



Briuselis, 2026 m. kovo 25 d.  
(OR. en, fr)

7430/26  
ADD 1 REV 1

---

---

Tarpinstitucinė byla:  
2025/0423 (COD)

---

---

CODEC 474  
CLIMA 148  
ENV 251  
TRANS 162  
MI 262

## PRANEŠIMAS DĖL „I/A“ PUNKTO

---

nuo:	Tarybos generalinio sekretoriato
kam:	Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai
Dalykas:	EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO, kuriuo dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kreditų apskaičiavimo 2025–2029 m. ataskaitiniais laikotarpiais iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/1242, projektas ( <b>pirmasis svarstymas</b> ) – Teisėkūros procedūra priimamo akto priėmimas = Pareiškimai

---

### Prancūzija paprašė į Tarybos posėdžio protokolą įtraukti šį pareiškimą

Prancūzija gali pritarti pasiūlymui peržiūrėti reglamentą dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio.

Tačiau Prancūzija priminė apgailestaujanti, kad prie Europos Komisijos pateikto pasiūlymo dėl dalinio pakeitimo nebuvo pridėtas poveikio vertinimas, nors siūloma peržiūra iš esmės keičiamas reglamente numatyto išmetamųjų teršalų kreditų mechanizmo veikimas. Prancūzija mano, kad atliekant techninį darbą būtų buvę verta surengti išsamias diskusijas siekiant išnagrinėti, kaip sudaryti sąlygas lanksčiai sistemai.

Prancūzija pabrėžia, kad dėl šio pasiūlymo visos sistemos aplinkosaugos užmojai galėtų tapti gerokai mažesni, o signalas rinkai, kad sunkiųjų transporto priemonių elektrifikavimas yra palaikomas, galėtų tapti silpnesnis. Tačiau išlaikyti stiprias reguliavimo paskatas elektrifikuoti sunkiąsias transporto priemones ir mažinti jų priklausomybę nuo iškastinio kuro yra labai svarbu; gamintojai labai daug į tai investavo ir jau dabar siūlo elektrines alternatyvas vidaus degimo varikliu paremtiems modeliams, taip pat ir mažiau taršius vidaus degimo variklius. Pažymime, kad šios investicijos sudarė sąlygas daugumai gamintojų 2025 m. pasiekti reglamento tikslus. Todėl Prancūzijos valdžios institucijos mano, kad pirmenybę reikia teikti darbui, kuriuo būtų sudarytos esminės sąlygos, reikalingos vidutinės trukmės ir ilgalaikiams priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo tikslams pasiekti, ir jis turėtų būti 2027 m. peržiūros pagrindas.

### **Malta paprašė į Tarybos posėdžio protokolą įtraukti šį pareiškimą**

Malta norėtų pabrėžti, kad jos sunkiųjų transporto priemonių rinkai būdingi struktūriniai suvaržymai. Maltos rinka yra labai maža, visiškai priklausoma nuo importo, o joje eksploatuojamos tik transporto priemonės, kurių vairas yra dešinėje pusėje, todėl Maltos galimybės daryti įtaką tiekimo grandinėms arba pasinaudoti masto ekonomija yra ribotos.

Šiomis aplinkybėmis Malta, suprasdama, kad gamintojams reikia suteikti tikslinio lankstumo, ragina atidžiai stebėti visai netaršių sunkiųjų transporto priemonių prieinamumą visose valstybėse narėse ir pakartoja, kad svarbu išnagrinėti papildomas paklausos rėmimo priemones, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos jomis naudotis tais atvejais, kai lieka ribota masto ekonomijos galimybė. Tokia parama padėtų užtikrinti, kad pertvarkos teikiama nauda pasiskirstytų vienodai ir nė viena valstybė narė nebūtų palikta nuošalyje.

Malta tebėra visapusiškai įsipareigojusi siekti Sąjungos klimato srities tikslų ir yra pasirengusi toliau konstruktyviai bendradarbiauti su Komisija ir kitais partneriais, siekdama užtikrinti, kad perėjimas prie visai netaršaus judumo būtų ir plataus užmojo, ir įtraukus.

## **Slovakija ir Čekija paprašė į Tarybos posėdžio protokolą įtraukti šį pareiškimą**

Slovakijos Respublika ir Čekijos Respublika pritaria tam, kad Reglamento (ES) 2019/1242 tikslinė peržiūra būtų patvirtinta, ir rekomenduoja tai padaryti skubiai, be papildomų pakeitimų.

Kartu jos pabrėžia, kad, kai tikslinga, reikia apsvarstyti galimybę anksčiau nei 2027 m. (terminas, numatytas pagal dabartinį tvarkaraštį) atlikti išsamią sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio standartų peržiūrą.

---