



Briuselis, 2018 m. gruodžio 14 d.  
(OR. en)

15615/18

---

---

Tarpinstitucinė byla:  
2018/0143(COD)

---

---

CLIMA 259  
ENV 910  
TRANS 653  
MI 1002  
CODEC 2353

## PRANEŠIMAS

---

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Tarybai

---

Ankstesnio  
dokumento Nr.: 14874/18

---

Dalykas: Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo  
nustatomi naujųjų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio  
standartai  
– Bendras požiūris

---

## I. IVADAS

1. Komisija priėmė savo pasiūlymą 2018 m. gegužės 17 d. Siūlomą reglamentu siekiama nustatyti naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio standartus ir tokiu būdu padėti valstybėms narėms pasiekti jų išmetamo kiekio mažinimo tikslus pagal Reglamentą (ES) 2018/842 (Pastangų pasidalijimo reglamentas), taikomą kiekiui, išmetamam iš sektorių, kuriems netaikoma ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema.

2. Pasiūlyme dėl reglamento nustatoma bendra išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio sumažinimo 15 proc. nuo 2025 m., palyginti su 2019 m. išmetamu kiekiu, norma, taikoma ES naujų sunkiųjų transporto priemonių parkui, ir pageidautina kiekio sumažinimo bent 30 proc. nuo 2030 m. norma. Remiantis pasiūlymu, galutinė norma, kurios turės būti siekiama nuo 2030 m., bus patvirtinta pagal 2022 m. atliktiną peržiūrą. Taip pat siūloma, kad atlikus šią peržiūrą šie standartai turėtų būti taikomi ir mažesniems sunkvežimiams, miesto autobusams, tolimojo susisiekimo autobusams ir priekaboms. CO<sub>2</sub> normos netaikomos specialiosioms transporto priemonėms, pavyzdžiui, statybos transporto priemonėms, šiukšliavežėms ir betonmaišėms.
3. Siekiant suteikti paskatų kurti ir ES rinkoje naudoti netaršias ir mažataršes transporto priemones (NMTP), kurioms pagal siūlomą reglamentą dar nebūtų taikomos išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normos, šiame reglamente siūloma nustatyti „ypatingųjų kreditų“ sistemą, pagal kurią tokios transporto priemonės būtų laikomos daugiau nei viena transporto priemone apskaičiuojant gamintojo savitąjį išmetamų teršalų kiekį. Ypatingiesiems kreditams būtų taikomos iš anksto nustatytos ribos, siekiant išvengti reglamento aplinkosauginių tikslų susilpninimo.
4. Siekiant skatinti ekonomiškai efektyvų įgyvendinimą, pasiūlyme numatomas CO<sub>2</sub> kreditų rezervavimas ir skolinimasis. CO<sub>2</sub> normų nesilaikymo atveju numatoma taikyti piniginę nuobaudą – mokestį už išmetamų teršalų normos perviršį. Be to, pasiūlyme numatomos priemonės, skirtos užtikrinti, kad gamintojai teiktų patikimus ir reprezentatyvius duomenis apie išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį ir degalų sąnaudas.
5. 2018 m. spalio 9 d. Taryba (aplinka) surengė politinius debatus dėl dviejų pagrindinių pasiūlymo klausimų – siūlomų normų ir paskatų sistemos naudoti netaršias ir mažataršes transporto priemones.
6. Europos Parlamentas 2018 m. lapkričio 14 d. plenarinėje sesijoje balsavo dėl savo pakeitimų Komisijos pasiūlyme (373 balsai už, 285 prieš ir 16 susilaikė).
7. Po išsamių diskusijų dėl pasiūlymo techniniu lygiu, 2018 m. gruodžio 7 d. Nuolatinių atstovų komitetas (COREPER) išnagrinėjo pasiūlymą remiantis pirmininkaujantios valstybės narės kompromisu<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Dok. 14874/18.

8. Remdamasi diskusijų Nuolatinų atstovų komitete rezultatais, pirmininkaujanti valstybė narė parengė šiek tiek pakeistą kompromisinį tekstą, kad juo būtų galima remtis diskutuojant gruodžio 20 d. Aplinkos tarybos posėdyje, kuriame norima susitarti dėl bendro požiūrio dėl šio pasiūlymo. Peržiūrėtas pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinis tekstas pateiktas šio pranešimo priede.

## **II. DABARTINĖ PADĖTIS**

9. Pagrindiniai likę neišspręsti klausimai dėl šio pasiūlymo yra susiję su normomis 2025 m. ir 2030 m. ir NMTP paskatų sistema.
- Dėl normų, delegacijų pozicijos skiriasi: dalis delegacijų remia pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlytas normas (šis pasiūlymas iš esmės nesiskiria nuo pirminio Komisijos pasiūlymo), o kitos delegacijos ragina nustatyti platesnio užmojo normas. Konkrečiai, dalys delegacijų siūlo, kad 2030 m. turėtų būti nustatyta 30 proc. ar didesnė norma ir kad ji turėtų būti privaloma ir galėtų būti peržiūrėta tik siekiant padidinti per 2022 m. peržiūrą. Kelios delegacijos taip pat pritaria siūlomoms 2025 m. normoms didinimui iki 20 proc.
  - Kalbant apie paskatų sistemą dėl NMTP vystymo ir diegimo, daugelio delegacijų prašymu pirmininkaujanti valstybė narė nusprendė paskatų sistemos, išdėstytos Nuolatinų atstovų komitetui pateiktame kompromisiniame tekste, netaikyti miesto autobusams ir tolimojo susisiekimo autobusams. Kelios delegacijos nepritaria šiam netaikymui. Be to, kai kurios delegacijos siūlo nuo 2025 m. ypatingųjų kreditų sistemą pakeisti NMTP metinio pardavimo lyginamųjų rodiklių sistema, nustatant 3 proc. ribą. Kai kurios kitos delegacijos išreiškė paramą dabartiniam pirmininkaujančios valstybės narės pasiūlymui, pagal kurį lyginamųjų rodiklių sistemos nuo 2025 m. įvedimas būtų laikomas peržiūros dalimi.
10. Nuolatinų atstovų komitete kelios kitos delegacijos pritarė tam, kad būtų pakartotinai įrašyta nuoroda į ilgesnius ir sunkesnius transporto priemonių junginius, t. y. modulines koncepcijas (EMS). Kai kurie kiti pasiūlymai, kurie Nuolatinų atstovų komitete sulaukė tam tikro pritarimo: laikotarpiu iki 2025 m. sumažinti taikomų nuobaudų lygį; peržiūroje paskatų sistemos kontekste taip pat atsižvelgti į sintetinius ir alternatyvius degalus; ir dabartinę siūlomą mažataršių transporto priemonių apibrėžtį pakeisti konkrečiam pogrupiui nustatyta riba, kuria atsižvelgiama į grupės savitąjį išmetamąjį kiekį.

Po diskusijų Nuolatinių atstovų komitete pirmininkaujanti valstybė narė išlaikė ankstesniame kompromisiniame pasiūlyme siūlytus pakeitimus, tačiau pasiūlė apžvalgai skirtos 34 konstatuojamosios dalies papildymą, nurodant modulines ir intermodulines koncepcijas<sup>2</sup>.

### **III. IŠVADOS**

Tarybos (aplinka) prašoma išspręsti likusius neišspręstus klausimus ir priimti bendrą požiūrį remiantis šio pranešimo priede pateiktu tekstu.

Šis bendras požiūris bus laikomas Tarybos įgaliojimais vesti derybas su Europos Parlamentu taikant įprastą teisėkūros procedūrą.

---

---

<sup>2</sup> Be to, įtraukti keli techninio pobūdžio pakeitimai.

Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS**

**kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio standartai ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) 595/2009**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,  
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 192 straipsnio 1 dalį,  
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,  
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,  
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę<sup>3</sup>,  
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę<sup>4</sup>,  
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,  
kadangi:

- (1) Komisijos komunikatas: „Europos mažataršio judumo strategijos tikslas aiškus – iki amžiaus vidurio transporto sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis turi būti bent 60 proc. mažesnis nei 1990 m. ir jo kitimo kreivė turi užtikrintai artėti prie nulio. Be to, reikia nedelsiant sumažinti mūsų sveikatai kenksmingų transporto sektoriuje išmetamų oro teršalų kiekį;

---

<sup>3</sup> OL C , , p. .

<sup>4</sup> OL C , , p. .

- (2) pagal tą komunikatą Komisija 2017 m. gegužės<sup>5</sup> ir lapkričio mėn.<sup>6</sup> priėmė du susisieki mo dokumentų rinkinius. Šiuose dokumentų rinkiniuose pateikta konstruktyvi darbotvarkė, kuria taip pat siekiama užtikrinti sklandų perėjimą prie švaraus, konkurencingo ir susietojo susisieki mo visiems;
- (3) šis reglamentas yra Komisijos trečiojo judumo dokumentų rinkinio „Europa kelyje“, dalis, kuria plėtojamas Komisijos komunikatas: „Investavimas į pažangią, novatorišką ir tvarią pramonę. Persvarstyta ES pramonės politikos strategija“<sup>7</sup>, ir juo siekiama užbaigti procesą, kuriuo Sąjungai suteikiama galimybė visapusiškai pasinaudoti judumo modernizavimo ir jo priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo nauda. Šio trečiojo judumo dokumentų rinkinio tikslas – padidinti susisieki mo Europoje saugumą ir prieinamumą, Europos pramonės konkurencingumą, Europos darbo vietų garantijas ir užtikrinti, kad susisieki mo sistema taptų netaršesnė ir būtų geriau pritaikyta prie būtinybės kovoti su klimato kaita. Tam reikės visų Sąjungos, valstybių narių ir suinteresuotųjų subjektų pastangų, be kita ko, labiau mažinti išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį ir oro taršą;
- (4) greta išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio standartų lengviesiems automobiliams ir lengvosioms komercinės paskirties transporto priemonėms, šiuo reglamentu<sup>8</sup> nustatoma aiški kelių transporto išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo trajektorija ir padedama siekti privalomo tikslo ne vėliau kaip 2030 m. ES viduje visos ekonomikos mastu išmetamų šiltnamio efekta sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 40 proc., palyginti su 1990 m., kaip nuspręsta 2014 m. spalio 23–24 d. Europos Vadovų Tarybos išvadose ir patvirtinta 2015 m. kovo 6 d. Tarybos posėdyje; šis tikslas kartu yra Sąjungos įgyvendinamas Paryžiaus susitarime numatomas nacionaliniu lygmeniu nustatytas įpareigojantis veiksmas [...];

---

<sup>5</sup> Europa kelyje. Socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisieki mo visiems darbotvarkė“, COM(2017) 283 final.

<sup>6</sup> „Mažataršio judumo įgyvendinimas. Planetą sauganti, vartotojams galių suteikianti ir pramonę bei darbuotojus ginanti Europos Sąjunga“, COM(2017) 675 final.

<sup>7</sup> „Investicijos į išmanią, novatorišką ir tvarią pramonę. Persvarstyta ES pramonės politikos strategija“, COM(2017) 479 final.

<sup>8</sup> Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) .../... kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 715/2007, (OL L, ..., p. ).

- (5) 2014 m. spalio 14 d. Europos Vadovų Tarybos išvadose pritarta sektoriuose, kurie neįtraukti į Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą, išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį 2030 m. sumažinti 30 proc., palyginti su 2005 m. Vienas iš didžiausių taršos sektorių yra kelių transportas, kurio išmetamų teršalų kiekis gerokai didesnis nei 1990 m. Jei kelių transporto sektoriuje išmetamų teršalų kiekis didės, niekais nueis pastangos mažinti jų kiekį kituose sektoriuose kovojant su klimato kaita;
- (6) 2014 m. spalio mėn. Europos Vadovų Tarybos išvadose pabrėžiama, kad išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir riziką, susijusią su priklausomybe nuo iškastinio kuro, transporto sektoriuje svarbu mažinti visapusiškais ir technologiškai neutraliais metodais, kuriais ir po 2020 m. transporto sektoriuje būtų skatinama išmesti mažiau teršalų ir efektyviau vartoti energiją, naudoti elektra varomas transporto priemonės ir vartoti atsinaujinančių išteklių energiją;
- (7) energijos vartojimo našumo reikalavimai vartojimo nuosaikumui užtikrinti yra vienas iš penkių tarpusavio poveikį stiprinančių ir glaudžiai susijusių metodų, nurodytų Komisijos komunikate dėl Energetikos sąjungos strategijos<sup>9</sup>, kuriuo siekiama energiją vartotojams Sąjungoje tiekti saugiai, darniai, konkurencingai ir įperkama kaina. Komunikate teigiama, kad energijos vartojimo našumas turi būti didinamas visuose ūkio sektoriuose, tačiau ypač didelių galimybių energiją vartoti našiau yra transporto sektoriuje;
- (8) sunkiųjų transporto priemonių, įskaitant sunkvežimius, miesto autobusus ir tolimojo susisiekimo autobusus, išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis sudaro maždaug 6 proc. viso ES ir maždaug 25 proc. viso ES kelių transporto sektoriuje išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio. Nesiėmus papildomų priemonių, sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų dalis 2010–2030 m. išaugtų maždaug 9 proc. Šiuo metu Sąjungos teisėje jokių sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo reikalavimų nenustatyta;

---

<sup>9</sup> Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui, Regionų komitetui ir Europos investicijų bankui. „Atsparios energetikos sąjungos ir perspektyvios klimato kaitos politikos pagrindų strategija“ (COM(2015) 80 final).

- (9) siekiant išnaudoti visas galimybes efektyviai vartoti energiją ir užtikrinti, kad visas kelių transporto sektorius padėtų, kaip sutarta, mažinti išmetamų teršalų kiekį, tikslinga papildyti jau sukurtus naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinės paskirties transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio standartus – nustatyti naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio standartus. Šie standartai paskatins kurti degalų taupymo technologijų inovacijas ir taip padės Sąjungos gamintojams ir tiekėjams pirmauti technologijų srityje;
- (10) atsižvelgiant į tai, kad klimato kaita yra tarpvalstybinė problema ir kad reikia išsaugoti sklandžiai veikiančią ir kelių transporto paslaugų, ir sunkiųjų transporto priemonių bendrąją rinką, tikslinga Sąjungos lygmeniu nustatyti sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio standartus. Tie standartai turi būti [...] tokie, kad nedarytų poveikio konkurencijos teisei;
- (11) nustatant sumažinimo lygius, kuriuos reikėtų pasiekti visame Sąjungos sunkiųjų transporto priemonių parke, reikėtų atsižvelgti į tai, kiek tokio lygio sumažinimas veiksmingai padės iki 2030 m. ekonomiškai efektyviai sumažinti išmetamų teršalų kiekį sektoriuose, kuriems taikomas [...] Reglamentas [...] (ES) 2018/842<sup>10</sup>, kiek tai kainuos ir padės sutaupyti visuomenei, gamintojams, vežėjams ir vartotojams, taip pat į tai, kaip tiesiogiai ir netiesiogiai bus paveiktas užimtumas ir inovacijos ir kokia papildoma nauda dėl sumažėjusios oro taršos ir pagerėjusio energetinio saugumo;

---

<sup>10</sup> 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/842, kuriuo, prisidedant prie klimato politikos veiksmų, kad būtų vykdomi įsipareigojimai pagal Paryžiaus susitarimą, valstybėms narėms nustatomi įpareigojimai 2021–2030 m. laikotarpiu sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų metinį kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 525/2013, OL L 156, 2018 6 19, p. 26–42.



- (12) įgyvendinant Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 sukurta nauja atskirų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų nustatymo procedūra<sup>11</sup>. Komisijos reglamente (ES) 2017/2400<sup>12</sup> pateikiama metodika, pagrįsta priemone VECTO, kuria galima modeliuoti, kiek sunkioji transporto priemonė, kaip visuma, išmeta CO<sub>2</sub> ir kokios jos degalų sąnaudos. Metodika užtikrina galimybę atsižvelgti į sunkiųjų transporto priemonių sektoriaus įvairovę ir į tai, kad atskiros transporto priemonės gali būti specialiai pritaikytos, todėl labai skirtingos. Visų pirma, nuo 2019 m. liepos 1 d. nustatomi išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiai keturioms sunkiųjų transporto priemonių grupėms, kurioms tenka maždaug 65–70 proc. viso ES sunkiųjų transporto priemonių parko išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio;
- (13) siekiant atsižvelgti į inovacijas ir sunkiųjų transporto priemonių degalų sąnaudas mažinančių naujų technologijų diegimą, modeliavimo priemonė VECTO ir Reglamentas (ES) 2017/2400 bus nuolat ir laiku atnaujinami;
- (14) išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio duomenys, nustatomi pagal Reglamentą (ES) 2017/2400, turi būti stebimi pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/956<sup>13</sup>. Šiais duomenimis turėtų būti remiamasi nustatant mažinimo normas, kurias Sąjungoje turėtų pasiekti keturių taršiausių grupių sunkiosios transporto priemonės, ir gamintojo vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį konkrečiu ataskaitiniu laikotarpiu;

---

<sup>11</sup> 2009 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 595/2009 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį (euro VI) ir dėl galimybės naudotis transporto priemonių remonto ir priežiūros informacija, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Direktyvą 2007/46/EB bei panaikinantis Direktyvas 80/1269/EEB, 2005/55/EB ir 2005/78/EB.

<sup>12</sup> 2017 m. gruodžio 12 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 595/2009 nuostatos dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų nustatymo ir iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011, OL L 349, 2017 12 29, p. 1.

<sup>13</sup> Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/956 dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų stebėsenos bei duomenų teikimo, OJ L 173, 2018 7 9, p. 1.

- (15) 2025 m. mažinimo normą reikėtų nustatyti kaip santykinį mažinimą, pagrįstą vidutiniu tų sunkiųjų transporto priemonių, kurios buvo naujai įregistruotos laikotarpiu nuo 2019 m. liepos 1 d. iki 2020 m. birželio 30 d., išmesto CO<sub>2</sub> kiekiu ir atspindintį jau prieinamų ekonomiškai efektyvių technologijų diegimą tradicinėse transporto priemonėse. 2030 m. [...] sumažinimo 30 proc. norma turėtų būti laikoma pageidautina, o galutinė norma nuo 2030 m. turėtų būti patvirtinta pagal 2022 m. atliktiną peržiūrą, nes yra daug netikrumo dėl pažangesnių technologijų, kurios dar nėra iki galo sukurtos, diegimo. Jeigu padidinta norma nuo 2030 m. nėra patvirtinama, turėtų būti toliau taikoma nuo 2025 m. nustatyta sumažinimo norma;
- (15a) siekiant užtikrinti išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atskaitos vertės patikimumą, kad transporto išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis nebūtų padidintas dėl netinkamų procedūrinių priemonių, kai netinkamai atspindima padėtis tuo atveju, kai CO<sub>2</sub> išmetamas kiekis jau yra reguliuojamas, yra tikslinga nustatyti metodiką, kaip prireikus koreguoti išmetamo kiekio atskaitos vertes;
- (16) suskystintos gamtinės dujos (LNG) yra jau prieinami dyzeliniams alternatyvūs sunkiųjų transporto priemonių degalai. Diegiant turimas ir būsimas novatoriškesnes suskystintomis gamtinėmis dujomis (LNG) pagrįstas technologijas bus lengviau pasiekti išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normas trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu, nes naudojant LNG technologijas išmetama mažiau CO<sub>2</sub>, palyginti su dyzelinėmis transporto priemonėmis. Priemonėje VECTO jau atsižvelgta į suskystintomis gamtinėmis dujomis varomų transporto priemonių potencialą sumažinti išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį. Be to, naudojant dabartines suskystintų gamtinių dujų technologijas išmetama mažiau oro teršalų, tokių kaip NO<sub>x</sub> ir kietosios dalelės. Pakankama minimali degalų papildymo infrastruktūra taip pat jau sukurta ir toliau plėtojama pagal nacionalines alternatyviųjų degalų infrastruktūros politikos strategijas;
- (17) apskaičiuojant [...] išmestų teršalų atskaitos vertes, pagal kurias bus nustatomos 2025 ir 2030 m. mažinimo normos, reikėtų atsižvelgti į tikėtiną viso sunkiųjų transporto priemonių parko potencialą [...] sumažinti išmetamų teršalų kiekį. Todėl tikslinga atliekant skaičiavimą nepaisyti specialiųjų transporto priemonių, tokių kaip šiukšlėms vežti ar statybos darbams naudojamos transporto priemonės. Tų transporto priemonių rida palyginti maža ir dėl jų savito naudojimo modelio nepanašu, kad išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų mažinimo techninės priemonės joms tiek pat ekonomiškai efektyvios, kiek prekėms vežti naudojamoms sunkiosioms transporto priemonėms;

- (18) išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo reikalavimai turėtų būti išreikšti CO<sub>2</sub> gramais tonkilometriui, kad būtų atspindėtas sunkiosios transporto priemonės naudingumas;
- (19) reikėtų užtikrinti sąžiningą bendrų mažinimo reikalavimų paskirstymą gamintojams, atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių įvairovę: konstrukciją ir važiavimo modelį, metinę ridą, naudingąją apkrovą ir priekabos konfigūraciją. Todėl tikslinga sunkiasias transporto priemones suskirstyti į skirtingus atskirus transporto priemonių pogrupius pagal tipinį transporto priemonių naudojimo modelį ir specifines technines charakteristikas. Metines gamintojų savitąsias normas nustatant kaip kiekvienam pogrupiui apibrėžtų normų svertinį vidurkį, gamintojams taip pat suteikiama priemonė galimus prastesnius tam tikrų pogrupių transporto priemonių rezultatus veiksmingai kompensuoti geresniais, nei planuota, kitų pogrupių transporto priemonių rezultatais, atsižvelgiant į vidutinį per eksploatavimo ciklą skirtingų pogrupių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį;
- (20) kaip gamintojas laikosi savo metinių savitųjų normų, turėtų būti įvertinta pagal jo vidutinį išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį. Nustatant vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį, reikėtų atsižvelgti ir į ypatumus, kuriuos atspindi skirtingų pogrupių transporto priemonių normos. Todėl gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis turėtų būti pagrįstas kiekvienam pogrupiui nustatytu vidutiniu išmetamų teršalų kiekiu (įskaitant jų numanoma vidutine metine rida ir vidutine naudingąją apkrova pagrįstą korekcinį koeficientą), kuris atspindi visą per eksploatavimo ciklą išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį. Kadangi specialiųjų transporto priemonių galimybės mažiau teršti ribotos, skaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį į tas transporto priemones atsižvelgti nereikėtų;

- (21) kitaip nei lengvųjų automobilių ir furgonų atveju, rinkoje dar nėra netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus miesto autobusus. Todėl siekiant palengvinti sklandų perėjimą prie netaršaus susisiekimo reikėtų įdiegti specialų ypatingaisiais kreditais pagrįstą mechanizmą. Jis suteiks paskatų kurti ir plėsti Sąjungos netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių rinką ir papildys tokias su paklausa susijusias priemones, kaip Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/33/EB dėl netaršių transporto priemonių<sup>14</sup>;
- (22) todėl, apskaičiuojant gamintojo vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį, visos netaršios ir mažataršės sunkiosios transporto priemonės turėtų būti įskaitomos kelis kartus ir dėl to bus sumažintas to gamintojo vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis. Paskatų mastas turėtų skirtis, priklausomai nuo faktinio transporto priemonės išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio. Siekiant užtikrinti, kad nesumenktų aplinkosaugos tikslai, turėtų būti nustatyta iš to gaunamų taršos mažinimo rezultatų riba;
- (23) mažataršėms sunkiosioms transporto priemonėms turėtų būti teikiamos paskatos tik tuo atveju, jeigu jų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis sudaro mažiau nei maždaug pusę viso Sąjungos sunkiųjų transporto priemonių parko 2025 m. vidurkio. Tai dera su lengviesiems krovininiams automobiliams taikomu modeliu ir paskatintų šios srities inovacijas;
- (24) kuriant netaršių sunkiųjų transporto priemonių diegimo paskatų mechanizmą, reikėtų jį taikyti ir mažesniems sunkvežimiams, [...] kuriems netaikomos išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normos pagal šį reglamentą. Tos transporto priemonės taip pat labai padėtų spręsti oro taršos problemas miestuose. Siekiant užtikrinti gerą skatinimo priemonių balansą skirtingų transporto priemonių tipų atžvilgiu, turėtų būti nustatyta ir [...] netaršių mažesnių sunkvežimių [...] gamintojo vidutinio savitojo išmetamų teršalų kiekio mažinimo rezultatų riba;

---

<sup>14</sup> 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones su pakeitimais, padarytais Direktyva .../.../ES. [COM(2017) 653 final] (OJ L 120, 2009 5 15, p. 5).

- (25) siekiant skatinti ekonomiškai efektyvų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo reikalavimų įgyvendinimą, kartu atsižvelgiant į sunkių transporto priemonių parko sudėties ir išmetamų teršalų kiekio svyravimą per kelerius metus, reikėtų suteikti gamintojams galimybę pasinaudoti savo geresniais, nei numatyta, vienais metais pasiektais savitosios teršalų išmetimo normos laikymosi rezultatais tam, kad būtų kompensuoti prastesni kitų metų rezultatai;
- (26) kad atsirastų paskatų sumažinimą pasiekti anksčiau, gamintojas, kurio vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis nesiekia išmetamų teršalų kiekio mažinimo trajektorijos, [...] nustatomos pagal teršalų išmetimo atskaitos vertes ir 2025 m. normą, turėtų gauti galimybę rezervuoti šiuos išmetamų teršalų kreditus 2025 m. normos laikymosi tikslais. Panašiai gamintojas, kurio vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis mažesnis negu išmetamų teršalų kiekio mažinimo trajektorija tarp 2025 m. normos ir nuo 2030 m. taikytinos normos, turėtų gauti galimybę rezervuoti šiuos teršalų išmetimo kreditus, kaip 2025 m. liepos 1 d.–2030 m. birželio 30 d. laikotarpio normos laikymosi priemonę;
- (27) jei bet kuriuo 12 mėnesių laikotarpiu nuo 2025 m. liepos 1 d. iki 2030 m. birželio 30 d. gamintojas nesilaiko savitosios teršalų išmetimo normos, jam taip pat reikėtų suteikti galimybę sukaupti ribotą išmetamų teršalų skolą. Tačiau visas likusias išmetamų teršalų skolas gamintojai turi atlyginti iki 2030 m. birželio 30 d.;
- (28) į išmetamų teršalų kreditus ir skolas turėtų būti atsižvelgiama tik nustatant, ar gamintojas laikosi savitosios teršalų išmetimo normos, ir jos neturėtų būti laikomos perduodamu turtu ar fiskalinių priemonių objektu;
- (29) nustačiusi gamintojo išmetamų teršalų normos perviršį ir atsižvelgdama į išmetamų teršalų kreditus ir skolas, Komisija turėtų skirti piniginę nuobaudą – mokestį už teršalų išmetimo normos perviršį. Siekiant suteikti gamintojams pakankamą paskatą imtis priemonių mažinti savitąjį sunkių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį, mokestis turėtų viršyti vidutines technologijų, kurių reikia norint įvykdyti normas, ribines sąnaudas. Mokestis turėtų būti laikomas Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis. Mokesčių rinkimo metodika turėtų būti nustatyta įgyvendinimo aktu, atsižvelgiant į metodiką, priimtą pagal Reglamentą (EB) Nr. 443/2009;

- (30) siekiant užtikrinti, kad šiame reglamente numatytos normos būtų pasiektos, reikia patikimo normų laikymosi užtikrinimo mechanizmo. Gamintojų įpareigojimas pateikti tikslius duomenis pagal Reglamentą (ES) 2018/956 ir administracinės baudos, kurios gali būti paskirtos už įpareigojimo nesilaikymą, padeda užtikrinti duomenų, naudojamų nustatant, ar laikomasi šiame reglamente numatytų normų, patikimumą;
- (31) tam, kad taikant šį reglamentą būtų sumažintas išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis, labai svarbu, kad sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis atitiktų vertes, nustatytas pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemones. Todėl reikėtų suteikti Komisijai galimybę, apskaičiuojant gamintojo vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį, atsižvelgti į kiekvieną tipo patvirtinimo institucijų nustatytą sistemingą eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio reikalavimų nesilaikymą;
- (32) tam, kad Komisija galėtų imtis tokių priemonių, ji turėtų būti įgaliota parengti ir įgyvendinti rinkoje esančių eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atitikties patikros procedūrą. Todėl Reglamentas (EB) Nr. 595/2009 turėtų būti iš dalies pakeistas;
- (33) šiame reglamente nustatytų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo normų veiksmingumas labai priklauso nuo metodikos, naudojamos išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui nustatyti, reprezentatyvumo. Pagal Mokslinių konsultacijų mechanizmo nuomonę dėl lengvųjų transporto priemonių, mechanizmą<sup>15</sup>, skirtą vertinti, ar pagal Reglamentą (ES) 2017/2400 nustatytos išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir suvartojamų degalų kiekio vertės atitinka tikrovę, tikslinga sukurti ir sunkiosioms transporto priemonėms. Komisijai reikėtų turėti įgaliojimus užtikrinti tokių duomenų viešą prieinamumą ir prireikus sukurti procedūras, kurių reikia norint nustatyti ir rinkti tokiems vertinimams reikalingus duomenis;

---

<sup>15</sup> Mokslinių patarėjų aukšto lygio darbo grupės mokslinė nuomonė 1/2016 „Lengvųjų transporto priemonių tikrojo ir laboratoriniais bandymais nustatyto išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio vienodinimas“.

- (34) 2022 m. Komisija turėtų įvertinti, ar veiksmingi šiame reglamente nustatyti išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio standartai, ypač iki 2030 m. ir vėliau pasiektinas mažinimo mastas, būdai, kuriais būtų galima tą normą pasiekti, ir ar nustatyti išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo normas kitų tipų sunkiosioms transporto priemonėms, tokioms kaip mažesni sunkvežimiai, miesto autobusai, tolimojo susisiekimo autobusai ir priekabos. Tame vertinime vien tik šio reglamento tikslams taip pat turėtų būti apsvarstytos sunkiosios transporto priemonės ir transporto priemonių junginiai, atsižvelgiant į [...] nacionaliniam transportui galiojančius svorių ir matmenų standartus, pavyzdžiui, modulinės ir intermodulinės koncepcijos, kartu atsižvelgiant į galimus transporto saugos ir efektyvumo aspektus, intermodalinį, aplinkosauginį, infrastruktūros ir grįžtamąjį poveikį, taip pat valstybių narių geografinę padėtį.
- (35) siekiant užtikrinti, kad savitasis sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis liktų reprezentatyvus ir visapusiškai atnaujintas, šio reglamento nuostatos turėtų atspindėti Reglamento (EB) Nr. 595/2009 ir jį įgyvendinančių teisės aktų, kurie turi įtakos toms vertėms, pakeitimus. Tuo tikslu Komisijai turėtų būti suteikta galių apibrėžti metodiką, kaip nustatyti kiekvieno transporto priemonių pogrupio reprezentatyviają transporto priemonę, pagal kurią būtų vertinamas savitojo išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio pokytis;
- (36) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, nustatyti 8 straipsnio 3 dalyje, 9 straipsnio 3 dalyje, 11 straipsnio 3 dalyje ir 12 straipsnio 2 dalyje. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011<sup>16</sup>;

---

<sup>16</sup> 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

- (37) kad neesminės šio reglamento nuostatos galėtų būti iš dalies pakeistos arba papildytos, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų patikslinamos išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atskaitos vertės [...] ir iš dalies pakeičiami šio reglamento [...] priedai, kiek tai susiję su tam tikrais techniniais parametrais, įskaitant paskirties, naudingosios apkrovos ir metinės ridos koeficientus ir naudingosios apkrovos patikslinimo faktorius. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais<sup>17</sup>. Visų pirma, siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus turėtų gauti tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams turėtų būti sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (38) kadangi šio reglamento tikslų, konkrečiai, naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio standartų, valstybės narės negali deramai pasiekti, bet dėl veiksmo masto arba poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

---

<sup>17</sup> OJ L 123, 2016 5 12, p. 1.



## PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

### *1 straipsnis Dalykas ir tikslas*

Siekiant padėti įgyvendinti Sąjungos tikslą 2030 m. joje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 30 proc., palyginti su 2005 m., sektoriuose, kuriems taikomas Reglamento (ES) 2018/842 2 straipsnis, ir įgyvendinti Paryžiaus susitarimo tikslus bei užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą, šiame reglamente nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio standartai, kuriais savitasis Sąjungos naujų sunkiųjų transporto priemonių parko išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis, palyginti su išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atskaitos vertėmis, mažinamas taip:

- a) ataskaitiniais laikotarpiais nuo 2025 m. – 15 proc.;
- b) ataskaitiniais laikotarpiais nuo 2030 m. – ne mažiau kaip 30 proc., jeigu patvirtinta pagal 13 straipsnyje numatytą peržiūrą.

Išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atskaitos vertės grindžiamos [...] stebėjimo duomenimis, teikiamais pagal Reglamentą (ES) 2018/956 apie laikotarpį nuo 2019 m. liepos 1 d. iki 2020 m. birželio 30 d. (toliau – ataskaitinis laikotarpis), išskyrus specialiųjų transporto priemonių duomenis, ir apskaičiuojamos pagal I priedo 3 punktą.

### *2 straipsnis Taikymo sritis*

1. Šis reglamentas taikomas naujoms N2 ir N3 kategorijų transporto priemonėms, kurioms būdingos šios savybės:
  - a) kietosios jungties sunkvežimiai, kurių ašių konfigūracija 4x2 ir didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė didesnė negu 16 tonų;
  - b) kietosios jungties sunkvežimiai, kurių ašių konfigūracija 6x2;

- c) vilkikai, kurių ašių konfigūracija 4x2 ir didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė didesnė negu 16 tonų;
- d) vilkikai, kurių ašių konfigūracija 6x2.

5 straipsnio ir I priedo 2.3 punkto tikslais jis taip pat taikomas [...]N kategorijos transporto priemonėms, kurioms netaikomas Reglamentas (ES) Nr. 510/2011 ir kurioms nebūdingos a–d punktuose nurodytos savybės.

Pirmiau nurodytos transporto priemonių kategorijos yra transporto priemonių kategorijos, apibrėžtos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB<sup>18</sup> II priede.

- 2. 1 dalyje nurodytos transporto priemonės šiame reglamente laikomos naujomis sunkiosiomis transporto priemonėmis konkrečiu 12 mėnesių laikotarpiu, prasidedančiu liepos 1 d., jei jos tuo laikotarpiu pirmą kartą užregistruojamos Sąjungoje ir anksčiau nebuvo užregistruotos už Sąjungos ribų.

Ankstesnės registracijos už Sąjungos ribų mažiau nei prieš tris mėnesius iki registracijos Sąjungoje nepaisoma.

- 3. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato specialią procedūrą, skirtą transporto priemonių, kurios pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemones yra sertifikuotos kaip specialiosios transporto priemonės, bet neįregistruotos kaip tokios transporto priemonės, identifikavimui, ir taikyti gamintojo metinio vidutinio savitojo išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio korekcijas atsižvelgiant į tas transporto priemones, pradedant nuo 2021 m. ataskaitinio laikotarpio ir vėliau kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

---

<sup>18</sup> 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva) (OL L 263, 2007 10 9, p. 1).

*3 straipsnis*  
*Apibrėžtys*

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- a) išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atskaitos vertė – visų naujų kiekvieno pogrupio sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus specialiąsias transporto priemones, vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis 1 straipsnyje nurodytu ataskaitiniu laikotarpiu, nustatytas pagal I priedo 3 punktą;
- b) savitasis išmetamų teršalų kiekis – individualios sunkiosios transporto priemonės išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis, nustatytas pagal I priedo 2.1 punktą;
- ba) Y metų ataskaitinis laikotarpis – laikotarpis nuo Y metų liepos 1 d. iki Y+1 metų birželio 30 d.;
- c) vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis – gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis per konkretų ataskaitinį laikotarpį, nustatytas pagal I priedo 2.7 punktą;
- d) savitoji teršalų išmetimo norma – kasmet pagal I priedo 4 punktą nustatoma individualaus gamintojo praėjusio ataskaitinio laikotarpio norma, išreiškiama g/tkm;
- e) kietosios jungties sunkvežimis – sunkvežimis, kuris nėra suprojektuotas ar pagamintas puspriekabei vilkti;
- f) vilkikas – vilkikas, suprojektuotas ir pagamintas vien ar iš esmės puspriekabėms vilkti;
- g) transporto priemonių pogrupis – transporto priemonių, kurioms būdinga visuma bendrų skiriamųjų techninių kriterijų, svarbių nustatant tų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį ir degalų sąnaudas, grupė, apibrėžta I priedo 1 punkte;

- h) specialioji transporto priemonė – sunkioji transporto priemonė, [...] kurios išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis ir degalų sąnaudos pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemonės nustatyti tik kitoms nei šio reglamento I priedo 2.1 punkte apibrėžtosioms paskirtims;
- i) gamintojas – asmuo arba organizacija, atsakingas (-a) už duomenų, susijusių su naujomis sunkiosiomis transporto priemonėmis, pateikimą pagal Reglamento (ES) 2018/956 5 straipsnį, o netaršių sunkiųjų transporto priemonių atveju – asmuo arba organizacija, atsakingas (-a) patvirtinimo institucijai už visus EB visos transporto priemonės tipo patvirtinimo procedūros ar individualaus patvirtinimo aspektus pagal Direktyvą 2007/46/EB ir už gamybos atitikties užtikrinimą;
- j) netarši sunkioji transporto priemonė – sunkioji transporto priemonė be vidaus degimo variklio arba su vidaus degimo varikliu, išmetančiu mažiau negu 1 g CO<sub>2</sub>/kWh, kaip nustatyta pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemonės, arba išmetanti mažiau negu 1 g CO<sub>2</sub>/km, kaip nustatyta pagal Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir jo įgyvendinimo priemonės;
- k) mažataršė sunkioji transporto priemonė – sunkioji transporto priemonė, kuri nėra netarši sunkioji transporto priemonė, bet kurios savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis mažesnis nei 350 g CO<sub>2</sub>/km, kaip nustatyta pagal I priedo 2.1 punktą;
- l) paskirtis – tikslinio greičio ciklo, naudingosios apkrovos vertės, korpuso ar priekabos konfigūracijos ir kitų parametrų derinys, jei taikoma, parodantis specifinį transporto priemonės naudojimo modelį, pagal kurį nustatomas oficialus sunkiosios transporto priemonės išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis ir degalų sąnaudos;
- m) tikslinis greičio ciklas apibūdina transporto priemonės greitį, kurį nori pasiekti vairuotojas ar kuriuo vairuotojas yra apribotas dėl eismo sąlygų, kaip kelionėje nuvažiuoto atstumo funkciją;
- n) naudingoji apkrova – įvairiomis sąlygomis transporto priemonės vežamų prekių arba asmenų svoris.

*4 straipsnis*  
*Gamintojo vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis*

2020 m. liepos 1 d. ir vėliau kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu Komisija priima 10 straipsnio 1 dalyje nurodytus įgyvendinimo aktus, kuriais nustato kiekvieno gamintojo praėjusio ataskaitinio laikotarpio vidutinį savitąjį išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį g/tkm, atsižvelgdama į:

- a) pagal Reglamentą (ES) 2018/956 pateiktus duomenis apie praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu užregistruotas gamintojo naujas sunkiąsias transporto priemones, išskyrus specialiąsias transporto priemones;
- b) netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientą, nustatytą pagal 5 straipsnį.

Vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis apskaičiuojamas pagal I priedo 2.7 punktą.

*5 straipsnis*  
*Netaršios ir mažataršės sunkiosios transporto priemonės*

1. 2020 m. liepos 1 d. ir vėliau kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu Komisija priima 10 straipsnio 1 dalyje nurodytus įgyvendinimo aktus, kuriais nustato kiekvieno gamintojo praėjusio ataskaitinio laikotarpio netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientą, nurodytą 4 straipsnio b punkte.

Netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientas atspindi gamintojo parko netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių, įskaitant netaršias 2 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodytų kategorijų transporto priemones, taip pat netaršias ir mažataršes specialiąsias transporto priemones, skaičių ir išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį ataskaitiniu laikotarpiu.

Netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientas apskaičiuojamas pagal I priedo 2.3 punktą.

2. 1 dalies tikslais netaršios ir mažataršės sunkiosios transporto priemonės skaičiuojamos taip:
  - a) netarši sunkioji transporto priemonė skaičiuojama kaip 2 transporto priemonės;
  - b) mažataršė sunkioji transporto priemonė skaičiuojama taip – iki 2 transporto priemonių, kaip jos savitojo išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir 350 g CO<sub>2</sub>/km išmetamo kiekio ribos funkcija.
3. Gamintojo vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis dėl netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficiento sumažinamas ne daugiau kaip 3 proc. Tam koeficientui pasikeitus dėl 2 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodytų kategorijų netaršių sunkiųjų transporto priemonių, gamintojo vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis sumažinamas ne daugiau kaip 1,5 proc.

#### *6 straipsnis*

#### *Gamintojo vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis*

2026 m. liepos 1 d. ir vėliau kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu Komisija priima 10 straipsnio 1 dalyje nurodytus įgyvendinimo aktus, kuriais nustato kiekvieno gamintojo praėjusio ataskaitinio laikotarpio savitą teršalų išmetimo normą. Savitoji teršalų išmetimo norma yra suma, gauta sudėjus visų pogrupių transporto priemonių verčių, kurios išvardytos toliau, sandaugas:

- a) 1 straipsnio atitinkamai a arba b punkte nurodytos išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo normos;
- b) išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atskaitos vertės;
- c) kiekvienam transporto priemonių pogrupiui priskiriamų gamintojo transporto priemonių dalies;
- d) kiekvienam pogrupiui taikomų metinės ridos ir naudingosios apkrovos svorinių daugiklių.

Savitoji teršalų išmetimo norma apskaičiuojama pagal I priedo 4 punktą.

*7 straipsnis*  
*Išmetamų teršalų kreditai ir skolos*

1. Siekiant nustatyti, ar 2025–2029 m. ataskaitiniais laikotarpiais gamintojas laikosi savitosios teršalų išmetimo normos, atsižvelgiama į jo išmetamų teršalų kreditus ar išmetamų teršalų skolas, kurie lygūs gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus specialiąsias transporto priemones, skaičiui ataskaitiniu laikotarpiu, padaugintam iš skirtumo tarp:
- a) 2 dalyje nurodytos išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo trajektorijos ir gamintojo vidutinio savitojo išmetamų teršalų kiekio, jei skirtumas teigiamas (išmetamų teršalų kreditai);
  - b) gamintojo vidutinio savitojo išmetamų teršalų kiekio ir savitosios teršalų išmetimo normos, jei skirtumas neigiamas (išmetamų teršalų skolos).

Išmetamų teršalų kreditai kaupiami 2019–2029 m. ataskaitiniais laikotarpiais. Tačiau į 2019–2024 m. ataskaitiniais laikotarpiais sukauptus kreditus atsižvelgiama tik siekiant nustatyti, ar gamintojas laikosi [...] 2025 m. ataskaitinio laikotarpio savitosios teršalų išmetimo normos.

Teršalų išmetimo skolos kaupiasi 2025–2029 m. ataskaitiniais laikotarpiais, tačiau bendra skola neturi viršyti 5 proc. gamintojo 2025 m. ataskaitinio laikotarpio savitosios teršalų išmetimo normos, padaugintos iš gamintojo to laikotarpio sunkiųjų transporto priemonių skaičiaus (išmetamų teršalų skolos ribinė vertė).

2025–2028 m. ataskaitiniais laikotarpiais sukaupti išmetamų teršalų kreditai ir išmetamų teršalų skolos, jei tokių sukaupta, perkeliama iš vieno ataskaitinio laikotarpio į kitą iki 2029 m. ataskaitinio laikotarpio, kuriais visos likusios išmetamų teršalų skolos atlyginamos.

2. Išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo trajektorija [...] kiekvienam gamintojui nustatoma pagal I priedo 5.1 punktą, remiantis linijine trajektorija tarp 1 straipsnio antroje pastraipoje nurodytų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atskaitos verčių ir to straipsnio pirmos pastraipos a punkte nurodytos 2025 m. ataskaitinio laikotarpio [...] normos, taip pat tarp 2025 m. ataskaitinio laikotarpio [...] normos ir normos, taikytinos nuo 2030 m. ataskaitinio laikotarpio.

*8 straipsnis*  
*Savitujų teršalų išmetimo normų laikymasis*

1. Nustačius gamintojo teršalų išmetimo normos perviršį konkrečiu ataskaitiniu laikotarpiu nuo 2025 m., Komisija skiria mokestį už teršalų išmetimo normos perviršį, apskaičiuotą pagal formulę:
- (mokestis už teršalų išmetimo normos perviršį) = (teršalų išmetimo normos perviršis x 6 800 €/g CO<sub>2</sub>/tkm).
2. Laikoma, kad gamintojas yra viršijęs teršalų išmetimo normą visais šiais atvejais:
- a) kai bet kuriuo iš 2025–2028 m. ataskaitinių laikotarpių išmetamų teršalų skolų suma, iš jos atėmus išmetamų teršalų kreditus, viršija 7 straipsnio 1 dalyje nurodytą išmetamų teršalų skolos ribinę vertę;
  - b) kai 2029 m. ataskaitiniu laikotarpiu išmetamų teršalų skolų suma, iš jos atėmus išmetamų teršalų kreditus, yra didesnė už nulį;
  - c) nuo 2030 m. ataskaitinio laikotarpio, kai gamintojo vidutinis savitasis išmetamų teršalų kiekis viršija jo savitąją teršalų išmetimo normą.
- Teršalų išmetimo normos perviršis konkrečiu ataskaitiniu laikotarpiu apskaičiuojamas pagal I priedo 6 punktą.
3. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato mokesčių už 1 dalyje nurodytą teršalų išmetimo normos perviršį surinkimo priemones. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.



4. Mokesčio už teršalų išmetimo normos perviršį sumos laikomos Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis.

*9 straipsnis*  
*Stebėjimo duomenų tikrinimas*

1. Tipo patvirtinimo institucijos nedelsdamos praneša Komisijai apie eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio nuokrypius nuo atitikties liudijime arba naudotojo dokumentuose nurodytų verčių, nustatytus atlikus patikras pagal Reglamento (EB) Nr. 595/2009 [5 straipsnio 4 dalies 1 punkte] nurodytą procedūrą.
2. Į tokius nuokrypius Komisija atsižvelgia apskaičiuodama gamintojo vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį.
3. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato išsamias procedūras, kaip teikti pranešimus apie tokius nuokrypius ir kaip į juos atsižvelgti skaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį, taisykles. Tie [...] įgyvendinimo aktai priimami pagal 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

*9a straipsnis*  
*Išmetamo CO<sub>2</sub> atskaitos verčių vertinimas*

Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atskaitos verčių vertinimo ir, jei taikytina, koregavimo procedūrą siekiant užtikrinti jų reprezentatyvumą, kad jomis būtų galima remtis apskaičiuojant ES sunkiųjų transporto priemonių parkui taikomas išmetamųjų teršalų normas. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

*10 straipsnis*

*Duomenų ir gamintojų rezultatų skelbimas*

1. Komisija įgyvendinimo aktuose, kurie turi būti priimti iki kiekvienų metų balandžio 30 d., skelbia sąrašą, kuriame nurodoma:
  - a) nuo 2026 m. liepos 1 d. – 4 straipsnyje nurodytas kiekvieno gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu;
  - b) nuo 2020 m. liepos 1 d. – 5 straipsnyje nurodytas kiekvieno gamintojo netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientas praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu;
  - c) nuo 2026 m. liepos 1 d. – 6 straipsnyje nurodyta kiekvieno gamintojo savitoji teršalų išmetimo norma praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu;
  - d) 2020 m. liepos 1 d.–2031 m. birželio 30 d. – kiekvieno gamintojo išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo trajektorija, išmetimo kreditai, o nuo 2026 m. liepos 1 d. – išmetamų teršalų skolos praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu, kaip nurodyta 7 straipsnyje;
  - e) nuo 2026 m. liepos 1 d. – 8 straipsnyje nurodytas kiekvieno gamintojo teršalų išmetimo normos perviršis praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu;
  - f) nuo 2020 m. liepos 1 d. – visų praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu Sąjungoje užregistruotų naujų sunkiųjų transporto priemonių vidutinis savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis.

Ne vėliau kaip 2021 m. balandžio 30 d. paskelbtiname sąrašė pateikiamos 1 straipsnyje nurodytos išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atskaitos vertės.

2. Komisija pagal 15 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais patikslina šio straipsnio 1 dalyje nurodytas išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atskaitos vertes:

- a) laikydamosi II priedo 1 punkte nustatytos procedūros, jei paskirties svoriniai daugikliai arba naudingosios apkrovos vertės patikslintos pagal 12 straipsnio 1 dalies b arba c punktą;
- b) [...] pritaikydama išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atskaitos vertės patikslinimo faktorius, jeigu tie patikslinimo faktoriai yra nustatyti pagal 12 straipsnio 2 dalį.

Komisija skelbia patikslintas išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atskaitos vertes ir pagal jas apskaičiuoja gamintojų savitąsias teršalų išmetimo normas, taikomas ataskaitiniais laikotarpiais, prasidedančiais nuo deleguotųjų aktų, kuriais vertės patikslinamos, taikymo pradžios datos.

### *11 straipsnis*

#### *Tikrasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis ir suvartojamos energijos kiekis*

1. Komisija stebi ir vertina, kaip pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 apskaičiuotos išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio ir degalų sąnaudų vertės atitinka tikrąsias vertes. Ji užtikrina, kad visuomenė būtų informuojama, kaip ilgainiui keičiasi tų verčių atitikimas.
2. Todėl Komisija užtikrina, kad bent toliau išvardytus parametrus, susijusius su sunkiuoju transporto priemonių tikruoju išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiu ir suvartojamos energijos kiekiu, Komisijai nuo 2021 m. sausio 1 d. reguliariai teiktų gamintojai ir nacionalinės institucijos arba atitinkamais atvejais tai būtų daroma pasitelkiant tiesioginį duomenų perdavimą iš transporto priemonių:
  - a) transporto priemonės identifikavimo numeris,
  - b) suvartojamų degalų ir (arba) elektros energijos kiekis;
  - c) bendras nuvažiuotas atstumas;

d) naudingoji apkrova

e) iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių transporto priemonių atveju – suvartojamų degalų ir elektros energijos kiekis ir nuvažiuotas atstumas, paskirstytas pagal skirtingus važiavimo režimus.

Gautus duomenis Komisija tvarko taip, kad 1 dalies tikslais sukurtų anonimišką suvestinę duomenų bazę. Transporto priemonės identifikavimo numeriai naudojami tik duomenų tvarkymo tikslu ir nesaugomi ilgiau, nei būtina tam tikslui pasiekti.

3. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato išsamias procedūras, kaip rinkti ir tvarkyti šio straipsnio [...] 2 dalyje nurodytus duomenis, taisykles. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 14 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

*12 straipsnis  
I ir II priedų patikslinimas*

1. Siekiant užtikrinti, kad pagal 4 straipsnį skaičiuojant gamintojo vidutinį savitąjį išmetamų teršalų kiekį ir pagal 6 straipsnį skaičiuojant savitąsias teršalų išmetimo normas naudojami techniniai parametrai atspindėtų technikos pažangą ir krovinio transporto logistikos raidą, Komisijai pagal 15 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamos šios I ir II priedų nuostatos:
- a) I priedo 1 lentelėje pateikti kabinos tipo arba variklio galios įrašai ir toje lentelėje nurodytų terminų „miegamoji kabina“ ir „kabina be miegamosios vietos“ apibrėžtys;
  - b) I priedo 2 lentelėje pateikti paskirties svoriniai daugikliai;
  - c) I priedo 3 lentelėje pateiktos naudingosios apkrovos vertės ir II priedo 1 lentelėje pateikti naudingosios apkrovos patikslinimo faktoriai;
  - d) I priedo 4 lentelėje nustatytos metinės ridos vertės.

2. Jeigu Reglamente (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemonėse nustatytos tipo patvirtinimo procedūros pakeičiamos kitais pakeitimais nei numatytieji 1 dalies b ir c punktuose taip, kad pagal šią dalį apibrėžtas reprezentatyviųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> lygis sumažėja arba padidėja daugiau kaip 5 g CO<sub>2</sub>/km, Komisija pagal 10 straipsnio 2 dalies b punktą patikslina 10 straipsnio 1 dalyje nurodytas išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atskaitos vertes, apskaičiavusi patikslinimą pagal II priedo 2 punkte pateiktą formulę.
3. Komisija priima įgyvendinimo aktus[...], kuriais nustato metodiką, kaip apibrėžti transporto priemonių pogrupio vieną ar daugiau reprezentatyviųjų transporto priemonių, įskaitant jų statistinius svorius, kuriais remiantis nustatomas šio straipsnio 2 dalyje nurodytas patikslinimas, atsižvelgiant į stebėjimo duomenis, pateiktus pagal Reglamentą (ES) 2018/956 ir Reglamento (ES) 2017/2400 12 straipsnio 1 dalyje išvardytas transporto priemonių technines charakteristikas. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 14 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

*13 straipsnis*  
*Peržiūra ir ataskaita*

Ne vėliau kaip 2022 m. gruodžio 31 d. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl šio reglamento veiksmingumo, dėl nuo 2030 m. taikytinos išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo normos [...], dėl kitų tipų sunkiųjų transporto priemonių, įskaitant priekabas, išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo normų ir dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio privalomų normų nuo 2035 m. ir nuo 2040 m. nustatymo. Toje ataskaitoje taip pat įvertinama, ar veiksmingos priemonės, visų pirma taikomos CO<sub>2</sub> kreditų sistemai, ir ar tikslinga šias priemones toliau taikyti 2030 m. ir vėliau. Be to, ataskaitoje įvertinamos priemonės, taikomos netaršioms ir mažataršėms transporto priemonėms [...], atsižvelgiant į Direktyvoje 2009/33/EB<sup>19</sup> nustatytas normas [...], siekiant nuo 2025 m. pakeisti 5 straipsnyje numatytą ypatingųjų kreditų sistemą paskatų mechanizmu, grindžiamu atitinkamais metinių netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių pardavimo lyginamaisiais rodikliais. Kai tikslinga, kartu su šiuo vertinimu pateikiamas pasiūlymas iš dalies pakeisti šį reglamentą.

---

<sup>19</sup> Netaršių transporto priemonių direktyva 2009/33/EB su pakeitimais, padarytais Direktyva .../.../ES.

*14 straipsnis*  
*Komiteto procedūra*

1. Komisijai padeda Klimato kaitos komitetas, įsteigtas pagal Reglamentą (ES) .../2018 [valdymas]. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.
3. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

*15 straipsnis*  
*Įgaliojimų delegavimas*

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 10 straipsnio 2 dalyje ir 12 straipsnio 1 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami [...] penkerių metų [...] laikotarpiui nuo šio reglamento įsigaliojimo datos. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudotiesiems deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 10 straipsnio 2 dalyje ir 12 straipsnio 1 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais [...].
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 10 straipsnio 2 dalį ir 12 straipsnio 1 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

*16 straipsnis*  
*Reglamento (ES) Nr. 595/2009 pakeitimai*

Reglamento (EB) Nr. 595/2009 5 straipsnio 4 dalis iš dalies keičiama taip:

a) e punktas pakeičiamas taip:

„e) išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiu, sunaudojamo degalų ir elektros energijos kiekio ir elektrinės ridos vertėmis;“

b) įrašomi šie l ir m punktai:

„l) pagal tinkamas ir reprezentatyvias imtis vykdomos patikros, ar registruotos ir pradėtos naudoti transporto priemonės atitinka pagal šį reglamentą ir jo įgyvendinimo priemones nustatytas išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio, sunaudojamo degalų ir elektros energijos kiekio ir elektrinės ridos vertes, procedūra;“

m) motorinių transporto priemonių ir priekabų sunaudojamo degalų ir elektros energijos kiekio, taip pat naudingosios apkrovos ir ridos matavimu ir registravimu transporto priemonėje.“

16a straipsnis

Reglamento (ES) 2018/956 (STP duomenų stebėseną ir teikimas) pakeitimas

Reglamentas (ES) 2018/956 iš dalies keičiamas taip:

a) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

„3 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente taikomos terminų apibrėžtys, nustatytos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2007/46/EB, Reglamente (EB) Nr. 595/2009 ir [STP CO<sub>2</sub> standartų reglamente].“

b) 4 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Nuo 2019 m. sausio 1 d. valstybės narės vykdo I priedo A dalyje nurodytų duomenų, susijusių su Sąjungoje pirmą kartą įregistruotomis naujomis sunkiosiomis transporto priemonėmis, stebėseną.

Ne vėliau kaip kiekvienų metų rugsėjo 30 d., pradedant 2020 m., valstybių narių kompetentingos institucijos pateikia tuos praėjusio ataskaitinio laikotarpio nuo liepos 1 d. iki birželio 30 d. duomenis Komisijai, laikydamosi II priede nustatytos duomenų teikimo tvarkos. 2019 m. atžvilgiu 2020 m. rugsėjo 30 d. pateikti duomenys turi apimti nuo 2019 m. sausio 1 d. iki 2020 m. birželio 30 d. stebėtus duomenis.

Duomenų, susijusių su už Sąjungos ribų jau įregistruotomis naujomis sunkiosiomis transporto priemonėmis, stebėti ir teikti nereikia, nebent ta registracija buvo atlikta likus mažiau nei trimis mėnesiams iki registracijos Sąjungoje.“

c) 5 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Nuo I priedo B dalies 1 punkte nustatytų pradžios metų sunkiųjų transporto priemonių gamintojai vykdo kiekvienos naujos sunkiosios transporto priemonės I priedo B dalies 2 punkte nurodytų duomenų stebėseną.



Ne vėliau kaip kiekvienų metų rugsėjo 30 d., nuo I priedo B dalies 1 punkte nustatytu pradžios metų, sunkiųjų transporto priemonių gamintojai, laikydamiesi II priede nustatytos duomenų teikimo tvarkos, pateikia Komisijai atitinkamus kiekvienos naujos sunkiosios transporto priemonės, kurios modeliavimas atliktas praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu nuo liepos 1 d. iki birželio 30 d., duomenis.

2019 m. atžvilgiu gamintojai pateikia kiekvienos naujos sunkiosios transporto priemonės, kurios modeliavimas atliktas nuo 2019 m. sausio 1 d. iki 2020 m. birželio 30 d., duomenis.

Modeliavimo data yra ta data, kuri pranešama pagal I priedo B dalies 2 punkto 71 duomenų įrašą.“

d) 10 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Ne vėliau kaip kiekvienų metų balandžio 30 d. Komisija paskelbia metinę ataskaitą kartu su savo atlikta valstybių narių ir gamintojų pateiktų praėjusio ataskaitinio laikotarpio duomenų analize.“

e) II priedo 3.2 punktas pakeičiamas taip:

„3.2. Nuo 2021 m. praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu įregistruotų sunkiųjų transporto priemonių duomenys, įrašyti į registrą, paskelbiami viešai ne vėliau kaip kiekvienų metų balandžio 30 d., išskyrus 6 straipsnio 1 dalyje nurodytus duomenų įrašus.“

### 16b straipsnis

#### Reglamento (EB) Nr. 661/2009 pakeitimas

Reglamentas (EB) Nr. 661/2009 iš dalies keičiamas taip:

a) 1 straipsnis papildomas šia 4 dalimi:

„4. naujų O kategorijos transporto priemonių tipo patvirtinimo reikalavimai dėl jų aplinkosauginio veiksmingumo.“

b) 14 straipsnio 3 dalis papildoma tokiais c ir d punktais:

„c) priemonės, kuriomis įvertinamas O kategorijos transporto priemonių veikimas, susijęs su jų įtaka išmetamo CO<sup>2</sup> kiekiui, degalų sąnaudoms, elektros energijos sunaudojimui ir motorinių transporto priemonių elektrinei ridaui;

d) naudingosios apkrovos matavimo ir registravimo O kategorijos transporto priemonėse **techninius reikalavimus.**“

*17 straipsnis  
Įsigaliojimas*

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

*Europos Parlamento vardu  
Pirmininkas*

*Tarybos vardu  
Pirmininkas*

**I PRIEDAS**

**Vidutinio savitojo išmetamų teršalų kiekio, vidutinės savitosios teršalų išmetimo normos ir taršos normos perviršio apskaičiavimas**

**1. TRANSPORTO PRIEMONIŲ POGRUPIAI**

Kiekviena nauja sunkioji transporto priemonė priskiriama prie vieno iš 1 lentelėje nustatytų pogrupių pagal joje nustatytas sąlygas.

**1 lentelė. Transporto priemonių pogrupiai (sg)**

<b>Sunkiosios transporto priemonės</b>	<b>Kabinos tipas</b>	<b>Variklio galia</b>	<b>Transporto priemonių pogrupis (sg)</b>
Kietosios jungties sunkvežimiai, kurių ašių konfiguracija 4x2 ir didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė >16 tonų	Visi	<170 kW	<b>4-UD</b>
	Kabina be miegamosios vietos	<170 kW	<b>4-RD</b>
	Miegamoji kabina	≥170 kW, bet <265 kW	
	Miegamoji kabina	<265 kW	<b>4-LH</b>
Kietosios jungties sunkvežimiai, kurių ašių konfiguracija 6x2	Kabina be miegamosios vietos	Visi	<b>9-RD</b>
	Miegamoji kabina		<b>9-LH</b>
Vilkikai, kurių ašių konfiguracija 4x2 ir didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė >16 tonų	Kabina be miegamosios vietos	Visi	<b>5-RD</b>
	Miegamoji kabina	<265 kW	
	Miegamoji kabina	≥265 kW	<b>5-LH</b>
Vilkikai, kurių ašių konfiguracija 6x2	Kabina be miegamosios vietos	Visi	<b>10-RD</b>
	Miegamoji kabina		<b>10-LH</b>

Miegamoji kabina – kabina, kurioje už vairuotojo sėdynės įrengtas miegamasis skyrius, nurodomas pranešant duomenis pagal Reglamentą (ES) Nr. 2018/956.

Kabina be miegamosios vietos – kabina, kuri nėra miegamoji kabina.

Jei naujos sunkiosios transporto priemonės negalima priskirti prie transporto priemonių pogrupio, nes nėra informacijos apie kabinos tipą arba variklio galią, ji priskiriama prie tolimojo susisiekimo (LH) pogrupio, priklausomai nuo jos važiuoklės tipo (kietosios jungties sunkvežimiais ar vilkikas) ir ašių konfigūracijos (4x2 ar 6x2).

Jei nauja sunkioji transporto priemonė priskiriama prie 4-UD pogrupio, bet duomenų apie jos išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį g/km pagal 2.1 punkto 2 lentelėje nustatytą UDL arba UDR paskirtį nėra, ji priskiriama prie 4-RD pogrupio.

## 2. GAMINTOJO VIDUTINIO SAVITOJO IŠMETAMŲ TERŠALŲ KIEKIO APSKAIČIAVIMAS

### 2.1. Naujos sunkiosios transporto priemonės savitojo išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio apskaičiavimas

Naujos sunkiosios transporto priemonės  $v$ , priskiriamos prie pogrupio  $sg$ , savitasis išmetamų teršalų kiekis g/km ( $CO_{2v}$ ) apskaičiuojamas pagal formulę:

$$CO_{2v} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO_{2v,mp}$$

Čia

$\sum mp$  visų 2 lentelėje išvardytų paskirčių  $mp$  verčių suma;

$sg$  pogrupis, prie kurio pagal šio priedo 1 skirsnį priskirta nauja sunkioji transporto priemonė  $v$ ;

$W_{sg,mp}$  paskirties svorinis daugiklis, nurodytas 2 lentelėje;

$CO_{2v,mp}$  naujos sunkiosios transporto priemonės  $v$  išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis g/km, nustatytas pagal paskirtį  $mp$  ir nurodytas pranešant duomenis pagal Reglamentą (ES) Nr. 2018/956.

Netaršios sunkiosios transporto priemonės savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis prilyginamas 0 g CO<sub>2</sub>/km.

Specialiosios transporto priemonės savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis prilyginamas vidutiniam išmetamo CO<sub>2</sub> kiekiui g/km, nurodytam pranešant duomenis pagal Reglamentą (ES) Nr. 2018/956.

2 lentelė. Paskirties svoriniai daugikliai ( $W_{sg,mp}$ )

Transporto priemonių pogrūpis ( <i>sg</i> )	Paskirtys <sup>1</sup> ( <i>mp</i> )						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0

<sup>1</sup>Paskirčių apibrėžtys

<b>RDL</b>	Regioniniai pervežimai, maža naudingoji apkrova
<b>RDR</b>	Regioniniai pervežimai, reprezentacinė naudingoji apkrova
<b>LHL</b>	Tolimasis susisiekimas, maža naudingoji apkrova
<b>LHR</b>	Tolimasis susisiekimas, reprezentacinė naudingoji apkrova
<b>UDL</b>	Pervežimai mieste, maža naudingoji apkrova
<b>UDR</b>	Pervežimai mieste, reprezentacinė naudingoji apkrova
<b>REL</b>	Regioniniai pervežimai (EMS), maža naudingoji apkrova
<b>RER</b>	Regioniniai pervežimai (EMS), reprezentacinė naudingoji apkrova
<b>LEL</b>	Tolimasis susisiekimas (EMS), maža naudingoji apkrova
<b>LER</b>	Tolimasis susisiekimas (EMS), reprezentacinė naudingoji apkrova

## 2.2. Gamintojo visų pogrupio naujų sunkiųjų transporto priemonių vidutinis savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis

Kiekvieno gamintojo kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu visų pogrupio *sg* naujų sunkiųjų transporto priemonių vidutinis savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis g/tkm (*avgCO<sub>2sg</sub>*) apskaičiuojamas taip:

$$avgCO_{2sg} = \frac{\sum_v CO_{2v}}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

Čia

$\sum v$	visų gamintojo naujų pogrupio <i>sg</i> sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus visas 4 straipsnio a punkte nurodytas specialiąsias transporto priemones, verčių suma;
CO <sub>2v</sub>	naujos sunkiosios transporto priemonės <i>v</i> savitasis išmetamo CO <sub>2</sub> kiekis, nustatytas pagal 2.1 punktą;
V <sub>sg</sub>	gamintojo naujų pogrupio <i>sg</i> sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus visas 4 straipsnio a punkte nurodytas specialiąsias transporto priemones, skaičius;
PL <sub>sg</sub>	pogrupio <i>sg</i> transporto priemonių vidutinė naudingoji apkrova, nustatyta 2.5 punkte.

## 2.3. 5 straipsnyje nurodyto netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficiento apskaičiavimas

Kiekvieno gamintojo 5 straipsnyje nurodytas netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientas (NMTP, angl. ZLEV) kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu apskaičiuojamas taip:

$$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev}) \quad \text{ne mažiau kaip } 0,97$$

Čia

V	gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus visas 4 straipsnio a punkte nurodytas specialiąsias transporto priemones, skaičius.
V <sub>conv</sub>	gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus visas 4 straipsnio a punkte nurodytas specialiąsias transporto priemones, taip pat netaršias ir mažataršes transporto priemones, skaičius;
V <sub>zlev</sub>	V <sub>in</sub> ir V <sub>out</sub> suma;

Čia

$\Sigma_v$  – visų naujų netaršių ir mažataršių transporto priemonių, kurioms būdingos 2 straipsnio 1 dalies a–d punktuose nurodytos savybės, verčių suma;

$CO_{2v}$  netaršios arba mažataršės sunkiosios transporto priemonės  $v$  savitasis išmetamo  $CO_2$  kiekis g/km, nustatytas pagal 2.1 punktą;

$V_{out}$  bendras 2 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodytų kategorijų netaršių sunkiųjų transporto priemonių skaičius, padaugintas iš 2, esant ne daugiau kaip 1,5 proc.  $V_{conv}$ .

#### 2.4. Prie tam tikro pogrupio priskiriamų gamintojo transporto priemonių dalies apskaičiavimas

Kiekvieno gamintojo naujų pogrupio sunkiųjų transporto priemonių dalis  $share_{sg}$  kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu apskaičiuojama taip:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

Čia

$V_{sg}$  gamintojo naujų pogrupio  $sg$  sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus visas 4 straipsnio a punkte nurodytas specialiąsias transporto priemones, skaičius;

$V$  gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus visas 4 straipsnio a punkte nurodytas specialiąsias transporto priemones, skaičius.

#### 2.5. Visų prie tam tikro pogrupio priskiriamų transporto priemonių vidutinės naudingosios apkrovos verčių apskaičiavimas

Vidutinė pogrupio  $sg$  transporto priemonės naudingoji apkrova  $PL_{sg}$  apskaičiuojama taip:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

Čia

$\Sigma_{mp}$  – visų paskirčių  $mp$  verčių suma;

$W_{sg,mp}$  – paskirties svorinis daugiklis, nurodytas 2.1 punkto 2 lentelėje;

$PL_{sg,mp}$  naudingosios apkrovos vertė, priskiriama pogrupio  $sg$  transporto priemonėms pagal paskirtį  $mp$ , nurodyta 3 lentelėje.

**3 lentelė. Naudingosios apkrovos vertės  $PL_{sg, mp}$  (tonomis)**

Transporto priemonių pogrupis $sg$	Paskirtys <sup>1</sup> ( $mp$ )									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

<sup>1</sup> Paskirčių apibrėžtis žr. 2.1 punkto 2 lentelėje.

## 2.6. Ridos ir naudingosios apkrovos svorinis daugiklis

Pogrupio  $sg$  ridos ir naudingosios apkrovos svorinis daugiklis ( $MPW_{sg}$ ) – tai 4 lentelėje nustatytos metinės ridos ir 2.5 punkto 3 lentelėje nustatytos kiekvieno pogrupio naudingosios apkrovos vertės sandauga, normalizuota pagal atitinkamą pogrupio 5-LH vertę, apskaičiuojama taip:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})}$$

Čia

$AM_{sg}$  atitinkamo pogrupio transporto priemonių metinė rida, nustatyta 4 lentelėje;

$AM_{5-LH}$  pogrupio 5-LH metinė rida, nustatyta 4 lentelėje;

$PL_{sg}$  nustatoma pagal 2.5 punktą;

$PL_{5-LH}$  pogrupio 5-LH transporto priemonių vidutinė naudingoji apkrova, nustatyta 2.5 punkte.



#### 4 lentelė. Metinė rida

Transporto priemonių Pogrūpis <i>sg</i>	Metinė rida $AM_{sg}$ (km)
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000

#### 2.7. Gamintojo vidutinio savitojo išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio g/tkm, nurodyto 4 straipsnyje, apskaičiavimas

Kiekvieno gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis g/tkm kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu apskaičiuojamas taip:

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{,sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2sg}$$

Čia

$\sum_{sg}$  visų pogrūpių verčių suma;

$ZLEV$  nustatoma pagal 2.3 punktą;

$share_{,sg}$  nustatoma pagal 2.4 punktą;

nustatoma pagal 2.6 punktą;

$avgCO_{2sg}$  nustatoma pagal 2.2 punktą;

#### 3. 1 STRAIPSNYJE NURODYTOS IŠMETAMO CO<sub>2</sub> KIEKIO ATSKAITOS VERTĖS APSKAIČIAVIMAS

Kiekvieno pogrūpio *sg* išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atskaitos vertė ( $rCO_{2sg}$ ), atsižvelgiant į visas naujas visų gamintojų ataskaitinio laikotarpio sunkiąsias transporto priemones, apskaičiuojama taip:

$$rCO_{2sg} = \frac{\sum_v (CO_{2v} / PL_{sg})}{rV_{sg}}$$

Čia

$\sum_v$  visų ataskaitiniu laikotarpiu užregistruotų pogrūpio *sg* naujų sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus visas 1 straipsnio antroje pastraipoje nurodytas specialiąsias transporto priemones, verčių suma;

$CO2_v$	transporto priemonės $v$ savitasis išmetamo CO <sub>2</sub> kiekis, nustatytas pagal 2.1 punktą, jei taikoma, patikslintas pagal II priedą;
$rV_{sg}$	visų <u>ataskaitiniu laikotarpiu</u> užregistruotų pogrupio $sg$ naujų sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus visas 1 straipsnio antroje pastraipoje nurodytas specialiąsias transporto priemones, skaičius;
$PL_{sg}$	pogrupio $sg$ transporto priemonių vidutinė naudingoji apkrova, nustatyta 2.5 punkte.

#### 4. 6 STRAIPSNYJE NURODYTOS GAMINTOJO SAVITOSIOS TERŠALŲ IŠMETIMO NORMOS APSKAIČIAVIMAS

Kiekvieno gamintojo savitoji teršalų išmetimo norma  $T$  nuo 2025 m. liepos 1 d. kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu apskaičiuojama taip:

$$T = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf) \times rCO2_{sg}$$

Čia

- $\sum_{sg}$  visų pogrupių verčių suma;  
 $share_{sg}$  nustatoma pagal 2 skirsnio 4 punktą;  
 $MPW_{sg}$  nustatoma pagal 2 skirsnio 6 punktą;  
 $rf$  išmetamo CO<sub>2</sub> mažinimo norma (proc.) taikoma konkrečiu ataskaitiniu laikotarpiu;  
 $rCO2_{sg}$  nustatoma pagal 3 skirsnį.

#### 5. 7 STRAIPSNYJE NURODYTI IŠMETAMŲ TERŠALŲ KREDITAI IR SKOLOS

##### 5.1. Išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo trajektorijos apskaičiavimas išmetamųjų teršalų kreditams

Kiekvienam gamintojui ir kiekvienam  $Y$  metų ataskaitiniam laikotarpiui 2019–2030 m. laikotarpiu išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo trajektorija (ETY) nustatoma taip:

$$ET_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times R-ET_Y \times rCO2_{sg}$$

Čia

- $\sum_{sg} (...)$  visų pogrupių verčių suma;  
 $share_{sg}$  nustatoma pagal 2 skirsnio 4 punktą;  
 $MPW_{sg}$  nustatoma pagal 2 skirsnio 6 punktą;  
 $rCO2_{sg}$  nustatoma pagal 3 skirsnį.

Čia

2019–2025 m. laikotarpio Y metų ataskaitinių laikotarpių:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2025}) + rf_{2025} \times (2025 - Y)/6$$

ir 2026–2030 m. Y metų ataskaitinių laikotarpių:

$$R-ET_Y = (1-rf_{2030}) + (rf_{2030} - rf_{2025}) \times (2030 - Y)/5$$

$rf_{2025}$  ir  $rf_{2030}$  – išmetamo CO<sub>2</sub> mažinimo normos (proc.), taikomos atitinkamai 2025 m. ir 2030 m. ataskaitiniams laikotarpiams [...].

5.2. Išmetamų teršalų kreditų ir skolų apskaičiavimas kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu

Kiekvienam gamintojui ir kiekvienam Y metų ataskaitiniam laikotarpiui 2019–2029 m. laikotarpiu išmetamų teršalų kreditai ( $cCO_2Y$ ) ir skolos ( $dCO_2Y$ ) apskaičiuojami taip:

*If*  $CO_2Y < ET_Y$ :

$$cCO_2Y = (ET_Y - CO_2Y) \times V_Y \quad \text{ir}$$

$$dCO_2Y = 0$$

*Je* 2025–2029 metais  $CO_2Y > T_Y$ :

$$dCO_2Y = (CO_2Y - T_Y) \times V_Y \quad \text{ir}$$

$$cCO_2Y = 0$$

*Visais kitais atvejais*  $dCO_2Y$  ir  $cCO_2Y$  prilyginami 0.

Čia

$ET_Y$  gamintojo išmetamųjų teršalų mažinimo trajektorija Y metų ataskaitiniu laikotarpiu, nustatyta pagal 5.1 punktą;

$CO_2Y$  vidutinis savitasis išmetamųjų teršalų kiekis Y metų ataskaitiniu laikotarpiu, nustatytas pagal 2.7 punktą;

$T_Y$  gamintojo savitoji teršalų išmetimo norma Y metų ataskaitiniu laikotarpiu, nustatyta pagal 4 skirsnį;

$V_Y$  gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus visas 4 straipsnio a punkte nurodytas specialiąsias transporto priemones, skaičius Y metų ataskaitiniu laikotarpiu.

### 5.3. Išmetamųjų teršalų skolos ribinė vertė

Kiekvieno gamintojo išmetamųjų teršalų skolos ribinė vertė ( $limCO_2$ ) nustatoma taip:

$$limCO_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

Čia

$T_{2025}$  gamintojo savitoji teršalų išmetimo norma 2025 m. ataskaitiniu laikotarpiu, nustatyta pagal 4 skirsnį;

$V_{2025}$  gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus visas 4 straipsnio a punkte nurodytas specialiąsias transporto priemones, skaičius 2025 m. ataskaitiniu laikotarpiu.

### 5.4. Išmetamųjų teršalų kreditai, įgyti iki 2025 m.

Išmetamųjų teršalų skolos, susidariusios 2025 m. ataskaitiniu laikotarpiu, sumažinamos dydžiu ( $redCO_2$ ), atitinkančiu iki šio ataskaitinio laikotarpio įgytus išmetamųjų teršalų kreditus, kiekvienam gamintojui nustatomu taip:

$$redCO_2 = \min(dCO_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_{2Y})$$

Čia

min mažiausia iš dviejų skliaustuose nurodytų verčių;

$\sum_{Y=2019}^{2024}$  2019–2024 m. laikotarpio Y metų ataskaitinių laikotarpių verčių suma;

$dCO_{2025}$  2025 m. ataskaitinio laikotarpio išmetamųjų teršalų skolos, nustatytos pagal 5.2 punktą.

$cCO_{2Y}$  išmetamųjų teršalų kreditai Y metų ataskaitiniu laikotarpiu, nustatyti pagal 5.2 punktą;

## 6. GAMINTOJO 8 STRAIPSNIO 2 DALYJE NURODYTO TERŠALŲ IŠMETIMO NORMOS PERVERŠIO NUSTATYMAS

Kiekvieno gamintojo teršalų išmetimo normos perviršis ( $exeCO_{2Y}$ ) kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu po 2025 m. nustatomas taip, jei vertė yra teigiama:

**2025 m. ataskaitiniu laikotarpiu**

$$exeCO_{2025} = dCO_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2025} cCO_{2Y} - limCO_2$$

2026–2028 m. laikotarpio Y metų ataskaitiniais laikotarpiais

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{I=2025}^{Y-1} exeCO2_I - redCO2 - limCO2$$

2029 m. ataskaitiniu laikotarpiu

$$exeCO2_Y = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO2_I - cCO2_I) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO2_J - redCO2$$

nuo 2030 m. Y metų ataskaitiniais laikotarpiais

$$exeCO2_y = (CO2_y - T_y) \times V_y$$

Čia

- $\sum_{Y=2019}^{2025}$  2019–2025 m. laikotarpio Y metų ataskaitinių laikotarpių verčių suma;
- $\sum_{I=2025}^Y$  2025–Y m. laikotarpio I metų ataskaitinių laikotarpių verčių suma;
- $\sum_{J=2025}^{Y-1}$  2025–(Y-1) m. laikotarpio J metų ataskaitinių laikotarpių verčių suma;
- $\sum_{J=2025}^{2028}$  2025–2028 m. laikotarpio J metų ataskaitinių laikotarpių verčių suma;
- $\sum_{I=2025}^{2029}$  2025–2029 m. laikotarpio I metų ataskaitinių laikotarpių verčių suma;
- $dCO2_Y$  išmetamųjų teršalų skolos Y metų ataskaitiniu laikotarpiu, nustatytos pagal 5.2 punktą;
- $cCO2_Y$  išmetamųjų teršalų kreditai Y metų ataskaitiniu laikotarpiu, nustatyti pagal 5.2 punktą;
- $limCO2$  išmetamųjų teršalų skolos ribinė vertė, nustatyta pagal 5.3 punktą;
- $redCO2$  2025 m. ataskaitinio laikotarpio išmetamųjų teršalų skolų sumažinimas, nustatytas pagal 5.4 punktą.

Visais kitais atvejais teršalų išmetimo normos perviršis  $exeCO2_Y$  prilyginamas 0.

## II PRIEDAS

### Patikslinimo procedūros

#### 1. 12 STRAIPSNIO 1 DALIES C PUNKTE NURODYTI NAUDINGOSIOS APKROVOS PATIKSLINIMO FAKTORIAI

Vadovaujantis 10 straipsnio 2 dalies a punkto nuostatomis, skaičiuojant 1 straipsnyje nurodytą išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atskaitos vertę, naudojami ataskaitiniu laikotarpiu taikytini paskirties svoriniai daugikliai ir naudingosios apkrovos vertės, kai įsigalios 12 straipsnio 1 dalies c punkte nurodyti pakeitimai, taikomi visoms naujoms sunkiosioms transporto priemonėms, ir sunkiosios transporto priemonės *v* išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis g/km, nustatytas pagal I priedo 2.1 punkto 2 lentelėje nurodytą *mp* paskirtį, patikslinamas taip:

$$CO2_{v,mp} = CO2(\underline{RP})_{v,mp} \times (1 + PL_{sg,mp} \times (PL_{sg,mp} - PL(\underline{RP})_{sg,mp}))$$

Čia

*sg* pogrupis, prie kurio priskiriama transporto priemonė *v*;

$CO2(\underline{RP})_{v,mp}$  transporto priemonės *v* savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis g/km, nustatytas pagal paskirtį *mp*, remiantis [...] ataskaitinio laikotarpio stebėsenos duomenimis, praneštais pagal Reglamentą (ES) Nr. 2018/956;

$PL(\underline{RP})_{sg, mp}$  I priedo 2.5 punkto 3 lentelėje nurodyta pogrupio *sg* transporto priemonei *v* pagal paskirtį *mp* ataskaitiniu laikotarpiu priskirta naudingoji apkrova, siekiant nustatyti ataskaitinio laikotarpio [...] stebėsenos duomenis, praneštus pagal Reglamentą (ES) Nr. 2018/956;

$PL_{sg, mp}$  pogrupio *sg* transporto priemonėms pagal paskirtį *mp* priskirta naudingoji apkrova ataskaitiniu laikotarpiu, kuriuo visoms naujoms sunkiosioms transporto priemonėms įsigalioja 12 straipsnio 1 dalies c punkte nurodyti pakeitimai, kaip nustatyta pagal I priedo 2.5 punkto 3 lentelę;

$PL_{sg, mp}$  5 lentelėje nustatytas naudingosios apkrovos patikslinimo faktorius.

5 lentelė. Naudingosios apkrovos patikslinimo faktoriai  $PLa_{sg,mp}$

$PLa_{sg,mp}$ (1/tonos)		Paskirtys $mp^1$				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Transporto priemonių	4-UD	0,026	Netaikoma	0,015	Netaikoma	0,026
	4-RD					
	4-LH					
po-	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
grupiai $sg$	9-RD	0,026	0 025	0,015	0 015	0,026
	9-LH					
	10-RD					
10-LH						

<sup>1</sup> paskirčių apibrėžtis žr. I priedo 2 skirsnio 1 punkte.

## 2. 10 STRAIPSNIO 2 DALIES B PUNKTE NURODYTI PATIKSLINIMO FAKTORIAI

Vadovaujantis 10 straipsnio 2 dalies b punkto nuostatomis, skaičiuojant 1 straipsnyje nurodytą išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio atskaitos vertę, naudojami ataskaitiniu laikotarpiu taikytini paskirties svoriniai daugikliai ir naudingosios apkrovos vertės, kai įsigalios 12 straipsnio 1 dalies c punkte nurodyti pakeitimai, taikomi visoms naujoms sunkiosioms transporto priemonėms, ir sunkiosios transporto priemonės  $v$  išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis g/km, nustatytas pagal I priedo 2.1 punkte nurodytą  $mp$  paskirtį, patikslinamas taip:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \times (\sum_r s_{r,sg} \times CO2[... ]_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \times CO2(RP)_{r,mp})$$

Čia

$\sum_r$  visų pogrupio  $sg$  reprezentatyviųjų transporto priemonių  $r$  verčių suma;

$sg$  pogrupis, prie kurio priskiriama transporto priemonė  $v$ ;

$s_{r,sg}$  reprezentatyviosios transporto priemonės  $r$  statistinis svoris pogrupyje  $sg$ ;

$CO2(RP)_{v,mp}$  transporto priemonės  $v$  savitasis išmetamo CO<sub>2</sub> kiekis g/km, nustatytas pagal paskirtį  $mp$ , remiantis [...] ataskaitinio laikotarpio stebėsenos duomenimis, praneštais pagal Reglamentą (ES) Nr. 2018/956;

$CO_2(RP)_{r,mp}$  reprezentatyviosios transporto priemonės  $r$  savitasis išmetamo  $CO_2$  kiekis g/km, nustatytas pagal paskirtį  $mp$  vadovaujantis Reglamentu (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemonėmis, ataskaitiniu laikotarpiu, kai buvo nustatytas  $CO_2(RP)_{v,mp}$ ;

$CO_{2r,mp}$  savitasis reprezentatyviosios transporto priemonės  $r$  išmetamo  $CO_2$  kiekis, nustatytas pagal paskirtį  $mp$  vadovaujantis Reglamentu (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemonėmis, ataskaitiniu laikotarpiu, kuriuo visoms naujoms sunkiosioms transporto priemonėms įsigalioja 12 straipsnio 2 dalyje nurodyti pakeitimai.

Reprezentatyvioji transporto priemonė nustatoma pagal 12 straipsnio 3 dalyje nurodytą metodiką.

---