės tokių furgonų naudotojos ir (arba) pirkėjos ir kurios nebeturės įrengti išmaniųjų tachografų tam tikros rūšies elektriniams furgonams. Be to, pašalinus reikalavimą įrengti tachografą taip pat sumažės administracinė našta ir (arba) išlaidos įmonėms ir (arba) vairuotojams, kuriems nebereikės atsisiųsti tachografo duomenų (2–4 valandos per mėnesį). Be to, vienodų sąlygų N₁ kategorijos dyzeliniams furgonams ir N₂ kategorijos elektriniams furgonams sudarymas sumažinant pastarųjų kainas padės skatinti naudoti tokius elektrinius furgonus.

Kemperiams arba transporto priemonėms su priekabiniu nameliu, kurių masė viršija 7,5 tonos, taip pat taikomos vairavimo trukmės ir poilsio taisyklių bei tachografų įrengimo ir naudojimo taisyklės.

Europos Sąjungos Teisingumo Teismo (ESTT) byloje C-666/21³⁰ pilietis teigė, kad reglamentai (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nėra skirti nekomerciniams naudotojams ir kad tokios transporto priemonės neturėtų būti laikomos komerciniu transportu. Tačiau Teismas nusprendė, kad tokios taisyklės galėtų būti taikomos nekomerciniams naudotojams, naudojančiams daugiau kaip 7,5 tonos sveriančias transporto priemones. Visų pirma Teismas nusprendė, kad „sąvoka „krovinių vežimas keliais“ <...> apima krovinių vežimą keliais transporto priemone, kurios maksimali leidžiama masė, kaip tai suprantama pagal iš dalies pakeisto Reglamento Nr. 561/2006 4 straipsnio m punktą, viršija 7,5 tonos, įskaitant tuos atvejus, kai ji įrengta ne tik kaip laikina gyvenamoji vieta, bet ir kaip vieta kroviniams vežti nekomerciniais tikslais, o tos transporto priemonės krovumas ir kategorija, kuriai ji priskirta nacionaliniame kelių eismo registre, tam neturi jokios įtakos“.

Siekiant paaiškinti teisinę sistemą, susijusią su konkrečiu kemperiu, kurių didžiausioji leidžiamoji masė viršija 7,5 tonos ir kurie naudojami asmeniniais tikslais, atveju, ir suteikti teisinio aiškumo tokių transporto priemonių gamintojams ir klientams, antruoju siūlomu pakeitimu į Reglamento (EB) Nr. 561/2006 13 straipsnį įtraukiama nauja s dalis, kuria valstybėms narėms bus leidžiama kemperiams netaikyti taisyklių dėl vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių bei tachografų. Be to, dėl planuojamos išimties dėl tachografo naudojimo šioms transporto priemonėms sumažės išlaidos ir padidės vairuotojų, kurie naudojami kemperiais turizmui, pasitikėjimas.

Siūlomi **Reglamento (ES) Nr. 2019/2144** pakeitimai: siūlomu pakeitimu siekiama N₂ kategorijos elektriniams furgonams, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3,5 tonos, bet ne didesnė kaip 4,25 tonos, netaikyti įpareigojimo turėti greičio ribotuvus, todėl

²⁸ Pagal Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalies b punkto ii papunktį, N₂ kategorijos transporto priemonės yra: motorinės transporto priemonės, kurių didžiausia masė viršija 3,5 tonos, bet neviršija 12 tonų.

²⁹ Pagal Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalies b punkto i papunktį, N₁ kategorijos transporto priemonės yra: motorinės transporto priemonės, kurių didžiausia masė neviršija 3,5 tonos.

³⁰ 2023 m. kovo 2 d. Sprendimas *Åklagarmyndigheten*, C-666/21, EU:C:2023:149.

jiems sudaromos tokios pačios sąlygos kaip ir iškastiniu kuru varomam jų ekvivalentui, t. y. N₁ kategorijos dyzeliniams furgonams. .

Pagrindinis numatomas siūlomos priemonės poveikis – mažesnės išlaidos įmonėms, visų pirma MVĮ, kurios yra pagrindinės tokių furgonų naudotojos ir (arba) pirkėjos. Išlaidų bus sutaupyta ne tik dėl nepatirtų išlaidų, susijusių su greičio ribotuvo įrengimu, bet ir dėl didesnio veiklos lankstumo, atsirandančio dėl galimybės vairuoti šias transporto priemones šiek tiek didesniu greičiu važiuojant greitkeliais. Be to, vienodų sąlygų N₁ kategorijos dyzeliniams furgonams ir N₂ kategorijos elektriniams furgonams sudarymas sumažinant pastarųjų kainas padės skatinti naudoti tokius elektrinius furgonus. Galiausiai svarbu pabrėžti, kad nenumatoma, jog ši išimtis darys neigiamą poveikį atitinkamų transporto priemonių aplinkosauginiam ar saugos veiksmingumui. Siūlomi **Reglamento (EB) Nr. 2024/1257** pakeitimai: temperatūros sąlygos, nustatytos atliekant V priedo 1 ir 2 lentelėse nurodytą „laboratorinį bandymą esant žemai temperatūrai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti“, įtrauktos į tose pačiose lentelėse nurodytą „dujinių teršalų ir PN bandymą kelyje“. Norint įrodyti, kad išmetamųjų teršalų kiekis atitinka reikalavimus esant žemai temperatūrai (–7 °C), reikia atitikti realiomis važiavimo sąlygomis išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimus (–7–38 °C), todėl laikoma pagrįsta panaikinti specialų laboratorinį bandymą esant žemai temperatūrai (6 tipo).

Poveikis, kurio tikimasi iš siūlomos priemonės, visų pirma yra susijęs su teisėkūros institucijų ketinimo laikytis Euro 6 taisyklių išsaugojimu pagal Reglamento (EB) Nr. 2024/1257 14 straipsnio 7 dalį, reglamentavimo naštos mažinimu nesukeliant reikalavimų laikymosi sunkumų ir teisinio tikrumo užtikrinimu.

Kitą siūlomą priemonę sudaro nuoroda į transporto priemonių kategorijas, o ne į transporto priemonių tipus EURO 7 variklio (atskiro techninio mazgo) tipo patvirtinimo atveju, t. y. „privalomi visų degalų, kurių atveju suteiktas transporto priemonės tipo patvirtinimas, įrodomieji bandymai ir visų degalų, visų krovumų ir visų taikomų transporto priemonių tipų kategorijų atitikties deklaracijos atitinkamai Reglamento (ES) 2024/1257 V priedo 3, 4, 7 ir 8 lentelėse“.

Tikimasi, kad siūloma priemonė bus gerokai sumažinta tiek administracinė, tiek bandymų reglamentavimo našta, nepakenkiant aplinkos apsaugos standartams. Taip išvengiama pakartotinių skirtingų tipų transporto priemonių variklių, kuriuose naudojamos vienodos technologijos, bandymų ir sumažinamos išlaidos, susijusios su keliais tipo patvirtinimais ir bandymų procesais. Tai padeda užtikrinti rinkos stabilumą ir gali lemti mažesnes transporto priemonių kainas, o tai naudinga veiklos vykdytojams ir vartotojams.

Kita siūloma priemonė bus paaiškinta, kad Komisijai suteikiami įgaliojimai parengti priemones, kuriomis būtų užtikrinta, kad transporto priemonėje įrengiamos vidinės stebėsenos (OBM) ir vidinės degalų sąnaudų stebėsenos (OBFCM) sistemų duomenys būtų gaunami, kaupiami, apdorojami ir saugomi veiksmingai ir suderintai, kad būtų galima stebėti EURO 7 transporto priemonių tipų veiksmingumą realiomis sąlygomis.

Suderinta ES lygmens OBM/OBFCM duomenų infrastruktūra galėtų padėti sutaupyti daug lėšų, palyginti su situacija, kai kiekviena valstybė narė kuria ir prižiūri savo sistemas. Sutaupoma dėl masto ekonomijos, mažesnio dubliavimosi ir suderintų atitikties užtikrinimo procesų. Užuot sąveikavę su įvairiomis nacionalinėmis sistemomis, transporto priemonių gamintojai galės perduoti standartizuotus duomenis vieną kartą ir taip sumažinti programinės įrangos integravimo ir sertifikavimo išlaidas.

Kadangi **Reglamentas (ES) Nr. 540/2014**^[31] tapo nebeaktualus, siūloma reglamentą panaikinti nuo 2027 m. liepos 1 d. Be to, pagal Reglamento (ES) Nr. 540/2014 14 straipsnį Tarybos direktyva 70/157/EEB³¹ panaikinama nuo 2027 m. liepos 1 d. Siekiant išvengti bet kokio galimo teisinio netikrumo, šiuo pasiūlymu patvirtinamas panaikinimas su ta pačia įsigaliojimo data.

Siekiant pakeisti nuorodą į panaikintą reglamentą, siūloma iš dalies pakeisti **Reglamento (ES) 2018/858** II priedą nurodant su triukšmu susijusias Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) taisykles: taisyklę Nr. 51³² dėl M ir N kategorijų transporto priemonių triukšmo; taisyklę Nr. 59³³ dėl keičiamųjų triukšmo slopinimo sistemų ir taisyklę Nr. 138³⁴ dėl tyliųjų kelių transporto priemonių arba AVAS.

Siūlomais pakeitimais darant nuorodą į JT taisykles būtų sukurtos vienodos sąlygos ES automobilių gamintojams parduodant savo automobilius visame pasaulyje, nes jiems nereikėtų laikytis dviejų taisyklių dėl triukšmo rinkinių. Siūlomais pakeitimais taip pat būtų pašalintos visos galimos spragos, o automobilių pramonei, tipo patvirtinimo institucijoms ir rinkos priežiūros institucijoms būtų sukurta paprastesnė ir (arba) nuoseklesnė sistema. Be to, visuomenei ir aplinkai būtų naudinga išplėsta taikymo sritis, kuria ribojamas atgalinio pliūpsnio, garso keitiklių ir garso gerinimo sistemų keliamas triukšmas. Siekiant užtikrinti sklandų pramonės perėjimą prie pakeistos teisinės sistemos, siūlomos pereinamojo laikotarpio nuostatos.

Siūlomi **Reglamento (ES) 2018/858** pakeitimai: pirmoji siūloma priemonė, kuria iš dalies keičiamas šis reglamentas, yra Reglamento (ES) 2018/858 I priedo A dalies 2 punkto papildymas nauju 2.4 punktu, kuriame apibrėžiama mažų elektrinių transporto priemonių pakategorė.

Siūlomu pakeitimu bus sudarytos sąlygos ES teisės aktuose tikslingai taikyti reguliavimo priemonės šiai konkrečiai pakategorei, siekiant skatinti mažų elektrinių transporto priemonių gamybą ir naudojimą. Pavyzdžiui, sprendama dėl būsimų motorinėms transporto priemonėms skirtų reglamentų taikymo datų, Komisija atsižvelgs į proporcingai didesnę poveikį kūrimo išlaidoms, kurį nauji reikalavimai gali turėti mažoms elektrinėms transporto priemonėms, palyginti su sunkesnėmis ir brangesnėmis transporto priemonėmis. Be to, atsižvelgiant į transporto priemonių išmetamo CO₂ normas, įvedamas tikslinis paskatų mechanizmas [įrašyti nuorodą į pasiūlymą dėl CO₂ normų peržiūros] kaip ypatingasis kreditas. Tai suteiks galimybę transporto priemonių gamintojams pasinaudoti mažų elektrinių transporto priemonių indėliu laikantis bendrų viso parko išmetamo CO₂ normų, todėl transporto priemonių gamintojai bus

³¹ 1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyva 70/157/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių leistiną motorinių transporto priemonių garso lygį ir dujų išmetimo sistemas, suderinimo (OL L 42, 1970 2 23, p. 16–20, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj/eng>).

³² Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) taisyklė Nr. 51 „Suvienodintos nuostatos dėl variklinių transporto priemonių, turinčių bent keturis ratus, patvirtinimo, atsižvelgiant į jų skleidžiamą garsą“ (OL L 138, 2018 6 4, p. 1–69, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj/eng#:~:text=Regulation%20No%2051%20of%20the%20Economic%20Commission%20for,wheels%20with%20regard%20to%20their%20sound%20emissions%20%5B2018%2F798%5D>).

³³ Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) taisyklė Nr. 59. „Suvienodintos nuostatos dėl transporto priemonių tipo pagal keičiamąsias triukšmo slopinimo sistemas patvirtinimo“ (OL L, 2025/844, 2025 4 30 <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

³⁴ Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) taisyklė Nr. 138 „Vienodos nuostatos dėl tyliųjų transporto priemonių patvirtinimo, atsižvelgiant į jų sumažėjusį girdimumą“ (OL L 9, 2017 1 13, p. 33–63, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/71/oj/eng>).

labai skatinami gaminti ir komercializuoti daugiau mažų elektrinių transporto priemonių. Be to, kaip paskelbta ES automobilių pramonės sektoriaus veiksmų plane, Komisija turi paskelbti Komisijos rekomendaciją, kurioje būtų numatytos galimybės taikyti paskatų sistemas, kurios, kai taikytina, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, pasirodė esančios veiksmingos skatinant visai netaisytą transporto priemonių naudojimą. Tikėtina, kad Komisijos rekomendacija bus naudinga visoms elektrinėms transporto priemonėms, įskaitant mažas elektrines transporto priemones, kaip apibrėžta naujoje pakategorėje.

Numatomą šio pakeitimo naudą ES piliečiai turėtų suvokti kaip didesnius pranašumus perkant arba turint mažą elektrinę transporto priemonę, tačiau tai priklauso nuo šios politikos įgyvendinimo nacionaliniu lygmeniu.

Kitu siūlomu Reglamento (ES) 2018/858 pakeitimu į 5 straipsnį įtraukiama nauja 4 dalis.

Šia priemone Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais siekiama nustatyti tik grynujų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas.

Nors elektrinių transporto priemonių technologija sparčiai vystosi ir transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveika vis dažniau reglamentuojama ne konkretiems sektoriams skirtais teisės aktais (DDC 2.0 – Reglamentu (ES) 2016/1388 ir RfG 2.0 – Reglamentu (ES) 2016/631), siekiant išvengti susiskaidymo ir nereikalingos administracinės naštos bei išlaidų, labai svarbu laikytis suderinto požiūrio į su transporto priemonėmis susijusius techninius reikalavimus šioje srityje.

Ateityje bendras požiūris į sąveikumą bus labai svarbus siekiant paspartinti naujų paslaugų, pvz., transporto priemonių energinės integracijos į elektros tinklą (V2G) pajėgumų, plėtrą. Šios paslaugos gali padėti užtikrinti tinklo stabilumą, sumažinti didžiausią paklausą, sumažinti elektrinių transporto priemonių savininkų energijos išlaidas ir sudaryti sąlygas plačiau naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo dėl motorinių transporto priemonių techninių reikalavimų ir bandymo procedūrų supaprastinimo iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 561/2006, (ES) 2018/858, (ES) 2019/2144 ir (ES) 2024/1257 ir panaikinama Tarybos direktyva 70/157/EEB ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 540/2014

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 ir 114 straipsnius, atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą, teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams, atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę³⁵, atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę³⁶, laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros, kadangi:

- (1) 2024 m. Draghi pranešime dėl Europos konkurencingumo ateities³⁷ pabrėžta, kad dėl didėjančio taisyklių skaičiaus ir sudėtingumo gali būti apribota Sąjungos įmonių veiksmų laisvė ir trukdoma joms išlikti konkurencingoms. Išsami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentų (EB) Nr. 561/2006³⁸, (ES) 2018/858³⁹, (ES) 2019/2144⁴⁰ ir

³⁵ OL C , , p. . .

³⁶ OL C , , p. . .

³⁷ https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=lt.

³⁸ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

³⁹ 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB, (OL L 151, 2018 6 14, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁴⁰ 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 ir (ES) 2015/166, (OL L 325, 2019 12 16, p. 1). <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>.

(ES) 2024/1257⁴¹ analizė taip pat atskleidė pernelyg didelę administracinę naštą ir išlaidas, susijusias su juose nustatytais reikalavimais. Remiantis tomis išvadomis, tikslinga supaprastinti tam tikras su automobilių pramone susijusiuose teisės aktuose nustatytas gamintojų ir kompetentingų institucijų pareigas ir sumažinti nereikalingą naštą ir išlaidas įmonėms ir institucijoms, nepakenkiant aplinkos apsaugai ir transporto priemonių saugos veiksmingumui;

- (2) ES automobilių pramonės sektoriaus veiksmų plane⁴² paraginta parengti automobilių pramonės reglamentavimo supaprastinimo dokumentų rinkinį, kuriuo būtų pagerintas skirtingų reglamentavimo reikalavimų nuoseklumas ir darna;
- (3) SESV 114 straipsnis yra tinkamas teisinis pagrindas priimti priemones, kurios yra būtinos norint sukurti vidaus rinką ir užtikrinti jos veikimą. Be SESV 114 straipsnio, šis reglamentas turėtų turėti papildomą konkretų pagrindą, kad apimtų Reglamento (EB) Nr. 561/2006 pakeitimus, grindžiamus SESV 91 straipsniu;
- (4) nors šis reglamentas priimtas siekiant sukurti vidaus rinką ir užtikrinti jos veikimą, motorinių transporto priemonių techninių reikalavimų, bandymo procedūrų ir tipo patvirtinimo taisyklių supaprastinimas ir racionalizavimas taip pat padeda siekti platesnio Sąjungos tikslo skatinti laipsnišką šalių kandidačių integraciją į Sąjungos rinką. Skatinant reguliavimo konvergenciją, derinimą su Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) taisyklėmis ir nuoseklų Sąjungos *acquis* įgyvendinimą, šiuo reglamentu prisidedama prie techninių prekybos kliūčių mažinimo, integruotų Europos automobilių pramonės vertės grandinių stiprinimo ir Europos automobilių pramonės ekosistemos atsparumo ir konkurencingumo didinimo, nedarant poveikio Sąjungos teisės autonomijai ar sprendimų priėmimui;
- (5) siekiant pagerinti vairuotojų darbo sąlygas, kelių eismo saugumą ir sąžiningą konkurenciją, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014⁴³ reikalaujama kroviniuose transporto priemonėse, sveriančiose daugiau kaip 3,5 tonas, įrengti tachografą. Tačiau pagal Reglamento (ES) Nr. 165/2014 3 straipsnio 2 dalį, valstybėms narėms leidžiama to reikalavimo netaikyti Reglamento (EB) Nr. 561/2006 13 straipsnio 1 ir 3 dalyse nurodytoms transporto priemonėms;
- (6) dėl baterijos svorio elektrinės lengvosios komercinės transporto priemonės su baterija gali sverti daugiau kaip 3,5 tonas, todėl joms taikomi reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatyti reikalavimai, nors jų naudingoji apkrova

⁴¹ 2024 m. balandžio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1257, dėl motorinių transporto priemonių ir variklių bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamuosius teršalus ir baterijos patvarumą (EURO 7), kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009, Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011, Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400 bei Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1362, (OL L, 2024/1257, 2024 5 8, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

⁴² Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos automobilių pramonės sektoriaus veiksmų planas“, COM(2025) 95 *final*.

⁴³ 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo, (OL L 60, 2014 2 28, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

ir naudojimo atvejais yra tokie patys kaip vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms tie reglamentai netaikomi. Reglamentuose (EB) Nr. 561/2006 ir (ES) Nr. 165/2014 nustatytų reikalavimų laikymasis reiškia dideles transporto priemonių valdytojų ir vairuotojų pastangas ir lėtina elektrinių lengvųjų komercinių transporto priemonių su baterijomis skaičiaus didėjimą;

- (7) siekiant sumažinti nereikalingas transporto priemonių gamintojų ir valdytojų, kurių daugelis yra mažosios ir vidutinės įmonės, išlaidas, turėtų būti panaikintas reikalavimas įrengti tachografus lengvosios komercinės transporto priemonės su baterijomis, sveriančioms mažiau kaip 4,25 tonos;
- (8) kadangi valstybės narės pačios sprendžia, ar taikyti tą išimtį, išimtis turėtų būti taikoma tik elektrinėms lengvosios komercinės transporto priemonės, naudojamoms tik šalies viduje;
- (9) siekiant sumažinti našta, kuri dėl tachografo įrengimo ir naudojimo tenka neprofesionaliems vairuotojams, nekomerciniais tikslais vairuojantiems didelius kemprius, ir poveikį, kurį tai gali turėti tokių transporto priemonių paklausai, nacionalinės valdžios institucijos turėtų turėti galimybę tokioms transporto priemonėms ir operacijoms taikyti išimtį dėl vairavimo ir poilsio laiko taisyklių ir tachografų naudojimo, jei nekyla pavojus to reglamento 1 straipsnyje nurodytiems tikslams;
- (10) pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/858, motorinių transporto priemonių tipą, kiek tai susiję su transporto priemonių garso lygio ir garsinėmis įspėjimo apie transporto priemonę sistemomis, leidžiama patvirtinti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 540/2014⁴⁴ arba JT taisykles, įskaitant UNECE taisykles Nr. 138⁴⁵, Nr. 51⁴⁶ ir Nr. 59⁴⁷. Dėl tos lygiagrečios sistemos kyla rinkos susiskaidymo rizika. Be to, Reglamentas (ES) Nr. 540/2014 tapo nebeaktualus dėl atnaujinimų trūkumo, palyginti su trimis pirmiau minėtomis UNECE taisyklėmis. Siekiant užtikrinti nuoseklią sistemą ir visišką suderinimą su JT taisyklėmis, Reglamentas (ES) Nr. 540/2014 turėtų būti panaikintas, o Reglamento (ES) 2018/858 II priedas turėtų būti iš dalies pakeistas, kad būtų galima tik užtikrinti atitiktį taikomoms JT taisyklėms;
- (11) kadangi elektrinių transporto priemonių su baterijomis technologijos sparčiai vystosi, o elektrinių transporto priemonių skaičius rinkoje didėja, transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumas tampa vis svarbesnis. Siekiant išvengti tam tikrų techninių reikalavimų, kurie rengiami ne pagal transporto priemonių tipo patvirtinimo sistemą, susiskaidymo, ypač įgyvendinant peržiūrėtus tinklo

⁴⁴ 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 540/2014 dėl variklinių transporto priemonių ir keičiamųjų triukšmo slopinimo sistemų garso lygio, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2007/46/EB bei panaikinama Direktyva 70/157/EEB, (OL L 158, 2014 5 27, p. 131, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/540/oj>).

⁴⁵ Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) taisyklė Nr. 138 „Vienodos nuostatos dėl tyliųjų transporto priemonių patvirtinimo, atsižvelgiant į jų sumažėjusį girdimumą“ [2017/71] (OL L 9, 2017 1 3, p. 33, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2017/71(1)/oj)).

⁴⁶ Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) taisyklė Nr. 51 „Suvienodintos nuostatos dėl variklinių transporto priemonių, turinčių bent keturis ratus, patvirtinimo, atsižvelgiant į jų skleidžiamą garsą“ [2018/798] (OL L 138, 2018 6 4, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/798/oj>).

⁴⁷ Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) taisyklė Nr. 59. „Suvienodintos nuostatos dėl transporto priemonių tipo pagal keičiamąsias triukšmo slopinimo sistemas patvirtinimo“ [2025/844] (OL L, 2025/844, 2025 4 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/844/oj>).

kodeksus (Komisijos reglamentu (ES) 2016/1388⁴⁸ nustatytą tinklo kodeksą dėl apkrovos prijungimo ir Komisijos reglamentu (ES) 2016/631⁴⁹ nustatytą tinklo kodeksą dėl generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimų), labai svarbu Sąjungos lygmeniu laikytis suderinto požiūrio į sąveikumą. Todėl, siekiant užtikrinti suderintas elektrinių transporto priemonių su baterijomis galimybes ir sudaryti sąlygas teikti sąveikias transporto priemonių energinės integracijos į elektros tinklą paslaugas, šios transporto priemonės turės atitikti tam tikrus techninius reikalavimus. Todėl, siekiant užtikrinti transporto priemonių, įkrovimo infrastruktūros ir elektros tinklo sąveikumą, Reglamente (ES) 2018/858 Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai nustatyti tik grynujų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis;

- (12) perėjimą prie tvaresnio kelių transporto daugiausia skatino didėjantis aukščiausios klasės elektrinių transporto priemonių modelių pardavimas. Tačiau, siekiant užtikrinti šio perėjimo tęstinumą, būtina užtikrinti, kad elektrinės transporto priemonės būtų įperkamesnės. Tikslinės reguliavimo priemonės (ilgesnis pereinamasis laikotarpis naujiems reikalavimams, tikslinės paskatos pagal transporto priemonių išmetamo CO₂ normas), fiskalinės (pvz., subsidijų schemos) ir nefiskalinės (pvz., rezervuotos stovėjimo vietos) lengvatos, kai taikytina, laikantis valstybės pagalbos taisyklių, gali padėti užtikrinti geresnį mažų elektrinių transporto priemonių įperkumą. Tačiau teisinė mažos elektrinės transporto priemonės apibrėžtis tipo patvirtinimo sistemoje šiuo metu nėra pateikta. Todėl tikslinga į esamą M₁ kategorijos transporto priemonių kategoriją įtraukti pakategore;
- (13) priimant sprendimą dėl būsimų motorinių transporto priemonių reikalavimų, darančių poveikį šiai naujai mažų elektrinių transporto priemonių pakategorei, taikymo datų, reikėtų atsižvelgti į proporcingai didesnę poveikį kūrimo išlaidoms, kurių nauji reikalavimai gali turėti šioms transporto priemonėms, palyginti su sunkesnėmis ir brangesnėmis transporto priemonėmis;
- (14) kaip paskelbta ES automobilių pramonės sektoriaus veiksmų plane, Komisija turi paskelbti Komisijos rekomendaciją, kurioje būtų numatytos paskatų sistemų, kurios pasirodė esančios veiksmingos skatinant visai netaršių transporto priemonių naudojimą ir atitinka konkurencijos taisykles, galimybes. Rekomendacijos valstybėms narėms dėl fiskalinių (t. y. pirkimo subsidijų, atleidimo nuo mokesčių, kelių rinkliavos netaikymo) ir nefiskalinių (t. y. pagal dydį nustatomo stovėjimo teisių paskirstymo, specialios įkrovimo infrastruktūros ir kt.) priemonių taip pat galėtų būti grindžiamos nauja mažų elektrinių automobilių pakategore;
- (15) Tarybos direktyvos 92/6/EEB⁵⁰ dėl greičio ribotuvų įrengimo ir naudojimo kai kurių kategorijų transporto priemonėse 3 straipsnio 1 dalyje reikalaujama įrengti ir naudoti

⁴⁸ 2016 m. rugpjūčio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/1388 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi apkrovos prijungimo reikalavimai, (OL L 223, 2016 8 18, p. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1388/oj>).

⁴⁹ 2016 m. balandžio 14 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/631 dėl tinklo kodekso, kuriame nustatomi generatorių prijungimo prie elektros energijos tinklo reikalavimai, (OL L 112, 2016 4 27, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/631/oj>).

⁵⁰ 1992 m. vasario 10 d. Tarybos direktyva 92/6/EEB dėl greičio ribotuvų įrengimo ir naudojimo kai kurių kategorijų transporto priemonėse Bendrijoje (OL L 57, 1992 3 2, p. 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj>).

greičio ribotuvus N₂ ir N₃ kategorijų transporto priemonėse. Pagal tą straipsnį tokios transporto priemonės gali būti naudojamos kelyje tik tuo atveju, jei jose įrengtas greičio ribotuvas. Įrengimo reikalavimas įtrauktas į motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo teisės aktus Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2019/2144;

- (16) dėl baterijos svorio elektrinės lengvosios komercinės transporto priemonės su baterija gali sverti daugiau kaip 3,5 tonos ir joms gali būti taikomi reikalavimai dėl greičio ribotuvo įrengimo, nors jų naudingoji apkrova ir naudojimo atvejis yra tokie patys kaip vidaus degimo varikliu varomų lengvųjų komercinių transporto priemonių, kurioms Reglamentas (ES) 2019/2144 netaikomas. Dėl šio reikalavimo transporto priemonių gamintojai ir tokias transporto priemones perkančios įmonės patiria nereikalingų išlaidų, o tai lėtina visai netaršių lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičiaus didėjimą. Todėl tinkama N₂ kategorijos visai netaršioms transporto priemonėms, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, netaikyti reikalavimo jose įrengti greičio ribotuvus;
- (17) M₁ ir N₁ kategorijų transporto priemonių gamintojai privalo atlikti laboratorinius variklių bandymus esant žemai temperatūrai pagal Reglamento (ES) 2024/1257 V priedą. Kadangi laboratorinio bandymo esant žemai temperatūrai išmetamųjų teršalų kiekiui nustatyti temperatūros sąlygos yra įtrauktos į realiomis važiavimo kelyje sąlygomis išmetamųjų dujinių teršalų ir PN bandymą, atitiktis išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimams esant žemai temperatūrai (–7 °C) įrodoma laikantis reikalavimų dėl realiomis važiavimo sąlygomis išmetamųjų teršalų kiekio (nuo –7 °C iki 38 °C). Todėl, siekiant sumažinti gamintojų išlaidas, susijusias su Reglamento (ES) 2024/1257 V priede nustatytais konkrečiais reikalavimais, tikslinga panaikinti tą specialų laboratorijos bandymo esant žemai temperatūrai reikalavimą, nes toks pašalinimas nepakenks aplinkos apsaugos standartams, užtikrinamiems atliekant realiomis važiavimo sąlygomis išmetamųjų teršalų kiekio bandymą;
- (18) Reglamento (ES) 2024/1257 V priede reikalaujama, kad atliekant sunkiųjų transporto priemonių variklių bandymus būtų atliekami visų kiekvieno tipo transporto priemonių naudojamų degalų parodomieji bandymai. Siekiant gerokai sumažinti su tais bandymais susijusias administracines išlaidas nepakenkiant aplinkos apsaugos standartams, tikslinga to V priedo 1, 2, 3, 4, 7 ir 8 lentelėse nustatyti transporto priemonių kategorijos lygmens bandymų reikalavimus;
- (19) Reglamentu (ES) 2024/1257 nustatomos vidinės stebėsenos (OBM) sistemos ir vidinės degalų ir elektros energijos sąnaudų stebėsenos (OBFCM) prietaisai, kuriais siekiama palengvinti atitikties patikras tikroju laiku, derinimo pastangas, eksploataavimo laikotarpio priežiūrą, mažesnes bandymų išlaidas ir supaprastintas vykdymo užtikrinimo priemones. Siekiant veiksmingai gauti, apdoroti ir saugoti vidinės stebėsenos ir vidinės degalų ir elektros energijos sąnaudų stebėsenos duomenis, būtina paaiškinti, kad Komisijos įgaliojimai priimti įgyvendinimo priemones taip pat apima metodų ir reikalavimų, būtinų transporto priemonių tipų atitikčiai stebėti, priėmimą;
- (20) siekiant užtikrinti teisinį aiškumą panaikinus Reglamentą (ES) Nr. 540/2014, kuriame buvo nuostata, kuria panaikinamas Tarybos reglamentas 70/157/EEB⁵¹, šiame

⁵¹ 1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyva 70/157/EEB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių leistiną motorinių transporto priemonių garso lygį ir dujų išmetimo sistemas, suderinimo (OL L 42, 1970 2 23, p. 16, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1970/157/oj>).

reglamente būtina numatyti Tarybos direktyvos 70/157/EEB panaikinimą. Siekiant suteikti transporto priemonių gamintojams pakankamai laiko pritaikyti savo gamybos procesus, tikslinga numatyti pereinamąjį laikotarpį, per kurį transporto priemonės vis dar galėtų būti patvirtintos pagal Reglamentą (ES) Nr. 540/2014,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamento (EB) Nr. 561/2006 pakeitimai

Reglamento (EB) Nr. 561/2006 13 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama taip:

- 1) įterpiamas šis fa punktas:
„fa) elektra varomomis transporto priemonėmis, naudojamomis kroviniams vežti, kurių didžiausioji leidžiamoji masė, įskaitant priekabos ar puspriekabės masę, viršija 3,5 tonos, bet neviršija 4,25 tonos;“;
- 2) įterpiamas šis s punktas:
„s) kemperiais, apibrėžtais Reglamento (ES) 2018/858 I priedo A dalies 5.1 punkte, naudojamais tik nekomerciniam vežimui.“

2 straipsnis

Reglamento (ES) 2018/858 pakeitimai

Reglamentas (ES) 2018/858 iš dalies keičiamas taip:

- 1) 5 straipsnyje įterpiama ši 4 dalis:
„4. Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant tik grynųjų elektrinių transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas.“;
- 2) I ir II priedai iš dalies keičiami pagal šio reglamento II priedą.

3 straipsnis

Reglamento (ES) 2019/2144 pakeitimai

Reglamento (ES) 2019/2144 9 straipsnyje įterpiama ši 5a dalis:

„5a. Nereikalaujama, kad N₂ kategorijos elektra varomose transporto priemonėse, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 3,5–4,25 tonos, būtų įrengti greičio ribotuvai pagal JT taisyklę Nr. 89.“

4 straipsnis

Reglamento (ES) 2024/1257 pakeitimai

Reglamentas (ES) 2024/1257 iš dalies keičiamas taip:

- 1) 14 straipsnio 4 dalies j punktas pakeičiamas taip:
„j) metodų, reikalavimų ir bandymų, įskaitant atitikties ribines vertes, siekiant užtikrinti OBFCM įtaisų, OBD ir OBM sistemų ir tokių įtaisų bei sistemų jutiklių veiksmingumą, taip pat tokių įtaisų ir sistemų įrašomų duomenų perdavimą už transporto priemonės, be kita ko, siekiant stebėti transporto priemonių tipų atitiktį;“;
- 2) V priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento I priedą.

5 straipsnis

Panaikinimas

1. Reglamentas (ES) Nr. 540/2014 panaikinamas.
2. Direktyva 70/157/EEB panaikinama nuo 2027 m. liepos 1 d.

6 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio nuostatos

Naujų transporto priemonių, pagamintų po [Leidinių biuro prašoma įrašyti šio reglamento įsigaliojimo datą], atitikties liudijimai, patvirtinti iki 2028 m. liepos 1 d. pagal Reglamentą (ES) Nr. 540/2014, toliau galioja Reglamento (ES) 2018/858 48 ir 49 straipsnių tikslais.

7 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

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

2. Šis reglamentas įsigalioja [dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*]. Tačiau 3 straipsnis taikomas nuo... [pasiūlyme, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 92/6, nurodyta perkėlimo į nacionalinę teisę data].

Šis reglamentas yra 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 veiksmis užtikrinama vertė, papildanti vertė, kuri būtų užtikrinta vien valstybių narių veiksmis.	4
1.5.3.	Panašios patirties išvados	4
1.5.4.	Suderinamumas su daugiamete finansine programa ir galima sinergija su kitomis atitinkamomis priemonėmis	5
1.5.5.	Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant 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 administraciniams 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 žmogiškųjų 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 žmogiškųjų 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 Dėl to nėra nutraukiamas darbas ir nereikia kviesti sp	

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

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

1.3. Tikslas (-ai)

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

1.3.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)

konkretus tikslas

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

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

1.3.4. Veiklos rezultatų rodikliai

Nurodyti pažangos ir laimėjimų stebėsenos rodiklius.

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

- nauju veiksmu
- nauju veiksmu, kai bus įgyvendintas bandomasis projektas ir (arba) atlikti parengiamieji veiksmai⁵²
- 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

⁵² Kaip nurodyta Finansinio reglamento 58 straipsnio 2 dalies a arba b punkte.

- 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.*

Priežastys imtis ES lygmens veiksmų (*ex ante*)

Numatoma sukurti ES pridėtinė vertė (*ex post*)

- 1.5.3. *Panašios patirties išvados*

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

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

1.6. Pasiūlymo (iniciatyvos) 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 lygiavertes finansines garantijas, kurios kiekvienam veiksmui gali būti apribotos iki didžiausios Sąjungos paramos sumos.

Pastabos

--

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Stebėsenos ir atskaitomybės taisyklės

--

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*

--

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

--

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)*

--

2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

--

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

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

- 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 ⁵³	ELPA šalių ⁵⁴	valstybių kandidačių ir potencialių kandidačių ⁵⁵	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

⁵³ DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.

⁵⁴ ELPA – Europos laisvosios prekybos asociacija.

⁵⁵ 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	0,000
	Mokėjimai	= 2a + 2b + 3	0,000	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	0,000
	Mokėjimai	5	0,000	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	0,000
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos <...> IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	Įsipareigojimai	=4+6	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Mokėjimai	=5+6	0,000	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	0,000
	Mokėjimai	= 2a + 2b + 3	0,000	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)

Daugiamečių 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	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	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	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

3.2.2. *Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas (not to be completed for decentralised agencies)*

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

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

↓	Rūšis ⁵⁶	Vidutinis sąnaudos	Skaicius	Sanaudos	Skaicius	Sanaudos	Skaicius	Sanaudos	Skaicius	Sanaudos	Skaicius	Sanaudos	Skaicius	Sanaudos	Skaicius	Sanaudos	Bendras skaičius	Iš viso sąnaudų
1 KONKRETUS TIKSLAS ⁵⁷ ...																		
– Atliktas darbas																		
– Atliktas darbas																		
– Atliktas darbas																		
1 konkretaus tikslo tarpinė suma																		
2 KONKRETUS TIKSLAS ...																		
– Atliktas darbas																		
2 konkretaus tikslo tarpinė suma																		
IŠ VISO																		

⁵⁶ Atlikti darbai – tai būsimi produktai ir paslaugos (pvz., finansuota studentų mainų, nutiesta kelių kilometrų ir kt.).

⁵⁷ Apibūdinta 1.3.2 skirsnyje „Konkretus (-ūs) tikslas (-ai) ...“.

3.2.3. Numatomo poveikio administraciniam asignavimams santrauka

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

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	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

3.2.3.3. Iš viso asignavimų

IŠ VISO PATVIRTINTŲ ASIGNAVIMŲ IR IŠORĖS ASIGNUOTŲJŲ PAJAMŲ	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

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	Metai	Metai	Metai
	2024	2025	2026	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			nėra duomenų	
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	Metai	Metai	Metai	IŠ VISO DFP 2021–2027
	2024	2025	2026	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 persikirstant asignavimą atitinkamoje daugiametės finansinės programos (DFP) išlaidų kategorijoje.
- Reikia panaudoti nepaskirstytą maržą pagal atitinkamą DFP išlaidų kategoriją ir (arba) specialias priemones, kaip apibrėžta DFP reglamente.
- Reikia persvarstyti DFP.

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)

	Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027	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 ⁵⁸			
		Metai 2024	Metai 2025	Metai 2026	Metai 2027
..... straipsnis					

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

--

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

--

4. SKAITMENINIAI ASPEKTAI

4.1. Skaitmeninės svarbos reikalavimai

Reikalavimo nuoroda	Reikalavimo aprašymas	Subjektai, kuriems reikalavimas daro poveikį arba kuriems jis taikomas	Suvestiniai procesai	Kategorijos
2 straipsnio 1 dalis	Komisijai pagal 82 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti	Europos Komisija	Keitimasis duomenimis	Duomenys

⁵⁸ Tradiciniai nuosavi ištekliai (muitai, cukraus mokesčiai) turi būti nurodomi grynosiomis sumomis, t. y. iš bendros sumos atskaičius 20 % surinkimo sąnaudų.

	deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas ir papildomas šis reglamentas, siekiant nustatyti tik elektravomų transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) techninius reikalavimus, susijusius su jų ryšių ir aparatinės įrangos sąsaja su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas.	Nacionalinės valdžios institucijos Ekonominės veiklos vykdytojai		
4 straipsnio 1 dalis	Komisija, prireikus bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, imasi priemonių užtikrinti, kad OBM ir OBFCM duomenys būtų gaunami, tvarkomi ir saugomi veiksmingai ir suderintai.	Europos Komisija Nacionalinės valdžios institucijos Ekonominės veiklos vykdytojai	Keitimasis duomenimis	Duomenys
4 straipsnio 2 dalis	metodų, priemonių, reikalavimų ir bandymų, įskaitant atitikties ribines vertes, siekiant užtikrinti OBFCM įtaisų, OBD ir OBM sistemų ir tokių įtaisų bei sistemų jutiklių veiksmingumą, taip pat tokių įtaisų ir sistemų įrašomų duomenų perdavimą už transporto priemonės	Europos Komisija Nacionalinės valdžios institucijos Ekonominės veiklos vykdytojai		Duomenys

4.2. Duomenys

Duomenų rūšis	Reikalavimo (-ų) nuoroda	Standartas ir (arba) specifikacija (jei taikoma)
---------------	--------------------------	--

Duomenys, susiję su tik elektra varomų transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) ryšiu su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas	2 straipsnis	Komisija imasi priemonių techninėms specifikacijoms nustatyti.
OBM ir OBFCM duomenys	4 straipsnis	Komisija imasi priemonių techninėms specifikacijoms nustatyti.

Derėjimas su Europos duomenų strategija

Paaiškinimas, kaip reikalavimas (-ai) dera su Europos duomenų strategija

Komisija imasi priemonių, kuriomis užtikrinamas suderinimas su Europos duomenų strategija.

Derėjimas su vienkartinio duomenų pateikimo principu

Paaiškinimas, kaip atsižvelgta į vienkartinio duomenų pateikimo principą ir kaip pasinaudota galimybe pakartotinai naudoti esamus duomenis

Į vienkartinio duomenų pateikimo principą bus atsižvelgta deleguotuosiuose aktuose.

Paaiškinimas, kaip nauji duomenys atitinka duomenų randamumo, prieinamumo, sąveikumo ir pakartotinio panaudojimo principus ir aukštos kokybės standartus

Visa išsami informacija bus aprašyta būsimuose deleguotuosiuose aktuose.

Duomenų srautai

Duomenų srautų suvestinis aprašas

Duomenų rūšis	Reikalavimo (-ų) nuoroda (-os)	Duomenis pateikiantys subjektai	Duomenis gaunantys subjektai	Keitimosi duomenimis priežastis	Dažnumas (jei taikoma)
Duomenys, susiję su tik elektra varomų transporto priemonių (PEV) ir iš išorės įkraunamų hibridinių	2 straipsnis	Transporto priemonių gamintojai Tinklo operatoriai Kiti ekonominės veiklos	Transporto priemonių gamintojai Tinklo operatoriai Kiti ekonominės veiklos	//	//

elektrinių transporto priemonių (OVC-HEV) ryšiu su įkrovimo infrastruktūra, elektros tinklu ir stacionariomis elektros energijos sistemomis, galinčiomis palaikyti išmaniojo ir abikrypčio įkrovimo funkcijas		vykdytojai	vykdytojai		
OBM ir OBFCM duomenys	4 straipsnis	Transporto priemonių gamintojai	Europos Komisija Valstybės narės	//	//

4.3. Skaitmeniniai sprendimai

Skaitmeninis sprendimas	Reikalavimų (-ų) nuoroda (-os)	Pagrindinės privalomos funkcijos	Atsakinga institucija	Kaip užtikrinamas prieinamumas?	Kaip atsižvelgiama į pakartotinio naudojimo galimybes?	DI technologijų naudojimas (jei taikoma)
Suderinta ES lygmens OBM /OBFCM duomenų infrastruktūra	4 straipsnis	Komisija imasi priemonių funkcijoms nustatyti.	Europos Komisija	Priemonėse bus atsižvelgta į prieinamumo reikalavimus.	Priemonėse bus atsižvelgta į pakartotinio naudojimo reikalavimus.	//

1 skaitmeninis sprendimas

Skaitmeninė ir (arba) sektorių politika (kai taikoma)	Derėjimo paaiškinimas
---	-----------------------

<i>DI aktas</i>	//
<i>ES kibernetinio saugumo sistema</i>	Atsižvelgiama nustatant priemones.
<i>eIDAS</i>	Atsižvelgiama nustatant priemones.
<i>Bendrieji skaitmeniniai vartai ir IMI</i>	Atsižvelgiama nustatant priemones.
<i>Kita</i>	//

4.4. Sąveikumo vertinimas

Skaitmeninė viešoji paslauga arba skaitmeninių viešųjų paslaugų kategorija	Aprašymas	Reikalavimo (-ų) nuoroda (-os)	Europos sąveikumo sprendimas (-ai) NETAIKOMA	Kitas (-i) sąveikumo sprendimas (-ai)
Supaprastinta transporto priemonių eksploatacinių savybių realiomis važiavimo sąlygomis stebėseną pagal EURO 7	Supaprastinta transporto priemonių eksploatacinių savybių realiomis važiavimo sąlygomis stebėseną pagal EURO 7	4 straipsnis	//	

1 skaitmeninė viešoji paslauga

Vertinimas	Priemonė (-s)	Galimos likusios kliūtys (jei taikoma)
Derėjimas su dabartine skaitmenine ir sektorių politika.		•
Organizacinės priemonės sklandžiam tarpvalstybinių skaitmeninių viešųjų paslaugų teikimui užtikrinti.	• Nustatoma priemonėse.	•

Priemonės, kurių imtasi bendram duomenų supratimui užtikrinti.	<ul style="list-style-type: none"> • Nustatoma priemonėse. 	•
Bendrai sutartų atvirųjų techninių specifikacijų ir standartų naudojimas.	<ul style="list-style-type: none"> • Nustatoma priemonėse. 	•

4.5. Skaitmeninio įgyvendinimo rėmimo priemonės

Priemonės aprašymas	Reikalavimo (-ų) nuoroda (-os)	Komisijos vaidmuo (jei taikytina)	Įtrauktini subjektai (jei taikytina)	Numatomas tvarkaraštis (jei taikytina)
Komisija imasi priemonių bendroms techninėms specifikacijoms nustatyti.	2 straipsnis 4 straipsnis	Komisija priima tokius aktus.	Valstybės narės Ekonominės veiklos vykdytojai	//