



Leidimas
lietuvių kalba

Teisės aktai

62 metai

2019 m. sausio 16 d.

Turinys

II Ne teisėkūros procedūra priimami aktai

SPRENDIMAI

- ★ 2018 m. gegužės 28 d. Komisijos sprendimas (ES) 2019/56 dėl pagalbos schemos SA.34045 (2013/c) (ex 2012/NN), kurią Vokietija taikė bazinės apkrovos vartotojams pagal „StromNEV“ 19 straipsnį (pranešta dokumentu Nr. C(2018) 3166)⁽¹⁾ 1

TARPTAUTINIAIS SUSITARIM AIS ĮSTEIGTŲ ORGANŲ PRIIMTI AKTAI

- ★ Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (JT EEK) taisyklė Nr. 48 „Suvienodinti transporto priemonių patvirtinimo reikalavimai, atsižvelgiant į apšvietimo ir šviesos signalinių įtaisų įrengimą“ [2019/57] 42

⁽¹⁾ Tekstas svarbus EEE.

II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2019/56

2018 m. gegužės 28 d.

dėl pagalbos schemos SA.34045 (2013/c) (ex 2012/NN), kurią Vokietija taikė bazinės apkrovos vartotojams pagal „StromNEV“ 19 straipsnį

(pranešta dokumentu Nr. C(2018) 3166)

(Tekstas autentiškas tik vokiečių kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

paraginusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas ⁽¹⁾ ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

- (1) 2011 m. lapkričio 28 d. *Bund der Energieverbraucher e.V.* skundu, gruodžio 8 d. *GWS Stadtwerke Hameln GmbH* skundu ir nuo 2011 m. gruodžio mėn. piliečių pateiktais skundais Komisija buvo informuota, kad nuo 2011 m. Vokietija tam tikrus stambiuosius elektros vartotojus visiškai atleido nuo tinklo mokesčių. 2012 m. birželio 29 d. raštu Vokietija pateikė Komisijai papildomos informacijos apie minėtą pagalbos schemą.
- (2) 2013 m. kovo 6 d. raštu Komisija informavo Vokietiją apie sprendimą dėl pagalbos schemos pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 2 dalyje nurodytą procedūrą (toliau – sprendimas pradėti tyrimo procedūrą). Vokietija savo pastabas dėl sprendimo pradėti tyrimo procedūrą pateikė 2013 m. balandžio 8 d.
- (3) Sprendimas pradėti tyrimo procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ⁽²⁾. Komisija pakvietė suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas dėl šios pagalbos schemos.
- (4) Komisija gautas suinteresuotųjų šalių pastabas perdavė Vokietijai, suteikdama galimybę į jas atsakyti. Vokietija savo pastabas pateikė 2013 m. lapkričio 5 d. raštu.
- (5) Per 2013 m. spalio 17 d. vykusį susitikimą, taip pat 2015 m. balandžio 7 d., 2016 m. liepos 20 d., 2017 m. liepos 6 d., rugsėjo 18 d., spalio 3 ir 23 d. raštais Komisija paprašė Vokietiją pateikti papildomos informacijos.
- (6) Vokietija į šiuos prašymus atsakė 2013 m. gruodžio 6 d., 2015 m. gegužės 28 d., rugsėjo 15 d., 2016 m. spalio 14 d., 2017 m. rugpjūčio 3 d., rugsėjo 20 d., spalio 24 ir 26 d. raštais. Naujausia informacija pateikta 2017 m. gruodžio 11 d.

⁽¹⁾ OL C 128, 2013 5 4, p. 43.

⁽²⁾ 2013 m. kovo 6 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos SA.34045 (2012/C) – Vokietija – Stambiųjų elektros vartotojų atleidimas nuo tinklo mokesčių („StromNEV“ 19 punktas) – Kvietimas pateikti pastabas vadovaujantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalimi (OL C 128, 2013 5 4, p. 43).

2. IŠSAMUS PAGALBOS APRAŠYMAS

2.1. VOKIETIJOJE TAIKOMI TINKLO MOKESČIAI

- (7) Vokietijos tinklo mokesčių sistema reglamentuojama Vokietijos energetikos įstatymu (vok. *Energiewirtschaftsgesetz*, toliau – „EnWG“). Šiam sprendimui aktualiai tik „EnWG“ redakcija su pakeitimais, padarytais 2011 m. liepos 26 d. Energetikos rinką reglamentuojančių nuostatų peržiūros įstatymo ⁽³⁾ (toliau – 2011 m. liepos 26 d. įstatymas) 1 straipsniu (toliau – 2011 m. „EnWG“), dar be pakeitimų, padarytų 2016 m. liepos 26 d. įstatymo ⁽⁴⁾ 1 straipsniu.
- (8) 2011 m. „EnWG“ 21 straipsnyje reikalaujama, kad tinklo operatorių ⁽⁵⁾ galutiniams vartotojams nustatomi mokesčiai būtų proporcingi (vok. *angemessen*), nediskriminaciniai, skaidrūs ir apskaičiuoti remiantis efektyvaus tinklo valdymo sąnaudomis. 2011 m. „EnWG“ 24 straipsnyje federalinė Vyriausybė įgaliojama potvarkiu nustatyti išsamias taisykles dėl tinklo mokesčių apskaičiavimo metodikos. 2011 m. „EnWG“ 24 straipsnio pirmo sakinio 1 punkte federalinė Vyriausybė įgaliojama nustatyti bendrą tinklo mokesčių apskaičiavimo metodiką. To paties sakinio 3 punkte federalinė Vyriausybė įgaliojama nustatyti, kokiais netipiško tinklo naudojimo atvejais galima patvirtinti individualius tinklo mokesčius.
- (9) Potvarkyje dėl elektros tinklo mokesčių ⁽⁶⁾ (vok. *Stromnetzentgeltverordnung*, toliau – „StromNEV“), priimtame remiantis 2011 m. „EnWG“ 24 straipsniu, išdėstytos išsamios tinklo mokesčių nustatymo nuostatos. „StromNEV“ 3 straipsnio 2 dalyje paaiškinta, kad tinklo mokesčiai mokami už naudojamąsi elektros energijos tinklo operatorius tinklu, prie kurio prisijungęs naudotojas, ir už naudojamąsi visais pirmesnės grandies tinklais. „StromNEV“ 16 straipsnio 1 dalyje nustatytas pagrindinis principas, kuriuo remiantis tinklo mokesčiai turi atitikti dėl tinklo naudotojų faktiškai patirtas sąnaudas.
- (10) Todėl remiantis 2011 m. „EnWG“ 24 straipsnio pirmo sakinio 1 punkte išdėstyto įgaliojimu „StromNEV“ nustatyta bendra metodika, kurios tinklo operatoriai turi laikytis apskaičiuodami tinklo mokesčius; apskaičiavimo metodika išdėstyta 2011 m. „StromNEV“ 4–14 straipsniuose.
- (11) Pagal šią metodiką pirmiausia apskaičiuojamos atskiros metinės visų tinklų sąnaudų sudedamosios dalys. Tai elektros tinklo (perdavimo ir skirstomųjų linijų, pastočių ir kt.) statybos sąnaudos, tinklo priežiūros ir eksploataavimo sąnaudos, įskaitant sąnaudas, susijusias su sisteminėmis paslaugomis (pirminiu, antriniu ir minutiniu rezervais ⁽⁷⁾, persikirstymu ⁽⁸⁾) ir elektros energija tinklo nuostoliams

⁽³⁾ 2011 m. liepos 26 d. Energetikos rinką reglamentuojančių nuostatų peržiūros įstatymas (BGBl., I d., p. 1554).

⁽⁴⁾ 2016 m. liepos 26 d. Tolesnės elektros rinkos plėtros įstatymas (Elektros rinkos įstatymas) (BGBl., I d., p. 1786).

⁽⁵⁾ Tinklo operatorius – už elektros tinklo eksploatavimą ir saugų valdymą atsakingas operatorius. Priklausomai nuo to, kurį tinklą (perdavimo ar skirstomąjį) valdo, tinklo operatoriai paprastai skirstomi į perdavimo sistemos operatorius ir skirstymo sistemos operatorius.

⁽⁶⁾ „StromNEV“ priimtas 2005 m., o vėliau ne kartą iš dalies keistas. Jeigu atitinkamos nuostatos nebuvo iš dalies pakeistos įvairiais pakeitimais, šiame sprendime tiesiog nurodomas „StromNEV“. Tačiau jeigu cituojama nuostata buvo pakeista, šiame sprendime nurodoma konkreči „StromNEV“ redakcija, pavyzdžiui:

— 2010 m. „StromNEV“ yra „StromNEV“ redakcija su pakeitimais, padarytais 2010 m. rugsėjo 3 d. įstatymo 6 straipsniu (BGBl., I d., p. 2074),

— 2011 m. „StromNEV“ yra „StromNEV“ redakcija su pakeitimais, padarytais 2011 m. liepos 26 d. įstatymo 7 straipsniu (BGBl., I d., p. 1554),

— 2014 m. „StromNEV“ yra „StromNEV“ redakcija su pakeitimais, padarytais 2013 m. rugpjūčio 14 d. potvarkio 1 straipsniu (BGBl., I d., p. 3250).

⁽⁷⁾ Elektros tinkle visą laiką reikia išlaikyti elektros energijos tiekimo ir suvartojimo pusiausvyrą. Disbalansas gali atsirasti, kai faktiškai suvartojama daugiau energijos, nei prognozuota, įvyksta elektrinės gedimas, staiga nurimsta vėjas arba yra pernelyg debesuota. Perdavimo sistemos operatoriai (toliau – PSO) yra atsakingi už tinklo pusiausvyrą ir papildomą elektros energijos tiekimą, kai jos suvartojama daugiau, nei faktiškai tiekiamą, ir gamybos sumažinimą arba vartojimo padidinimą, kai elektros energijos suvartojama mažiau, nei tiekiamą. Kadangi elektrą kaupti nėra paprasta, PSO privalo užtikrinti, kad gebėtų labai greitai (per kelias sekundes arba minutes) pasinaudoti teigiama arba neigiama balansavimo energija. Todėl PSO sudaro sutartis dėl rezervų (dar vadinamų rezervine galia). Vokietijoje yra trys pagrindiniai tinklo rezervai: a) pirminis rezervas, iš kurio energiją privaloma suteikti PSO per 30 sekundžių nuo prašymo gavimo; b) antrinis rezervas, iš kurio energiją privaloma suteikti per penkias minutes, ir minutinis rezervas (dar vadinamas tretiniu rezervu), iš kurio energiją privaloma suteikti per 15 minučių (žr. „BNetzA“ interneto svetainę adresu <https://www.smard.de/blueprint/servlet/page/home/wiki-article/446/396>).

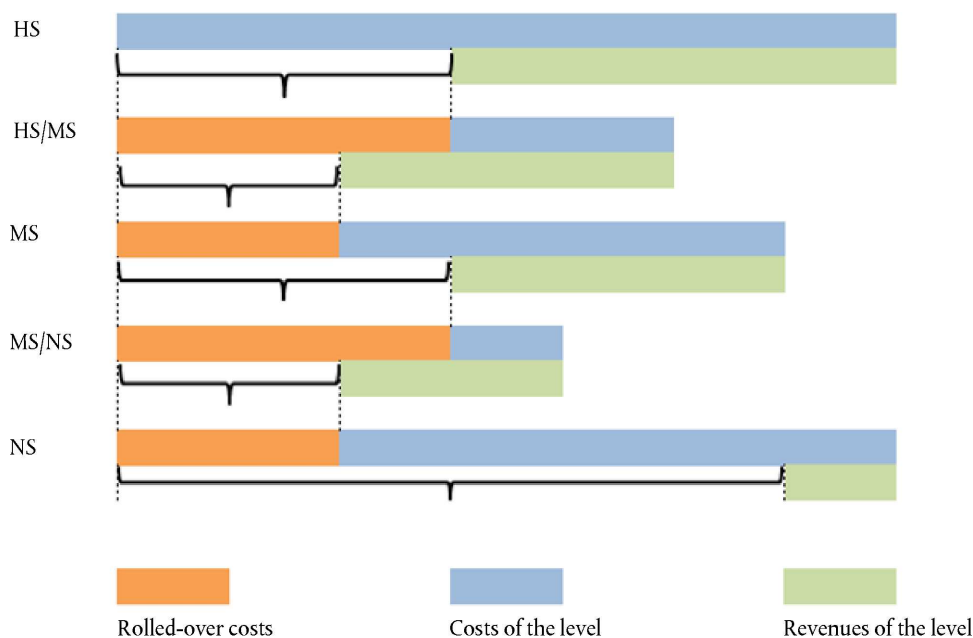
⁽⁸⁾ Persiuntimo priemonės yra susijusios su tinklo perkrovos valdymu. Tinklo perkrova susidaro, kai pagaminamos elektros kiekis viršija tinklo dalių, kuriomis gamybos įrenginiai sujungiami su vartojimo taškais, pajėgumą. Sumažinus vienos arba kelių elektrinių aktyviąją atiduodamąją galią vienoje perkrautos tinklo dalies pusėje ir tuo pačiu metu padidinus vienos ar kelių elektrinių aktyviąją atiduodamąją galią kitoje pusėje, perkrovą galima sumažinti, kartu tinkle išsaugant beveik pastovią bendrą aktyviąją galią. Persikirstymas yra perdavimo sistemos operatoriaus prašymas elektrinei pakoreguoti tiekiamą aktyviąją galią, kad būtų išvengta tinklo perkrovos arba ji sumažėtų. Pateikęs persikirstymo prašymą PSO turi mokėti elektrinėms kompensacijoms (https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/Versorgungssicherheit/Engpassmanagement/Redispatch/redispatch-node.html).

kompensuoti⁽⁹⁾). Metinės sąnaudos apskaičiuojamos remiantis atskirų tinklo operatorių pelno ir nuostolio ataskaitomis (2011 m. „StromNEV“ 4 straipsnis). Prie jų priskiriamos ne tik medžiagų ir personalo sąnaudos, bet ir paskolų palūkanos („StromNEV“ 5 straipsnis), nusidėvėjimas (2011 m. „StromNEV“ 6 straipsnis), atlygis už tinklo operatoriaus nuosavą kapitalą (2011 m. „StromNEV“ 7 straipsnis) ir mokesčiai (2011 m. „StromNEV“ 8 straipsnis). Pajamos, pavyzdžiui, prijungimo kaina ir subsidijos, atimamos („StromNEV“ 9 straipsnis). Skaitiklių sąnaudos į tinklo sąnaudas neįtraukiamos ir joms padengti imamas atskiras mokestis. Su balansavimo energijos⁽¹⁰⁾ pirkimu susijusios sąnaudos į tinklo sąnaudas taip pat neįtraukiamos, nes jas už disbalansą atsakingi vartotojai turi apmokėti atskirai.

- (12) Bendros metinės tinklo sąnaudos tada suskirstomos pagal skirtingus tinklus ir tinklo lygmenis (aukštosios įtampos, pastočių, vidutinės įtampos, žemosios įtampos). Tinklo lygmenys išvardyti 2011 m. „StromNEV“ 2 priede.
- (13) Kitas tinklo mokesčių nustatymo etapas – pagal bendras tinklo metines sąnaudas apskaičiuojami tinklo mokesčiai. Tinklo mokesčiai nustatomi kiekvienam įtampos lygmeniui (pradedant nuo aukštosios įtampos ir baigiant žemąja). Pirmiausia nustatomos vadinamosios specialiosios metinės aukščiausio įtampos lygmens sąnaudos – visos šio lygmens metinės sąnaudos padalijamos iš išmatuotos šio lygmens tinklo metinės pikinės apkrovos, nes pikinė apkrova yra laikoma pagrindiniu sąnaudas lemiančiu veiksniumi. Jos išreiškiamos EUR/kW. Kiekvienam tinklo lygmeniui pritaikius vienalaikiškumo funkciją (aprašytą 14 konstatuojamojoje dalyje) pagal specialiąsias metines sąnaudas apskaičiuojama kiekvieno pajėgumo prijungimo kaina, išreiškiamą EUR/kW, ir vieno suvartojamos elektros energijos vieneto kaina, išreiškiamą EUR/kWh. Tada toks pat skaičiavimas atliekamas kitam įtampos lygmeniui. Tačiau visą kito įtampos lygmens metinių sąnaudų sumą sudaro to lygmens sąnaudos ir iš aukštesnio įtampos lygmens perkeltos sąnaudos. Perkeltos sąnaudos apskaičiuojamos iš visų aukštesnio įtampos lygmens sąnaudų sumos atėmus tinklo naudotojų (tiesiogiai prie to lygmens tinklo prisijungusių galutinių vartotojų ir elektros tiekėjų) sumokėtus tinklo mokesčius. Sąnaudų perkėlimas parodytas 1 pav. Vadinasi, tinkle, kuriame elektros energija teka iš aukščiausio įtampos lygmens tinklo į žemiausio įtampos lygmens tinklą, tinklo naudotojai turės padengti to lygmens tinklo, prie kurio yra prisijungę, sąnaudas ir dalį aukštesnio lygmens tinklų sąnaudų, nes perduodant elektros energiją naudotojams tie tinklai taip pat naudojami.

1 pav.

Tinklo sąnaudų perkėlimas tinklo mokesčiams apskaičiuoti⁽¹⁾



(¹) Šiame paveiksle HS pažymėta aukštoji įtampa, MS – vidutinė įtampa, NS – žemoji įtampa, HS/MS – pastotė, kurioje aukštoji įtampa transformuojama į vidutinę įtampą, o MS/NS – pastotė, kurioje vidutinė

(⁹) Kai elektros energija transportuojama, dalis jos prarandama, dėl to elektros energijos reikia tiekti papildomai, kad į tinklą tiekiamos elektros energijos kiekis išliktų pastovus ir prilygtų pradiniam kiekiui.

(¹⁰) Vokietija paaiškino, kad balansavimo energijos išsigijimo sąnaudų atveju reikia atskirti su rezervais susijusias sąnaudas ir faktinio neigiamos arba teigiamos balansavimo energijos tiekimo sąnaudas. Rezervų teikėjams už galimybę naudotis jų paslaugomis yra mokamas atlygis. Kai energija yra faktiškai paimama iš rezervų remiantis PSO prašymu, paslaugų teikėjams papildomai atlyginama už faktiškai suteiktą energiją. Faktinio (teigiamos arba neigiamos balansavimo) energijos tiekimo sąnaudas tiesiogiai apmoka už disbalansą atsakingas operatorius.

įtampa paverčiama žemąja įtampa. Šaltinis: Komisija pagal Vokietijos pateiktą aprašą ir jį papildžiusią informaciją, pateiktą 2015 m. gruodžio mėn. „BNetzA“ ataskaitoje *Netzentgeltsystematik Elektrizität* (su ataskaita galima susipažinti Interneto svetainėje adresu https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen_Institutionen/Netzentgelte/Netzentgeltsystematik/Bericht_Netzentgeltsystematik_12-2015.pdf?__blob=publicationFile&v=1).

- (14) Siekiant užtikrinti, kad atskiriems tinklo naudotojams priskirtos sąnaudos atitiktų faktines dėl jų patirtas sąnaudas, kaip to reikalaujama „StromNEV“ 16 straipsnio 1 dalyje, atitinkamam įtampos lygmeniui taikoma vienalaikiškumo funkcija. 13 konstatuojamojoje dalyje paminėta vienalaikiškumo funkcija aprašyta „StromNEV“ 16 straipsnio 2 dalyje ir 2011 m. „StromNEV“ 4 priede. Pagal šią funkciją kiekvienam tinklo naudotojui priskiriamas vienalaikiškumo koeficientas nuo 0 iki 1. Vienalaikiškumo koeficientu išreiškiama tikimybė (remiantis ankstesnių laikotarpių duomenimis), kad konkretaus tinklo naudotojo suvartojamas elektros energijos kiekis prisidės prie metinės pikinės apkrovos atitinkamo lygmens tinkle. Vienalaikė metinė pikinė tinklo apkrova yra svarbus tinklo sąnaudas lemiantis veiksnys, nes yra svarbi nustatant tinklo, kuriame elektros energija teka iš aukščiausio įtampos lygmens tinklo į žemiausio įtampos lygmens tinklą, parametrus. Vienalaikiškumo funkcijos esmė sudaro tai, kad tinklo naudotojai, kurių indėlio į metinę pikinę apkrovą tikimybė yra didesnė, moka didesnį galios mokesį. Kiekvieno tinklo lygmens tinklo naudotojai – vartotojai, tiesiogiai prisijungę prie aukštosios įtampos lygmens tinklo ir prisijungę prie žemesnių lygmenų tinklų. Koordinacinių sistemoje visų atitinkamo lygmens tinklo naudotojų vienalaikiškumo koeficientai (y ašis) susiejami su tinklo naudojimo valandų skaičiumi per metus (x ašis). Taip sudaroma vienalaikiškumo funkcija. Šią tolydžiąją funkciją sudaro dvi tiesinės atkarpos, kurios susikerta perlinkio taške ⁽¹¹⁾, atitinkančiame 2 500 naudojimo valandų per metus ⁽¹²⁾. Pagal vienalaikiškumo funkciją apskaičiuojamas galios tarifas ⁽¹³⁾, išreiškiamas EUR/kW, ir tarifas už vieną suvartotą elektros energijos kiekio vienetą ⁽¹⁴⁾, išreiškiamas EUR/kWh.

- (15) Nustatydami tinklo mokesčius tinklo operatoriai taip pat privalo atsižvelgti į Federalinės tinklo agentūros (vok. *Bundesnetzagentur*, „BNetzA“) kiekvienam iš jų leidžiamas surinkti didžiausias pajamas (dėl didžiausio leidžiamo pajamų lygio taip pat žr. 43 konstatuojamąją dalį). Didžiausio pajamų lygio, kuris nustatomas lyginant su kitais tinklo operatoriais, praktinė reikšmė yra ta, kad per tinklo mokesčius negalima susigrąžinti didelių dėl neefektyvumo patirtų sąnaudų. Tokia sistema siekiama gerinti tinklo operatorių efektyvumą. Jeigu, pakeitus didžiausią pajamų lygį, tinklo mokesčiai būtų mažesni, tinklo operatorius turi koreguoti tinklo mokesčius (Potvarkio dėl paskatų energijos tiekimo tinklams veikti efektyviau nustatymo (vok. *Verordnung über die Anreizregulierung der Energieversorgungsnetze*, 2011 m. „ARegV“ ⁽¹⁵⁾) 17 straipsnio 2 dalis).

⁽¹¹⁾ Vokietija paaiškino, kad, nors perlinkio taškas, atitinkantis 2 500 tinklo naudojimo valandų, yra susitarimo dalykas, jis pagrįstas empiriniais duomenimis. Remiantis empiriniais duomenimis, vienalaikiškumo funkcija nėra absoliučiai tiesinė, iki 2 500 tinklo naudojimo valandų atitinkančio taško ji gana stati, o jį pasiekusi pasidaro nuožulnesnė. Dėl to vienalaikiškumo funkciją sudaro du segmentai ir nustatomi keturi tinklo tarifai: po vieną vartojimo ir galios tarifą naudotojams, kurie tinklu naudojasi mažiau kaip 2 500 valandų, ir po vieną vartojimo ir galios tarifą naudotojams, kurie tinklu naudojasi daugiau kaip 2 500 valandų. Vienintelė alternatyva būtų vienalaikiškumo funkciją išreikšti gaubtąja kreive, tačiau tada kiekvienam Vokietijos tinklo naudotojui reiktų apskaičiuoti individualų vartojimo tarifą (nes funkcijos nuolydis keičiasi kiekviename kreivės taške). Dėl to labai padidėtų su Vokietijos tinklo mokesčių nustatymu susijusi administracinė našta, tinklo mokesčių apskaičiavimas užtruktų ir sumažėtų tinklo mokesčių skaidrumas ir prognozuojamumas.

⁽¹²⁾ Vienalaikiškumo funkcijos pavyzdys pateiktas 2015 m. gruodžio mėn. ataskaitoje *Bericht der Bundesnetzagentur zur Netzentgeltsystematik Elektrizität* adresu https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen_Institutionen/Netzentgelte/Netzentgeltsystematik/Bericht_Netzentgeltsystematik_12-2015.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

⁽¹³⁾ Jis apskaičiuojamas tinklo lygmens specialiąsias metines sąnaudas padauginus iš vienalaikiškumo funkcijos reikšmės, atitinkančios 0 ir 2 500 tinklo naudojimo valandų per metus (naudotojams, kurie tinklą naudoja mažiau ir daugiau kaip 2 500 valandų). Pavyzdžiui, 2017 m. „Amprion“ aukštosios įtampos lygmeniui taikė tokius galios tarifus:

< 2 500 h/a	≥ 2 500 h/a
6,3 EUR/kWa	36,55 EUR/kWa

⁽¹⁴⁾ Jis apskaičiuojamas atitinkamo tinklo lygmens specialiąsias metines sąnaudas padauginus iš vienalaikiškumo funkcijos nuolydžio reikšmės iki perlinkio taško, atitinkančio 2 500 tinklo naudojimo valandų (naudotojams, kurie tinklą naudoja mažiau kaip 2 500 valandų), ir iš vienalaikiškumo funkcijos nuolydžio reikšmės už perlinkio taško (naudotojams, kurie tinklą naudoja daugiau kaip 2 500 valandų). Pavyzdžiui, 2017 m. „Amprion“ aukštosios įtampos lygmeniui taikė tokius vartojimo tarifus:

< 2 500 h/a	≥ 2 500 h/a
1,512 ct/kWh	0,302 ct/kWh

⁽¹⁵⁾ 2007 m. spalio 29 d. potvarkis, BGBL, I d., p. 2529. „ARegV“ ne kartą keistas. Jeigu atitinkamos nuostatos nebuvo iš dalies pakeistos įvairiais pakeitimais, šiame sprendime tiesiog nurodomas „ARegV“. Tačiau jeigu cituojama nuostata buvo pakeista, šiame sprendime konkrečiai nurodoma atitinkama „ARegV“ redakcija, pavyzdžiui:

— 2011 m. „ARegV“ yra „ARegV“ su pakeitimais, padarytais 2011 m. liepos 28 d. įstatymo 5 straipsniu (BGBL, I d., p. 1690).

- (16) Pagal šio sprendimo 11–15 konstatuojamosiose dalyse aprašytą metodiką daugumai tinklo naudotojų tinklo mokesčiai nustatomi remiantis priežastinio ryšio su sąnaudomis principu. „StromNEV“ 19 straipsniu reglamentuojami tinklo mokesčiai, kuriuos pagal priežastinio ryšio su sąnaudomis principą turi mokėti vadinamieji netipiniai tinklo naudotojai, t. y. naudotojai, kurių vartojimo ir apkrovos modelis reikšmingai skiriasi nuo kitų naudotojų vartojimo ir apkrovos modelio (2011 m. „EnWG“ 24 straipsnio pirmo sakinio 3 punktas). „StromNEV“ 19 straipsnio antraštė yra „Netipinis naudojimas tinklu“.
- (17) „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalyje išskirtos dvi netipinių tinklo naudotojų grupės: pirmoji grupė – naudotojai, kurių indėlis į metinę pikinę apkrovą reikšmingai skiriasi nuo visų kitų prie to paties lygmens tinklo prisijungusių naudotojų indėlio į vienalaikę metinę pikinę apkrovą ir tai galima prognozuoti („StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies pirmas sakiny). Paprastai prie jų priskiriami tinklo naudotojai, kurie sistemiškai vartoja elektros energiją ne pikinės apkrovos laikotarpiais, nes, pavyzdžiui, jų įranga veikia naktį. Pirmosios kategorijos netipiniai tinklo naudotojai vadinami „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies pirmame sakinyje nurodytais vartotojais (toliau – nepikiniai vartotojai). Antroji grupė – naudotojai, kurių metinis elektros suvartojimas sudaro ne mažiau kaip 7 000 naudojimo valandų⁽¹⁶⁾ ir viršija 10 gigavatvalandžių (GWh) („StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antras sakiny). Ši antroji netipinių tinklo naudotojų kategorija toliau vadinama bazinės apkrovos vartotojais.
- (18) Iki 2011 m. liepos 26 d. įstatymo 7 straipsniu nustatyto pakeitimo (jis išsamiau aptartas 2.2 skirsnyje) „StromNEV“ su pakeitimais, padarytais 2010 m. rugsėjo 3 d. įstatymu (2010 m. „StromNEV“⁽¹⁷⁾), 19 straipsnio 2 dalyje buvo nustatyta, kad ir nepikiniai, ir bazinės apkrovos vartotojai turi mokėti individualius tinklo mokesčius ir tai buvo aiškiai nurodyta nuostatoje dėl įgaliojimo, išdėstytoje 2011 m. „EnWG“ 24 straipsnio pirmo sakinio 3 punkte (žr. 7 konstatuojamąją dalį).
- (19) Nustatant individualius tinklo mokesčius reikėjo deramai atsižvelgti į netipinio tinklo naudotojo naudojimosi tinklu pobūdį. 2010 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies trečiame sakinyje buvo reikalaujama, kad individualus tinklo mokestis atspindėtų tai, kiek netipinis tinklo naudotojas prisideda prie tinklo sąnaudų sumažėjimo arba padeda išvengti jų padidėjimo. Tuo tikslu 2010 m. „BNetzA“ paskelbė rekomendacinį dokumentą⁽¹⁸⁾ ir jame išdėstė vadinamąją fizinio kelio metodiką, pagal kurią nustatomos dėl bazinės apkrovos vartotojų patiriamos tinklo sąnaudos, taigi ir tų vartotojų mokėtini individualūs tinklo mokesčiai. Fizinio kelio metodika skirta atskiroms konkrečiau tinklo naudotojų sąnaudoms nustatyti. Pagal ją apskaičiuojamos virtualios tiesioginės linijos, esamosiose trasose jungiančios prisijungimo prie tinklo tašką su tinkama elektrine, naudojimo sąnaudos – apskaičiuojamos tinklo dalies, kuri yra reikalinga bazinės apkrovos vartotojui prijungti prie artimiausios elektrinės, galinčios visiškai patenkinti to bazinės apkrovos vartotojo paklausą, kapitalo išlaidos ir veiklos išlaidos. Prie jų pridedamos sisteminių paslaugų⁽¹⁹⁾, kuriomis naudojosi bazinės apkrovos vartotojas (jei naudojosi), sąnaudos.
- (20) Tačiau 2010 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antrame sakinyje buvo reikalaujama, kad ir nepikiniai vartotojai, ir bazinės apkrovos vartotojai mokėtų minimalų mokestį, kurį sudarytų ne mažiau kaip 20 % paskelbto tinklo mokesčio, t. y. individualus tinklo mokestis, apskaičiuotas pagal tai, kiek netipinis tinklo naudotojas prisideda prie tinklo sąnaudų sumažėjimo arba padeda išvengti jų padidėjimo, negali būti mažesnis negu 20 % paskelbto tinklo mokesčio. Vokietija paaiškino, kad šio minimalaus mokesčio paskirtis – garantuoti, kad ir netipiniai tinklo naudotojai mokėtų minimalų mokestį už viešojo tinklo, prie kurio yra prisijungę, eksploatavimą. Visų pirma dėl bazinės apkrovos vartotojų Vokietija pažymėjo, kad jei tokie vartotojai yra įsikūrę labai arti bazinės elektrinės⁽²⁰⁾, pagal fizinio kelio metodiką apskaičiuoti tinklo mokesčiai gali būti artimi nuliui. Tačiau

⁽¹⁶⁾ 7 000 tinklo naudojimo valandų kriterijus nustatytas 2010 m. „StromNEV“ ir turėjo būti taikomas nuo 2011 m. sausio 1 d., tad buvo taikomas iki bazinės apkrovos vartotojų visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių. Iki tos pataisos taikytas 7 500 tinklo naudojimo valandų kriterijus.

⁽¹⁷⁾ Žr. 6 išnašą.

⁽¹⁸⁾ „BNetzA“ rekomendacinis dokumentas *Leitfaden zur Genehmigung von individuellen Netzentgelten nach § 19 Abs. 2 S. 1 und S. 2 „StromNEV“ ab 2011* (2010 m. rugsėjo 29 d.).

⁽¹⁹⁾ Sistemines paslaugas – tinklo operatoriaus teikiamos paslaugos tinklo balansui užtikrinti. Pagrindinės sisteminės paslaugos yra rezervai, persikirstymo priemonės ir energija tinklo nuostoliams kompensuoti.

⁽²⁰⁾ Bazinė elektrinė – elektrinė, kuri dažniausiai tiekia elektros energiją nenutrūkstamai visus metus ir privalo pagaminti tam tikrą minimalų elektros energijos kiekį. Bazinės elektrinės išjungiamos tik periodiškai atliekamos techninės priežiūros, modernizavimo arba pertvarkymo laikotarpiais. Keletas suinteresuotųjų šalių pažymėjo, kad bazinių elektrinių atveju paprastai pasiekiamas 7 500 naudojimo valandų per metus skaičius ir kad paprastai tokios elektrinės yra branduolinės elektrinės, lignitu kūrenamos elektrinės, vandens tėkmės energiją naudojančios elektrinės, o tam tikru mastu – ir anglimis kūrenamos elektrinės. Jos skiriasi nuo vidutinės apkrovos elektrinių, kurių atveju naudojimo valandų skaičius siekia 3 000–5 000 valandų per metus (tai dažniausiai anglimis kūrenamos elektrinės ir dujų turbinos), ir nuo pikinių elektrinių, kurių atveju naudojimo valandų skaičius yra apie 1 000 valandų per metus (tai dažniausiai hidroakumuliacinės elektrinės, dujų turbinos ir naftos produktais kūrenamos elektrinės). „BNetzA“ prie bazinių elektrinių priskyrė branduolinių elektrinių, vandens tėkmės energiją naudojančių elektrinių ir lignitu kūrenamų elektrinių. Anglimis kūrenamas elektrines galima laikyti bazinėmis, tačiau tik tuo atveju, jei jų parengčiai įvertinti pritaikytas 0,8 koeficientas (žr. rekomendacinio dokumento *Leitfaden zur Genehmigung individueller Netzentgeltvereinbarungen nach § 19 Abs. 2 S. 1 ir 2 „StromNEV“ 1.3.2.2.1 dalį*). Anglimis kūrenamas elektrines galima laikyti bazinėmis, bet tik iki 80 %

tie bazinės apkrovos vartotojai vis tiek naudojami viešuoju tinklu ir jiems yra užtikrinamas saugus elektros tiekimas tuo tinklu. Nustatant minimalų mokestį buvo atsižvelgta į tai, kad fizinio kelio metodiką galima taikyti tik kaip apytikslų individualių tinklo sąnaudų apskaičiavimo metodiką.

2.2. VISIŠKAS ATLEIDIMAS NUO TINKLO MOKESČIŲ 2011–2013 M.

- (21) 2011 m. liepos 26 d. įstatymo 7 straipsniu nustatyta pataisa, kuri įsigaliojo 2011 m. rugpjūčio 4 d., tačiau taikyta atgaline data nuo 2011 m. sausio 1 d. (toliau – 2011 m. „StromNEV“⁽²¹⁾), bazinės apkrovos vartotojams taikyti individualūs tinklo mokesčiai panaikinti ir jie visiškai atleisti nuo tinklo mokesčių. Nepikiniams vartotojams taikomi individualūs tinklo mokesčiai liko galioti, liko galioti ir jų prievolė mokėti ne mažiau kaip 20 % paskelbto tinklo mokesčio.
- (22) Remiantis 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antru sakiniu, galutiniai vartotojai atleidžiami nuo tinklo mokesčių, jeigu jų metinis energijos suvartojimas sudaro ne mažiau kaip 7 000 tinklo naudojimo valandų ir viršija 10 GWh. Atleidimas nuo tinklo mokesčių (toliau – visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių) yra ir sprendimo pradėti tyrimo procedūrą, ir šio sprendimo dalykas.
- (23) 7 000 tinklo naudojimo valandų slenkstinė riba yra bazinės apkrovos vartotojui būdingas ypatumas ta prasme, kad šią slenkstinę ribą galima pasiekti tik tada, jeigu atitinkamas galutinis vartotojas beveik visada yra prisijungęs prie tinklo su ta pačia apkrova. Pagal „StromNEV“ 2 straipsnio 2 dalyje pateiktą apibrėžtį naudojimo (visa galia) trukmė yra atitinkamo tinklo naudotojo metinės atiduodamosios galios ir metinės pikinės apkrovos dalmuo.
- (24) Remiantis 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies trečiu sakiniu, atleisti nuo tinklo mokesčių pagal tos pačios dalies antrą sakinį buvo galima tik tada, kai kompetentinga reguliavimo institucija („BNetzA“ arba federacinės žemės reguliavimo institucija⁽²²⁾) yra patikrinusi ir patvirtinusi, kad teisės aktuose nustatytos sąlygos įvykdytos. Atlikusi patikrinimą, „BNetzA“ arba federacinės žemės reguliavimo institucija suteikė leidimą, pagal kurį bazinės apkrovos vartotojas visiškai atleistas nuo tinklo mokesčių nuo 2011 m. sausio 1 d. (jeigu iki tos dienos visos sąlygos buvo įvykdytos) neribotam laikui (jeigu atitiks sąlygas ir ateityje).
- (25) Dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių sumažėjo tinklo operatorių pajamos. Finansinis nuostolis atlygintas iš specialios priemokos, kuri taikyta nuo 2012 m. (žr. 2.4 skirsinį). Tačiau 2011 m. speciali priemoka netaikyta, tad tinklo operatoriai 2011 m. finansinius nuostolius padengė patys.
- (26) Visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių panaikintas 2014 m. sausio 1 d. potvarkiu⁽²³⁾, kuriuo iš dalies pakeistas „StromNEV“.

2.3. PAGALBOS GAVĖJAI IR PAGALBOS SUMA

- (27) Vokietija pateikė preliminarų įmonių, kurios turėjo teisę būti atleistos nuo tinklo mokesčių pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antrą sakinį, sąrašą. Remiantis pateikta informacija, pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antrą sakinį 2011–2013 m. nuo tinklo mokesčių buvo atleistas daugiau kaip 200 įmonių. Didelė dalis šių įmonių yra įvairių šakų perdirbamosios pramonės įmonės, daugiausia – chemijos (įskaitant pramonines dujas), popieriaus, tekstilės, plieno, spalvotųjų metalų pramonės, naftos perdirbimo ir stiklo gamybos. Visiškai nuo tinklo mokesčio buvo atleista tik keletas paslaugų sektoriaus (pavyzdžiui, internetinės prieglobos paslaugų) įmonių. Tai buvo didelius duomenų centrus turinčios įmonės.

⁽²¹⁾ Taip pat žr. 6 išnašą.

⁽²²⁾ „BNetzA“ yra federalinė įstaiga prie Vokietijos federalinės ūkio ir energetikos ministerijos. Pagrindinė jos funkcija yra užtikrinti, kad būtų laikomasi Telekomunikacijų įstatymo (TKG), Pašto įstatymo („PostG“) ir Energetikos įstatymo („EnWG“) bei atitinkamų pagal juos priimtų potvarkių, kad būtų garantuotas telekomunikacijų, pašto ir energijos rinkos liberalizavimas. Ji taip pat yra atsakinga už geležinkelių reglamentavimą. Visose šiose reglamentavimo srityse ji stebi, ar prieiga prie tinklų yra nediskriminacinė ir suteikiama skaidriai, taip pat analizuoja priegios prie tinklų mokesčius. Kad galėtų pasiekti užsibrėžtus reguliavimo tikslus, „BNetzA“ taiko veiksmingas procedūras ir turimas priemones, įskaitant tai, kad naudojami teise rinkti informaciją, vykdyti tyrimus, nustatyti laipsniškas sankcijas ir priimti reguliavimo sprendimus. Agentūra turi patariamąją tarybą, kurią sudaro 16 Vokietijos Bundestago narių ir 16 Vokietijos Bundesrato atstovų; Bundesrato atstovai turi būti federacinių žemių Vyriausybių nariai arba politiniai atstovai. Patariamiosios tarybos narius arba pakaitinius narius skiria Federalinė Vyriausybė Buntestago ir Bundesrato teikimu (2005 m. liepos 7 d. Federalinės elektros, dujų, telekomunikacijų, pašto ir geležinkelio tinklų agentūros įstatymo (BGBl. I d., p. 1970) 5 straipsnis). „BNetzA“ vadovauja pirmininkas ir du pirmininko pavaduotojai. Juos patariamiosios tarybos teikimu siūlo Federalinė Vyriausybė (2005 m. liepos 7 d. Federalinės elektros, dujų, telekomunikacijų, pašto ir geležinkelio tinklų agentūros įstatymo (BGBl. I d., p. 1970) 3 straipsnis). Juos skiria Vokietijos Federacinės Respublikos prezidentas. Tačiau „BNetzA“ yra ne vienintelė Vokietijos reguliavimo institucija. Kai kuriose federacinėse žemėse įsteigtos atskiros reguliavimo institucijos (federacinių žemių reguliavimo institucijos).

⁽²³⁾ 2013 m. rugpjūčio 14 d. potvarkio, kuriuo iš dalies keičiama keletas energetikos teisės srities potvarkių (BGBl. I d., p. 3250), 1 straipsnis.

- (28) Iš Vokietijos pateiktų skaičiavimų matyti, kad dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių tinklo operatoriai 2011–2013 m. negavo apie 900 mln. EUR pajamų, kurias būtų gavę, jei bazinės apkrovos vartotojai būtų privalę mokėti įprastus tinklo mokesčius. Tačiau nuostoliai greičiausiai buvo mažesni, nes apskaičiuodami 2011 m. tinklo mokesčius tinklo operatoriai dažniausiai atsižvelgė į tai, kad bazinės apkrovos vartotojai pagal 2010 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalį būtų turėję teisę mokėti individualius tinklo mokesčius. Tačiau skaičiavimą apsunkina tai, kad teisę mokėti individualų mokesčių užtikrinanti slenkstinė riba 2011 m. sausio 1 d. pasikeitė (tinklo naudojimo valandų skaičius nuo 7 500 sumažintas iki 7 000) ir kai kuriems bazinės apkrovos vartotojams individualūs mokesčiai galėjo nebūti labai patrauklūs, nes, priklausomai nuo jų geografinės padėties ir kitų veiksnių, turinčių įtakos individualių tinklo mokesčių apskaičiavimui, individualūs tinklo mokesčiai galėjo nebūti daug mažesni.

2.4. FINANSAVIMO MECHANIZMAS

2.4.1. 2011 M. „STROMNEV“ 19 STRAIPSNYJE APRAŠYTAS FINANSAVIMO MECHANIZMAS

- (29) Kadangi nuo tinklo mokesčių atleisti bazinės apkrovos vartotojai prisijungę prie skirtingo lygmens tinklų, dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių mažiau pajamų gavo ir perdavimo sistemos operatoriai (toliau – PSO), ir skirstomųjų tinklų operatoriai (toliau – STO). 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies šeštame sakinyje PSO buvo įpareigoti skirstomųjų tinklų operatoriams kompensuoti dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių prarastas pajamas. Tačiau dėl 2.4.3 skirsnyje išsamiau aptartų priežasčių prarastos pajamos *de facto* kompensuotos tik nuo 2012 m. 2011 m. nuostolių patyrė PSO ir STO, prie kurių tinklų buvo prisijungę nuo tinklo mokesčių atleisti bazinės apkrovos vartotojai.
- (30) Be to, pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies septintą sakinį perdavimo sistemos operatoriai tarpusavyje turėjo atlikti skirstomųjų tinklų operatoriams sumokėtų sumų ir savo pačių nuostolių įskaitymą. 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalyje buvo nurodyta, kad išsamios įskaitymo taisyklės išdėstytos tuo metu taikytame Bendros šilumos ir energijos gamybos įstatymo (vok. *Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz*, toliau – KWKG) ⁽²⁴⁾ 9 straipsnyje ir juo reikėjo remtis pagal analogiją. Įskaitymas padėjo paskirstyti finansinę naštą tarp PSO taip, kad kiekvienam PSO tekusi finansinė našta buvo tokia pati ir proporcinga prie atitinkamos PSO tinklo dalies (tiesiogiai arba netiesiogiai) prisijungusiems galutiniams vartotojams tiekto elektros energijos kiekiui. 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies septintame sakinyje nurodytame KWKG 9 straipsnyje nustatytas mechanizmas, pagal kurį PSO gavo kompensacijas per vadinamąją priemoną už BSEG, iš kurios buvo dengiamos papildomos PSO sąnaudos dėl prievolės pagal KWKG mokėti paramą prie jų tinklo prisijungusiems gamintojams, gaminantiems elektros energiją kogeneracijos būdu, ir kompensuoti STO sąnaudas, kurias jie patyrė mokėdami priemokas prie jų tinklo prisijungusiems gamintojams, gaminantiems elektros energiją kogeneracijos būdu ⁽²⁵⁾. Remiantis pagal analogiją taikyto KWKG 9 straipsniu, tinklo operatoriai galėjo nustatyti priemoną, iš kurios būtų kompensuojami dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių patirti finansiniai nuostoliai, o STO iš priemokos gautas pajamas turėjo pervesti PSO ⁽²⁶⁾.
- (31) Be to, 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalyje buvo nustatyta, kad 2011 m. „StromNEV“ 20 straipsnis taikytinas pagal analogiją. 2011 m. „StromNEV“ 20 straipsnyje buvo nustatyta, kad tinklo operatoriai, prieš paskelbdami savo tinklo mokesčius už elektros energiją, turi užtikrinti, kad pajamų iš mokesčių užtektų numatomoms sąnaudoms padengti.
- (32) Nuo „ARegV“, kuriame nustatyta reguliavimo sistema paskatinti tinklo operatorius tinklą valdyti efektyviau, įsigaliojimo „BNetzA“ nebeturi tvirtinti tinklo mokesčių („EnWG“ 23a straipsnis). Vietoj to 2011 m. „ARegV“

⁽²⁴⁾ 2008 m. spalio 25 d. Bendros šilumos ir elektros gamybos rėmimo įstatymas (BGBl. I d., p. 2101). Šis įstatymas buvo iš dalies pakeistas 2011 m. liepos 28 d. Elektros energijos gamybos iš atsinaujinančiųjų išteklių rėmimo teisinės bazės peržiūros įstatymo (BGBl. I d., p. 1634) 11 straipsniu. Laikotarpiu nuo 2011 m. sausio 1 d. iki 2013 m. gruodžio 31 d. KWKG 9 straipsnis nepakito. KWKG išdėstytas nauja redakcija 2015 m. gruodžio 21 d. Bendros šilumos ir energijos gamybos įstatymo peržiūros įstatymu (BGBl. I d., p. 2498); 9 straipsnyje numatytas kompensavimo mechanizmas liko galioti (tik buvo aprašytas dar išsamiau) ir buvo išdėstytas 2015 m. gruodžio 21 d. KWKG 26–28 straipsniuose. Vėliau KWKG buvo dar kartą iš dalies pakeistas 2016 m. gruodžio 22 d. Nuostatų dėl elektros energijos gamybos kogeneracijos ir autogeneracijos būdu pakeitimo įstatymu (BGBl. I d., p. 3106).

⁽²⁵⁾ KWKG 9 straipsnyje (po pakeitimų, padarytų 2016 m. gruodžio 22 d. Nuostatų dėl elektros energijos gamybos kogeneracijos ir autogeneracijos būdu pakeitimo įstatymu (BGBl. I d., p. 3106), jis tapo 2016 m. KWKG 29 straipsniu) numatyta kompensavimo sistema išsamiai aprašyta 2017 m. gegužės 23 d. Komisijos sprendimo dėl pagalbos schemos SA.42393 (2016/C) (ex 2015/N), kurią Vokietija taikė tam tikriems galutiniams vartotojams (sumažintas papildomas kogeneracinių elektrinių mokesčiai) 2.3 skirsnyje.

⁽²⁶⁾ Visų pirma žr. KWKG 9 straipsnio 7 dalį dėl tinklo mokesčių priemokos už suvartotą elektros energiją nustatymo ir KWKG 9 straipsnio 4 dalį, pagal kurią PSO suteikiama teisė gauti iš STO kompensacijas (t. y. reikalauti, kad iš priemokos gautas pajamas STO pervestų PSO).

32 straipsnio 1 dalies 1 punkte nustatyta, kad „BNetzA“ tvirtina viršutinę pajamų, kurias tinklo operatoriams leidžiama surinkti iš tinklo mokesčių, ribą. Pagal 2011 m. „ARegV“ 17 straipsnį tinklo operatoriai, nustatydami tinklo mokesčius, privalo atsižvelgti į tą viršutinę pajamų ribą.

- (33) Tačiau prieš paskelbdami tinklo mokesčius už elektros energiją tinklo operatoriai ir toliau privalėjo užtikrinti, kad pajamų iš mokesčių pakaktų numatomoms sąnaudoms padengti (tačiau kartu negalėjo viršyti viršutinės pajamų ribos).
- (34) Kaip paaiškinta 2.4.2 skirsnyje, 2012 m. nustatytai priemokos sistemai išsamiau reglamentuoti „BNetzA“ priėmė reguliavimo sprendimą. 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies šešto ir septinto sakinių nuostatos 2011 m. nebuvo įgyvendintos, tad kiekvienas tinklo operatorius savo sąnaudas turėjo padengti pats (žr. 2.4.3 skirsnį).

2.4.2. FINANSAVIMAS NUO 2012 M. IŠ PRIEMOKOS PAGAL 19 STRAIPSNĮ

- (35) Pajamų praradimo dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių kompensavimas ir įskaitymas teisiškai reglamentuojami 2011 m. gruodžio 14 d. „BNetzA“ reguliavimo sprendimu⁽²⁷⁾ (toliau – 2011 m. gruodžio 14 d. reguliavimo sprendimas), jis priimtas remiantis „EnWG“ 29 straipsnio 1 dalimi ir 2011 m. „StromNEV“ 30 straipsnio 2 dalies 6 punktu⁽²⁸⁾. Minėtu sprendimu STO buvo įpareigoti iš galutinių vartotojų rinkti priemoką (ji vadinta priemoka pagal 19 straipsnį). „BNetzA“ taip pat įpareigojo STO iš šios priemokos gautas pajamas kiekvieną mėnesį pervesti PSO (taip pat žr. KWKG 9 straipsnio 5 dalį, nuoroda į ją pateikiama 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies septintame straipsnyje).
- (36) Priemokos pagal 19 straipsnį paskirtis – sukurti finansavimo mechanizmą, kuriuo finansinė našta dėl 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies taikymo būtų paskirstyta skaidriai ir tolygiai ir tokiu būdu visiems elektros energijos vartotojams visoje Vokietijoje būtų sudarytos vienodos sąlygos.
- (37) Priemokos pagal 19 straipsnį dydį apskaičiavo ne „BNetzA“, jį kiekvienais metais turėjo apskaičiuoti PSO, remdamiesi „BNetzA“ nustatyta metodika. Taigi PSO turėjo parengti finansinių nuostolių dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių prognozę, palyginti su visu tinklo mokesčiu, taip pat parengti vartojimo prognozę, kad priemoką pagal 19 straipsnį būtų galima nustatyti už kiekvieną kWh. Tačiau pirmaisiais metais (t. y. 2012 m.) suma, kurią reikia surinkti iš priemokos pagal 19 straipsnį, nustatė „BNetzA“ – 440 mln. EUR. Priemoka apskaičiuota pagal šią sumą. Iš tos sumos 300 mln. EUR turėjo būti skirti dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių prarastoms pajamoms kompensuoti. Likusieji 140 mln. EUR turėjo būti skirti dėl individualių mokesčių pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies pirmą sakinį prarastoms pajamoms padengti.
- (38) Dar iki „StromNEV“ pakeitimų, padarytų 2011 m. liepos 26 d. įstatymo 7 straipsniu, pajamų praradimas dėl individualių tinklo mokesčių taikymo netipiniams tinklo naudotojams buvo kompensuojamas tinklo mokesčiais (jei tinklo operatorius buvo efektyvi įmonė ir galėjo pagal „ARegV“ padengti visas savo sąnaudas). Kadangi tinklo operatoriai iš anksto žinojo, kad kai kurie naudotojai mokės mažiau, jie galėjo į tai atsižvelgti apskaičiuodami tinklo mokesčius pagal „StromNEV“ 20 straipsnį. Pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies šestą ir septintą sakinius pajamų praradimas dėl individualių tinklo mokesčių taikymo nepikiniams vartotojams ir dėl visiško bazinės apkrovos vartotojų atleidimo nuo tinklo mokesčių turėjo būti kompensuojamas iš specialios priemokos.
- (39) Be to, 2011 m. gruodžio 14 d. reguliavimo sprendime buvo nustatyta, kad PSO kiekvienais metais turi įvertinti, kiek realiai finansinių išteklių jam reikėjo praėjusiais metais. Jeigu pajamos iš priemokos pagal 19 straipsnį viršytų sumą, kuri faktiškai buvo reikalinga dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių ir dėl STO sumokėtų kompensacijų PSO prarastoms pajamoms kompensuoti, kitais metais priemoką būtų reikėję mažinti skirtumo suma. Jeigu įplaukos būtų nepakankamos, priemoka būtų atitinkama suma didinama.

2.4.3. 2011 M. FINANSAVIMO MECHANIZMAS

- (40) 2011 m. gruodžio 14 d. reguliavimo sprendime buvo aiškiai nurodyta, kad 2011 m. prarastoms pajamoms padengti 30 konstatuojamojoje dalyje nurodytas kompensavimo ir įskaitymo mechanizmas netaikytas.
- (41) Tad, kalbant apie 2011 m. nuostolius, STO neturėjo teisės gauti kompensacijų iš PSO. Ir STO, ir PSO turėjo dengti prarastas pajamas iš savo pačių išteklių.

⁽²⁷⁾ BK8-11-024.

⁽²⁸⁾ Pagal „EnWG“ 29 straipsnio 1 dalį „BNetzA“ įgaliojama reguliavimo sprendimu (jis tinklo operatoriams privalomas) nustatyti konkrečias prieigos prie tinklo sąlygas ir metodus. 2011 m. „StromNEV“ 30 straipsnio 2 dalies 6 punkte nurodyta, kad toks reguliavimo sprendimas pirmiausia gali būti priimamas dėl tinkamų tinklo mokesčių nustatymo.

- (42) Tuos nuostolius jie galėjo įtraukti į pagal „AREgV“ sukurtas vadinamąsias reguliavimo sąskaitas (vok. *Regulierungs-konto*).
- (43) Kaip paminėta 32 konstatuojamojoje dalyje, „AREgV“ nustatyta reguliavimo sistema, kuria siekta paskatinti tinklo operatorius tinklą valdyti efektyviau tinklo operatoriams taikant „BNetzA“ nustatytą viršutinę pajamų ribą. Viršutinė pajamų riba nustatoma ne ilgesniam negu 5 metų reguliavimo laikotarpiui. Kad tokią viršutinę pajamų ribą būtų galima nustatyti, tinklo operatoriai privalo iki reguliavimo laikotarpio pradžios pateikti „BNetzA“ įvairius apskaitos duomenis (įskaitant sąnaudas ir pajamas). Be to, viršutinė pajamų, kurias tinklo operatoriams leidžiama surinkti iš tinklo naudotojų mokamų mokesčių, riba per 5 metų reguliavimo laikotarpį keičiama, atsižvelgiant į tinklo operatorių veiklos efektyvumo trūkumus, taip siekiant paskatinti juos veikti efektyviau. Tai reiškia, kad patvirtinta viršutinė pajamų riba reguliavimo laikotarpiu mažės. Tinklo operatorių efektyvumas įvertinamas prieš prasidedant reguliavimo laikotarpiui – „BNetzA“ tuo tikslu juos palygina. Pirmasis reguliavimo laikotarpis tęsėsi 2009–2013 m. Antrasis reguliavimo laikotarpis prasidėjo 2014 m. ir baigiasi 2018 m.
- (44) Teigiamas arba neigiamas skirtumas ⁽²⁹⁾ tarp patvirtintos viršutinės pajamų ribos ir faktiškai gautų pajamų yra registruojamas specialioje reguliavimo sąskaitoje (tai – „BNetzA“ administruojama apskaitos priemonė (pagal „AREgV“ 5 straipsnį), siekiant paskatinti tinklo operatorius veikti efektyviau.
- (45) Penkerių metų reguliavimo laikotarpio, trukusio nuo 2009 iki 2013 m., pabaigoje buvo atliktas perteklinių pajamų ir prarastų pajamų įskaitymas. Gautas teigiamas arba neigiamas likutis perkeltas į kitą reguliavimo laikotarpį (2011 m. „AREgV“ 5 straipsnio 4 dalis) ir paskirstytas per antrąjį penkerių metų reguliavimo laikotarpį, atitinkamai sumažinant arba padidinant tuo metu taikomą viršutinę pajamų ribą.
- (46) Tačiau, jeigu tam tikrais reguliavimo laikotarpio metais gautos pajamos viršijo patvirtintą viršutinę pajamų ribą daugiau negu 5 %, atitinkami tinklo operatoriai turėjo koreguoti savo tinklo mokesčius (kad tokia situacija nepasikartotų ateinančiais metais ir kad tinklo mokesčių sumažinimas nebūtų atidėtas iki kito reguliavimo laikotarpio). Jeigu tam tikrais reguliavimo laikotarpio metais gautos pajamos buvo mažesnės už patvirtintą viršutinę pajamų ribą daugiau negu 5 %, atitinkamas tinklo operatorius turėjo teisę koreguoti savo tinklo mokesčius (kad tokia situacija nepasikartotų ateinančiais metais ir kad kitą reguliavimo laikotarpį tinklo mokesčiai staigiai nepadidėtų). Tačiau antruoju atveju tinklo operatorius galėjo rinktis, ar koreguoti tinklo mokesčius, ar ne.
- (47) Tokiu būdu tinklo operatoriams turėjo būti kompensuotos dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių 2011 m. prarastos pajamos. Per 2011 m. mokesčių tinkamumo patikrinimą ⁽³⁰⁾ (kuris atliktas 2010 m.) apie visišką atleidimą nuo tinklo mokesčių nežinota. Todėl nustatant 2011 m. tinklo mokesčius į tai nebuvo galima atsižvelgti. 2017 m. spalio 24 d. e. laišku Vokietija patvirtino, kad 2011 m. prarastų pajamų (tai yra skirtumo tarp leidžiamo pajamų dydžio ir faktiškai gautų pajamų) nebuvo galima susigrąžinti koreguojant 2011 m. tinklo mokesčius remiantis tuo metu taikytu 2011 m. „AREgV“, nes tinklo mokesčius reikėjo nustatyti iš anksto per „StromNEV“ 20 straipsnyje numatytą tinkamumo patikrinimą, tad tinklo mokesčių tais metais keisti nebuvo galima. Tinklo operatoriai faktiškai privalėjo padengti šį nuostolį iš kitų reguliavimo laikotarpio metų pelno. Dėl šios priežasties tinklo operatoriai ir nepritarė visiškam atleidimui nuo tinklo mokesčių 2011 m. ir „BNetzA“ sprendimui.
- (48) Dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių prarastų pajamų tinklo operatoriai negalėjo susigrąžinti ir didindami 2012 m. tinklo mokesčius, nes 2012 m. tinklo mokesčius buvo galima susieti tik su prognozuojamomis 2012 m. sąnaudomis. Pajamų praradimą – jei 2011 m. jis nebuvo kompensuotas padidėjus efektyvumui – reikėjo registruoti reguliavimo sąskaitoje. Jeigu, pasibaigus pirmajam reguliavimo laikotarpiui, 2011 m. prarastas pajamas padengė perteklinės kitų to paties reguliavimo laikotarpio metų pajamos, nuostoliai nebuvo kompensuojami. Tik tada, jeigu prarastų pajamų nebuvo įmanoma padengti perteklinėmis reguliavimo laikotarpio, pasibaigusio 2013 m., pajamomis, 2011 m. prarastas pajamas galima netiesiogiai kompensuoti kitą reguliavimo laikotarpį, siek tiek padidinus patvirtintą kito reguliavimo laikotarpio viršutinę pajamų ribą. Tačiau, kadangi pagal „AREgV“ kompensuojamos ne visos, o tik efektyvaus operatoriaus sąnaudos, net ir tokiu atveju būtų kompensuotos ne visos prarastos pajamos.

⁽²⁹⁾ Prieš sumas užregistruojant, jos pirmiausiai pakoreguojamos atsižvelgiant į perduotos elektros energijos kiekį, kad pajamų skirtumas nesudarytų vien dėl to, kad tinklo naudotojai suvartojo daugiau arba mažiau elektros energijos, palyginti su prielaidomis, pagal kurias nustatyta viršutinė pajamų riba.

⁽³⁰⁾ Pagal „StromNEV“ 20 straipsnį tinklo operatoriai, nustatydami tinklo mokesčius, turi patikrinti, ar mokesčiai, kuriuos ketinama paskelbti, yra pakankami pagal „StromNEV“ 4 straipsnyje apskaičiuotoms sąnaudoms padengti. Tai vadinama tinklo mokesčių tinkamumo patikrinimu.

2.5. VISIŠKO ATLEIDIMO NUO TINKLO MOKESČIŲ TIKSLAS

- (49) Iš 2011 m. „StromNEV“ pagrindimo galima daryti išvadą, kad bazinės apkrovos vartotojai buvo visiškai atleisti nuo tinklo mokesčių dėl stabilizuojamojo poveikio, kurį bazinės apkrovos vartotojai esą daro tinklui ⁽³¹⁾.

2.6. PAGRINDAS PRADĖTI TYRIMO PROCEDŪRĄ

- (50) Sprendime pradėti tyrimo procedūrą Komisija padarė išvadą, kad dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių bazinės apkrovos vartotojai, kurie per metus tinklu naudojos ne mažiau kaip 7 000 valandų ir kurių suvartotos elektros energijos kiekis viršijo 10 GWh, įgijo atrankųjį pranašumą. Komisija taip pat nustatė, kad 2012 m. įvesta priemoka pagal 19 straipsnį yra valstybiniai ištekliai ir kad PSO paskirti juos administruoti, o „BNetzA“ vykdo jų pačių stebėseną naudodama reguliavimo sąskaitą. Dėl 2011 m. Komisija suabejojo, ar visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių galėjo būti finansuojamas iš valstybinių išteklių dar iki priemokos pagal 19 straipsnį įvedimo. Komisija pažymėjo, jog išvadą dėl valstybinių išteklių naudojimo galima daryti pagal tai, kad pagal KWKG 9 straipsnį tinklo operatoriams buvo leista rinkti priemoką iš tinklo naudotojų, o iš jos gautas pajamas turėjo administruoti PSO. Komisija taip pat mano, kad pajamų pradimas dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių 2011 m. galėjo būti kompensuojamas per reguliavimo sąskaitą, kurios stebėseną vykdė „BNetzA“.
- (51) Komisija taip pat pažymėjo, kad Vokietija nepateikė argumentų pagalbos suderinamumui pagrįsti ir tik paminėjo stabilizuojamąjį poveikį tinklui, to poveikio kiekybiškai neapibūdinama. Todėl Komisija pradėjo oficialią tyrimo procedūrą.

2.7. ĮVYKIAI PRIĖMUS SPRENDIMĄ PRADĖTI TYRIMO PROCEDŪRĄ

- (52) Kadangi tinklo operatoriai neturėjo garantijų, kad galės susigrąžinti dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių 2011 m. prarastas pajamas, keletas tinklo operatorių užginčijo „BNetzA“ sprendimus dėl atleidimo nuo tinklo mokesčių, konkrečiai – 2011 m. gruodžio 14 d. reguliavimo sprendimą. 2013 m. gegužės 8 d. sprendime Diuseldorfo aukštesnysis žemės teismas ⁽³²⁾ padarė išvadą, kad 2011–2013 m. atleidimas nuo tinklo mokesčių buvo neteisėtas ir panaikino visišką atitinkamos įmonės, kurios byla nagrinėta minėtame teisme, atleidimą nuo tinklo mokesčių. Aukštesnysis žemės teismas konstatavo, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antrą sakinį neatitiko 2011 m. „EnWG“ 24 straipsnyje nustatytų įgaliojimo apribojimų, pagal kuriuos federalinė Vyriausybė gali nustatyti tik individualių tinklo mokesčių apskaičiavimo aspektus, o ne visiškai atleisti nuo tinklo mokesčių. Aukštesnysis žemės teismas taip pat pažymėjo, kad tinklo mokesčiai yra atlygis už suteiktą paslaugą (tai yra prieigą prie tinklo ir naudojimąsi juo) ir kad visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių negalima laikyti nei individualiu tinklo mokesčiu, nei atlygiu už suteiktą paslaugą – jis laikytinas privilegija, t. y. principo, kad už naudojimąsi tinklu tinklo operatoriams turėtų būti mokamas proporcingas tinklo mokestis, išimtimi. Teismas pažymėjo, jog dėl bazinės apkrovos vartotojų daromo stabilizuojamojo poveikio būtų galima pagrįsti mažesnį tinklo mokestį, bet ne visišką atleidimą nuo jo, nes tie bazinės apkrovos vartotojai taip pat naudojami tinklu. Galiausiai Aukštesnysis žemės teismas pažymėjo, kad priemoka pagal 19 straipsnį yra ne tinklo mokestis, o priemoka, kuri yra renkama papildomai prie tinklo mokesčių; tai nėra atlygis už naudojimąsi tinklu, o tiesiog priemoka, iš kurios dengiami tinklo operatorių dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių patirti finansiniai nuostoliai.
- (53) 2015 m. spalio 6 d. sprendimu ⁽³³⁾ Aukščiausiasis Federalinis Teismas patvirtino 2013 m. gegužės 8 d. Diuseldorfo aukštesniojo žemės teismo sprendimą. Aukščiausiasis Federalinis Teismas patvirtino, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antrą sakinį neatitiko 2011 m. „EnWG“ 24 straipsnyje nustatytų įgaliojimo apribojimų, pagal kuriuos federalinė Vyriausybė gali nustatyti tik individualių tinklo mokesčių apskaičiavimo aspektus, o ne visiškai atleisti nuo tinklo mokesčių. Aukščiausiasis Federalinis Teismas taip pat pažymėjo, kad 2011 m. „EnWG“ 24 straipsnio 1 dalies pirmas ir trečias sakiniai grindžiami principu, kad tinklo operatoriai turi teisę į atlygį už naudojimąsi jų tinklais ir kad bazinės apkrovos vartotojų daromas stabilizuojamasis poveikis nelaiikytinas atlygiu tinklo operatoriui už naudojimąsi jo tinklu, nes šis poveikis nėra už naudojimąsi tinklu mokamas atlygis – tai tiesiog naudojimosi tuo tinklu pasekmė. Aukščiausiasis Federalinis Teismas taip pat pažymėjo, kad tinklo operatoriai gali būti ekonomiškai suinteresuoti stabilizuojamuoju poveikiu ir juo galėtų būti grindžiami mažesni tinklo mokesčiai, tačiau vien juo negalima pateisinti visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių remiantis naudojimosi tinklu valandų skaičiumi, juolab kad bazinės apkrovos vartotojai taip pat prisideda prie tinklo pikinės apkrovos. Mažinant mokesčius reiktų atsižvelgti į konkretų kiekvieno bazinės apkrovos vartotojo poveikį tinklui. Galiausiai Aukščiausiasis Federalinis Teismas taip

⁽³¹⁾ BT-Drs. 17/6365, p. 34.

⁽³²⁾ VI-3 Kart 178/12 (V). Panašų sprendimą Aukštesnysis žemės teismas jau buvo priėmęs 2013 m. kovo 6 d., kai vienas tinklo operatorius užginčijo 2011 m. gruodžio 14 d. reguliavimo sprendimą.

⁽³³⁾ EnVR 32/13.

pat patvirtino, kad priemoka pagal 19 straipsnį yra ne tinklo mokesčiai, o priemoka, kuri yra renkama papildomai prie tinklo mokesčių; tai nėra atlygis už naudojimąsi tinklu, o tiesiog priemoka, iš kurios dengiami tinklo operatorių dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių patirti finansiniai nuostoliai.

- (54) Ir Diuseldorfo aukštesnysis žemės teismas, ir Aukščiausiasis Federalinis Teismas pareiškė, kad 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antrame sakinyje numatytas visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių ir tuo pačiu pagrindu suteiktas individualus atleidimas nuo tinklo mokesčių yra niekiniai. Tačiau pagal Vokietijos administracinės teisės nuostatas dėl senaties termino Vokietijos valstybė negali *de facto* prašyti pagalbos gavėjų grąžinti pagalbą. Be to, kaip nurodyta 55 konstatuojamojoje dalyje, 2014 m. „StromNEV“ 32 straipsnio 7 dalyje numatyta, kad remiantis 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antru sakiniu priimti sprendimai dėl atleidimo nuo tinklo mokesčių netenka galios nuo 2014 m. sausio 1 d.
- (55) 2013 m. rugpjūčio 14 d. potvarkiu ⁽³⁴⁾ Vokietija nuo 2014 m. sausio 1 d. panaikino visišką atleidimą nuo tinklo mokesčių ir galutiniams vartotojams, kurie per metus suvartoja 10 GWh elektros energijos ir tinklu naudojami ne mažiau kaip 7 000 valandų, nuo tos dienos įvedė individualius tinklo mokesčius. „StromNEV“ su pakeitimais, padarytais 2013 m. rugpjūčio 14 d. potvarkio 1 straipsniu (toliau – 2014 m. „StromNEV“), „BNetzA“ įpareigota parengti išsamias individualių tinklo sąnaudų apskaičiavimo metodikos taisykles. Todėl reguliavimo sprendimu ⁽³⁵⁾, priimtu remiantis „EnWG“ 29 straipsniu, „BNetzA“ vėl įvedė fizinio kelio metodiką. Nors ši metodika buvo šiek tiek pakeista, ji iš esmės atitinka fizinio kelio metodiką, kuri buvo taikoma individualiems tinklo mokesčiams apskaičiuoti pagal 2010 m. „StromNEV“ (žr. šio sprendimo 19 konstatuojamąją dalį). Reguliavimo sprendimas dėl fizinio kelio metodikos patvirtintas 2016 m. gruodžio 13 d. Aukščiausiojo Federalinio Teismo sprendimu ⁽³⁶⁾. Aukščiausiasis Federalinis Teismas konkrečiai pripažino, kad fizinio kelio metodika užtikrinama, kad dėl bazinės apkrovos vartotojų patiriamų tinklo sąnaudų vertinimas atitiktų priešastinio ryšio su sąnaudomis principą.
- (56) 2013 m. gegužės 8 d. Diuseldorfo aukštesniojo žemės teismo sprendimas ir 2015 m. spalio 6 d. Aukščiausios Federalinio Teismo sprendimas turėjo padarinių tik bylos šalims, tačiau jais nebuvo panaikinti visi sprendimai dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių. Todėl 2014 m. „StromNEV“ 32 straipsnio 7 dalyje numatyta, kad reguliavimo institucijos sprendimai, priimti remiantis 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antru sakiniu, nuo 2014 m. sausio 1 d. netenka galios. Reguliavimo institucijai pateiktiems prašymams priimti sprendimus dėl atleidimo nuo tinklo mokesčių pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalį ir atvejams, kai sprendimas dėl atleidimo nuo tinklo mokesčių panaikintas teismo sprendimu (atgaline data nuo 2012 m. sausio 1 d.), turėjo būti taikomas 2014 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antras sakiny. Tokiems pat 2011 m. atvejams buvo taikomas „StromNEV“, galiojęs iki visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių įvedimo (t. y. kai tinkama, taikyti pagal fizinio kelio metodiką apskaičiuoti individualūs tinklo mokesčiai).
- (57) 2016 m. balandžio 12 d. sprendimu ⁽³⁷⁾ Aukščiausiasis Federalinis Teismas panaikino 2011 m. gruodžio 14 d. reguliavimo sprendimą (žr. 35–39 konstatuojamąsias dalis). Teismas nustatė, kad sprendimas nepatenka į „EnWG“ 24 straipsnyje nustatyto įgaliojimo sritį. Po šio sprendimo Vokietijos teisėkūros institucija iš dalies pakeitė „EnWG“ 24 straipsnį ir taip atgaline data panaikino įgaliojimo nustatyti priemoną pagal 19 straipsnį spragas ⁽³⁸⁾.

3. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

- (58) Komisija gavo pastabas iš „Ahlstrom GmbH“, „AlzChem AG“, „Aurubis AG“, „Bender GmbH“, „Fitesa Germany GmbH“, „Evonik Industries AG“, „Hans Adler OHG“, „Lindes Gas Produktionsgesellschaft“, „Norske Skog Walsum GmbH“, „Oxxynova GmbH“, „Ruhr Oel GmbH“, „Saalemühle Alsleben GmbH“, „Sasol Wax GmbH“, „SETEX-Textil GmbH“, „Bundesverband der Energieabnehmer e.V.“, „Currenta GmbH & Co. KG“, „Air Liquide Deutschland GmbH“, „InfraServ GmbH & Co. KG“, „Naturin Viscofan GmbH“, „Wirtschaftsvereinigung Stahl“, „Wirtschaftsvereinigung Metalle“, „Hydro Aluminium Rolled Products GmbH“, „Norsk Hydro ASA“, „Papierfabrik Scheufelen GmbH & Co. KG“, „ThyssenKrupp Steel Europe AG“, „Trimet Aluminium AG“, „UPM GmbH“, „Verband der Chemischen Industrie e.V.“, „Verband der Industriellen Energie- und Kraftwirtschaft e.V.“ ir „Xstrata Zink GmbH/Glencore“. Visose gautose pastabose tvirtinama, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių nėra valstybės pagalba. Įvairiose pastabose pateikti argumentai šiai pozicijai pagrįsti apibendrinti tolesnėse konstatuojamosiose dalyse.
- (59) Suinteresuotosios šalys mano, kad dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių nuo to mokesčio atleisti bazinės apkrovos vartotojai pranašumo neįgijo. Pasak suinteresuotųjų šalių, visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių buvo

⁽³⁴⁾ Potvarkis, kuriuo iš dalies keičiama keletas energetikos teisės srities potvarkių (BGBl. I d., p. 3250).

⁽³⁵⁾ BK4-13-739.

⁽³⁶⁾ EnVR 34/15.

⁽³⁷⁾ EnVR 25/13.

⁽³⁸⁾ Žr. „EnWG“ su pakeitimais, padarytais 2016 m. liepos 26 d. Elektros rinkos įstatymo 1 straipsniu (BGBl. I d., p. 1786), 24 straipsnį.

atlygis bazinės apkrovos vartotojams už jų indėlį užtikrinant bendrą elektros tinklo stabilumą. Viena suinteresuotoji šalis mano, kad visiškasis atleidimas nuo tinklo mokesčių prilygsta kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugą, kaip tai apibrėžiama sprendime *Altmark* ⁽³⁹⁾. Ypač pažymėtina, kad bazinę apkrovą sudarantis vartojimas, dėl kurio galima visiškai atleisti nuo tinklo mokesčių, buvo būtinai reikalingas, kad elektrinėse, kuriose įrengti sinchroniniai generatoriai, elektros energija būtų gaminama nenutrūkstamai. Tai laikoma būtina tinklo stabilumo sąlyga, nes padeda išvengti dažnio pokyčių. Kai kurios suinteresuotosios šalys šiuo atžvilgiu remiasi 2012 m. sausio 20 d. tyrimu dėl minimalaus elektros energijos kiekio, pagaminamo tradicinėse ⁽⁴⁰⁾ elektrinėse, kuris reikalingas siekiant užtikrinti saugų Vokietijos perdavimo tinklą, į kuriuos tiekama vis daugiau atsinaujinančiųjų išteklių energijos, valdymą ⁽⁴¹⁾ (toliau – 2012 m. tyrimas). Keletas suinteresuotųjų šalių laikosi nuomonės, kad pranašumas nėra atrankus ir kad jį galima pateisinti Vokietijos tinklo mokesčių struktūra ir pobūdžiu. Jos šiuo atžvilgiu paaiškina, kad bazinės apkrovos vartotojų vartojimo prognozuojamumas leidžia labai sumažinti tinklo sąnaudas, nes sumažėja balansavimo energijos ir rezervų poreikis. Be to, dėl vartojimo pastovumo tinklo įranga yra tausoja ir gali ilgiau veikti, todėl mažėja materialinės sąnaudos. Pirmiau minėtas sąnaudas kitu atveju turėtų dengti PSO, vykdydami „EnWG“ 11 straipsnyje apibrėžtas savo funkcijas. Kai kurios suinteresuotosios šalys taip pat tvirtina, kad bazinės apkrovos vartotojai padeda reguliuoti įtampą ir išvengti elektros energijos tiekimo sutrikimų ir kad jiems už tai kompensuojama visiškai atleidžiant nuo tinklo mokesčių. Pastabose taip pat pažymėta, jog nuo tinklo mokesčių atleistas bazinę apkrovą sudarantis vartojimas garantuoja iš nepastovių atsinaujinančiųjų išteklių gaminamos elektros energijos integravimą į tinklą. Todėl sumažėtų ir tinklo plėtros sąnaudos, ir kompensaciniai mokėjimai pagal Atsinaujinančiosios energijos įstatymą (*Erneuerbare Energien Gesetz*, toliau – EEG) ⁽⁴²⁾.

- (60) Suinteresuotosios šalys taip pat mano, kad visiškasis atleidimas nuo tinklo mokesčių nėra finansuojamas iš valstybinių išteklių. Pasak jų, 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antras sakinytis yra visos tinklo mokesčių sistemos dalis, todėl tėra kainų reguliavimo nuostata. Visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių priklausomybę nuo „BNetzA“ leidimo suinteresuotosios šalys laiko tik formalumu ir to savaime nepakanka konstatuoti, kad visiškasis atleidimas nuo tinklo mokesčių yra finansuojamas iš valstybinių išteklių.
- (61) Suinteresuotosios šalys ypač pabrėžia, kad po priemokos pagal 19 straipsnį įvedimo 2012 m. negalima laikyti, kad visiškasis atleidimas nuo tinklo mokesčių yra finansuojamas iš valstybinių išteklių. Priemoka pagal 19 straipsnį yra visos tinklo mokesčių sistemos dalis. Atitinkamai suinteresuotosios šalys nesutinka su tuo, kad priemoka pagal 19 straipsnį būtų laikoma parafiskaline rinkliava. Aiškindamos savo poziciją suinteresuotosios šalys teigia, kad priemokos pagal 19 straipsnį dydį nustato ne valstybė, o tinklo operatoriai – pagal tai, kiek pajamų prarado dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių. Priemoka pagal 19 straipsnį paprasčiausiai tėra priemonė, kuria dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių susidaranti finansinė našta paskirstoma visiems Vokietijos tinklo naudotojams. Pajamos iš priemokos pagal 19 straipsnį nėra nei kaupiamos valstybės biudžete, nei valstybės kontroliuojamos. Šiuo atžvilgiu suinteresuotosios šalys paaiškina, kad PSO gali savo nuožiūra spręsti, kaip panaudoti iš priemokos pagal 19 straipsnį gautas pajamas. Jos atmeta argumentą, kad PSO centralizavo pajamas iš priemokos pagal 19 straipsnį, tad veikė kaip fondas. Aiškinama, kad sprendime pradėti tyrimo procedūrą minima jungtinė projekto grupė *Horizontaler Belastungsausgleich (PG HoBA)* buvo sukurta savanoriškai ir vykdė tik PSO tarpusavio techninio koordinavimo funkcijas.
- (62) Suinteresuotosios šalys taip pat teigia, kad priemoka pagal 19 straipsnį nebuvo privalomai skiriama visiškam atleidimui nuo tinklo mokesčių finansuoti. Atleidimo nuo tinklo mokesčių nauda būtų pasireiškusi ir be priemokos pagal 19 straipsnį; tada dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių prarastas pajamas būtų dengę tinklo operatoriai. Šio sprendimo 2.4 skirsnyje aprašytą kompensavimo mechanizmą reikia vertinti atskirai nuo bazinės apkrovos vartotojams suteikto pranašumo. Jei kompensavimo mechanizmo nebūtų, į prarastas pajamas tinklo operatoriai būtų atsivėlgę apskaičiuodami tinklo mokesčius nuo jų neatleistoms įmonėms, kaip ir 2011 m.
- (63) Suinteresuotosios šalys teigia, kad dėl atleidimo nuo tinklo mokesčių konkurencija nebuvo iškraipoma ir įtaka valstybių narių tarpusavio prekybai nebuvo daroma, nes dėl to tik sumažėjo finansinė našta ir sušvelnėjo nepalanki konkurencinė padėtis, susidaranti dėl Vokietijoje taikomų daug didesnių negu kitose valstybėse narėse tinklo mokesčių.

⁽³⁹⁾ 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

⁽⁴⁰⁾ Tradicinės elektrinės dažniausiai priešinamos pastaraisiais metais pradėtoms naudoti elektrinėms, kuriose elektros energija gaminama iš atsinaujinančių išteklių (pvz., vėjo ir saulės elektrinėms). Tradicinėmis paprastai laikomos branduolinės elektrinės, anglimis, nafta, lignitu ir dujomis kūrenamos elektrinės ir hidroelektrinės.

⁽⁴¹⁾ IAEW/Consentec/FGH, *Studie zur Ermittlung der technischen Mindesterzeugung des konventionellen Kraftwerksparcs zur Gewährleistung der Systemstabilität in den deutschen Übertragungsnetzen bei hoher Einspeisung aus erneuerbarer Energien, Abschlussbericht 20. Januar 2012.*

⁽⁴²⁾ BGBl. I d., p. 2074 ir BGBl. I d., p. 1634.

- (64) Tik keletas suinteresuotųjų šalių teigia, kad atleidimas nuo tinklo mokesčių yra suderinamas su vidaus rinka. Jų argumentai iš esmės grindžiami tuo, kad bazinės apkrovos vartotojai padeda išsaugoti tinklo stabilumą, taigi prisideda prie energijos tiekimo saugumo Europoje. Suinteresuotosios šalys taip pat tvirtina, kad, atsižvelgiant į Sąjungos kovos su klimato kaita politiką, daug energijos suvartojančias įmones atleidus nuo tinklo mokesčių padidėja jų konkurencingumas, tad išvengiama jų veiklos perkėlimo už Sąjungos ribų, o jų perkėlimas turėtų neigiamų padarinių Sąjungos ekonomikai, pvz., būtų prarastos vertės grandinės, padidėtų Sąjungos priklausomybė nuo importo.
- (65) Galiausiai keletas suinteresuotųjų šalių tvirtina, kad bet koks pagalbos susigrąžinimas prieštarautų teisėtų interesų apsaugos principui. Pagrįsdamos savo poziciją jos teigia, kad padariusi išvadą, jog visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių buvo finansuotas iš valstybinių išteklių, Komisija nukryptų nuo valstybės pagalbos aiškinimo savo sprendimų priėmimo praktikoje ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismo praktikoje iki visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių, ypač nuo valstybinių išteklių aiškinimo Sprendime *PreussenElektra*.
- (66) Pasibaigus terminui, iki kurio suinteresuotosios šalys galėjo teikti pastabas, Komisija gavo dar dviejų suinteresuotųjų šalių („Wacker Chemie AG“ ir „Koehler Kehl GmbH“) pastabas. „Wacker Chemie AG“ pateikė pastabas dėl „BNetzA“ sukurtos ir nuo 2014 m. taikytos fizinio kelio metodikos bazinės apkrovos vartotojų individualiems tinklo mokesčiams nustatyti. „Wacker“ nuomone, fizinio kelio metodika netinkama individualiems mokesčiams nustatyti, nes pagal ją tinklo mokesčiai priklauso nuo to, ar bazinės apkrovos vartotojai yra įsikūrę arti ar toli nuo bazinės elektrinės. „Wacker“ taip pat kritikavo tai, kad hidroelektrinės nėra laikomos bazinės apkrovos elektrinėmis ir kad atitinkama elektrinė turi būti pajėgi užtikrinti visą galimą bazinės apkrovos vartotojo apkrovą. „Wacker“ nuomone, visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių buvo paprastesnis principas ir tinkamai atspindi bazinės apkrovos vartotojo indėlį į tinklo stabilumą. Tačiau įmonė nepateikė jokių argumentų, kuriais būtų galima pagrįsti bazinės apkrovos vartotojų daromą stabilizuojamąjį poveikį. „Koehler Kehl GmbH“ pateikė pastabų dėl 2015 m. kovo 20 d. „BNetzA“ ataskaitos⁽⁴³⁾ ir nurodė joje pateiktus duomenis, kuriais patvirtinama, kad bazinės apkrovos elektros vartojimas 2011–2013 m. padėjo išsaugoti tinklo stabilumą. Tuo remdamasi „Koehler Kehl GmbH“ tvirtina, kad bazinės apkrovos vartotojams taikomos skirtingos nei kitiems galutiniams vartotojams sąlygos nėra atrankusis pranašumas. „Koehler Kehl GmbH“ abejoja vertinimo ataskaitos teiginių, kad stabilus bazinę apkrovą sudarančio elektros vartojimo svarba tinklo stabilumui mažėja, patikimumu. Savo pastabose įmonė ginčija ataskaitoje taikytą metodiką, nes joje, pvz., remiamasi žemosios įtampos tinklų operatorių teiginiais, nors prie jų tinklų bazinės apkrovos vartotojai nėra prisijungę. Todėl ataskaitoje nėra teiginių, kuriais būtų paneigiamas bazinę apkrovą sudarančio vartojimo daromas stabilizuojamasis poveikis. Pastabose taip pat pabrėžtas nuolatinis bazinių elektrinių – taigi ir bazinės apkrovos vartotojų – poreikis tinklo stabilumui užtikrinti.

4. VOKIETIJOS PASTABOS

- (67) Vokietijos nuomone, visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių, dėl kurio priimtas sprendimas pradėti tyrimo procedūrą, nėra valstybės pagalba, nes visišku atleidimu nuo tinklo mokesčių atrankusis pranašumas nesuteiktas ir jis finansuotas ne iš valstybinių išteklių. Arba, Vokietijos nuomone, atleidimas nuo tinklo mokesčių yra suderinamas su vidaus rinka. Šiuo atžvilgiu Vokietija taip pat pabrėžia, kad didėjant elektros energijos, pagaminamos iš atsinaujinančiųjų išteklių daliai, daug energijos suvartojančioms Europos pramonės įmonėms reikia užtikrinti vienodas veiklos sąlygas.
- (68) Vokietija mano, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių atitinka Vokietijos tinklo mokesčių sistemos struktūrą, ypač principą, kad tinklo mokesčiai turėtų būti proporcingi (sąnaudoms) ir nediskriminaciniai. Vokietija teigia, kad bazinės apkrovos vartotojams reikėjo taikyti kitokias sąlygas negu kitiems galutiniams vartotojams remiantis „StromNEV“ 16 straipsnio 1 dalyje įtvirtintu priežastinio ryšio su sąnaudomis principu, taip pat „StromNEV“ 17 straipsnio 1 dalies antrame sakinyje išdėstytu reikalavimu, pagal kurį tinklo mokesčiai turi atitikti faktinį naudojimosi tinklu valandų skaičių. Vokietija pridūrė, kad atleidimą nuo tinklo mokesčių reikėtų laikyti tinkamu atlygiu už bazinės apkrovos vartotojų indėlį į tinklo stabilumą.
- (69) Anot Vokietijos, bazinės apkrovos vartotojai labai skiriasi nuo tipinių vartotojų. Tipinių vartotojų suvartojamas kiekis svyruoja ir jo tiksliai prognozuoti neįmanoma, o bazinės apkrovos vartotojai iš elektros tinklo pastoviai ima tą patį kiekį elektros energijos. Kadangi bazinės apkrovos vartotojų suvartojamą elektros energijos kiekį labai lengva prognozuoti, sumažėja balansavimo energijos, rezervų ir perskirstymo poreikis. Apskritai, kai vartojimą galima tiksliai prognozuoti, lengviau planuoti tinklo veikimą ir maksimaliai išnaudoti gamybos įrenginius (kai elektrinių parką daugiausia sudaro tradicinės elektrinės). Tačiau, jeigu bazinės apkrovos vartotojams būtų taikomi pagal „StromNEV“ 16 ir 17 straipsnius apskaičiuoti tinklo mokesčiai, tie vartotojai turėtų visapusiškai prisidėti ir

⁽⁴³⁾ „BNetzA“ vertinimo ataskaita *Evaluierungsbericht zu den Auswirkungen des § 19 Abs. 2 StromNEV auf den Betrieb von Elektrizitätsversorgungsnetzen – Evaluierungsbericht gemäß § 32 Abs. 11 StromNEV*, 20.3.2015.

prie tų sąnaudų, kurios patiriamos ne dėl jų, finansavimo. Kadangi bazinės apkrovos vartotojai paprastai būna išikūrę netoli elektros gamybos įrenginių, jie naudojami nedidele tinklo dalimi, todėl su jų vartojimu susiję tinklo nuostoliai būna mažesni. Be to, nuo tinklo mokesčių atleisti bazinės apkrovos vartotojai neprisideda prie didesnio poreikio plėsti tinklą (nebent tinklas plečiamas dėl pačių bazinės apkrovos vartotojų), nes plečiant tinklą atsižvelgiama tik į nuolatinę bazinę apkrovą viršijančio vartojimo svyravimus. Galiausiai pažymėta, kad bazinės apkrovos vartotojai taip pat daro teigiamą poveikį dažnio reguliavimui, nes dėl tolygios nuolatinės apkrovos gali sumažėti dažnio trukdžiai, tad tinklo operatorius turės daugiau laiko imtis atsakomųjų veiksmų.

- (70) Vokietija taip pat paaiškina, kad bendra tinklo mokesčių sistema tinkamai neatspindi to, kokios tinklo sąnaudos patiriamos dėl bazinės apkrovos vartotojų, palyginti su vartotojais, kurių suvartojamas kiekis svyruoja. Vokietija pabrėžė, kad vienalaikiškumo funkcija pagrįsta ankstesnių laikotarpių duomenimis, tačiau negarantuoja, kad kintamosios apkrovos vartotojai vartos elektros energiją tuo pačiu metu, kaip praeityje. Taigi, nors kintamosios apkrovos vartotojams, kuriems tenka mažas tinklo naudojimo valandų skaičius, empiriškai nustatytas mažas vienalaikiškumo koeficientas, jų suvartojamas elektros energijos kiekis (dėl negalėjimo jo prognozuoti) gali svyruoti apie metinę pikinę apkrovą. Dėl to plėsdami tinklą tinklo operatoriai turi palikti saugią atsargą. Bazinės apkrovos vartotojams tokia saugi atsarga nėra reikalinga. Dėl to pagal vienalaikiškumo funkciją dėl bazinės apkrovos vartotojų patiriamos sąnaudos yra pervertinamos, palyginti su kintamosios apkrovos vartotojais.
- (71) Vokietija taip pat paaiškina, kad didelė ir stabili apkrova leidžia pasiekti masto ekonomiją, o tinklo mokesčius nustatant pagal vienalaikiškumo funkciją į tai neatsižvelgiama. Todėl, tinklo mokesčius nustatant pagal vienalaikiškumo funkciją, bazinės apkrovos vartotojams apskaičiuojami tinklo mokesčiai yra per dideli.
- (72) Vokietija šiuo atžvilgiu daro išvadą, kad, palyginti su kintamosios apkrovos vartotojais, bazinės apkrovos vartotojai įvairiai padeda mažinti sąnaudas ir taupyti lėšas, o tai naudinga visiems tinklo naudotojams. Sutaupyti lėšų tiksliai apskaičiuoti neįmanoma, tačiau jas galima apskaičiuoti netiesiogiai, paskirstant dėl atskirų bazinės apkrovos vartotojų patirtas sąnaudas (ribinės sąnaudos).
- (73) Vokietija mano, kad teisinis reikalavimas suvartoti daugiau kaip 10 GWh elektros energijos, o tinklu naudotis ne mažiau kaip 7 000 valandų buvo pagrįstas ir nuoseklus, nes taip užtikrintas stabilus ir didelis vartojimas (bazinė apkrova). Kad pasiektų 7 000 tinklo naudojimo valandų, galutiniai vartotojai turėtų laikotarpiu, sudarančiu 80 % metų dalį, per kiekvienas 15 minučių iš tinklo paimti maksimalią metinę pikinę apkrovą atitinkantį elektros energijos kiekį. Taigi 7 000 tinklo naudojimo valandų skaičius priklauso ne nuo suvartoto elektros energijos kiekio, o nuo vartojimo stabilumo. Kitaip tariant, 7 000 tinklo naudojimo valandų skaičių galima pasiekti tik tada, jei vartotojas bent 80 % metų dalį sudarantį laikotarpį ima iš tinklo tokį patį elektros kiekį. Vokietija taip pat paaiškina, kad reikalavimas dėl 10 GWh buvo nustatytas dėl to, kad tinklo naudotojai svarstyty galimybę pasitraukti iš bendros tinklo mokesčių sistemos tik esant tam tikram elektros energijos suvartojimo lygiui ⁽⁴⁴⁾.
- (74) Teikdama pastabas dėl to, kad galėjo būti naudojami valstybiniai ištekliai, Vokietija teigia, kad valstybė nevykdė visiško atleidimo nuo mokesčių finansavimo kontrolės. Pasak Vokietijos, vien to, kad atleidimą nuo mokesčių patvirtino reguliavimo institucijos, nepakanka nustatyti faktui, kad tokia kontrolė vykdyta.
- (75) Vokietija taip pat tvirtina, kad priemokos pagal 19 straipsnį negalima laikyti Sprendime *Essent* ⁽⁴⁵⁾ nagrinėjama rinkliava. Norėdama pagrįsti šį argumentą Vokietija teigia, kad priemoką pagal 19 straipsnį nustatė ne valstybė, o PSO; PSO daugiausia yra privačios įmonės. Be to, kitaip negu Sprendime *Essent* nagrinėtu atveju, iš priemokos pagal 19 straipsnį gautų pajamų perteklius nebuvo kaupiamas valstybės biudžete. Be to, PSO galėjo laisvai nuspręsti, kaip panaudoti iš priemokos pagal 19 straipsnį gautas pajamas.
- (76) Vokietija taip pat teigia, jog vien to, kad priemoką pagal 19 straipsnį įvedė „BNetzA“, savaime nepakanka valstybės kontrolės faktui nustatyti. Šiuo atžvilgiu Vokietija paaiškina, kad priemoka pagal 19 straipsnį buvo nustatyta tam, kad būtų galima tolygiai paskirstyti dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių susidariusią finansinę naštą. Toks išlyginimas visoje Vokietijoje buvo reikalingas dėl Vokietijos reglamentavimo specifikos – perdavimo tinklas yra suskirstytas į keturis valdymo rajonus, kuriuos administruoja keturi PSO. Kitu atveju būtų reikėję atitinkamoje tinklo dalyje didinti tinklo mokesčius nuo jų neatleistiems galutiniams vartotojams, dėl to Vokietijoje sąnaudų našta geografiniu požiūriu būtų paskirsčiusi netolygiai. Taigi sąnaudų naštos dydis būtų priklausęs nuo atitinkamoje tinklo dalyje taikyto atleidimo nuo tinklo mokesčių masto.

⁽⁴⁴⁾ Suminių kriterijų, kad vartojimas viršytų 10 GWh ir sudarytų ne mažiau kaip 7 000 tinklo naudojimo valandų, jau galima atitikti, kai apkrova yra 1,4 MW.

⁽⁴⁵⁾ 2008 m. liepos 17 d. Sprendimas *Essent Network Noord* ir kt., C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413.

- (77) Dėl 2011 m. Vokietija paaiškina, kad 2011 m. prarastų pajamų nebuvo galima susigrąžinti iš 2011 m. tinklo mokesčių, nes tinklo mokesčius reikėjo nustatyti iš anksto. Prarastų pajamų nebuvo galima susigrąžinti ir 2012 m., nes tinklo mokesčius reikėjo apskaičiuoti pagal prognozuojamas tinklo sąnaudas. Taigi, jeigu priemoka pagal 19 straipsnį nebūtų nustatyta, dėl atleidimo nuo tinklo mokesčių prarastas pajamas buvo galima iš dalies (o gal net jas visas) padengti iš *Regulierungskonto* pagal 2011 m. „ARegV“ 5 straipsnio nuostatas. Jeigu tuo metu skirtumas tarp gautų pajamų ir didžiausio leistino pajamų lygio dėl prarastų pajamų būtų neigiamas, tas skirtumas būtų registruojamas reglamentuojamoje sąskaitoje. Jeigu reguliavimo laikotarpio pabaigoje likutis vis tiek būtų neigiamas, atsižvelgiant į jį kitą reguliavimo laikotarpį didžiausią leistiną pajamų lygį būtų galima padidinti. Šiuo atžvilgiu Vokietija dar paaiškina, kad kompetentinga reguliavimo institucija *Regulierungskonto* nevaldė ir nekontroliavo. Vienintelė *Regulierungskonto* paskirtis buvo pagal 41 konstatuojamojoje dalyje aprašytą sistemą kaupti pajamas iš tinklo mokesčių, kurios viršijo patvirtintą didžiausią pajamų lygį. Dėl to *Regulierungskonto* nebuvo užregistruotas joks likvidus turtas, kurį būtų galima panaudoti dėl atleidimo nuo tinklo mokesčių prarastoms pajamoms finansuoti.
- (78) Vokietija taip pat mano, kad dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių valstybės biudžetui papildoma našta nebuvo užkrauta. Vokietija pabrėžė, kad PSO negalima tapatinti su valstybe. PSO, koordinuodami savo procedūras, susijusias su priemokos pagal 19 straipsnį administravimu efektyvumo ir skaidrumo tikslais, veikė ne kaip fondas.
- (79) Vokietija taip pat išdėstė savo poziciją, kad dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių konkurencija vidaus rinkoje nebuvo iškraipoma. Savo argumentus Vokietija grindė tuo, kad Vokietijoje veikiančioms daug energijos suvartojančioms įmonėms dėl didelių elektros sąnaudų būtų užkrauta didesnė našta negu kitose valstybėse narėse veikiančioms jų konkurentams. Vokietija taip pat nurodė, kad valstybėms narėms reikėtų leisti patvirtinti priemones, kurios padėtų išsaugoti Europos pramonės, ypač tų pramonės šakų, kuriose suvartojama daug energijos, konkurencingumą, ir šiuo atžvilgiu pabrėžė, kad Vokietija, palyginti su kitomis valstybėmis narėmis, laikėsi labai plačių užmojų atsinaujinančiųjų išteklių politikos, o jai įgyvendinti buvo reikalingos nemažos investicijos į tinklą. Dėl to tinklo mokesčiai būtų didėję. Siekiant užtikrinti, kad pramonės įmonėms būtų sukurtos tokios pačios sąlygos kaip kitose valstybėse narėse arba trečiojoje šalyje, reikėjo apriboti sąnaudas, susidarancias dėl energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių naudojimo plėtos. Sąnaudų neapribojus, Vokietijos pramonei būtų kilusi grėsmė.
- (80) Vokietija toliau paaiškina, kad net jei visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių būtų pripažintas valstybės pagalba, tai bet kuriuo atveju būtų pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b arba c punktą su vidaus rinka suderinama pagalba, nes 2011–2013 m. taikytas visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių buvo būtinas, siekiant paskatinti tinklui ir jo stabilumui naudingą vartojimo pobūdį. Vokietija šiuo atžvilgiu paaiškina, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių buvo reikalingas, kad bazinės apkrovos vartotojai išliktų bendro elektros tiekimo sistemoje ir nepereitų prie savarankiško tiekimo arba nepradėtų jungtis prie elektrinių tiesiogiai, nes dėl to sumažėtų tinklo stabilumas. Visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių taip padėjo siekti energijos tiekimo saugumo. Dėl savo vartojimo prognozuojamumo ir stabilumo bazinės apkrovos vartotojai palengvina saugų tinklo valdymą. Vokietija pabrėžia, kad nuo tinklo mokesčių atleistas bazinę apkrovą sudarantis vartojimas buvo būtina sąlyga siekiant užtikrinti tinklo stabilumui būtiną minimalią elektros energijos gamybą tradicinėse elektrinėse – tai paminėta ir 2012 m. tyrime. Vokietija pabrėžia, kad 2011–2013 m. Vokietijoje daugiausiai elektros energijos vis dar pagamino tradicinės elektrinės ir elektros gamyba nebuvo labai lanksti. Be didelės bazinės apkrovos tradicinės elektrinės, kuriose įrengti sinchroniniai generatoriai, negalėtų veikti nenutrūkstamai ir teikti vienodas papildomas paslaugas⁽⁴⁶⁾. Tai buvo ypač aktualu, turint galvoje didėjančią iš nepastovių atsinaujinančiųjų išteklių pagaminamos elektros energijos dalį ir po Fukušimoje įvykusios avarijos priimtą sprendimą uždaryti 8 branduolinių elektrines. Jeigu tradicinių elektrinių su įrengtais sinchroniniais generatoriais nebūtų, tinklo operatoriai privalėtų imtis kitų tinklo stabilizavimo priemonių, o dėl jų, savo ruožtu, didėtų bendros tinklo sąnaudos. Todėl Vokietija laikosi pozicijos, kad visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių tikslas atitiko „EnWG“ 1 straipsnyje nustatytą tikslą – užtikrinti saugų ir efektyvų įperkamos elektros energijos tiekimą. Vokietija taip pat tvirtina, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių buvo reikalingas siekiant sudaryti palankesnes sąlygas plėsti elektros energijos gamybą iš atsinaujinančiųjų išteklių, nes taip buvo garantuota, kad vartotojų, kurie suvartos iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintą elektros energiją, visada bus. Jeigu bazinės apkrovos vartotojų nebūtų, kultūrizika, kad elektros energija iš atsinaujinančiųjų išteklių būtų gaminama, o jos paklauskos nebūtų. Tačiau tada tinklo operatoriai turėtų riboti elektros energijos gamybos iš atsinaujinančiųjų išteklių įrenginių veikimą ir šiems gamintojams mokėti kompensacijas, dėl to didėtų paramos elektros energijos gamybai iš atsinaujinančiųjų išteklių sąnaudos.

⁽⁴⁶⁾ Direktyvoje 2009/72/EB papildoma paslauga apibrėžiama taip: „paslauga, būtina perdavimo ar skirstymo sistemai eksploatuoti“. PSO gali gauti iš gamintojų, pavyzdžiui, su dažniu susijusias (sistemos balansavimo) ir su dažniu nesusijusias (įtampos reguliavimo ir paleidimo po visuotinės avarijos) paslaugas sistemos valdymui užtikrinti.

- (81) Vokietija taip pat paaiškina, kad visišku atleidimu nuo tinklo mokesčių siekta įgyvendinti Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 714/2009⁽⁴⁷⁾ 14 straipsnį ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/72/EB⁽⁴⁸⁾ 32 konstatuojamąją dalį ir 32 straipsnio 1 dalį, kuriais reikalaujama tinklo mokesčius taikyti nediskriminuojant. Vokietija tvirtina, kad visiškai atleidžiant nuo tinklo mokesčių atsižvelgta į skirtingą bazinės apkrovos vartotojų ir įprastų elektros vartotojų priežastinį ryšį su sąnaudomis.

5. PAGALBOS SCHEMOS VERTINIMAS

- (82) Toliau pateiktas tik teisinės bazės, rinkos padėties, elektros gamybos rūšių ir tinklo padėties 2011–2013 m. vertinimas ir remiamasi tuo vertinimu.

5.1. PAGALBOS BUVIMAS PAGAL SESV 107 STRAIPSNIO 1 DALĮ

- (83) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuria paremiamos tam tikros įmonės arba tam tikrų prekių gamyba ir taip iškraipoma arba gali būti iškraipoma konkurencija, yra nesuderinama su vidaus rinka, nes ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai⁽⁴⁹⁾.

5.1.1. PRANAŠUMO BUVIMAS

- (84) SESV 107 straipsnio 1 dalyje apibrėžta pranašumo sąvoka apima ne tik tiesioginę naudą, pavyzdžiui, subsidijas, bet ir priemones, kuriomis įvairiais būdais sumažinama įmonei įprastai tenkanti našta ir kurios, nors siaurąja prasme nėra subsidijos, yra panašaus pobūdžio ir daro tokį patį poveikį⁽⁵⁰⁾.
- (85) Už naudojimąsi elektros tinklu elektros energijos vartotojai paprastai turi mokėti mokesť. Mokestis atitinka tinklo sąnaudas, kurios patiriamos dėl to vartotojo. Tad įmonėms, kurios naudojasi elektros tinklu, tinklo mokesčiai yra įprastų gamybos sąnaudų dalis. Bazinės apkrovos vartotojus, per metus suvartojančius daugiau kaip 10 GWh elektros energijos ir tinklu besinaudojančius ne mažiau kaip 7 000 valandų, pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antrą sakinį visiškai atleisus nuo tinklo mokesčių, tiems vartotojams panaikinta finansinė našta, kuri įprastomis sąlygomis jiems būtų tekusi. Todėl 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antru sakiniu tinkamumo kriterijus atitikusiems bazinės apkrovos vartotojams suteiktas pranašumas.
- (86) Kai kurios suinteresuotosios šalys tvirtino, kad atleidimas nuo tinklo mokesčių nėra pranašumas, nes prilygsta atlygiui už paslaugą (stabilų vartojimą) rinkos sąlygomis (pagal rinkos ekonomikos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principą) arba kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugą.

Tai nėra kompensacija už visuotinės ekonominės svarbos paslaugą

- (87) Sprendime *Altmark* Teisingumo Teismas paaiškino, kad tam, kad kompensacija už visuotinės ekonominės svarbos paslaugą nebūtų laikoma valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, ji turi atitikti visus šiuos keturis kriterijus⁽⁵¹⁾:
- pagalbą gaunanti įmonė privalo faktiškai būti įpareigota teikti viešąją paslaugą, o šie įpareigojimai turi būti aiškiai apibrėžti;
 - kriterijai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, turi būti nustatyti iš anksto objektyviai ir skaidriai, kad nebūtų suteiktas ekonominis pranašumas, dėl kurio pagalbą gaunantčiai įmonei būtų sudarytos palankesnės sąlygos nei konkuruojančioms įmonėms;

⁽⁴⁷⁾ 2009 m. liepos 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 714/2009 dėl priegios prie tarpvalstybinių elektros energijos mainų tinklo sąlygų, panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 1228/2003 (OL L 211, 2009 8 14, p. 15).

⁽⁴⁸⁾ 2009 m. liepos 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/72/EB dėl elektros energijos vidaus rinkos bendrųjų taisyklių, panaikinti Direktyvą 2003/54/EB (OL L 211, 2009 8 14, p. 55).

⁽⁴⁹⁾ Šis vertinimas nedaro poveikio nagrinėjamai pažeidimo bylai 2014/2285 dėl „EnWG“ 24 straipsnio.

⁽⁵⁰⁾ 1961 m. vasario 23 d. Sprendimas *De Gezamenlijke Steenkolenmijnen in Limburg/High Authority*, 30/59, ECLI:EU:C:1961:2; 1999 m. gegužės 19 d. Sprendimas *Italija/Komisija*, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, 15 punktas; 1999 m. spalio 5 d. Sprendimas *Prancūzija/Komisija*, C-251/97, ECLI:EU:C:1999:480, 35 punktas.

⁽⁵¹⁾ 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 87–93 punktai.

- c) kompensacija negali viršyti to, kas būtina, siekiant padengti visas ar dalį sąnaudų, kurios patiriamos vykstant įpareigojimus teikti viešąją paslaugą, atsižvelgiant į susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, gaunamus už šių įsipareigojimų vykdymą;
- d) kai įmonė, vykdanči įpareigojimus teikti viešąją paslaugą, kiekvienu konkrečiu atveju nėra pasirinkta vadovaujantis viešųjų pirkimų procedūra, kuri leistų pasirinkti konkurso dalyvį, galintį šią paslaugą teikti už mažiausią visuomenei kainą, reikalingos kompensacijos dydis turi būti nustatytas remiantis analize sąnaudų, kurias vykdydama šiuos įpareigojimus būtų patyrusi tipinė gerai valdoma ir turinti pakankamai reikalingų priemonių įmonė, atsižvelgiant į susijusias įplaukas ir pagrįstą pelną, gaunamus už šių įpareigojimų vykdymą.
- (88) Tačiau matyti, kad šios keturios kartu taikomos sąlygos šiuo atveju nebuvo įvykdytos. Pirma, Vokietijos teisės aktuose neišskirta jokia visuotinės ekonominės svarbos paslauga, kurią sudarytų stabilus elektros energijos vartojimas, ir bazinės apkrovos vartotojams nėra pavesta vykdyti jokių įpareigojimų teikti viešąją paslaugą⁽⁵²⁾. Antra, teisės aktuose nėra jokių parametrų, kuriais remiantis sąnaudos būtų apskaičiuojamos taip, kad būtų išvengta pernelyg didelių kompensacijų mokėjimo. Trečia, daugeliui bazinės apkrovos vartotojų, suvartojančių daugiau kaip 10 GWh ir tinklu besinaudojančių ne mažiau kaip 7 000 valandų, toks vartojimas yra įprastas ir dėl to nepatiriama jokių ypatingų sąnaudų. Visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių tokiais atvejais visada yra pernelyg didelė kompensacija, nes viršija kompensaciją, kurios reiktų papildomoms sąnaudoms, patiriamoms dėl esą vykdomo įpareigojimo teikti viešąją paslaugą, padengti. Be to, įmonės pasirinktos ne pagal viešųjų pirkimų procedūrą ir atleidimas nuo mokesčių nustatytas ne remiantis analize sąnaudų, kurias vykdydama šiuos įpareigojimus būtų patyrusi tipinė gerai valdoma ir turinti pakankamai reikalingų priemonių įmonė, atsižvelgiant į susijusias pajamas ir pagrįstą pelną, gaunamus už šių įpareigojimų vykdymą. Vokietija – priešingai – nurodė, kad vertę, kurią stabili apkrova suteikia tinklui, kiekybiškai įvertinti sunku.

Visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių neatitinka rinkos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo elgsenos

- (89) Dėl argumento, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių yra lyg atlygis, kurį rinkos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas sumokėtų už naudojamąsi nagrinėjama paslauga, pažymima, kad nebuvo pateiktas joks įtikinamas argumentas, kad visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių vertė atitinka kainą, už kurią tinklo operatoriai (jei nebūtų 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antro sakinio nuostatų) būtų sutikę pirkti šią tariamai teiktą paslaugą iš bazinės apkrovos vartotojų.
- (90) Pirma, iš to, kad tinklo operatoriai ginčijo atleidimą nuo tinklo mokesčių nacionaliniuose teismuose (žr. 52 ir 53 konstatuojamąsias dalis), galima spręsti, kad tinklo operatoriai patys nebūtų pirkę nagrinėjamos paslaugos už visišką atleidimą nuo tinklo mokesčių atitinkančią kainą, viršijusią individualius tinklo mokesčius (žr. 5.1.2 skirsnį). Rengdama 2015 m. kovo 30 d. vertinimo ataskaitą dėl „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies poveikio elektros tinklų valdymui, grindžiamą 2011–2013 m. laikotarpio duomenimis, „BNetzA“ atliko tinklo operatorių apklausą (toliau – 2015 m. vertinimo ataskaita)⁽⁵³⁾. Ataskaitoje atskleista, kad tinklo operatorių, prie kurių tinklo prisijungę bazinės apkrovos vartotojai, nuomonės dėl bazinės apkrovos vartotojų naudingumo tinklo stabilumui skiriasi. Vieni pažymėjo, kad 2011–2013 m. dėl bazinės apkrovos vartotojų patirtos tinklo sąnaudos buvo mažesnės, palyginti su kitais kintamosios arba neprognozuojamos apkrovos tinklo naudotojais (tačiau jų vis tiek patirta), kiti paaiškino, kad lanksti apkrova būtų naudingesnė kintamumui reguliuoti⁽⁵⁴⁾. Vienas PSO paaiškino, kad bazinės apkrovos vartotojų indėlis į tinklų stabilumą priklauso nuo konkrečių tinklo aplinkybių⁽⁵⁵⁾. Dar keli iš tų tinklo operatorių pažymėjo, kad aptariamų bazinės apkrovos vartotojų elektros vartojimo pobūdis buvo toks pat dar iki atleidimo nuo tinklo mokesčių, tad atleidimas nuo tinklo mokesčių nebuvo reikalingas, kad pakistų jų elgsena. Kitaip tariant, paslauga buvo teikiama bet kuriuo atveju, net ir netaikant priemonės. Tai patvirtina, kad ne visi tinklo operatoriai patys savo iniciatyva būtų pirkę stabilią apkrovą iš bazinės apkrovos vartotojų ir nė vienas iš jų nebūtų pirkęs tos paslaugos už visišką atleidimą nuo tinklo mokesčių atitinkančią kainą.
- (91) Antra, net ir darant prielaidą, kad kai kuriais atvejais tinklo operatoriai savo iniciatyva pirktų nagrinėjamą paslaugą, jie pirktų tik tokį jos kiekį, koks būtų reikalingas tinklo valdymui palengvinti, ir už tokią kainą, kuri atitiktų diferencijuotą indėlį į tinklo stabilumą. Tačiau nuo tinklo mokesčių visiškai atleisti bazinės apkrovos

⁽⁵²⁾ Taip pat žr. 2015 m. lapkričio 26 d. Sprendimo *Ispanija/Komisija*, T-461/13, ECLI:EU:T:2015:891, 67–75 punktus.

⁽⁵³⁾ „BNetzA“ vertinimo ataskaita *Evaluierungsbericht zu den Auswirkungen des § 19 Abs. 2 StromNEV auf den Betrieb von Elektrizitätsversorgungsnetzen – Evaluierungsbericht gemäß § 32 Abs. 11 StromNEV*, 20.3.2015. Taip pat žr. dėl šios ataskaitos Federalinės Vyriausybės pateiktą atsakymą Bundestago nariams (*BT-Drucksache* 18/5763, paskelbta internete adresu <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/18/057/1805763.pdf>).

⁽⁵⁴⁾ Žr. 2015 m. vertinimo ataskaitos 6 ir 7 pav. pateiktus neigiamus atsakymus ir 38 p. pateiktas išvadas.

⁽⁵⁵⁾ Žr. 2015 m. vertinimo ataskaitos p. 38.

vartotojai, suvartojantys daugiau kaip 10 GWh ir tinklu besinaudojantys ne mažiau kaip 7 000 valandų, neįvertinus nei to, prie kurio lygmens tinklo jie prisijungę, nei jų faktinio indėlio į tinklo stabilumą⁽⁵⁶⁾, nei to, kad bazinės apkrovos vartotojų galbūt jau pakanka tinklui stabiliai valdyti. Be to, jeigu stabili paklausa (o ne sąnaudų mažinimas) būtų pagrindinis saugaus tinklo valdymo veiksnys, nėra pagrindo nuo tinklo mokesčių neatleisti ir stabilios apkrovos vartotojų, suvartojančių mažiau nei 10 GWh elektros.

- (92) Trečia, pažymima, jog Vokietijos teismai taip pat padarė išvadą, kad visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių negalima laikyti atlygiu už paslaugą dėl to, kad daugeliui bazinės apkrovos vartotojų „paslauga“ tėra jų įprastas vartojimo būdas ir dėl to, kad visiškai atleidžiant nuo tinklo mokesčių neatsižvelgta į konkretų indėlį didinant stabilumą. Pasak teismų, pagrįstas būtų tik toks sumažinimas, kurį nustatant būtų atsižvelgta į konkretų kiekvieno bazinės apkrovos vartotojo poveikį tinklui (žr. 52 ir 52 konstatuojamąsias dalis).
- (93) Kai kurios suinteresuotosios šalys argumentą, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių prilygo atlygiui, kurių rinkos dalyvis mokėtų už bazinės apkrovos vartotojų paslaugą, grindė 2012 m. tyrimu (žr. 59 konstatuojamąją dalį).
- (94) Visų pirma, pažymėtina, kad atleidimas nuo tinklo mokesčių, nustatytas reguliavimo akte, o valstybė veikė kaip reguliavimo institucija. Šiuo atžvilgiu reikia remtis naujausia Bendrojo Teismo praktika, Sprendimu *EDF/Komisija*⁽⁵⁷⁾. Tame sprendime paaiškina, kad tais atvejais, kai valstybė narė remiasi rinkos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principu, ji turi įrodyti, kad reguliavimo sprendimą priėmė veikdama kaip akcininkė, o ne kaip valdžios institucija. Šiuo atveju Vokietija (federaliniu lygmeniu) neturi tinklo operatorių akcijų. Bet kuriuo atveju Vokietija nepateikė jokių dokumentų, iš kurių būtų matyti, kad ji atsižvelgė į regioninių ir vietos institucijų turimas tinklo operatorių akcijas. Vokietija iš tiesų nepateikė jokių įrodymų iš to laikotarpio, iš kurių būtų matyti, kad ji turėjo komercinių motyvų; tokių motyvų nenurodė ir suinteresuotosios šalys. Tyrimas atliktas vėliau, negu priimtas 2011 m. gruodžio 14 d. „BNetzA“ reguliavimo sprendimas. Tad rinkos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas šiuo atveju netaikytinas.
- (95) Antra, pažymėtina, kad net jei rinkos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principas būtų taikytinas (nors šiuo atveju taip nėra), tyrimas atliktas 2012 m., t. y. vėliau, negu įvestas atleidimas nuo tinklo mokesčių. Taigi priimdamas sprendimą dėl atleidimo nuo tinklo mokesčių rinkos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas tyrimu negalėjo remtis.
- (96) NET jei 2012 m. tyrimas būtų aktualus rinkos sąlygomis veikiančio veiklos vykdytojo principo taikymui (nors šiuo atveju jis netaikytinas), pateiktų argumentų juo pagrįsti negalima. Suinteresuotosios šalys tvirtina, jog minimaliai elektros energijos gamybai elektrinėse užtikrinti reikalinga stabili ir didelė paklausa, nes taip užtikrinamas šių elektrinių pelningumas ir išvengiama jų uždarymo. Tačiau reikia pažymėti, kad 2012 m. tyrime nėra žodžiu neužsiminta apie bazinės apkrovos vartotojų svarbą tam, kad tradicinėse Vokietijos elektrinėse būtų išlaikyta minimali elektros gamyba, kuri yra reikalinga saugiam tinklo valdymui užtikrinti. 2012 m. tyrimas rengtas ne dėl to, o bazinės apkrovos vartotojai jame net neminimi. Tačiau tyrimo rezultatų santraukoje⁽⁵⁸⁾ pabrėžiama, kad minimalus elektros gamybos pajėgumas, kuris yra reikalingas Vokietijoje saugiam tinklo valdymui užtikrinti, apskaičiuotas remiantis esama Vokietijos paklausa. Kitaip tariant, saugiam tinklo valdymui užtikrinti reikalingas minimalus elektros gamybos pajėgumas Vokietijoje priklauso nuo ne tik nuo suvartojamo kiekio, bet ir nuo apkrovos, kurios poreikius reikia patenkinti, pobūdžio. Jeigu paklausa būtų buvusi mažesnė arba jeigu nebūtų reikėję užtikrinti bazinės apkrovos gamybos, kad būtų patenkinti bazinę apkrovą sudarančio vartojimo poreikiai, Vokietijoje būtų buvęs reikalingas kitoks minimalus elektros gamybos pajėgumas. Bazinės apkrovos vartotojai yra viena iš priežasčių, kodėl toks gamybos pajėgumas apskritai yra reikalingas. Todėl dėl jų atsiradusią paklausą vargu ar galima laikyti paslauga. Bet kuriuo atveju vien to, kad bazinės apkrovos vartotojai egzistuoja, nepakaktų užtikrinti, kad atitinkamos elektrinės išliktų rinkoje. Tai labiausiai priklausys nuo elektros energijos pardavimo kainos. Jeigu kaina bus maža, bazinė elektrinė negalės išlikti rinkoje. Tai taip pat priklausys nuo to, kiek elektros energijos pagaminama iš atsinaujinančiųjų išteklių. Kai paklausa yra maža, o elektros energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminama daug, pirmenybė atiduoti elektros energiją į tinklą teikiama toms elektrinėms, kuriose elektros energija gaminama iš atsinaujinančiųjų išteklių, o ne iš iškastinio kuro. Be to, reikėtų pažymėti, kad dalis 2012 m. tyrime dėl minimalios gamybos tradicinėse elektrinėse paminėtų tradicinių elektrinių yra ne bazinės elektrinės, o tradicinės elektrinės, kurių veiklą galima lengvai suintensyvinti (pvz., dujų turbininės elektrinės). Bazinės apkrovos vartotojai nebus paskata tokioms elektrinėms išlikti rinkoje, nes jų pelningumas priklauso nuo galimybių, susiklosčius nepalankioms tiekimo sąlygoms, parduoti elektros energiją už didesnę kainą.

⁽⁵⁶⁾ Visiškai atleidžiant nuo tinklo mokesčių vartotojai nėra skirstomi į vartotojus, kurių vartojimas yra absoliučiai stabilus – 8 760 tinklo naudojimo valandų, ir vartotojus, kurių vartojimas yra ne toks stabilus.

⁽⁵⁷⁾ 2018 m. sausio 16 d. Sprendimas *EDF/Komisija*, T-747/15, ECLI:EU:T:2018:6, 218–251 punktai.

⁽⁵⁸⁾ Žr. 2012 m. tyrimo rezultatų santraukos (vok. *Ergebniszusammenfassung*) i punktą.

- (97) Kai kurios suinteresuotosios šalys taip pat tvirtino, kad atleidimas nuo tinklo mokesčių yra pagrįstas, nes bazinės apkrovos vartotojai yra įtraukti į penkių etapų apkrovos mažinimo planą, kurį PSO parengė siekdami išvengti elektros energijos tiekimo sistemos atsijungimo dėl perkrovos. Planas išdėstytas 2007 m. Perdavimo kodekse (Vokietijos perdavimo sistemos operatorių tinklo ir sistemos taisyklės). Suinteresuotosios šalys taip pat teigia, kad bazinės apkrovos vartotojai į apkrovos mažinimą būtų įtraukti ne pagal sutartinius santykius ir be kompensacijos ir kad visiškai atleidžiant nuo tinklo mokesčių jiems kompensuojama už indėlį į energijos tiekimo saugumą.
- (98) Dėl šio aspekto pirmiausia pažymėtina, kad tokie teiginiai prieštarauja 2007 m. Perdavimo kodeksui. 2007 m. Perdavimo kodekso 7.3.4 straipsnio 6 dalyje aiškiai nurodoma, kad apkrovos mažinimas bus užtikrinamas sutartimis su tinklo vartotojais. Be to, tarpusavio ryšio tarp visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių ir apkrovos mažinimo nėra, nes tam, kad būtų įgyta teisė į visišką atleidimą nuo tinklo mokesčių, nėra reikalaujama būti įtrauktam į penkių etapų apkrovos mažinimo planą. Suinteresuotosios šalys šiuo atžvilgiu pripažįsta, kad dėl jų stabilaus vartojimo tik padidėja tikimybė būti įtrauktoms į planą. Vartotojai, kurie neatitinka bazinės apkrovos vartotojų kriterijų, taip pat gali būti įtraukti į planą. Iš tiesų į penkių etapų apkrovos mažinimo planą reikės įtraukti kitus, ne bazinės apkrovos vartotojus. Į planą įtraukiama 35–50 % tinklo apkrovos (sumažinus siurblių darbą) ⁽⁵⁹⁾. Remiantis Vokietijos pateikta informacija, visiškai nuo tinklo mokesčių atleistas įmonės iš viso pasiekia apie 3,5 GW pikinę apkrovą, o 2013 m. tai sudarė maždaug 4,2 % Vokietijos pikinės apkrovos ⁽⁶⁰⁾. Tad net jei daroma prielaida, kad atleidimas nuo tinklo mokesčių galėtų būti atlygis už įtraukimą į penkių etapų planą, atrankusis pranašumas vis tiek būtų suteikiamas, nes nuo mokesčių būtų atleidžiami tik bazinės apkrovos vartotojai, o visi kiti į penkių etapų apkrovos mažinimo planą taip pat įtraukti vartotojai nuo tinklo mokesčių atleidžiami nebūtų.
- (99) Kai kurios suinteresuotosios šalys, regis, nori pasakyti, kad norėdami prisijungti prie tinklo bazinės apkrovos vartotojai turėtų atitikti tam tikras technines specifikacijas ir tuo tikslu investuoti į įrenginius, kuriais padidinamas tinklo stabilumas, nes jais tiekama reiktyvioji galia ⁽⁶¹⁾, tačiau už tai nėra atlyginama.
- (100) Tačiau pažymima, kad visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių negalima laikyti atlygiu, kurį už šią tariamai teiktą paslaugą būtų mokėjęs rinkos sąlygomis veikiantis veiklos vykdytojas. Suinteresuotųjų šalių aprašytas atvejis iš tikrųjų nėra paslauga, už kurią tinklo operatoriai mokėtų atlygį. Tai – techninės specifikacijos, kurias vartotojai turi atitikti, kad galėtų prisijungti prie tinklo. Vartotojai visų pirma turi užtikrinti, kad jų poslinkio koeficientas išliktų intervale nuo – 0,9 iki + 0,9. Priklausomai nuo aplinkybių, vartotojui iš tiesų gali tekti investuoti į specialią įrangą, kuria užtikrinama, kad jo poslinkio koeficientas išliktų nustatytų verčių intervale. To negalima laikyti paslauga tinklui – tai veikiau yra didesnių tinklo sutrikimų prevencijos priemonė. Jeigu vartotojai, įskaitant bazinės apkrovos vartotojus, neatitiktų techninių specifikacijų, dėl jų tinkle atsirastų didelių įtampos trikdžių. Suinteresuotosios šalys pačios pripažįsta, kad tokios specifikacijos yra reikalingos saugiam tinklo valdymui užtikrinti. Be to, techninės specifikacijos taikomos visiems vartotojams, kurie nori prisijungti prie atitinkamo tinklo, o ne vien bazinės apkrovos vartotojams. Tad net jei atleidimą nuo tinklo mokesčių būtų galima laikyti atlygiu (nors šiuo atveju taip nėra), atrankusis pranašumas vis tiek būtų suteikiamas, nes nuo tinklo mokesčių atleidžiami tik bazinės apkrovos vartotojai, o kiti vartotojai, kuriems taikomas tas pats reikalavimas, nuo tinklo mokesčių neatleidžiami.

5.1.2. ATRANKIOJO PRANAŠUMO BUVIMAS

- (101) Ir suinteresuotosios šalys, ir Vokietija tvirtino, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių nėra atrankusis pranašumas, nes jį galima pagrįsti Vokietijos tinklo mokesčių sistemos pobūdžiu ir struktūra. Jos pabrėžia, kad Vokietijos tinklo mokesčių sistema yra grindžiama priežastinio ryšio su sąnaudomis principu, tačiau bazinės

⁽⁵⁹⁾ 1 etapas. 49,8 Hz. Ispėjamas personalas, PSO nurodymu mobilizuojamas dar nepanaudotas gamybos pajėgumas, mažinamas siurblių darbas.

2 etapas. 49,0 Hz. Tinklo apkrova nedelsiant sumažinama 10–15 %.

3 etapas. 48,7 Hz. Tinklo apkrova nedelsiant sumažinama dar 10–15 %.

4 etapas. 48,4 Hz. Tinklo apkrova nedelsiant sumažinama dar 15–20 %.

5 etapas. 47,5 Hz. Visi elektros gamybos įrenginiai atjungiami nuo tinklo.

⁽⁶⁰⁾ 2013 m. pikinė paklausa Vokietijoje sudarė 83,1 GW, žr. 2015 m. RAP – Vokietijos elektros energijos sistemos ataskaitą. 1.0 red. „Agora Energiewende“ užsakytas tyrimas, paskelbtas internete adresu https://www.agora-energiewende.de/fileadmin/downloads/publikationen/CountryProfiles/Agora_CP_Germany_web.pdf

⁽⁶¹⁾ Kintamosios srovės tinkle elektros energijai perduoti reikalinga ir aktyvioji, ir reaktyvioji galia. Aktyvioji galia – suvartojama ir elektros linijomis transportuojama energija. Reaktyvioji galia – priešingai – reikalinga įtampai palaikyti (pvz., žr. „Amprion“ paaiškinimą, pateiktą internete adresu <https://www.amprion.net/%C3%9Cbertragungsnetz/Physikalische-Grundlagen/Blind-Wirkleistung/>). Ją tiekia sinchroniniai generatoriai ir kiti reaktyviosios galios kompensavimo įrenginiai. Ilgose elektros linijose reaktyvioji galia paprastai mažėja, todėl jose per vidurį turi būti įrengti reaktyviosios galios kompensatoriai.

apkrovos vartotojų vartojimo ir apkrovos pobūdis labai skiriasi nuo tipinių tinklo naudotojų, kurių vartojimas ir apkrova yra kintami ir neprognuojami. Bazinės apkrovos vartotojai padeda sumažinti įvairias tinklo sąnaudas ir tuo pateisinamas visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių.

- (102) Visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių gali būti laikomas valstybės pagalba tik jei bazinės apkrovos vartotojams suteikiamas pranašumas yra atrankus. Norėdama patvirtinti, kad pranašumas yra atrankus, Komisija turi įrodyti, kad priemonė įvairiems ekonominės veiklos vykdytojams, kurių faktinė ir teisinė padėtis pagal nustatytą atskaitos sistemos tikslą yra panaši, taikoma diferencijuotai ir kad tokio diferencijavimo negalima pateisinti atskaitos sistemos pobūdžiu ir struktūra ⁽⁶²⁾.
- (103) Norint patikrinti, ar dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių pagal tam tikras teisės nuostatas tam tikroms įmonėms suteikiamas atrankusis pranašumas prieš kitas įmones, kurių faktinė ir teisinė padėtis pagal to reglamentavimo tikslą yra panaši, pirmiausia reikia apibrėžti atskaitos sistemą, kuriai priklauso nagrinėjama priemonė ⁽⁶³⁾.

5.1.2.1. Atskaitos sistema

- (104) Komisija sutinka, kad šiame sprendime aktuali atskaitos sistema yra Vokietijos tinklo mokesčių sistema. Ši tinklo mokesčių sistema pagrįsta principu, kad tinklo mokesčiai turi priklausyti nuo sąnaudų ir negali būti diskriminaciniai. „EnWG“ 21 straipsnyje nustatytas principas, kad tinklo mokesčiai turi būti proporcingi, nediskriminaciniai ir skaidrūs (žr. šio sprendimo 7 konstatuojamąją dalį). Priežastinio ryšio su sąnaudomis principas įtvirtintas „StromNEV“ 16 straipsnyje ir netiesiogiai įtvirtintas „StromNEV“ 3 straipsnyje – jame nurodoma, kad sumokėjus tinklo mokesčius atlyginama už naudojamą tinklą. „StromNEV“ išdėstytos išsamios tinklo mokesčių nustatymo pagal sąnaudas metodikos taisyklės.
- (105) 2011 m. „EnWG“ 24 straipsnyje Federalinė Vyriausybė įgaliojama potvarkiu nustatyti bendrų tinklo mokesčių apskaičiavimo metodiką. Kaip nurodyta šio sprendimo 7 konstatuojamojoje dalyje, „EnWG“ 24 straipsnyje naudotojai šiuo atžvilgiu skirstomi į bendro pobūdžio ir netipinius naudotojus, kuriems galima nustatyti individualius tinklo mokesčius. „StromNEV“ laikomasi šio skirstymo, tad yra išdėstytos dvi mokesčių apskaičiavimo metodikos: tipiniams tinklo naudotojams taikytina metodika („StromNEV“ 15, 16 ir 17 straipsniai) ir netipiniams tinklo naudotojams taikytina metodika (šio sprendimo 17–20 konstatuojamosios dalys).
- (106) „StromNEV“ 15, 16 ir 17 straipsniuose išdėstyta bendra tinklo mokesčių apskaičiavimo metodika. Ši metodika aprašyta šio sprendimo 10 ir 14 konstatuojamosiose dalyse. Pirmiausia pažymėtina, kad „StromNEV“ 16 straipsnio 2 dalyje ir 4 priede aprašyta vienalaikiškumo funkcija leidžia priskirti tinklo sąnaudas įvairiems tinklo naudotojams pagal tikimybę, kad konkretaus naudotojo elektros vartojimas prisidės prie metinės pikinės apkrovos. Vokietija nurodė, kad sistemoje, kurioje elektros energija teka iš aukščiausio įtampos lygmens tinklo į žemiausio įtampos lygmens tinklą, metinė pikinė apkrova yra vienas pagrindinių tinklo sąnaudų lemiančių veiksnių.
- (107) Tačiau Vokietija įrodė, kad, nors ši bendra metodika padeda patikimai nustatyti dėl daugumos galutinių vartotojų patirtas tinklo sąnaudas, vienodai taikant vienalaikiškumo funkciją visiems tinklo naudotojams 2011–2013 m. dėl bazinės apkrovos vartotojų patirtos sąnaudos *de facto* pervertintos. Tai paaiškinta tuo, kad taikant skaičiavimo metodiką, kuri yra grindžiama vienalaikiškumo funkcija, viso tinklo sąnaudos paskirstomos visiems naudotojams, tačiau į jas įskaičiuojamos ir sąnaudos, kurios 2011–2013 m. patirtos ne dėl bazinės apkrovos vartotojų arba patirtos dėl jų, bet daug mažesne apimtimi. Ypač pabrėžtina, kad staigių paklausos pokyčių balansavimo sąnaudos yra patiriamos ne dėl bazinės apkrovos vartotojų, nes jų vartojimas yra prognozuojamas ir daug pastovesnis. Tą patį galima pasakyti apie priemones, kurių reikia imtis tinklo dažniui palaikyti, nepriklausomai nuo apkrovos pokyčių.

⁽⁶²⁾ 2004 m. balandžio 29 d. Sprendimas *Nyderlandai/Komisija*, C-159/01, ECLI:EU:C:2004:246, 43 punktas; 2006 m. rugsėjo 6 d. Sprendimas *Portugalija/Komisija*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, 80 punktas; 2011 m. rugsėjo 8 d. Sprendimas *Komisija/Nyderlandai*, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, 62 punktas; 2016 m. gruodžio 21 d. Sprendimas *Komisija/Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, 53–60 punktai; 2016 m. gruodžio 21 d. Sprendimas *Komisija/World Duty Free Group*, sujungtos bylos C-20/15 P ir C-21/15 P, ECLI:EU:C:2016:981, 92–94 punktai.

⁽⁶³⁾ 2006 m. rugsėjo 6 d. Sprendimas *Portugalija/Komisija*, C-88/03 ECLI:EU:C:2006:511, 56 punktas, ir 2016 m. gruodžio 21 d. Sprendimas *Komisija/Hansestadt Lübeck*, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, 55 punktas.

- (108) Bazinės apkrovos vartotojai iš tiesų prisideda prie pikinės apkrovos, kaip visi kiti tinklo naudotojai, o pikinė apkrova svarbi nustatant tinklo parametrus, tad yra vienas iš tinklo sąnaudas lemiančių veiksnių. Tačiau ji neturi reikšmės paskirstant kitas tinklo sąnaudas (pavyzdžiui, sąnaudas, susijusias su rezervais, kurie yra reikalingi balansavimo energijai tiekti). Jeigu visų tinklo naudotojų vartojimas būtų neprognuojamas ir kintamas, sąnaudas vis tiek būtų racionalu paskirstyti pagal tą pačią schemą, t. y. proporcingai tinklo naudotojų indėliui į pikinę apkrovą. Tačiau bazinės apkrovos vartotojų apkrova yra prognozuojama ir daug stabilesnė. Turint galvoje energijos rūšis, 2011–2013 m. bazinės apkrovos vartotojai, palyginti su kitais tinklo naudotojais, kėlė daug mažesnę sisteminių paslaugų poreikį. Taigi tinklo mokesčių sistemoje, grindžiamoje priešastinio ryšio su sąnaudomis principu, sisteminių paslaugų, kurios bazinės apkrovos vartotojams nėra reikalingos, sąnaudų bazinės apkrovos vartotojams negalima priskirti pagal tą pačią schemą kaip kintamos ir neprognuojamos apkrovos tinklo naudotojams.
- (109) Taip pat pažymėtina, kad pagal skaičiavimo metodiką, grindžiamą vienalaikiškumo funkcija, nėra atsižvelgiama į masto ekonomiją. Jeigu tinklas pastoviai naudojamas visa galia, vieneto sąnaudos yra daug mažesnės negu tuo atveju, kai suvartojamas kiekis svyruoja – tinklas visa galia naudojamas tik kai kuriais laikotarpiais, o paprastai išnaudojama tik iki 30 % jo galios. Galiausiai pažymėtina, kad dėl bendro pobūdžio naudotojų vartojimo kintamumo ir neprognuojamumo nustatydami tinklo parametrus tinklo operatoriai turi palikti saugią atsargą. Vienalaikiškumo funkcija iš tikrųjų tik parodo tikimybę, kad tam tikras vartotojas pikinės apkrovos momentu vartos elektros energiją, tačiau to negarantuoja. Tačiau bazinės apkrovos vartotojams nėra reikalinga tokio paties dydžio saugi atsarga arba tokia atsarga nereikalinga apskritai. Tad jeigu bazinės apkrovos vartotojams tinklo mokesčiai būtų skaičiuojami pagal vienalaikiškumo funkciją, tinklo mokesčiai būtų pernelyg dideli dar ir dėl šios priežasties.
- (110) Todėl Komisija mano, kad 2011 m. „EnWG“ 24 straipsnyje numatyta galimybė netipiniams naudotojams, tokiems kaip bazinės apkrovos vartotojai, nustatyti individualius tinklo mokesčius atitinka priešastinio ryšio su sąnaudomis ir nediskriminavimo principus. Šią galimybę reikia laikyti neatskiriama atskaitos sistemos dalimi, nes ji yra taisomoji priemonė, padedanti atsižvelgti į tinklo sąnaudas, faktiškai patirtas dėl netipinių tinklo naudotojų, tokių kaip bazinės apkrovos vartotojai.
- (111) Komisija taip pat laikosi nuomonės, kad nuostata, pagal kurią netipinių tinklo naudotojų mokami individualūs tinklo mokesčiai negali būti mažesni negu 20 % paskelbtų tinklo mokesčių, yra neatskiriama individualius tinklo mokesčius pagal „StromNEV“ reglamentuojančių taisyklių dalis. Pirma, iš netipinių tinklo naudotojų visada reikalauta mokėti bent minimalius mokesčius – toks reikalavimas buvo nustatytas „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies pirmame sakinyje ir ypač taikytas 2011–2013 m. (žr. 21 konstatuojamąją dalį). Antra, pagal 2010 m. „StromNEV“ toks reikalavimas taikytas ir bazinės apkrovos vartotojams (žr. 20 konstatuojamąją dalį). Galiausiai pažymėtina, kad, remiantis Vokietijos paaiškinimais, netipiniams galutiniams naudotojams, tokiems kaip bazinės apkrovos vartotojai, taikomas minimalus 20 % tinklo mokestis yra apsauginė sąlyga, užtikrinanti, kad netipiniai vartotojai mokėtų bent minimalų atlygį už naudą, kurią gauna būdami prisijungę prie tinklo. Dėl bazinės apkrovos vartotojų konkrečiai pažymėtina, kad nustatant minimalų 20 % mokestį atsižvelgta ir į tai, kad nors fizinio kelio metodika tiksliai atspindi dėl bazinės apkrovos vartotojų patiriamas tinklo sąnaudas, ji vis tiek tėra tam tikra aproksimacija.

5.1.2.2. Nukrypimas nuo atskaitos sistemos

- (112) Komisija mano, kad 2011 m. liepos 26 d. įstatymu įvestas visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių neatitinka 2011 m. „EnWG“ 24 straipsnio pirmo sakinio 3 punkte išdėstytos individualių tinklo mokesčių koncepcijos, pagal kurią už netipinės formos naudojimąsi tinklu galima taikyti individualius tinklo mokesčius.
- (113) Priešastinio ryšio su sąnaudomis principas ir principas, kad tinklo mokesčiai turėtų būti proporcingi ir nediskriminaciniai, reiškia, kad individualūs tinklo mokesčiai nustatomi pagal konkrečiam tinklo naudotojui priskiriamas individualias tinklo sąnaudas. Vadinasi, visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių atitiktų tuos principus tik tada, jei būtų įrodyta, kad dėl bazinės apkrovos vartotojų nepatiriama jokių tinklo sąnaudų. Tačiau tai nebuvo įrodyta. Priešingai – dėl bazinės apkrovos vartotojų tinklo sąnaudų tikrai patiriama, ypač kai prie esamo tinklo prijungiama naujų vartotojų, nes dėl to gali tekti padidinti to tinklo galią. Taip pat jei tinklas dar nepastatytas, reikės nustatyti tokius jo parametrus, kad būtų patenkinta bent bazinės apkrovos vartotojų paklausa. Tai pripažino ir Vokietijos regioniniai teismai, ir Aukščiausiasis Federalinis Teismas. Teismai konkrečiai padarė išvadą, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių prieštarauja 2011 m. „EnWG“ 24 straipsniui (žr. šio sprendimo 52 ir 52 konstatuojamąsias dalis). Taip pat reikėtų pažymėti, kad kitai netipinių tinklo naudotojų kategorijai, paminėtai „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies pirmame sakinyje, 2011–2013 m. toliau buvo taikomi individualūs tinklo mokesčiai, apskaičiuoti pagal jų individualų apkrovos pobūdį (žr. šio sprendimo 21 konstatuojamąją dalį). Todėl bazinės apkrovos vartotojus visiškai atleidus nuo tinklo mokesčių buvo diskriminuojami kiti netipiniai tinklo

naudotojai, kuriems ir toliau taikyti individualūs tinklo mokesčiai, bei visi kiti galutiniai vartotojai, nes visiškai atleidimas nuo tinklo mokesčių nukrypsta nuo priešastinio ryšio su sąnaudomis ir tinklo mokesčių proporcingumo principų.

- (114) Pažymėtina, kad iki visiškai atleidimo nuo tinklo mokesčių įvedimo 2011 m. bazinės apkrovos vartotojams buvo taikomi individualūs tinklo mokesčiai, kuriuos nustatant buvo atsižvelgiama į tai, kiek dėl bazinės apkrovos vartotojų tinklo sąnaudos sumažėja arba išvengiama sąnaudų padidėjimo. Individualūs tinklo mokesčiai negalėjo sudaryti mažiau kaip 20 % paskelbtų tinklo mokesčių. Toms sąnaudoms apskaičiuoti „BNetzA“ nustatė fizinio kelio metodiką (žr. 19 konstatuojamąją dalį). Komisija mano, kad tokia metodika atsižvelgiant į to laikotarpio elektros energijos rinkos ypatumus leidžia patikimai apytiksliai apskaičiuoti 2011–2013 m. dėl bazinės apkrovos vartotojų patirtas sąnaudas. Pagal šią metodiką tinklo mokesčiai nustatomi remiantis sąnaudomis, kurias galima priskirti bazinės apkrovos vartotojams, tai yra kapitalo sąnaudomis ir fiksuotomis veiklos sąnaudomis, susijusiomis su ta tinklo dalimi, kuria bazinės apkrovos vartotojas yra prijungtas prie artimiausios bazinės elektrinės, galinčios *de facto* patenkinti visą to vartotojo paklausą. Pagal šią metodiką tinklo mokesčiai iš tikrųjų diferencijuojami priklausomai nuo bazinės apkrovos vartotojo vietos tinkle (tai kritikavo viena suinteresuotoji šalis), tačiau individualiais tinklo mokesčiais siekiama būtent to – atsižvelgti į individualias dėl kiekvieno bazinės apkrovos vartotojo patiriamas tinklo sąnaudas. Jeigu bazinės apkrovos vartotojas yra toliau nuo bazinės elektrinės, jis naudojami daug didesne tinklo dalimi, kad elektros energija jam būtų tiekiamą iš elektrinės, galinčios *de facto* patenkinti jo paklausą. Tai, kad fizinis kelias apskaičiuojamas pagal elektrinę, kuri gali patenkinti visą bazinio vartotojo paklausą, taip pat yra pagrįsta. Jeigu elektrinė patenkintų tik dalį bazinės apkrovos vartotojo paklausos, jam tiesiog tektų naudotis keliomis tinklo dalimis savo paklausai patenkinti, tad dėl jo būtų patirta daugiau tinklo sąnaudų. Dėl to, kad pagal fizinio kelio metodiką hidroelektrinės nėra pripažįstamos bazinėmis elektrinėmis, pažymima, kad 19 konstatuojamojoje dalyje paminėtame 2010 m. „BNetzA“ rekomendaciniame dokumente hidroelektrinės yra pripažįstamos bazinėmis elektrinėmis. Pagal fizinio kelio metodiką taip pat atsižvelgiama į tinklo nuostolius ir į visas sistemines paslaugas, kuriomis naudojasi bazinės apkrovos vartotojas. Fizinio kelio metodikos tinkamumas dėl bazinės apkrovos vartotojų patirtoms tinklo sąnaudoms nustatyti konkrečiai patvirtintas 2016 m. Aukščiausiojo Federalinio Teismo sprendimu ⁽⁶⁴⁾.
- (115) Tad Komisija mano, jog tai, kad netipiniams vartotojams (t. y. nepikiniams vartotojams ir bazinės apkrovos vartotojams), palyginti su kitais tinklo naudotojais, taikomos kitokios sąlygos, yra būdingas atskaitos sistemos ypatumas ir atspindi tos sistemos struktūroje (kai tai yra pagrįsta konkrečiam tinklo naudotojui tenkančių tinklo sąnaudų koncepcija).
- (116) Tačiau 2011–2013 m. galiojės visiškai atleidimas nuo tinklo mokesčių nukrypsta nuo netipiniams naudotojams taikytos individualių tinklo mokesčių nustatymo tvarkos, nes nėra pagrįstas individualiai nustatomomis dėl bazinės apkrovos vartotojo patiriamomis sąnaudomis. Nors ir nepikinių vartotojų, ir bazinės apkrovos vartotojų faktinė ir teisinė padėtis pagal tinklo mokesčių sistemos tikslą yra panaši (jie yra netipiniai naudotojai, kuriems, 2011–2013 m. paskelbus tinklo mokesčius, nebuvo taikomi sąnaudas atitinkantys tinklo mokesčiai), jiems taikytos skirtingos sąlygos.
- (117) Visiškai atleidimas nuo tinklo mokesčių nukrypsta nuo atskaitos sistemos dar ir tuo, kad iš bazinės apkrovos vartotojų nėra reikalaujama mokėti bent 20 % paskelbtų tinklo mokesčių, kaip to reikalaujama iš kitų netipinių naudotojų (nepikinių vartotojų). Skirtingų sąlygų taikymas yra diskriminacinis, nes priešasčių, dėl kurių bazinės apkrovos vartotojus reikėtų atleisti nuo to reikalavimo, nėra. Ypač pažymėtina, kad nėra jokios priešasties, dėl kurios nustatant individualius tinklo mokesčius nepikiniams vartotojams apsauginė sąlyga turėtų būti taikoma, o bazinėms apkrovos vartotojams – netaikoma, žinant, kad ir bazinės apkrovos vartotojams, kaip ir nepikiniams vartotojams, prisijungimas prie tinklo yra naudingas. Be to, pagal fizinio kelio metodiką apskaičiuoti individualūs tinklo mokesčiai yra tam tikra aproksimacija.

5.1.2.3. Tinklo mokesčių sistemos pobūdis ir struktūra yra nepagrįsti

- (118) Pagalbos sąvoka neapima priemonių, kuriomis, taikant mokesčius, įmonės suskirstomos pagal nagrinėjamos mokesčių sistemos pobūdį ir bendrąją struktūrą ⁽⁶⁵⁾. Su tuo susijusi įrodinėjimo pareiga tenka valstybei narei.

⁽⁶⁴⁾ EnVR 34/15, 27 punktas.

⁽⁶⁵⁾ 2004 m. balandžio 29 d. Sprendimas *Nyderlandai/Komisija*, C-159/01, ECLI:EU:C:2004:246, 42 punktas; 2011 m. rugsėjo 8 d. Sprendimas *Komisija/Nyderlandai*, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, 62 punktas.

- (119) Pažymima, kad Vokietija nepateikė jokių duomenų, iš kurių būtų matyti, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių būtų pagrįstas Vokietijos tinklo mokesčių sistemos pobūdžiu ir bendrąja struktūra. Vokietija nurodė, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių gali padėti užtikrinti energijos tiekimo saugumą, nes padėtų užtikrinti tradicinių elektrinių, kurios yra reikalingos energijos tiekimo saugumui garantuoti, galimybes veikti, taip pat padėtų remti iš atsinaujinančiųjų išteklių gaminamą elektros energiją. Tačiau tie tikslai nėra neatsiejama tinklo mokesčių sistemos dalis, dėl to juos reikia nagrinėti vertinant suderinamumą pagal Teisingumo Teismo praktiką ⁽⁶⁶⁾ (žr. 3.3.1 skirsnį).

5.1.2.4. Išvada

- (120) Visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių negalima pagrįsti Vokietijos tinklo mokesčių vidine struktūra, nes jis viršija tai, kiek paskelbti tinklo mokesčiai būtų sumažinti, kad atitiktų tai, kiek bazinės apkrovos vartotojai prisideda prie sąnaudų taupymo arba padeda išvengti jų didėjimo. Visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių pirmiausia nukrypsta nuo atskaitos sistemos, nes bazinės apkrovos vartotojams nebereikia dengti sąnaudų, kurios jiems būtų priskirtos atskaitos sistemoje, tai yra pagal fizinio kelio metodiką apskaičiuotų individualių tinklo sąnaudų, kurios sudarytų ne mažiau kaip 20 % paskelbtų tinklo mokesčių.
- (121) Todėl Komisija daro išvadą, kad ta apimtimi, kuria bazinės apkrovos vartotojų atleidimas nuo tinklo mokesčių viršijo dėl jų vartojimo patirtas tinklo sąnaudas, arba, kai tos sąnaudos buvo mažesnės už minimalią įmoką, sudariusią 20 % paskelbtų tinklo mokesčių, ta apimtimi, kuria bazinės apkrovos vartotojai buvo atleisti nuo minimalaus mokesčio, atleidimas nuo tinklo mokesčių neatitiko atskaitos sistemos vidinės struktūros, tad buvo suteiktas atrankusis pranašumas.

5.1.3. PRISKYRIMAS VALSTYBEI

- (122) Visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių nustatytas 2011 m. liepos 26 d. įstatymo 7 straipsniu (žr. šio sprendimo 21 konstatuojamąją dalį) ir įgyvendintas administraciniais aktais, kuriais patvirtinti prašymai atleisti nuo tinklo mokesčių (žr. šio sprendimo 24 konstatuojamąją dalį). Todėl atleidimas nuo tinklo mokesčių priskirtinas valstybei.
- (123) Priemoka pagal 19 straipsnį, iš kurios finansuotas atleidimas nuo tinklo mokesčių, priskirtina valstybei. Pirma, priemoka pagal 19 straipsnį nustatyta 2011 m. liepos 26 d. įstatymo 7 straipsniu (žr. šio sprendimo 21 konstatuojamąją dalį), o ją įgyvendino „BNetzA“, valstybės įstaiga (žr. šio sprendimo 2.4.2 skirsnį ir 22 išnašą). Tai, kad tinklo mokesčius valstybės pavedimu apskaičiuoja privatus subjektai, šiai išvadai reikšmės neturi, nes privatus subjektai – PSO – atlikdami šią užduotį negali veikti savo nuožiūra; ši valstybės pavesta užduotis yra pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalį pavestų vykdyti PSO funkcijų dalis. „BNetzA“, vykdydama savo įgaliojimus vykdyti PSO priežiūrą, gali priimti PSO privalomus sprendimus, jei šie nevykdo savo išipareigojimų (2011 m. „EnWG“ 29 ir 54 straipsniai). Galiausiai pažymėtina, kad 2012 m. „BNetzA“ tiesiogiai nustatė, kokią iš viso sumą reikia kompensuoti iš priemokos pagal 19 straipsnį (žr. šio sprendimo 37 konstatuojamąją dalį).

5.1.4. VALSTYBINIŲ IŠTEKLIŲ NAUDOJIMAS

- (124) Tam, kad atrankusis pranašumas pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį būtų laikomas pagalba, pranašumas turi būti tiesiogiai arba netiesiogiai suteiktas iš valstybinių išteklių. Prie iš valstybinių išteklių suteiktos pagalbos priskiriamas ne tik valstybės tiesiogiai suteiktas pranašumas, bet ir per valstybės paskirtą ar įsteigtą viešo arba privataus pobūdžio šios pagalbos administravimo instituciją suteiktas pranašumas ⁽⁶⁷⁾. Šia prasme SESV 107 straipsnio 1 dalis apima visas finansines priemones, kurias viešosios institucijos gali panaudoti paremdamos įmones, nesvarbu, ar tos priemonės nuolat priklauso valstybės turtui ⁽⁶⁸⁾.

⁽⁶⁶⁾ Žr. Komisijos pranešimo dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos (OL C 262, 2016 7 19, p. 1) 138 punktą; Žr. 2011 m. rugsėjo 8 d. Sprendimo *Paint Graphos ir kt.*, sujungtos bylos C-78/08–C-80/08, ECLI:EU:C:2011:550, 69 ir 70 punktus; 2006 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Portugalija/Komisija*, C-88/03, ECLI:EU:C:2006:511, 81 punktą; 2011 m. rugsėjo 8 d. Sprendimą *Komisija/Nyderlandai*, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551; 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimą *British Aggregates/Komisija*, C-487/06 P, ECLI:EU:C:2008:757; 2013 m. liepos 18 d. Sprendimo *P OY*, C-6/12, ECLI:EU:C:2013:525, 27 ir paskesnius punktus.

⁽⁶⁷⁾ 1977 m. kovo 22 d. Sprendimas *Steinike & Weinlig/Vokietija*, C-78/76, ECLI:EU:C:1977:52, 21 punktą; 2001 m. kovo 13 d. Sprendimas *PreussenElektra*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160, 58 punktą; 2013 m. gegužės 30 d. Sprendimas *Doux Elevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, 26 punktą; 2013 m. gruodžio 19 d. Sprendimas *Association Vent de Colère*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, 20 punktą; 1993 m. kovo 17 d. Sprendimas *Slovan Neptun*, sujungtos bylos C-72/91 ir C-73/91, ECLI:EU:C:1993:97, 19 punktą; 2017 m. lapkričio 9 d. Sprendimas *Komisija/TV2/Danija*, C-656/15 P, ECLI:EU:C:2017:836, 44 punktą.

⁽⁶⁸⁾ 2013 m. gegužės 30 d. Sprendimas *Doux Elevage* ir *Cooperative agricole UKL-ARREE*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, 34 punktą; 2012 m. rugsėjo 27 d. Sprendimas *Prancūzija/Komisija*, T-139/09, ECLI:EU:T:2012:496, 36 punktą; 2013 m. gruodžio 19 d. Sprendimas *Association Vent de Colère*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, 21 punktą.

- (125) Vien to, kad pranašumas nėra finansuojamas tiesiogiai iš valstybės biudžeto, nepakanka atmesti prielaidai, kad naudojami valstybiniai ištekliai. Remiantis Europos Sąjungos Teisingumo Teismo praktika, tam, kad vienai ar kelioms įmonėms suteiktą pranašumą būtų galima laikyti valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, nėra būtina kiekvienu atveju nustatyti faktą, kad pinigai buvo pervesti iš valstybės biudžeto arba iš valdžios institucijos ⁽⁶⁹⁾.
- (126) Tai, kad išteklių kilmė yra privataus pobūdžio, netrukdo jų laikyti valstybiniais ištekliais, apibrėžtais SESV 107 straipsnio 1 dalyje ⁽⁷⁰⁾. Tai priminta ir Sprendime *Prancūzija/Komisija* ⁽⁷¹⁾ – jame Teismas padarė išvadą, kad atitinkamas vertinimo, ar ištekliai yra valstybiniai, nepriklausomai nuo jų pradinės kilmės, kriterijus yra valdžios institucijos kišimasis apibrėžiant nagrinėjamas priemones ir tų priemonių finansavimo metodus. Taigi vien aplinkybės, kad subsidijų sistema, kuria teikiama nauda tam tikriems konkrečiau ūkio subjektams, visiškai arba iš dalies finansuojama viešosios valdžios institucijos nustatytais ir iš ūkio subjektų renkamomis įmokomis, nepakanka, kad ši sistema nebūtų laikoma valstybės teikiama pagalba, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ⁽⁷²⁾. Taip pat, jei išteklius kontroliuoja valstybė, tai, kad ištekliai joki momentu nėra valstybės turtas, negali būti pagrindas atmesti prielaidą, kad tie ištekliai gali būti valstybiniai ⁽⁷³⁾. Iš tiesų pagal iš valstybinių išteklių suteiktos pagalbos sampratą į SESV 107 straipsnio 1 dalies taikymo sritį patenka ne tik valstybės tiesiogiai suteikta pagalba, bet ir valstybės paskirtų arba įsteigtų viešo arba privataus pobūdžio institucijų suteikta pagalba ⁽⁷⁴⁾.
- (127) Tokie patys argumentai naudoti Sprendime *Essent* ⁽⁷⁵⁾. Toje byloje Teisingumo Teismas turėjo įvertinti įstatymą, kuriame numatyta, kad Nyderlandų elektros tinklo operatoriai privatiems elektros energijos vartotojams turi nustatyti priemonę už jų suvartotą elektros energiją ir pervesti iš jos gautas pajamas jungtinei keturių elektros gamintojų patronuojamajai įmonei SEP, kad iš jų būtų galima padengti vėlesnes vadinamąsias per dideles sąnaudas. Tinklo operatoriai turėjo pervesti antkainį SEP, o ši turėjo surinkti pajamas ir panaudoti tam tikrą įstatyme nurodytą jų sumą per didelėms sąnaudoms padengti. Šiuo atveju Teismas pažymėjo, kad SEP įstatymu paskirta valdyti valstybinius išteklius ⁽⁷⁶⁾. Teismas nusprendė, kad Nyderlandų sistemoje naudoti valstybiniai ištekliai ⁽⁷⁷⁾.
- (128) Remiantis šiuo sprendimu galima daryti išvadą, kad jeigu subsidijos buvo finansuotos iš valstybės nustatytų parafiskalinių mokesčių arba įmokų ir valdytos arba skirstytos pagal teisės aktų nuostatas, vadinasi, valstybiniai ištekliai buvo pervedami, net jei subsidijas administravo ne valstybės institucijos, o valstybės paskirti nevalstybiniai organai.
- (129) Tai Teisingumo Teismas patvirtino Sprendime *Vent de Colère* ⁽⁷⁸⁾ – Teisingumo Teismas pažymėjo, jog to, kad iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintą elektros energiją už supirkimo tarifus supirkti įpareigotos įmonės dalį surinktų lėšų pasiliko, užuot jas pervedusios *Caisse des Dépôts et Consignations*, nepakanka atmesti prielaidai dėl valstybinių išteklių naudojimo.
- (130) Teisingumo Teismas atmetė prielaidą dėl valstybinių išteklių pervedimo tik labai konkrečiomis aplinkybėmis. Pavyzdžiui, Teisingumo Teismas ⁽⁷⁹⁾ laikėsi nuomonės, kad sprendimas, kuriuo susitarimo dėl įmokos nustatymo nacionalinės institucijos pripažįstamoje tarpšakinėje organizacijoje taikymo sritis išplečiama visiems tam tikro sektoriaus specialistams (dėl to įmoka tampa privaloma), kad būtų galima įgyvendinti tam tikrą prekybos skatinimo arba viešųjų ryšių veiklą, nėra valstybės pagalba. Šiuo atžvilgiu Teisingumo Teismas

⁽⁶⁹⁾ Žr. 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimo *Prancūzija/Komisija*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 36 punktą; 2008 m. liepos 17 d. Sprendimo *Essent Netwerk Noord* ir kt., C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, 70 punktą; 2013 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Association Vent De Colère!*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, 19–21 punktus; 2017 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, 25 punktą; taip pat žr. 2013 m. gegužės 30 d. Sprendimo *Doux Elevage* ir *Cooperative agricole UKL-ARREE*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, 34 punktą ir 2013 m. kovo 19 d. Sprendimo *Bouygues Telecom/Komisija*, sujungtos bylos C-399/10 P ir C-401/10 P, ECLI:EU:C:2013:175, 100 punktą.

⁽⁷⁰⁾ 1996 m. gruodžio 12 d. Sprendimas *Air France/Komisija*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 63–65 punktai; 2017 m. lapkričio 9 d. Sprendimas *Komisija/TV2/Danija*, C-656/15 P, ECLI:EU:C:2017:836, 48 punktas.

⁽⁷¹⁾ 2012 m. rugsėjo 27 d. Sprendimas *Prancūzija/Komisija*, T-139/09, ECLI:EU:T:2012:496.

⁽⁷²⁾ 2012 m. rugsėjo 27 d. Sprendimas *Prancūzija/Komisija*, T-139/09, ECLI:EU:T:2012:496, 61 punktas.

⁽⁷³⁾ 1996 m. gruodžio 12 d. Sprendimas *Air France/Komisija*, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, 65–67 punktai; 2002 m. gegužės 16 d. Sprendimas *Prancūzija/Komisija*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, 37 punktas; 2013 m. gegužės 30 d. Sprendimas *Doux Elevage* ir *Cooperative agricole UKL-ARREE*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, 35 punktas.

⁽⁷⁴⁾ Šiuo klausimu žr. 1977 m. kovo 22 d. Sprendimo *Steinike & Weinlig*, C-78/76, ECLI:EU:C:1977:52, 21 punktą; 1993 m. kovo 17 d. Sprendimo *Slovan Neptun*, sujungtos bylos C-72/91 ir C-73/91, ECLI:EU:C:1993:97, 19 punktą ir 2016 m. gegužės 10 d. Sprendimo *Vokietija/Komisija*, T-47/15, ECLI:EU:T:2016:281, 81 punktą; 2017 m. lapkričio 9 d. Sprendimo *Komisija/TV2/Danija*, C-657/15 P, ECLI:EU:C:2017:837, 36 punktą.

⁽⁷⁵⁾ 2008 m. liepos 17 d. Sprendimas *Essent Netwerk Noord* ir kt., C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413.

⁽⁷⁶⁾ 2008 m. liepos 17 d. Sprendimas *Essent Netwerk Noord* ir kt., C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, 74 punktas.

⁽⁷⁷⁾ 2008 m. liepos 17 d. Sprendimas *Essent Netwerk Noord* ir kt., C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, 66 punktas.

⁽⁷⁸⁾ 2013 m. gruodžio 19 d. Sprendimas *Association Vent de Colère*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, 27 punktas.

⁽⁷⁹⁾ 2013 m. gegužės 30 d. Sprendimas *Doux Elevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348; 2004 m. liepos 15 d. Sprendimas *Pearle*, C-345/02, ECLI:EU:C:2004:448.

pažymėjo, kad priemonė buvo finansuota ne iš valstybinių išteklių, nes ne valstybė, o tarpšakinė organizacija nusprendė, kaip panaudoti iš mokesčio surinktus išteklius. Visi surinkti išteklių buvo panaudoti tos organizacijos nustatytiems tikslams siekti. Taigi valstybės institucijos tų išteklių nuolat nekontroliavo ir jais naudotis negalėjo.

- (131) Sprendime *PreussenElektra* Teisingumo Teismas nustatė, kad Elektros energijos supirkimo įstatyme (vok. *Stromeinspeisungsgesetz*)⁽⁸⁰⁾ (1998 m. taikytoje jo redakcijoje) pagalbai administruoti nebuvo įsteigta ar paskirta jokia viešo ar privataus pobūdžio institucija⁽⁸¹⁾. Pagrindžiant tokią išvadą pažymėta, kad Elektros energijos supirkimo įstatymu sukurtas mechanizmas, kuriuo elektros tiekimo įmonės ir aukštesnio lygmens elektros tinklo operatoriai buvo įpareigoti pirkti iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintą elektros energiją už nustatytą kainą, bet mokėjimų srauto jokia įstaiga neadministravo⁽⁸²⁾. Elektros energijos supirkimo įstatymu reglamentuojami labai įvairūs dvišaliai elektros energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių gamintojų ir elektros energijos tiekėjų santykiai. Valstybė nenustatė jokios priemokos, iš kurios elektros energijoms tiekėjams būtų kompensuojama finansinė našta, jiems tenkanti dėl tiekimo įpareigojimo. Todėl niekas nebuvo paskirtas priemokai ir atitinkamiems finansiniams srautams administruoti.
- (132) Palyginimui pažymėtina, kad Teisingumo Teismas Sprendime *Vent de Colère* pažymėjo, jog Prancūzijos paramos sistema skiriasi nuo Sprendime *PreussenElektra* nagrinėto atvejo dviem aspektais: Sprendime *PreussenElektra* nagrinėtu atveju atitinkama valstybė narė privačias įmones ne paskyrė valdyti valstybinius išteklius, bet įpareigojo supirkti elektros energiją iš savo pačių finansinių išteklių. Be to, Sprendime *PreussenElektra* nagrinėtu atveju nebuvo jokio valstybės narės sukurto ir jos reglamentuojamo dėl įpareigojimo pirkti elektros energiją patirtų papildomų sąnaudų kompensavimo mechanizmo, kuriuo valstybė tokią pareigą turintiems privatiems tiekėjams būtų garantavusi, kad papildomos sąnaudos bus visiškai padengtos⁽⁸³⁾.
- (133) Teisingumo Teismas neseniai patvirtino šį diferencijuotą valstybinių išteklių vertinimą. Sprendime *ENEA S.A* Teisingumo Teismas nusprendė, kad nacionalinė priemonė, kuria tiek privačioms, tiek valstybinėms įmonėms nustatoma pareiga pirkti kogeneracijos būdu pagamintą elektros energiją nėra valstybės pagalba arba iš valstybės narės išteklių teikiama nauda, jeigu papildomos išlaidos nėra visiškai perkeltamos galutiniam vartotojui ir nėra finansuojamos iš valstybės narės nustatytų privalomų įmokų arba taikant visiško kompensavimo mechanizmą⁽⁸⁴⁾.
- (134) Pagal šiuos principus analizuojant, ar visiškai atleidimui nuo tinklo mokesčių pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antrą sakinį finansuoti yra naudojami valstybiniai išteklių, reikia atskirti visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių finansavimą 2011 m. ir atleidimo nuo tinklo mokesčių finansavimą 2012–2013 m., tai yra po priemokos pagal 19 straipsnį įvedimo.

5.1.4.1. **Finansavimas iš valstybinių išteklių, „BNetzA“ nustačius priemoką pagal 19 straipsnį (2012 ir 2013 m.)**

- (135) Remiantis 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies šeštame ir septintame sakiniuose numatytu kompensavimo mechanizmu (jis aprašytas šio sprendimo 2.4 skirsnyje), 2011 m. gruodžio 14 d. reguliavimo sprendimu „BNetzA“ įpareigojo STO rinkti iš galutinių vartotojų priemoką pagal 19 straipsnį ir kas mėnesį pervesti iš šios priemokos surinktas pajamas PSO.
- (136) Sprendimo pradėti tyrimo procedūrą 49–84 konstatuojamosiose dalyse Komisija nurodė, kodėl ji mano, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių laikytinas finansuojamu iš valstybinių išteklių. Šias priežastis galima apibendrinti taip:
- visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių prilygsta valstybės politikai;
 - tinklo operatoriams įstatymu suteikiama garantija, kad dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių patirti finansiniai nuostoliai bus visiškai kompensuoti iš tinklo naudotojų mokamos priemokos už elektros energijos vartojimą; t. y. atleidimo nuo tinklo mokesčių jiems nereikia finansuoti iš savo pačių finansinių išteklių;
 - PSO patikėta valdyti finansinius srautus, susidarančius dėl atleidimo nuo tinklo mokesčių ir priemokos pagal 19 straipsnį;

⁽⁸⁰⁾ BGBI., I d., p. 2633.

⁽⁸¹⁾ 2001 m. kovo 13 d. Sprendimas *PreussenElektra*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160, 58 ir 59 punktai.

⁽⁸²⁾ 2001 m. kovo 13 d. Sprendimas *PreussenElektra*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160, 56 punktas. Taip pat žr. 2008 m. liepos 17 d. Sprendimo *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, 74 punktą. Jame Teisingumo Teismas pažymi, kad Sprendime *PreussenElektra* nagrinėtu atveju valstybė nebuvo pavedusi įmonėms valdyti valstybinius išteklius.

⁽⁸³⁾ 2013 m. gruodžio 19 d. Sprendimas *Association Vent de Colère*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, 34–36 punktai.

⁽⁸⁴⁾ 2017 m. rugsėjo 13 d. Sprendimas *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671, 30 punktas.

- d) PSO negali panaudoti iš priemokos gautų pajamų savo nuožiūra, nes priemoka pagal 19 straipsnį gali būti naudojama tik dėl atleidimo nuo tinklo mokesčių patirtiems nuostoliams dengti; visas iš priemokos gautas papildomas pajamas reikia atimti iš kitais metais mokėtinos priemokos;
- e) priemoka pagal 19 straipsnį nėra užmokestis už paslaugą arba prekę.
- (137) Komisija nepitaria Vokietijos ir suinteresuotųjų šalių pozicijai, kad visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių negalima laikyti iš valstybinių išteklių finansuojama priemone, nes finansiniai ištekliai, iš kurių finansuojamas atleidimas nuo tinklo mokesčių, nėra pervedami per valstybės biudžetą. Kaip paminėta 125–129 konstatuojamosiose dalyse, Teisingumo Teismas ne kartą konstatavo, kad valstybinių išteklių naudojimo sąlyga gali būti išpildyta ir tada, kai pagalba finansuojama privačiomis lėšomis, jei jas nurodo skirti valstybė ir jos valdomos ir skirstomos pagal teisės aktų nuostatas. Teisingumo Teismo nuomone, tokia finansavimo schema reiškia, kad valstybiniai ištekliai yra naudojami, nors tuos išteklius administruoja ne valstybės institucijos, o valstybės paskirti nevalstybiniai organai.
- (138) Komisija mano, kad pajamų praradimas dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių 2012–2013 m. buvo visiškai perkeltas galutiniams vartotojams ir kad tai padaryta visiško kompensavimo mechanizmu, finansuojamu iš valstybės nustatytos privalomos įmokos.
- (139) Kaip aprašyta 35–39 konstatuojamosiose dalyse, 2012 ir 2013 m. galiojusioje teisinėje bazėje buvo numatytas finansavimo mechanizmas, pagal kurį kompensuotos tinklo operatorių, prie kurių tinklo buvo prisijungę nuo tinklo mokesčių atleisti bazinės apkrovos vartotojai, prarastos pajamos. PSO buvo įpareigoti atlyginti STO prarastas pajamas ir kompensuoti šią papildomą finansinę naštą tarpusavyje. Remiantis 2011 m. gruodžio 14 d. „BNetzA“ reguliavimo sprendimu, priimtu pagal „EnWG“ 29 straipsnio 1 dalį ir 2011 m. „StromNEV“ 30 straipsnio 2 dalies 6 punktą, ši finansinė PSO našta kompensuota iš priemokos pagal 19 straipsnį.
- (140) Priemoka pagal 19 straipsnį buvo iš galutinių vartotojų renkama parafiskalinė rinkliava. Tokia rinkliava nebuvo bendros tinklo mokesčių sistemos dalis, kaip teigiama suinteresuotųjų šalių pateiktose pastabose. „BNetzA“ savo 2011 m. gruodžio 14 d. sprendime paaiškino, kad priemoka pagal 19 straipsnį rinkta konkrečiu tikslu – siekiant kompensuoti PSO finansinius nuostolius, todėl tai buvo ne bendras tinklo mokestis, o „kitas mokestis“, paminėtas „StromNEV“ 17 straipsnio 8 dalyje, kurį reikėjo rinkti atskirai nuo bendrų tinklo mokesčių. Tai patvirtino ir Vokietijos teismai, ypač Aukščiausiasis Federalinis Teismas: jis padarė išvadą, kad priemoka pagal 19 straipsnį yra ne tinklo mokestis, o priemoka, iš kurios siekiama padengti dėl atleidimo nuo tinklo mokesčių pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antrą sakinį patirtus finansinius nuostolius (žr. šio sprendimo 52 ir 53 konstatuojamąsias dalis).
- (141) Priemoka pagal 19 straipsnį yra valstybės nustatyta įmoka. Ji numatyta 2011 m. „StromNEV“, o įvesta privalomu „BNetzA“ sprendimu. Tai Ekonomikos reikalų ir energetikos ministerijos prižiūrima aukšto lygio federalinė institucija, kuriai pavesta vykdyti administracines ir reguliavimo funkcijas. Jos pirmininką ir pirmininko pavaduotoją skiria ministras, o tarybą sudaro Bundesrato ir Bundestago atstovai ⁽⁸⁵⁾.
- (142) Be to, pagal galiojusią teisinę bazę tinklo operatoriams pavesta rinkti ir administruoti priemoką pagal 19 straipsnį. Šiuo atžvilgiu reikia priminti, jog Teisingumo Teismas ne kartą konstatavo, kad valstybinius išteklius gali būti pavesta administruoti ir privačiam subjektui. Be to, pagal Sprendimą *Essent* galima daryti išvadą, kad priemokai administruoti gali būti paskirtas daugiau negu vienas subjektas.
- (143) Pirma, STO ir PSO turėjo nustatyti ir rinkti priemoką pagal 19 straipsnį iš galutinių vartotojų, o STO buvo įpareigoti pervedti priemoką pagal 19 straipsnį PSO.
- (144) Antra, PSO galėjo naudoti pajamas iš priemokos pagal 19 straipsnį vien dėl bazinės apkrovos vartotojų atleidimo nuo tinklo mokesčių pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antrą sakinį prarastoms pajamoms kompensuoti ir šio sprendimo 35 konstatuojamojoje dalyje nurodytam tarpusavio kompensavimo mechanizmui. Tai matyti iš to, kad priemokos pagal 19 straipsnį dydis buvo pritaikyta pagal finansinius poreikius, kilusius dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių. Ypač pažymėtina, kad kai x metais pajamos viršijo sumą, reikalingą finansinei naštai kompensuoti, x + 2 metais priemoka buvo mažinama (žr. 39 konstatuojamąją dalį). Todėl Komisija nesutinka su Vokietija ir suinteresuotosiomis šalimis, kad tinklo operatoriai galėjo panaudoti iš priemokos pagal 19 straipsnį gautas pajamas savo nuožiūra.

⁽⁸⁵⁾ Žr. 2005 m. liepos 7 d. Federalinės elektros, dujų, telekomunikacijų, pašto paslaugų ir geležinkelio tinklų agentūros įstatymo 1, 3, 4 ir 5 straipsnius (BGBl. I d., p. 1970).

- (145) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, pažymima, kad, įvedus priemoną pagal 19 straipsnį, tinklo operatoriams suteikta garantija, kad dėl atleidimo nuo tinklo mokesčių pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antrą sakinį prarastos pajamos bus visiškai kompensuotos, dėl to šis atvejis skiriasi nuo nagrinėtojo sprendimuose *Preussen-Elektra* ir *ENEA* ⁽⁸⁶⁾, nes juose nagrinėtais atvejais pirkimo pareigą turėjusios įmonės turėjo ją vykdyti naudodamosi savo pačių finansiniais ištekliais ir sąnaudų negalėjo perkelti vartotojams.
- (146) Šiuo atžvilgiu su suinteresuotųjų šalių pozicija, kad iš priemokos pagal 19 straipsnį gautos pajamos nebūtinai buvo skirtos atleidimui nuo tinklo mokesčių pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antrą sakinį finansuoti, negalima sutikti. Iš tikrųjų nuo 2012 m. atleidimo nuo tinklo mokesčių nebuvo galima finansuoti niekaip kitaip, tik iš priemokos pagal 19 straipsnį, kuri buvo skaičiuojama tiksliai pagal finansinius poreikius, atsiradusius dėl atleidimo nuo tinklo mokesčių.
- (147) Remdamasi šiais faktais, Komisija laikosi savo išvados, kad bazinės apkrovos vartotojams visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių forma 2012–2013 m. suteiktas pranašumas laikytinas iš valstybinių išteklių finansuotu pranašumu.

5.1.4.2. *Finansavimas iš valstybinių išteklių iki priemokos pagal 19 straipsnį įvedimo (2011 m.)*

- (148) Nors visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antrą sakinį turėjo būti pradėtas taikyti nuo 2011 m. sausio 1 d., priemoka pagal 19 straipsnį įsigaliojo tik nuo 2012 m. sausio 1 d. (žr. šio sprendimo 40 konstatuojamąją dalį). Todėl sprendime pradėti tyrimo procedūrą Komisija klausė, ar 2011 m. suteiktas atleidimas nuo tinklo mokesčių buvo taip pat finansuotas iš valstybinių išteklių, ir paprašė Vokietiją pateikti papildomos informacijos, kaip visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių buvo finansuotas 2011 m.
- (149) Remdamasi papildoma Vokietijos pateikta informacija ir kartu atsižvelgdama į suinteresuotųjų šalių pastabas, Komisija nemano, kad 2011 m. taikytam finansavimo mechanizmui naudoti valstybiniai ištekliai.
- (150) Kaip paaiškino Vokietija (žr. 77 konstatuojamąją dalį) ir konkrečiai nurodyta 2011 m. gruodžio 14 d. „BNetzA“ sprendime, 2011 m. nebuvo jokio kompensavimo ir įskaitymo mechanizmo. Ypač pažymėtina, kad 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies šeštas ir septintas sakiniai dar nebuvo pradėti taikyti. Taigi dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių 2011 m. patirti nuostoliai galutinaiams vartotojams nebuvo perkelti visiško kompensavimo mechanizmu arba – kadangi 2011 m. priemokos pagal 19 straipsnį dar nebuvo – valstybės nustatyta privaloma įmoka.
- (151) Kaip nustatyta 2011 m. gruodžio 14 d. reguliavimo sprendime, STO ir PSO turėjo padengti dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių 2011 m. prarastas pajamas iš savo pačių išteklių.
- (152) Jie turėjo teisę įtraukti tuos nuostolius kaip sąnaudas į pagal 2011 m. „ARegV“ sukurtas reguliavimo sąskaitas. Tačiau, kaip nurodyta 47 konstatuojamojoje dalyje, 2011 m. prarastų pajamų nebuvo galima susigrąžinti pakoregavus 2011 m. tinklo mokesčius, nes tie mokesčiai turėjo būti nustatyti iš anksto ir iki metų pabaigos jų nebuvo galima keisti. Pajamų praradimą (jei jis 2011 m. nekompensuotas iš kitų padidėjusių pajamų, t. y. iš PSO ir STO nuosavų išteklių) reikėjo užregistruoti reguliavimo sąskaitoje. Jeigu iki 2013 m. pasibaigusio reguliavimo laikotarpio pabaigos 2011 m. prarastos pajamos būtų kompensuotos iš papildomų kitų to reguliavimo laikotarpio metų pajamų, tada nuostoliai būtų ne kompensuoti, o padengti iš nuosavų PSO ir STO išteklių. Tik tada, jeigu nuostolių nebūtų buvę galima padengti iš 2013 m. pasibaigusio reguliavimo laikotarpio papildomų pajamų, 2011 m. prarastos pajamos būtų netiesiogiai kompensuotos per kitą reguliavimo laikotarpį. Tačiau net ir tokiu atveju nebuvo jokios garantijos, kad nuostoliai bus visiškai kompensuoti. Kaip tik pažymėtina, kad kompensavimo dydis priklausė nuo kitų veiksmų, pirmiausia nuo STO ir PSO veiklos efektyvumo (arba neefektyvumo), nes „ARegV“ grindžiamas ne realiomis sąnaudomis, bet idealiomis efektyvios įmonės sąnaudomis.
- (153) Todėl tinklo operatoriai neturėjo jokios garantijos, kad dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių 2011 m. jų prarastos pajamos bus kompensuotos. Kitaip tariant, 2011 m. tinklo operatoriai turėjo finansuoti visišką atleidimą nuo tinklo mokesčių iš savo pačių finansinių išteklių.

⁽⁸⁶⁾ 2001 m. kovo 13 d. Sprendimas *PreussenElektra*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160 ir 2017 m. rugsėjo 13 d. Sprendimas *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671.

- (154) Todėl Komisija daro išvadą, kad bazinės apkrovos vartotojams visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių forma 2011 m. suteiktas pranašumas turėjo būti finansuotas iš tinklo operatorių nuosavų išteklių, tad nebuvo finansuotas iš valstybinių išteklių ⁽⁸⁷⁾.

5.1.5. ĮTAKA VALSTYBIŲ NARIŲ TARPUSAVIO PREKYBAI

- (155) Remiantis nusistovėjusia Teisingumo Teismo praktika, svarstant, ar nacionalinė priemonė laikytina valstybės pagalba, neprivaloma konstatuoti, kad ši pagalba turėjo realios įtakos valstybių narių tarpusavio prekybai; reikia tik išsiaiškinti, ar tokia pagalba gali daryti poveikį tarpusavio prekybai ⁽⁸⁸⁾. Konkrečiai kalbant, kai valstybės narės suteikta pagalba sustiprina įmonės padėtį, palyginti su kitomis Bendrijos vidaus prekyboje konkuruojančiomis įmonėmis, reikia laikyti, kad pagalba turėjo įtakos šiai prekybai ⁽⁸⁹⁾.
- (156) Kaip pažymėta pirmiau, dauguma įmonių, kurioms tai aktualu, veikia chemijos (įskaitant pramoninių dujų gamybą), popieriaus, tekstilės, plieno, spalvotųjų metalų pramonės, naftos perdirbimo ir stiklo gamybos sektoriuose. Kai kurie pagalbos gavėjai taip pat valdo duomenų centrus ir yra susijusių paslaugų teikėjai. Visuose šiuose sektoriuose vyksta valstybių narių prekyba ir tarptautiniai prekių mainai. Dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių atitinkamos įmonės nepatyrė sąnaudų, kurias kitos valstybės narės tame pačiame sektoriuje veikiančios įmonės paprastai turi padengti pačios (tinklo mokesčiai), todėl jų padėtis sustiprėjo, palyginti su kitomis Bendrijos vidaus prekyboje konkuruojančiomis įmonėmis, todėl visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių gali padaryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai.

5.1.6. POVEIKIS KONKURENCIJAI

- (157) Valstybės taikoma priemonė laikoma iškraipiančia konkurenciją arba galinčia ją iškraipyti, jeigu dėl jos pagalbos gavėjo konkurencinė padėtis gali pagerėti, palyginti su kitomis įmonėmis, su kuriomis jis konkuruoja ⁽⁹⁰⁾.
- (158) Gamybos sektoriai, kuriuose paprastai veikia nuo tinklo mokesčių atleistos įmonės, taip pat ir duomenų centrų rinka, yra atviri konkurencijai. Daugelyje tų sektorių elektros energijos sąnaudų sudaro didelę gamybos sąnaudų dalį – savo 2013 m. gruodžio 6 d. rašte Vokietija patvirtino, kad taip yra popieriaus, cemento, chemijos, aliuminio ir kitų metalų sektoriuose. Dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių sumažėja nuo jų atleistų įmonių gamybos sąnaudų. Dėl to nuo tinklo mokesčių atleistų įmonių konkurencinė padėtis gali pagerėti, palyginti su kitose valstybėse narėse veikiančiais jų konkurentėmis. Jų konkurencinė padėtis gali pagerėti ir įmonių, kurių metinis elektros suvartojimas nesiekia 10 GWh ir nesudaro 7 000 tinklo naudojimo valandų, bet kurios veikia tame pačiame sektoriuje, atžvilgiu. Taigi dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių konkurencija gali būti iškraipoma.
- (159) Pažymima, jog tai, kad Vokietijoje elektros energijos kainos yra didesnės negu kitose valstybėse, negali būti pagrindas atmesti nei įtakos prekybai, nei iškraipomojo poveikio konkurencijai. Pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antrą sakinį bazinės apkrovos vartotojai buvo visiškai atleisti nuo tinklo mokesčių. Dėl to tiems vartotojams dėl naudojimosi elektros tinklu neteko nešti jokios finansinės naštos, o kitose valstybėse narėse veikiančios konkuruojančios įmonės tinklo mokesčius turėjo mokėti. Be to, Teisingumo Teismas jau nusprendė, kad aplinkybė, kai valstybė narė vienašališkais priemonėmis siekia suderinti tam tikrame ūkio sektoriuje egzistuojančias konkurencijos sąlygas su vyraujančiomis kitose valstybėse narėse, nepanaikina šių priemonių pagalbos pobūdžio ⁽⁹¹⁾.

5.1.7. IŠVADA DĖL PAGALBOS BUVIMO

- (160) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, bazinės apkrovos vartotojų, kurie per metus suvartoja daugiau kaip 10 GWh elektros energijos ir tinklu naudojami bent 7 000 valandų, visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių 2012 ir 2013 m. priylgsta valstybės pagalbai ta apimtimi, kuria tie vartotojai buvo atleisti nuo tinklo sąnaudų, patiriamų dėl jų suvartotos elektros energijos, ir nuo minimalaus mokesčio, sudarančio 20 % paskelbtų tinklo mokesčių.
- (161) 2011 m. suteiktas atleidimas nuo tinklo mokesčių buvo finansuotas ne iš valstybinių išteklių, todėl nelaikytinas valstybės pagalba.

⁽⁸⁷⁾ 2001 m. kovo 13 d. Sprendimas *PreussenElektra*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160 ir 2017 m. rugsėjo 13 d. Sprendimas *ENEA*, C-329/15, ECLI:EU:C:2017:671.

⁽⁸⁸⁾ 2013 m. gegužės 8 d. Sprendimas *Libert ir kt.*, sujungtos bylos C-197/11 ir C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, 76 punktas.

⁽⁸⁹⁾ 2013 m. gegužės 8 d. Sprendimas *Libert ir kt.*, sujungtos bylos C-197/11 ir C-203/11, ECLI:EU:C:2013:288, 77 punktas.

⁽⁹⁰⁾ Žr. 1980 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *Phillip Morris*, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11 punktą.

⁽⁹¹⁾ 2005 m. kovo 3 d. Sprendimas *Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck*, C-172/03, ECLI:EU:C:2004:678, 54 punktas.

5.2. NETEISĖTUMAS

- (162) Kadangi prieš įgyvendindama priemonę Vokietija apie ją nepranešė, ji neįvykdė savo įsipareigojimų pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį. Todėl priemonė yra neteisėta valstybės pagalba.

5.3. SUDERINAMUMAS SU VIDAUS RINKA

- (163) Vertinant suderinamumą nagrinėtas tik bazinės apkrovos vartotojų visiškai atleidimas nuo tinklo mokesčių 2012 ir 2013 m., kuris yra laikytinas valstybės pagalba (žr. 160 konstatuojamąją dalį).
- (164) Sprendime pradėti tyrimo procedūrą Komisija išklė abejonas, ar bazinės apkrovos vartotojų visišką atleidimą nuo tinklo mokesčių būtų galima pripažinti suderinamu su vidaus rinka. Atitinkamai Komisija paprašė Vokietiją pateikti papildomas pastabas dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių suderinamumo su vidaus rinka.
- (165) Vokietija nurodė, kad visišką atleidimą nuo tinklo mokesčių galima pripažinti suderinamu pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b arba c punktą, nes juo siekta šių tikslų:
- garantuoti elektros energijos tiekimo saugumą,
 - remti atsinaujinančiųjų išteklių energiją,
 - įgyvendinti prieigos prie tinklo sistemą nediskriminuojant tinklo naudotojų, kaip to reikalaujama Direktyvos 2009/72/EB 32 straipsnyje,
 - užtikrinti, kad tinklo mokesčiai atitiktų faktines patirtas sąnaudas, kaip to reikalaujama Reglamento (EB) Nr. 714/2009 14 straipsnyje.
- (166) Vokietija taip pat laikėsi bendros nuomonės, kad dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių sustiprės Europos pramonės konkurencingumas ir kad visiškai atleidimas nuo tinklo mokesčių atitinka Sąjungos tikslą atgaivinti Europos pramonę.

5.3.1. SUDERINAMUMAS PAGAL SESV 107 STRAIPSNIO 3 DALIES b PUNKTĄ

- (167) Dėl Vokietijos nurodyto pirmojo argumento suderinamumui pagrįsti pažymima, kad visiškai atleidimas nuo tinklo mokesčių nėra susijęs su jokių konkrečių „bendriems Europos interesams svarbiu projektu“. Vokietija neaprašė jokio projekto, kurį vykdyti būtų skatinama visiškai atleidžiant nuo tinklo mokesčių. Vokietija taip pat nepateikė jokios informacijos, iš kurios būtų matyti, kad visiškai atleidimas nuo tinklo mokesčių padėtų ištaisyti didelius Vokietijos ekonomikos sutrikimus. Tad SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktas negali būti pagrindas visiškam atleidimui nuo tinklo mokesčių pagrįsti.

5.3.2. SUDERINAMUMAS PAGAL SESV 107 STRAIPSNIO 3 DALIES c PUNKTĄ

- (168) SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytas bendras principas, kad valstybės pagalba Sąjungoje draudžiama. Tačiau jeigu pagalbos priemonė yra tikslinga siekiant aiškiai apibrėžto visuotinės svarbos tikslo⁽⁹²⁾, yra būtina tam tikslui siekti ir proporcinga ir jeigu teigiamas poveikis siekiant visuotinės svarbos tikslo yra didesnis už neigiamą poveikį konkurencijai ir prekybai, Komisija gali paskelbti, kad ji yra suderinama, tiesiogiai pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.
- (169) Suderinamumo įrodinėjimo pareiga tenka valstybei narei⁽⁹³⁾.
- (170) Kadangi Vokietija tvirtino, jog visiškai atleidimas nuo tinklo mokesčių padeda remti elektros energijos gamybą iš atsinaujinančiųjų išteklių ir užtikrinti energijos tiekimo saugumą, Komisija patikrino, ar nagrinėjama priemonė patektų į Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai⁽⁹⁴⁾ (toliau – Pagalbos aplinkos apsaugai gairės) taikymo sritį. Tačiau Pagalbos aplinkos apsaugai gairėse nėra nuostatų dėl priemonių, kuriomis siekiama užtikrinti energijos tiekimo saugumą, suderinamumo. Dėl elektros energijos gamybos iš atsinaujinančiųjų išteklių rėmimo

⁽⁹²⁾ 2009 m. sausio 14 d. Sprendimas *Kronoply/Komisija*, T-162/06, ECLI:EU:T:2009:2, ypač 65, 66, 74 ir 75 punktai; 1995 m. birželio 8 d. Sprendimas *Siemens/Komisija*, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, 48 punktas.

⁽⁹³⁾ 1993 m. balandžio 28 d. Sprendimas *Italija/Komisija*, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, 20 punktas; 2005 m. birželio 15 d. Sprendimas *Regione autonoma della Sardegna/Komisija*, T-171/02, ECLI:EU:T:2005:219, 166–168 punktai.

⁽⁹⁴⁾ Valstybės pagalbos aplinkos apsaugai bendrijos gairės (2008/C 82/01) (OL C 82, 2008 4 1, p. 1).

pažymėtina, kad Pagalbos aplinkos apsaugai gairėse teiškėdėtyti pagalbos, teikiamos energijai gaminti iš atsinaujinančiųjų išteklių, suderinamumo kriterijai (Pagalbos aplinkos apsaugai gairių 1.5.6 skirsnis). Tačiau tie kriterijai nėra susiję su tokiais priemonėmis, kokios nagrinėjamos šiuo atveju, t. y. elektros vartotojų atleidimu nuo tinklo mokesčių, siekiant paskatinti juos likti prisijungusius prie tinklo, kad tais atvejais, kai elektros energija gaminama iš atsinaujinančiųjų išteklių, tikimybė, kad vartotojai taip pat vartos elektrą, būtų didesnė. Pagalbos aplinkos apsaugai gairės šiuo atveju nagrinėjamai priemonei netaikomos. Tad Komisija išnagrinėjo visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių suderinamumą tiesiogiai pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.

5.3.2.1. Visuotinės svarbos interesas ir pagalbos tikslingumas

5.3.2.1.1. Atitiktis Europos teisės aktams dėl tinklo mokesčių

(171) Dėl to argumento žr. 85–121 konstatuojamosiose dalyse išdėstytas išvadas. Jose pažymėta, kad reikalavimus atitinkančius bazinės apkrovos vartotojus 2011–2013 m. visiškai atleidus nuo tinklo mokesčių, jiems suteiktas atrankusis pranašumas, nes jiems nebereikėjo dengti jų vartojimo sukeltų tinklo sąnaudų. Tai neatitinka tikslo užtikrinti, kad tinklo mokesčiai atitiktų faktiškai patirtas sąnaudas, kaip to reikalaujama Reglamento (EB) Nr. 714/2009 14 straipsnyje, taip pat neatitinka nediskriminavimo principo. Todėl Komisija nesutinka su Vokietija, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių padeda siekti tų tikslų arba būtų reikalingas pagal Europos teisės aktus.

5.3.2.1.2. Energijos tiekimo saugumo didinimas ir elektros energijos gamybos iš atsinaujinančiųjų išteklių rėmimas

(172) Vokietija tvirtina, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių padėjo padidinti energijos tiekimo saugumą ir remti elektros energijos gamybą iš atsinaujinančiųjų išteklių trimis būdais (žr. 165 konstatuojamąją dalį).

— Vokietijos teigimu, bazinės apkrovos vartotojai 2011–2013 m., kol dar nebuvo galima įgyvendinti kitų tinklo stabilizavimo priemonių, teikė stabilumui užtikrinti reikalingą paslaugą. Vokietija tvirtina, kad nuo tinklo mokesčių atleisti bazinės apkrovos vartotojai, nuolat ir pastoviai vartojantys elektrą, palengvina ir stabilizuoja tinklo veikimą. Nuo tinklo mokesčių atleisto bazinę apkrovą sudarančio vartojimo prognozuojamumas padeda efektyviai išnaudoti elektros gamybos pajėgumus, taip pat sumažina dažnio ir įtampos nuokrypius. Dėl to mažėja rezervų ir balansavimo elektros energijos poreikiai. Vokietija taip pat paaiškino, kad nuo tinklo mokesčių atleisti bazinės apkrovos vartotojai dažnai būna įsikūrę netoli didelių elektrinių. Todėl atstumas, kuriuo reikia transportuoti elektrą, būna palyginti nedidelis, dėl to sumažėja transportavimo nuostoliai ir reaktyviosios galios įrenginių poreikis. Suinteresuotosios šalys taip pat pabrėžė, kad bazinės apkrovos vartotojai dažnai įtraukiami į PSO penkių etapų apkrovos mažinimo planą be jokių sutarčių ir jokių kompensacijų. Kai kurios suinteresuotosios šalys taip pat nurodė, kad prie tinklo norintys prisijungti galutiniai naudotojai turi atitikti technines specifikacijas. Tam reikalingos tam tikros investicijos, kurios pagerintų įtampos reguliavimą, bet už tai nėra atlyginama.

— Vokietija tvirtina, kad tradicinės elektrinės dėl jų teikiamų svarbių sisteminių paslaugų buvo reikalingos saugiam tinklo valdymui užtikrinti, kai sparčiai didėjo elektros energijos gamyba iš atsinaujinančiųjų išteklių, bet dar nebuvo išplėtoti lankstumas užtikrinantys (paklausos valdymo⁽⁹⁵⁾) sprendimai. Tam, kad didėjant iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminamos elektros energijos daliai tradicinės elektrinės galėtų išlikti, ypač reikalingi bazinės apkrovos vartotojai.

— Vokietija taip pat tvirtina, kad bazinės apkrovos vartotojai stabiliai vartoja elektros energiją, o tai užtikrina, kad iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminta elektros energija bus visada suvartojama. Dėl to sumažėja poreikis imtis (kitų ir brangesnių) tinklo stabilizavimo (ribojimo) priemonių. Taip lengviau įgyvendinti energetikos pertvarką ir skatinama elektros energiją gaminti iš atsinaujinančiųjų išteklių.

(173) Bendrai pažymima, kad tikslai užtikrinti energijos tiekimo saugumą ir remti elektros energijos gamybą iš atsinaujinančiųjų išteklių pripažinti visuotinės svarbos tikslais⁽⁹⁶⁾.

⁽⁹⁵⁾ Paklausos valdymas – galutinių vartotojų vartojimo įpročių keitimas: reaguodami į ilgainiui kintančią elektros kainą jie keičia įprastą vartojimo pobūdį (kai kainos didelės – mažina vartojimą, kai mažos – didina).

⁽⁹⁶⁾ Dėl energijos tiekimo saugumo žr. SESV 194 straipsnio 1 dalies b punktą, Direktyvos 2009/72/EB 3 straipsnio 11 dalį ir 2013 m. spalio 22 d. Sprendimo *Staat der Nederlanden/Essent ir kt.*, sujungtos bylos C-105/12–C-107/12, ECLI:EU:C:2013:677, 59 punktą; dėl atsinaujinančiųjų išteklių energijos rėmimo žr. SESV 194 straipsnio 1 dalies c punktą, 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/28/EB dėl skatinimo naudoti atsinaujinančių išteklių energiją (OL L 140, 2009 6 5, p. 16), Pagalbos aplinkos apsaugai gairių 48 punktą ir 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimo dėl valstybės pagalbos SA.38632 – Vokietija – EEG 2014 – Atsinaujinančiųjų išteklių energijos reformos įstatymas (OL C 325, 2015 m. spalio 2 d., p. 4), 231 konstatuojamąją dalį.

- (174) Tačiau pažymėtina, jog konkrečiai nenustatyta, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių galėtų padėti siekti tikslų užtikrinti energijos tiekimo saugumą ir remti elektros energijos gamybą iš atsinaujinančiųjų išteklių ir yra tam tinkama priemonė. Ypač pažymėtina, kad Vokietija neįrodė, jog visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių galėtų padėti pasiekti užsibrėžtus tikslus ir būtų tam tinkama priemonė. Kaip bus paaiškinta toliau, kalbant apie pasiektus tikslus, visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių rezultatai yra priešaringi ir net gali trukdyti pasiekti atitinkamus tikslus.

5.3.2.1.2.1. *Bazinę apkrovą sudarantis vartojimas gali būti kliūtis siekti tikslo remti elektros energijos gamybą iš atsinaujinančiųjų išteklių ir užtikrinti energijos tiekimo saugumą.*

- (175) Norėdama įrodyti, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antrą sakinį 2011–2013 m. galėjo padėti užtikrinti energijos tiekimo saugumą ir buvo tam tinkama priemonė, Vokietija pažymėjo keletą bazinės apkrovos vartotojų ypatumų, dėl kurių palengvėja tinklo valdymas ir kurie yra naudingi visiems tinklo naudotojams: dėl stabilios ir prognozuojamos paklausos mažėja balansavimo priemonių, rezervų ir persikirstymo poreikis. Be to, kadangi bazinės apkrovos vartotojai paprastai įsikūrę arčiau elektrinių, nuostoliai jiems perduodant elektros energiją yra mažesni, reikia mažiau reaktyviosios galios kompensatorių.
- (176) Pažymima, kad dėl šių ypatumų gali sumažėti tinklo sąnaudos, palengvėti tinklo valdymas, taip pat galima laikyti, kad dėl jų netiesiogiai tampa lengviau vykdyti PSO įsipareigojimus užtikrinti energijos tiekimo saugumą. Tačiau, jeigu nagrinėjant, ar atleidimu nuo tinklo mokesčių būtų siekiama visuotinės svarbos tikslo, būtų atsižvelgiama į visiškai tokius pačius ypatumus, į kuriuos jau atsižvelgta pagrindžiant individualius tinklo mokesčius, atleidimas nuo tinklo mokesčių bet kuriuo atveju nebūtų reikalingas, nedarytų papildomo skatinamojo poveikio ir neužtikrintų pagalbos proporcingumo (tai išsamiau paaiškinta 5.3.2.2–5.3.2.4 skirsniuose). Be to, kaip bus paaiškinta toliau, atleidimas nuo tinklo mokesčių ir sąlygos, kuriomis tai daroma, taip pat gali trukdyti įgyvendinti lankstumo priemones, kurias Vokietija pradėjo taikyti 2013 m. energijos tiekimo saugumui didinti (179 konstatuojamoji dalis), ir didinti elektros energijos gamybos iš atsinaujinančiųjų išteklių rėmimo sąnaudas (181 konstatuojamoji dalis). Dėl tų priežasčių atleidimo nuo tinklo mokesčių negalima laikyti tinkama priemone energijos tiekimo saugumo ir elektros energijos gamybos iš atsinaujinančiųjų išteklių tikslams siekti.
- (177) Vokietija ir suinteresuotosios šalys taip pat mini, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių būtų naudingas dažnio ir įtampos reguliavimui.
- (178) Tačiau pažymima, kad dažnio ir įtampos reguliavimas, kurį mini Vokietija ir suinteresuotosios šalys, yra ne bazinės apkrovos vartotojų, bet tradicinių elektrinių teikiama paslauga – tai teikdamos informaciją pripažino ir Vokietija, ir suinteresuotosios šalys. Iš tikrųjų pateiktas argumentas, kad bazinės apkrovos vartotojai yra reikalingi tradicinių elektrinių rentabilumui išsaugoti. Šis argumentas nagrinėjamas 183–188 konstatuojamosiose dalyse, tad reikėtų žiūrėti jose padarytas išvadas. Dėl įtraukimo į penkių etapų apkrovos mažinimo planą paminėtinos 97 konstatuojamojoje dalyje išdėstytos pastabos – padaryta išvada, kad visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių negalima laikyti atlygiu už dalyvavimą penkių etapų apkrovos mažinimo plane. Dėl įrenginių, kuriuos bazinės apkrovos vartotojai turi sumontuoti, kad atitiktų reikalavimą užtikrinti, kad poslinkio koeficientas išliktų intervale nuo + 0,9 iki – 0,9, jau buvo pažymėta, kad šiuo įpareigojimu norima užtikrinti saugų ir normalų tinklo valdymą ir kad šis reikalavimas skirtas visiems vartotojams, prašantiems prieigos prie tinklo, ne vien bazinės apkrovos vartotojams (žr. 99 ir paskesnes konstatuojamąsias dalis). Tad vargu ar tuo galima pateisinti bazinės apkrovos vartotojų atleidimą nuo tinklo mokesčių.
- (179) Taip pat pažymima, jog teikdama informaciją Vokietija nurodė, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių buvo vertingas energijos tiekimo saugumui užtikrinti tik pereinamuoju laikotarpiu (2011–2013 m.), kol nepradėtos taikyti įvairios elektros energijos sistemos lankstumo didinimo priemonės. Tačiau jau 2012 m. Vokietija priėmė Potvarkį dėl atjungiamos apkrovos sutarčių (vok. *Verordnung über Vereinbarungen zu abschaltbaren Lasten*, toliau – „AbLaV“) ⁽⁹⁷⁾, kuriame, siekiant padidinti paklausos lankstumą, numatytas trijų gigavatų (GW) atjungiamos apkrovos pirkimas. „AbLaV“ įsigaliojo 2013 m. (paskutiniaisiais visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių metais), jis priimtas remiantis 2011 m. „EnWG“ 13 straipsnio 4a dalimi. Juo buvo siekiama užtikrinti, kad į pernelyg didelę, palyginti su esamais gamybos pajėgumais, paklausą tinklo operatoriai galėtų reaguoti atjungdami apkrovą. Tokie atvejai dažnesni elektros energijos sistemose, kuriose vis didesnė (kintama) dalis elektros energijos pagaminama iš

⁽⁹⁷⁾ 2012 m. gruodžio 28 d. Potvarkis dėl atjungiamos apkrovos sutarčių (BGBl., I d., p. 2998).

atsinaujinančiųjų išteklių, dėl to staiga nurimus vėjui arba dingus saulei, pagaminamos elektros kiekis staiga sumažėja. Be to, vėjo ir saulės energijos gali būti pagaminama mažiau, negu tikėtasi pagal oro prognozę. Tačiau pažymima, kad visiškas bazinės apkrovos vartotojų atleidimas nuo tinklo mokesčių iš tiesų skatina tuos vartotojus nesūlyti atjungiamos apkrovos pagal „AbLaV“, nes tokiu atveju jie nepasiektų 7 000 tinklo naudojimo valandų skaičiaus. Tad tai prieštarauja kitos – energijos tiekimo saugumo – priemonės tikslui. Todėl visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių 2013 m. buvo kliūtis kitai priemonei, kuria siekta užtikrinti energijos tiekimo saugumą, nes bazinės apkrovos vartotojai turėjo mažiau paskatų siūlyti atjungiamą apkrovą.

- (180) Be to, Vokietija tvirtino, kad bazinės apkrovos vartotojus atleidus nuo tinklo mokesčių bus lengviau remti elektros energijos gamybą iš atsinaujinančiųjų išteklių, nes mažės tokio rėmimo sąnaudos. Vokietija pirmiausia pažymėjo, kad bazinės apkrovos vartotojai elektrą vartoja stabiliai, o tai užtikrina, kad iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminta elektros energija bus suvartota. Dėl to reikėjo mažiau riboti elektros energijos gamybą iš atsinaujinančiųjų išteklių ir už tai kompensuoti jos gamintojams.
- (181) Pažymima, kad 2011–2013 m., kai nebuvo elektros kaupimo įrenginių, o elektros gamybos iš atsinaujinančiųjų išteklių įrenginiai jau pradėti naudoti, nebuvo lanksčios paklausos ir paskatų didinti vartojimą susidarius iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintos elektros energijos pertekliui, bazinę apkrovą sudarantis vartojimas iš tikrųjų galėjo netiesiogiai sumažinti tikimybę, kad elektros energijos gamybą iš atsinaujinančiųjų išteklių teks riboti. Todėl atleidimą nuo tinklo mokesčių buvo galima laikyti priemone, padedančia remti elektros energijos gamybą iš atsinaujinančiųjų išteklių. Tačiau atleidimas nuo tinklo mokesčių galėjo tapti ir netiesiogine elektros energijos gamybos iš atsinaujinančiųjų išteklių rėmimo sąnaudų padidėjimo priežastimi. Jeigu, staiga nurimus vėjui arba dingus saulei, iš atsinaujinančiųjų išteklių elektros nėra pagaminama, dėl atleidimo nuo tinklo mokesčių atsiradęs bazinės apkrovos vartotojų nelankstumas privers intensyvinti tradicinių elektrinių, daugiausia kūrenamų anglimis arba dujomis, darbą, kad, staiga sumažėjus nepastoviai elektros energijos gamybai iš atsinaujinančiųjų išteklių, bazinės apkrovos vartotojų paklausa būtų patenkinta. Galima vertinti, kad dėl to elektros energijos gamybos iš atsinaujinančiųjų išteklių rėmimo sąnaudos didėja.
- (182) Galiausiai pažymima, kad bazinės apkrovos vartotojai atleidžiami nuo tinklo mokesčių nepriklausomai nuo to, kur yra įsikūrę. Tačiau, kaip matyti iš 2012 m. tyrimo (2.3 skirsnis), tam tikromis sąlygomis tinkle gali susidaryti perkrova, pavyzdžiui, kai šiaurėje pagamintas elektros kiekis viršija perdavimo pajėgumus, reikalingus tai elektros energijai perduoti į pietus, kur yra vartojimo vieta. Perkrova gali būti susijusi su stipriu vėju. 2012 m. tyrime iš tikrųjų aptartas scenarijus (2.3 pav.), kai dėl stipraus vėjo tinklas gali atsirasti perdavimo trukdžių. Tokiais atvejais būtina riboti iki trukdžių prijungtų elektrinių darbą ir intensyvinti už trukdžių prijungtų elektrinių darbą. Persikirstymo priemonės apima kompensacijas ir elektrinėms, kurių darbas ribojamas, ir elektrinėms, kurių darbą reikia intensyvinti. Jeigu bazinės apkrovos vartotojas yra prijungtas už trukdžio, dėl jo elektros energijos gamybos iš atsinaujinančiųjų išteklių rėmimo sąnaudos ne sumažės, bet padidės. Kadangi nuo tinklo mokesčių visiškai atleidžiama neatsižvelgiant į vietos kriterijus ir tinklo trukdžius, dėl atleidimo nuo tinklo mokesčių elektros energijos gamybos iš atsinaujinančiųjų išteklių plėtros sąnaudos gali padidėti.

5.3.2.1.2.2. Neaiški sąsaja tarp visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių ir energijos tiekimo saugumo

- (183) Vokietija taip pat tvirtino, kad atleidimas nuo tinklo mokesčių (netiesiogiai) padėtų užtikrinti energijos tiekimo saugumą, nes būtų užtikrintas pastovus vartojimas, o toks vartojimas yra būtina tradicinių elektros gamybos įrenginių veikimo sąlyga. Vokietijos nuomone, tradiciniai elektros gamybos įrenginiai ne tik teikia tinklo stabilizavimo paslaugas, bet ir tenkina paklausą tokioje rinkoje, kuriai būdinga lanksti ir decentralizuota elektros energijos gamyba iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių. Vokietija ir keletas suinteresuotųjų šalių pažymėjo, kad tradicinės elektrinės (kuriose įrengti sinchroniniai generatoriai) teikia tam tikras tinklo veikimui svarbias sistemines paslaugas. Visų pirma tai įtampos ir dažnio reguliavimo paslaugos. Jos tvirtina, kad, jeigu tradicinės elektrinės veiktų ne nuolat, sisteminiemis paslaugomis naudotis būtų daug sunkiau ir bet kuriuo atveju jos būtų brangesnės (pavyzdžiui, dėl to, kad reiktų didesnio rezervo). Tačiau tradicinės elektrinės gali veikti nepertraukiamai tik tada, jei paklausa yra pakankama ir pagaminta elektros energija yra suvartojama. Tiksliau, Vokietijos teigimu, 2012 m. tyrime parodyta, kad ateinančiais metais saugiam tinklo valdymui užtikrinti Vokietijoje bus reikalingos 8–25 GW galios tradicinės elektrinės. Tad norint jas išsaugoti bus reikalinga pastovi ir stabili paklausa.
- (184) Pirma, pažymima, kad 2012 m. tyrimas atliktas po to, kai pradėtas taikyti visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių, dėl to juo negalima remtis norint įrodyti visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių būtinybę siekiant užtikrinti atitinkamą tradicinių elektrinių rentabilumą. Be to, kaip bus paaiškina toliau, tai, kad atleidimu nuo tinklo mokesčių prisidėta prie energijos tiekimo saugumo, nebuvo nustatyta.

- (185) Antra, pačiame 2012 m. tyrime nekalbama apie poreikį užtikrinti tam tikrą minimalų pastovų vartojimą, o Vokietija taip pat nenurodė, kaip bazinės apkrovos vartotojai yra susiję su minimaliais gamybos tradicinėse elektrinėse poreikiais. Vokietija tik paaiškino, kad pastoviai vartodami elektrą bazinės apkrovos vartotojai skatina tradicinės elektrinės išlikti rinkoje. Tačiau 2012 m. tyrime išskiriamos tradicinės bazinės apkrovos elektrinės (t. y. branduolinės elektrinės, vandens tėkmės energiją naudojančios elektrinės ir lignitu kūrenamos elektrinės) ir lankstesnės tradicinės elektrinės. Minimalus gamybos poreikis galioja abiejų tipų gamybai. Tačiau Vokietija ir suinteresuotosios šalys savo argumentuose elektros energijos gamybos taip neskirsto ir nepaaiškina bazinę apkrovą sudarančio vartojimo ryšio su abiejų tipų gamyba. Kalbėdamos apie tradicinės elektrinės, Vokietija ir suinteresuotosios šalys, regis, kalba apie bazinės elektrinės, tik mini nepertraukiamą gamybą ir poreikį užtikrinti lygiavertį nepertraukiamą vartojimą. 2012 m. tyrime – priešingai – aiškiai nurodoma, kad reikalinga tradicinė elektros gamyba negali būti vien bazinės apkrovos gamyba. 2012 m. tyrime iš tiesų tvirtinama, kad sistemai reikia lankstumo ir laiko elektros energijos gamybai pakoreguoti ir pritaikyti pagal svyravimus. Koks ryšys egzistuoja tarp lanksčių elektrinių ir bazinės apkrovos vartotojų suprasti sudėtinga. Kaip jau paminėta 96 konstatuojamojoje dalyje, tradicinėms elektrinėms, pavyzdžiui, dujų turbinoms, kurių veikimą galima operatyviai suintensyvinti, bazinės apkrovos vartotojai nebus paskata likti rinkoje, nes jų pelningumas yra susijęs su galimybe sistemoje susiklosčius nepalankioms sąlygoms parduoti elektrą už didesnę kainą.
- (186) Be to, argumentas, kad atleidimas nuo tinklo mokesčių padeda užtikrinti energijos tiekimo saugumą, nes padeda garantuoti (bazinės apkrovos) tradicinių elektrinių išlikimą, paremtas cikliška logika. Kadangi bazinės apkrovos vartotojams patiems reikalingas nepertraukiamas elektros tiekimas, jie yra patys atsakingi už dalį minimalios elektros energijos gamybos, kaip nurodyta 2012 m. tyrime. Tvirtindamos, kad bazinės apkrovos vartotojai yra reikalingi tam, kad elektrinės galėtų veikti toliau, Vokietija ir suinteresuotosios šalys naudoja ciklišką argumentą, nes tos elektrinės yra reikalingos pačių vartotojų paklausai patenkinti. Nuomonė, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių buvo tinkama energijos tiekimo saugumo užtikrinimo priemonė, tokiu argumentu nepagrindžiama.
- (187) Be to pažymima, kad Vokietijos ir suinteresuotųjų šalių argumentas grindžiamas prielaida, kad bazinės apkrovos vartotojai yra lemiamas veiksnys, užtikrinantis tose elektrinėse pagamintos elektros vartojimą ir tų elektrinių rentabilumą.
- (188) Tačiau 2012 m. tyrime atskleidžiama, kad bazinės apkrovos vartotojų nepakanka norint užtikrinti nepertraukiamą bazinių elektrinių pagamintos elektros energijos vartojimą ir tų elektrinių rentabilumą. 2012 m. tyrimo pirmame puslapyje pažymėta, kad dėl nuolat plečiamos elektros energijos gamybos iš atsinaujinančiųjų išteklių ir pirmenybės, teikiamos iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintos elektros supirkimui, mažėja elektros energijos tiekimas iš tradicinių elektrinių (įskaitant tradicinės bazinės apkrovos elektrines). Be to, Vokietija pati pripažįsta, kad tais laikotarpiais, kai paklausa yra mažesnė, o elektros energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminama daug, bazinės apkrovos vartotojai vartoja iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintą elektros energiją dėl to, kad prioritetą teikiamas jos supirkimui ir vartojimui, o ne tradicinių bazinių elektrinių įprastai tiekiamai elektros energijai. Iš to matyti, kad bazinės apkrovos vartotojų vartojimas neužtikrins tradicinių bazinių elektrinių rentabilumo ir kad nebus taip, kad kitų sistemos stabilumo priemonių (didesnio rezervų poreikio, poreikio operatyviai suintensyvinti elektrinių veikimą, sumažėjus elektros energijos gamybai iš atsinaujinančiųjų išteklių ir pan.) neberekės, nors Vokietija ir suinteresuotosios šalys tvirtina, kad, jeigu tradicinės elektrinės veiks nepertraukiamai, tų priemonių neberekės.

5.3.2.1.2.3. Išvada dėl pagalbos tinkamumo energijos tiekimo saugumui užtikrinti ir elektros energijos gamybai iš atsinaujinančiųjų išteklių remti

- (189) Remdamasi pirmiau išdėstytais faktais, Komisija daro išvadą, jog Vokietija neįrodė, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių gali padėti užtikrinti energijos tiekimo saugumą arba netiesiogiai remti elektros energijos gamybą iš atsinaujinančiųjų išteklių ir buvo tam tinkama priemonė.
- (190) NET darant prielaidą, kad bazinės apkrovos vartotojų visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių padėjo siekti tikslo užtikrinti elektros tiekimo stabilumą ir netiesiogiai skatinti elektros energijos gamybos iš atsinaujinančiųjų išteklių plėtrą, vis tiek reikia patikrinti, ar visišką atleidimą nuo tinklo mokesčių galima laikyti būtinu šiems tikslams siekti, ar jis daro skatinamąjį poveikį, yra proporcingas ir ar neigiami priemonės padariniai yra mažesni už teigiamą poveikį. Toliau paaiškinta, kad tie reikalavimai nebuvo įvykdyti. Šie argumentai yra papildomi, nes Komisija mano, kad pagalbos negalima pripažinti suderinama jau vien dėl to, kad realiai ji negali padėti siekti visuotinės svarbos tikslo.

5.3.2.1.3. Europos pramonės konkurencingumas

- (191) Vokietija pabrėžė, kad dėl sprendimo laipsniškai atsisakyti branduolinės energijos ir padidinti iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminamos elektros energijos dalį elektros energija pabrangtų (ir jos gamyba, ir jos perdavimas), dėl to, palyginti su kitose valstybėse narėse veikiančiomis konkurentėmis, kurios įgyvendinant atsinaujinančiųjų išteklių energijos rėmimo politiką patiria daug mažesnes sąnaudas, ypač nukentėtų daug elektros energijos suvartojančių sektorių, pavyzdžiui, popieriaus, cemento, cheminių medžiagų, aliuminio ir kitų spalvotųjų metalų pramonės, įmonės. Atleidus nuo tinklo mokesčių esą sukuriama vienodos veiklos sąlygos.
- (192) Tačiau pažymima, kad dėl atleidimo nuo tinklo mokesčių nei sukuriama vienodos veiklos sąlygos, nei jis susijęs su sąnaudomis, kurios būtų patiriamos dėl atsinaujinančiųjų išteklių energijos rėmimo politikos įgyvendinimo. Iš tikrųjų, bazinės apkrovos vartotojų visiškai atleidus nuo individualias sąnaudas atitinkančių tinklo mokesčių, Vokietijos bazinės apkrovos vartotojams nebereikia dengti jokių tinklo sąnaudų, įskaitant tinklo atkarpos, kuria bazinės apkrovos vartotojas yra prijungtas prie bazinės elektrinės, sąnaudas. Šios sąnaudos niekaip nesusijusios su atsinaujinančiųjų išteklių energijos rėmimu, kitose valstybėse narėse veikiančios konkurentai tokias sąnaudas turi dengti patys ir jos sudaro įprastą gamybos sąnaudų dalį, o Vokietijoje vartotojai ir konkurentai tas sąnaudas turi kompensuoti iš priemokos pagal 19 straipsnį.
- (193) Galiausiai pažymima, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių siekiant pagerinti atitinkamų vartotojų konkurencingumą prieštarauja Reglamento (EB) Nr. 714/2009 14 straipsniui ir Direktyvos 2009/72/EB 32 straipsniui, nes atleidimas nuo tinklo mokesčių neatitinka sąnaudų ir neatitinka nediskriminavimo principo. Be to, teisės aktų leidėjo arba Vyriausybės suteiktas atleidimas nuo tinklo mokesčių neatitinka Direktyvos 2009/72/EB 37 straipsnio 1 dalies a punkto, kuriame įtvirtintas principas, kad tarifus turi nustatyti reguliavimo institucija.
- (194) Dėl minėtų priežasčių daroma išvada, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių, atitinkančių individualias atitinkamiems bazinės apkrovos vartotojams priskirtinas sąnaudas, kiek tai susiję su siekiu sustiprinti pagalbos gavėjų konkurencingumą, negali padėti siekti visuotinės svarbos tikslo.

5.3.2.2. Visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių būtinumas

- (195) Bet kuriuo atveju, kaip paaiškina 197–199 konstatuojamosiose dalyse, net darant prielaidą, kad Vokietija įrodė, jog visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių gali padėti netiesiogiai remti elektros energijos gamybą iš atsinaujinančiųjų išteklių ir užtikrinti energijos tiekimo saugumą bei yra tam tinkama priemonė, nebuvo įrodyta, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių buvo reikalingas 2012–2013 m. Taip būtų, jeigu Vokietija būtų įrodžiusi, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių buvo reikalingas siekiant užtikrinti bazinę apkrovą sudarantį vartojimą ir išvengti bazinės apkrovos vartotojų atsijungimo nuo tinklo.
- (196) Tačiau, kaip matyti iš toliau išdėstytų faktų, Vokietija neįrodė, kad bazinės apkrovos vartotojų visiškai neatleidus nuo tinklo mokesčių jie būtų atsijungę nuo viešojo tinklo ir būtų tiesę tiesioginę liniją iki elektrinės arba pradėję elektros energiją savo reikmėms gaminti patys. Vokietija neįrodė ir to, kad be visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių atitinkami pagalbos gavėjai būtų keitę savo vartojimo įpročius ir jų apkrova būtų tapusi kintama ir neprognozuojama.

Tam, kad bazinės apkrovos vartotojai netiestų tiesioginės linijos, visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių nėra reikalingas

- (197) Vokietija neįrodė, kad jeigu nuo tinklo mokesčių atleistams bazinės apkrovos vartotojams vis tik reikėtų mokėti individualius tinklo mokesčius, kaip įprastu atveju turėtų būti pagal „EnWG“ 24 straipsnį, jie nepadėtų siekti visuotinės svarbos tikslo (stabilizuoti tinklą ir remti elektros energijos gamybą iš atsinaujinančiųjų išteklių), nes tiestų tiesioginės jungties su elektrine linija.
- (198) Vargu, ar tai yra tikėtina, nes individualūs tinklo mokesčiai būtų apskaičiuoti pagal fizinio kelio metodiką, pagal kurią analizuojamos su tinklo atkarpos nuo bazinės apkrovos vartotojo prijungimo prie tinklo (elektros paėmimo) vietos iki artimiausios bazinės elektrinės naudojimu susijusios sąnaudos. Tokiu atveju individualūs tinklo mokesčiai sutampa su sąnaudomis, kurios būtų patirtos tiesiant tiesioginę liniją iki artimiausios bazinės elektrinės, galinčios patenkinti bazinės apkrovos vartotojo paklausą. Kadangi sąnaudos būtų vienodos, bazinės

apkrovos vartotojas veikiau liktų prisijungęs prie tinklo, užuot pradėjęs ilgai trunkančią leidimo išdavimo procedūrą, kurios baigtis nėra aiški. Kadangi tiesioginę liniją daugeliu atvejų tektų tiesti per nuosavybę, kuri bazinės apkrovos vartotojui nepriklauso, tektų gauti įvairius leidimus, o juos gauti paprastai yra sudėtinga, nes plačioji visuomenė dažnai priešinasi elektros linijoms. Be to, daugeliu atvejų individualūs tinklo mokesčiai būna faktiškai mažesni už tiesioginės linijos tiesimo sąnaudas. Tiesdami tiesioginę liniją bazinės apkrovos vartotojai iš tiesų patirtų nemažai investicinių sąnaudų, būtų vykdoma ilgai trunkanti ir daug kainuojanti leidimų tiesti tokią liniją išdavimo procedūra. Visas pastoviasis linijos išlaidas turėtų padengti vienas naudotojas, o pagal fizinio kelio metodiką naudotojas dengia tik jam tenkančią pastoviuųjų išlaidų dalį.

Tam, kad bazinės apkrovos vartotojai nepradėtų elektros energijos savo reikmėms gaminti patys, visiškai atleidimas nuo tinklo mokesčių nėra reikalingas

- (199) Vokietija taip pat neįrodė, kad jeigu visiškai nuo tinklo mokesčių atleisti subjektai turėtų mokėti individualius tinklo mokesčius, kaip įprastu atveju turėtų būti pagal „EnWG“ 24 straipsnį, kiltų rizika, kad jie pradėtų elektros energiją savo reikmėms gaminti patys. Vokietija nepateikė jokių dokumentų, iš kurių būtų matoma tendencija, kad dėl individualių tinklo mokesčių dydžio iki visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių bazinės apkrovos vartotojai pereina prie savarankiškos gamybos. Iš Vokietijos pateiktų duomenų kaip tik matyti, kad visiškai atleidimas nuo tinklo mokesčių nedaro poveikio bazinės apkrovos vartotojų sprendimui patiems pradėti gaminti elektros energiją savo reikmėms. Vokietija pateikė dešimties daugiausiai elektros energijos suvartojusių pagalbos gavėjų 2013–2015 m. (laikotarpio, kurį sudaro paskutiniai visiškai atleidimo nuo tinklo mokesčių metai ir dveji metai, kuriais taikyti individualūs tinklo mokesčiai) duomenis. Iš jų matyti, kad šešios iš dešimties šių įmonių 2013 m. neturėjo savo elektros energijos gamybos įrenginių ir kad vėl įvedus individualius tinklo mokesčius tokių įrenginių neįsigijo⁽⁹⁸⁾. Iš duomenų apie keturias kitas įmones matyti⁽⁹⁹⁾, kad viena iš jų visą pagaminamą elektros energiją tiekia į tinklą. Kitos trys įmonės 2013 m. jau turėjo savo elektros energijos gamybos įrenginius ir toliau juos naudojo visą 2013–2015 m. laikotarpį: vienoje įmonėje įrenginių naudojimas mažėjo, kitoje – didėjo, trečioje – išliko gana stabilus. Tai patvirtina, kad visiškai atleidimas nuo tinklo mokesčių nėra reikalingas norint išvengti perėjimo prie elektros energijos gamybos savo reikmėms ir kad bazinės apkrovos vartotojai elektros energijos gamybos savo reikmėms modelį nusprendžia rinktis dėl kitų veiksnių. Tai Vokietija patvirtino savo pastabose dėl valstybės pagalbos SA.46526 (2017/N)⁽¹⁰⁰⁾ – Vokietija pirmiausia nurodė, kad sprendimus elektros energiją gamintis patiems daug energijos suvartojančiuose sektoriuose⁽¹⁰¹⁾ pirmiausia skatina sinergija su šilumos poreikiais, sinergija su atliekų dujomis ir gamybos atliekomis, o ne galimybė išvengti vartotojų Vokietijoje mokamo mokesčio už elektrą, iš kurio finansuojama parama elektros gamybai iš atsinaujinančiųjų išteklių (vadinamojo papildomo EEG mokesčio)⁽¹⁰²⁾. Vokietija taip pat parodė, kad, nepaisant to, kad papildomas EEG mokeskis 2011–2014 m. labai padidėjo (papildomas EEG mokeskis buvo didesnis už 2013 m. elektros energijos didmeninę kainą), elektros energijos gamyba savo reikmėms keturiuose pagrindiniuose sektoriuose, kuriuose šia galimybe naudojamos daugiausiai (popieriais, chemijos, plieno gamybos ir naftos perdirbimo), 2010–2014 m. išliko stabilus⁽¹⁰³⁾.

Į indėlių užtikrinant tinklo stabilumą jau atsižvelgta nustatant individualius tinklo mokesčius.

- (200) Norėdama pagrįsti visišką atleidimą nuo tinklo mokesčių, Vokietija paminėjo bazinę apkrovą sudarančio vartojimo stabilumą ir prognozuojamumą ir kad tai yra svarbus aspektas, padedantis valdyti tinklą, tad netiesiogiai padedantis užtikrinti energijos tiekimo saugumą.
- (201) Tačiau pažymima, kad į visus tuos aspektus jau atsižvelgta apskaičiuojant individualius tinklo mokesčius, nes atliekant tuos skaičiavimus kiekvienam bazinės apkrovos vartotojui priskiriama sąnaudų dalis, susijusi tik su tinklo atkarpa nuo bazinės apkrovos vartotojo prijungimo vietos iki artimiausios bazinės elektrinės, galinčios patenkinti jo paklausą. Balansavimo energijos sąnaudos vis tiek nėra įtraukiamos nei į bendrus, nei į individualius tinklo mokesčius. Rezervų ir persikirstymo sąnaudos neįtraukiamos į individualius tinklo mokesčius, o energijos nuostoliai dėl elektros transportavimo yra paskirstomi proporcingai pagal naudojamą tinklo dalį. Atsižvelgiama ir į mažesnę reaktyviosios galios kompensatorių įrenginių poreikį, nes apskaičiuojant individualius tinklo mokesčius į tuos įrenginius atsižvelgiama tik tada, kai jie yra tinklo atkarpoje nuo bazinės elektrinės iki bazinės apkrovos vartotojo.

⁽⁹⁸⁾ Tos įmonės priklausė [...] ir [...] sektoriams.

⁽⁹⁹⁾ Tos įmonės priklausė [...], [...] sektoriams ir [...] pramonės šakai.

⁽¹⁰⁰⁾ 2017 m. gruodžio 19 d. Komisijos sprendimas SA.46526 (2017/N) – Vokietija – pagal 2017 m. EEG sumažintas papildomas mokesčiai savarankiškai gamybai.

⁽¹⁰¹⁾ Vokietija nurodė, kad dauguma bazinės apkrovos vartotojų yra daug energijos suvartojančios įmonės.

⁽¹⁰²⁾ Žr. Komisijos sprendimo byloje SA.46526 60 konstatuojamąją dalį.

⁽¹⁰³⁾ Žr. Komisijos sprendimo byloje SA.46526 61 konstatuojamąją dalį.

- (202) Kadangi atliekant skaičiavimus kiekvienam bazinės apkrovos vartotojui priskiriamos sąnaudos, susijusios tik su tinklo atkarpa nuo bazinės apkrovos vartotojo prijungimo vietos iki artimiausios bazinės elektrinės, galinčios patenkinti jo paklausą, į naudą, kurią bazinės apkrovos vartotojas teikia tinklo valdymui ir į netiesioginę naudą, kurią jis teikia užtikrinant energijos tiekimo saugumą, apskaičiuojant individualius tinklo mokesčius jau pakankamai atsižvelgiama. Tad pagalbos priemonė, kurią sudaro visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių, visiškai nėra reikalinga ir Vokietija nepateikė jokie fakto, iš kurio būtų matyti, kad, jeigu tinklo mokesčiai būtų apskaičiuojami pagal individualias sąnaudas (pavyzdžiui, pagal fizinio kelio metodiką), pagalbos gavėjų vartojimas taptų kintamas ir neprognuojamas.

5.3.2.3. *Skatinamasis poveikis*

- (203) Vokietija taip pat neįrodė, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių daro skatinamąjį poveikį. Pagalba daro skatinamąjį poveikį, jeigu dėl jos atitinkamų įmonių elgsena pakinta taip, kad jos imasi papildomos veiklos, kurios be pagalbos nevykdytų arba ją vykdytų ribotai arba kitokiomis priemonėmis.
- (204) Iš keleto bylos medžiagoje esančių dalykų matyti, kad daugeliu atvejų bazinės apkrovos vartotojai buvo visiškai atleidžiami nuo tinklo mokesčių už vartojimo pobūdį, kuris atitinka jų įprastą vartojimo pobūdį, nes jų gamybos procesui reikalingas nuolatinis elektros vartojimas. Individualūs tinklo mokesčiai taikomi bazinės apkrovos vartotojams nuo 2005 m. Iš pradžių individualius tinklo mokesčius buvo galima taikyti tik bazinės apkrovos vartotojams, kurie tinklu naudojami ne mažiau kaip 7 500 valandų. Dėl to bent jau bazinės apkrovos vartotojų, kurie pagal pradinę tvarką jau mokėjo individualius mokesčius, elgsenos visiškas atleidimas nuo mokesčių nepakeitė, palyginti su elgsena, kai taikyti individualūs tinklo mokesčiai, tad skatinamojo poveikio nepadarė. Be to, bazinės apkrovos vartotojų, kuriems 2014 m. taikyti individualūs tinklo mokesčiai, skaičius labai panašus į bazinės apkrovos vartotojų, kurie 2011–2013 m. buvo atleisti nuo tinklo mokesčių, skaičių, o prašymus atleisti nuo tinklo mokesčių dažnai teikė tie patys vartotojai. Tai taip pat patvirtina, kad daugumos bazinės apkrovos vartotojų elgsena dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių nepakito, palyginti su tuo, kaip jie elgtųsi mokėdami individualius tinklo mokesčius. Vokietijos nacionaliniai teismai pateikė tokias pačias pastabas (žr. 52 konstatuojamąją dalį). 2015 m. vertinimo ataskaitoje taip pat pabrėžta, jog kai kurie tinklo operatoriai pastebėjo, kad suinteresuotųjų bazinės apkrovos vartotojų vartojimo pobūdis jau buvo toks iki visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių⁽¹⁰⁴⁾.

5.3.2.4. *Proporcingumas, neigiama įtaka prekybos sąlygoms ir bendram balansui*

- (205) NET darant prielaidą, kad kai kuriuos bazinės apkrovos vartotojus buvo tikslinga visiškai atleisti nuo tinklo mokesčių, kad tai buvo reikalinga visuotinės svarbos tikslui siekti ir darė skatinamąjį poveikį, reikėtų pažymėti, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių nebuvo proporcingas ir kad neigiama pagalbos įtaka nusveria hipotetinį teigiamą poveikį.
- (206) Kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių būtų proporcingas, jis turėtų apsiriboti tokia suma, kokia yra reikalinga atitinkamų bazinės apkrovos vartotojų elgsenai pakeisti taip, kad tai padėtų užtikrinti energijos tiekimo saugumą arba remti elektros energijos gamybą iš atsinaujinančiųjų išteklių.
- (207) Tačiau Vokietija neįrodė, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių buvo apribotas iki tokios sumos, kuri yra reikalinga paskatinti bazinės apkrovos vartotojus keisti vartojimo pobūdį, arba kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių yra mažiausiai iškraipanti priemonė, kuria bazinės apkrovos vartotojai yra skatinami prisidėti prie tinklo stabilumo ir energijos tiekimo saugumo. Dėl šio aspekto kai kurios suinteresuotosios šalys nurodė, jog tam, kad pasiektų 7 000 naudojimo valandų, jų darbuotojai turėtų dalį darbo laiko skirti vartojimui stebėti ir kad tada, kai elektros energija vartojama nepertraukiamai, gamyba taip pat vyksta nepertraukiamai, todėl produkto paklausai sumažėjus, gali susidaryti didesnės jo atsargos sandėliuose. Tačiau ta pati suinteresuotoji šalis pripažįsta, kad kiekvienos įmonės patiriamos su tuo susijusios sąnaudos būna skirtingos. Todėl, net ir darant prielaidą, jog norėdami pasiekti 7 000 tinklo naudojimo valandų, kai kurie bazinės apkrovos vartotojai patirtų papildomų sąnaudų, nėra garantijų, kad atleidimas nuo tinklo mokesčių visais atvejais atitiktų tai, kas yra reikalinga toms papildomoms sąnaudoms padengti, o Vokietija neįrodė, kad buvo būtent taip.
- (208) Taip pat pažymima, kad priemonė, regis, neskatina energijos tiekimo saugumo daugiau, negu jau į tai atsižvelgta apskaičiuojant individualius tinklo mokesčius. Toks papildomas indėlis neįrodytas. Bet kuriuo atveju, Vokietija ir suinteresuotosios šalys pripažįsta, kad to indėlio kiekybiškai įvertinti neįmanoma.
- (209) Taip pat pažymima, kad, net jei būtų daroma prielaida, kad bazinės apkrovos vartotojai prisideda prie energijos tiekimo saugumo ir tas indėlis viršija stabilizuojamąjį poveikį, į kurį jau atsižvelgta nustatant individualius tinklo

⁽¹⁰⁴⁾ Žr. 2015 m. vertinimo ataskaitos p. 38.

mokesčius, ir taip pat netiesiogiai remiama elektros energijos gamyba iš atsinaujinančiųjų išteklių, Vokietija neįrodė, kad pagalba apsiriboja tuo, kas būtina tokiam teigiamam poveikiui pasiekti. 2015 m. vertinimo ataskaitoje „BNetzA“ pažymėjo, kad tinklo operatorių, prie kurių tinklo prisijungę bazinės apkrovos vartotojai, nuomonės išsiskyrė: vienu nuomone, bazinės apkrovos vartotojai daro stabilizuojamąjį poveikį, kitu nuomone, bazinės apkrovos vartotojai tokio poveikio nedaro (žr. ataskaitos 6 ir 7 pav. ir išvadas, išdėstytas p. 38). Nėra aišku, ar stabilizuojamąjį poveikį pastebėję tinklo operatoriai mano, kad tas poveikis viršija tai, į ką apskaičiuojant individualius tinklo mokesčius jau atsižvelgta, nes ataskaitoje tinklo operatoriai taip neskirstyti. Vienas PSO paaishkino, kad bazinės apkrovos vartotojų indėlis į tinklo stabilumą priklauso nuo konkrečių tinklo aplinkybių. Jeigu susidaro perkrova, bazinės apkrovos vartotojai kelia grėsmę tinklo stabilumui, o kai apkrova nepakankama, jie padeda padidinti tinklo stabilumą, tad pagrindinis tinklo stabilumą lemiantis veiksnys iš tikrųjų yra lanksti apkrova⁽¹⁰⁵⁾. Tačiau su bazinės apkrovos vartotojais susijusi apkrova dėl vartojimo pobūdžio yra ne lanksti, bet stabili ir nelanksti. Iš tikrųjų, jeigu bazinės apkrovos vartotojai teiktų lankstumo paslaugas (pavyzdžiui, tinklo operatoriaus prašymu sumažintų vartojimą), jie nebeatitiktų bazinės apkrovos vartotojo apibrėžties, nes nebepasiektų 7 000 tinklo naudojimo valandų skaičiaus. Tai patvirtina bent jau tai, kad (darant prielaidą, kad tam tikromis sąlygomis bazinės apkrovos vartotojai padeda užtikrinti tinklo stabilumą daugiau, negu į tai jau buvo atsižvelgta apskaičiuojant individualius tinklo mokesčius) bazinės apkrovos vartotojų papildomas indėlis į tinklo stabilumą priklauso nuo kiekvieno atvejo aplinkybių, tačiau prielaidos, kad tokį indėlį įneša bet kuris bazinės apkrovos vartotojas, kuris suvartoja daugiau kaip 10 GWh ir tinklu naudojasi bent 7 000 valandų, savaime daryti negalima. Taip pat negalima iš anksto daryti prielaidos, kad tai visais atvejais būtų pagrindas visiškai atleisti nuo tinklo mokesčių.

- (210) Pažymėtina, jog Vokietijos ir suinteresuotųjų šalių argumentas, kad atleidimas nuo tinklo mokesčių užtikrintų bazinės apkrovos elektrinių, kurios yra svarbios sisteminių paslaugų teikėjos, išlikimą, pagrįstas prielaida, jog 2012 m. tyrime nustatyti minimalūs elektros energijos gamybos poreikiai išliks pastovūs, nepriklausomai nuo Vokietijos paklausos, tačiau taip nėra. Kaip tik, kaip paminėta 93 konstatuojamojoje dalyje, 2012 m. tyrimo rezultatų santraukos (vok. *Ergebniszusammenfassung*) i psl. pabrėžta, kad minimali elektros energijos gamyba labai priklauso nuo esamos padėties ir ypač ne tik nuo energijos gamybos iš atsinaujinančiųjų išteklių, bet ir nuo paklausos dydžio. Vokietija nepateikė jokių faktų, iš kurių būtų matyti, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių apsiriboja tik tokiu bazinę apkrovą sudarančiu vartojimu, koks esą yra reikalingas tradicinių bazinės apkrovos elektrinių išlikimui užtikrinti, taip pat nepateikė faktų, kad ilgainiui visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių būtų koreguojamas, kad atitiktų kintančius poreikius.
- (211) Vokietija tvirtino, kad prekybos sąlygos nebus nederamai iškraipomos, nes poveikis konkurencijai bus ribotas, kadangi priemonė labai padeda užtikrinti energijos tiekimo saugumą ir vargu ar daro kokią nors poveikį konkurencijai su kitų valstybių narių įmonėmis, turint galvoje tai, kad, palyginti su kitomis valstybėmis narėmis, Vokietijoje elektros energijos kainos yra labai didelės.
- (212) Tačiau, atsižvelgiant į 5.3.2.1–5.3.2.4 skirsnuose išdėstytas išvadas, neįrodyta, kad visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių būtų tikslingas arba reikalingas siekiant užtikrinti energijos tiekimo saugumą ir remti elektros energijos gamybą iš atsinaujinančiųjų išteklių arba kad darytų skatinamąjį poveikį. Kaip pažymėta 205–210 konstatuojamosiose dalyse, pagalba neapsiriboja suma, kuri yra reikalinga tikslams pasiekti, tad dėl pagalbos susidaranti kompensacija yra pernelyg didelė. Hipotetinis teigiamas pagalbos poveikis yra labai ribotas, jei apskritai egzistuoja.
- (213) Visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių kaip tik neatitinka Direktyvos 2009/72/EB 32 straipsnio ir Reglamento (EB) Nr. 714/2009 14 straipsnio.
- (214) Dėl konkurencijos su kitomis valstybėmis narėmis iškraipymo pažymėtina, kad, priešingai tam, ką teigia Vokietija, konkurencijos iškraipymo negalima laikyti nereikšmingu. Pirma, pagal priemonę pagalbos gavėjai visiškai atleidžiami nuo tinklo mokesčių, o jų konkurentai savo valstybėse narėse privalo toliau mokėti tinklo mokesčius, kaip to reikalaujama Sąjungos teisės aktuose. Tai gali labai iškraipyti konkurenciją, nes Vokietija pati nurodė, kad dauguma pagalbos gavėjų yra daug elektros suvartojančios įmonės. Taigi, elektros energijos sąnaudos yra svarbus jų konkurencingumo veiksnys. Antra, tai, kad elektros energijos kainos Vokietijoje būtų didelės ir dėl jų labai padidėtų daug elektros suvartojančių Vokietijos įmonių gamybos sąnaudos, taip pat neįrodyta. Priešingai – pažymėtina, kad 2011–2013 m. daug elektros suvartojančios įmonės Vokietijoje galėjo pasinaudoti elektros energijos mokesčio sumažinimu, papildomu EEG mokesčiu ir papildomu kogeneracijos mokesčiu.
- (215) Atsižvelgiant į šiuos dalykus, daroma išvada, kad neigiamas pagalbos poveikis viršija hipotetinį teigiamą indėlį, kuris pasireikštų tuo, kad būtų remiama elektros energijos gamyba iš atsinaujinančiųjų išteklių arba didinamas energijos tiekimo saugumas.

⁽¹⁰⁵⁾ Žr. 2015 m. vertinimo ataskaitos p. 38.

5.3.3. IŠVADA

(216) 2012 ir 2013 m. suteikta pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka.

6. SUSIGRAŽINIMAS

- (217) Vadovaujantis SESV ir nusistovėjusia Teisingumo Teismo praktika, Komisija yra kompetentinga nuspręsti, kad atitinkama valstybė narė turi nutraukti arba pakeisti pagalbą, jeigu nustatoma, kad pagalba nesuderinama su vidaus rinka ⁽¹⁰⁶⁾. Be to, Teisingumo Teismas nuosekliai laikėsi nuomonės, kad valstybės narės prievolė nutraukti pagalbą, kurią Komisija laiko nesuderinama su vidaus rinka, nustatyta siekiant atkurti anksčiau buvusią padėtį ⁽¹⁰⁷⁾.
- (218) Šiuo atžvilgiu Teismas nustatė, kad šis tikslas pasiekiamas, kai gavėjas grąžina suteiktos neteisėtos pagalbos lėšas, taip prarasdamas savo konkurentų atžvilgiu rinkoje turėtą pranašumą, ir atkuria iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis ⁽¹⁰⁸⁾.
- (219) Pagal šią teismo praktiką Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 ⁽¹⁰⁹⁾ 16 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „[j]eigu esant neteisėtai pagalbai priimami neigiami sprendimai, Komisija nusprendžia, kad suinteresuotoji valstybė narė turi imtis visų priemonių, kurios būtinos, kad pagalba būtų išieškota iš gavėjo [...]“.
- (220) Taigi, kadangi aptariama pagalba įgyvendinta pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį ir yra nesuderinama su vidaus rinka, pagalbą reikia susigrąžinti iš jos gavėjų, kad būtų atkurta rinkoje iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis. Pagalbą reikėtų susigrąžinti už laikotarpį nuo tos dienos, kai pagalbos gavėjas įgijo pranašumą, t. y. nuo pagalbos sumų išmokėjimo pagalbos gavėjui iki faktinio pagalbos susigrąžinimo; už šį laikotarpį reikėtų skaičiuoti palūkanas.
- (221) Dėl kai kurių suinteresuotųjų šalių teiginio, kad pagalbos grąžinimas pažeistų teisėtų lūkesčių apsaugos principą, reikėtų pažymėti, kad Teisingumo Teismas ne kartą nurodė, jog teisę remtis teisėtų lūkesčių apsaugos principu turi kiekvienas asmuo, atsidūręs tokioje padėtyje, kai Sąjungos institucija konkrečiomis jam suteiktomis garantijomis suteikė pagrindą puoselėti tam tikrus lūkesčius. Tačiau jeigu rūpestingas ir nuovokus ekonominės veiklos vykdytojas galėjo numatyti, kad bus priimta tam tikra jo interesus greičiausiai paveiksianti Sąjungos priemonė ir jeigu ta priemonė priimama, šiuo principu jis nebegali remtis ⁽¹¹⁰⁾. Remiantis tokia teismo praktika pažymėtina, kad Sprendime *PreussenElektra* nagrinėtu atveju jokių teisėtų lūkesčių negalėjo kilti, nes nebuvo keltas klausimas dėl galimybės įgalioti privačias įstaigas administruoti pagalbos schemą, o parafiskalines rinkliavas ir mokesčius laikyti valstybiniais ištekliais. Jame nagrinėtas konkretus atvejis, jau paminėtas ir Sprendime *Van Tiggele* ⁽¹¹¹⁾. Be to, dėl daugelio schemų, kurios buvo finansuotos iš valstybės nustatytos priemokos, Komisija padarė išvadą, kad valstybės pagalba buvo teikiama ⁽¹¹²⁾.

⁽¹⁰⁶⁾ Žr. 1973 m. liepos 12 d. Sprendimo *Komisija/Vokietija*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13 punktą.

⁽¹⁰⁷⁾ Žr. 1994 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Ispanija/Komisija*, sujungtos bylos C-278/92, C-279/92 ir C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, 75 punktą.

⁽¹⁰⁸⁾ Žr. 1999 m. birželio 17 d. Sprendimo *Belgija/Komisija*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64 ir 65 punktus.

⁽¹⁰⁹⁾ 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).

⁽¹¹⁰⁾ Žr. 2006 m. birželio 22 d. Sprendimo *Forum 187/Komisija*, sujungtos bylos C-182/03, C-217/03, ECLI:EU:C:2006:416, 147 punktą.

⁽¹¹¹⁾ Žr. 1978 m. sausio 24 d. Sprendimą *Doux Elevage*, C-82/77, ECLI:EU:C:1978:10.

⁽¹¹²⁾ Žr., pvz., 2006 m. liepos 4 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos NN162a/2003 ir N317a/2006 – Austrija – parama elektros gamybai iš atsinaujinančiųjų išteklių pagal Austrijos ekologiškos elektros energijos įstatymą (OL C 221, 2006 m. rugsėjo 14 d., p. 8); 2012 m. vasario 8 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.33384 – Austrija – 2012 m. ekologiškos elektros energijos įstatymas (OL C 156, 2012 m. birželio 2 d., p. 1); 2010 m. balandžio 14 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos N94/2010 – Jungtinė Karalystė – Tiekimo tarifai elektros gamybai iš atsinaujinančiųjų mažo anglies kiekio išteklių paremti (OL C 166, 2010 m. birželio 25 d., p. 2); 2007 m. balandžio 24 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos C 7/2005 – Slovėnija – Slovėnijos elektros tarifai (OL C 219, 2007 m. rugpjūčio 24 d., p. 9); 2009 m. spalio 26 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos N 354/2009 – Slovėnija – Parama elektros gamybai iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir kogeneracijos įrenginiuose (OL C 285, 2009 m. lapkričio 26 d., p. 2); 2007 m. rugsėjo 25 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos N 571/2006 – Airija – Paramos elektros gamybai iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių programa (OL C 311, 2007 m. gruodžio 21 d., p. 2); 2011 m. spalio 18 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.31861 – Airija – Elektros gamyba iš biomasės (OL C 361, 2011 m. gruodžio 10 d., p. 2); 2009 m. liepos 2 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos N 143/2009 – Kipras – Pagalbos schema elektros gamybai didelėse komercinėse vėjo, saulės, fotovoltinėse sistemose ir elektros gamybai iš biomasės skatinti (OL C 247, 2009 m. spalio 15 d., p. 2); 2003 m. kovo 19 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos N 707/2002 ir N 708/2002 – Nyderlandai – MEP *stimulering duurzame energie* & MEP *Stimulering warmtekrachtkoppeling* (OL C 148, 2003 m. birželio 25 d., p. 8); 2002 m. birželio 5 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos C 43/2002 (ex NN 75/2001) – Liuksemburgas – Elektros rinkos organizavimo kompensacinis fondas (OL L 159, 2009 m. birželio 20 d., p. 11); 2014 m. liepos 23 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.38632 – Vokietija – 2014 m. EEG – Atsinaujinančiosios energijos įstatymo reforma (OL C 325, 2015 m. spalio 2 d., p. 4); 2011 m. kovo 8 d. Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos C 24/2009 – Austrija – Valstybės pagalba daug energijos naudojančioms verslo įmonėms pagal Austrijos ekologiškos elektros energijos įstatymą (OL L 235, 2011 m. rugsėjo 10 d., p. 42).

- (222) Bet kuriuo atveju Teisingumo Teismas Sprendime *Essent* ⁽¹¹³⁾ paaikškino Sprendimo *PreussenElektra* taikymo ribas ir priminė savo ankstesnius sprendimus, kad valstybės pagalba yra laikomas ir pranašumas, finansuojamas iš valstybės nustatytos ir valstybės paskirto subjekto administruojamos priemokos.
- (223) Valstybinių išteklių sąvokos aiškinimas, kurio laikomasi šiame sprendime, atitinka tvirtai nusistovėjusią Teisingumo Teismo praktiką ir pačios Komisijos sprendimų praktiką. Kadangi kiekvienas apdairus ir atsargus ekonominės veiklos vykdytojas tai galėjo numatyti, pagalbos sugrąžinimas nepažeistų teisėtų lūkesčių apsaugos principo.
- (224) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, ypač 216 konstatuojamojoje dalyje, pagalbą reikėtų susigrąžinti, nes ji yra nesuderinama su vidaus rinka, o į grąžintinas sumas reikėtų įtraukti palūkanas, susidariusias nuo tos dienos, kai pagalbos gavėjui buvo suteikta pagalba, iki faktinio pagalbos susigrąžinimo.
- (225) Susigrąžinamas sumas turėtų sudaryti tik skirtumas tarp sumos, susidariusios dėl visiško atleidimo nuo tinklo mokesčių laikotarpiu nuo 2012 m. sausio 1 d. iki 2013 m. gruodžio 31 d., ir individualių tinklo mokesčių sumos, kurią būtų reikėję sumokėti, jeigu nuo tinklo mokesčių nebūtų atleista, nes tik šis sumų skirtumas laikytinas valstybės pagalba.
- (226) Kiekvienais atitinkamais metais susigrąžintina suma yra lygi individualiems tinklo mokesčiams, kuriuos pagalbos gavėjai būtų turėję sumokėti, jeigu nebūtų buvę visiškai atleisti nuo tinklo mokesčių.
- (227) Pirmesnėje konstatuojamojoje dalyje paminėtus individualius tinklo mokesčius reikėtų apskaičiuoti pagal 2010 m. spalio 26 d. „BNetzA“ rekomendaciniame dokumente *Leitfaden zur Genehmigung individueller netzentgeltvereinbarungen nach § 19 Abs. 2 S. 1 und 2 StromNEV* aprašytą fizinio kelio metodiką.
- (228) Už kiekvienenus atitinkamus metus susigrąžintina suma yra lygi ne mažiau kaip 20 % sumos, kurią pagalbos gavėjas būtų turėjęs sumokėti, jeigu būtų turėjęs mokėti skelbtus tinklo mokesčius.
- (229) Jeigu bendra pagalbos gavėjo gauta pagalbos suma yra mažesnė už 200 000 EUR ir pagalba atitinka visus kitus Komisijos reglamente (ES) Nr. 1407/2013 ⁽¹¹⁴⁾ arba Komisijos reglamente (EB) Nr. 1998/2006 ⁽¹¹⁵⁾ nustatytus kriterijus, reikėtų laikyti, kad ji nėra valstybės pagalba, apibrėžta SESV 107 straipsnio 1 dalyje, todėl šiai pagalbai nuostatos dėl sugrąžinimo neturėtų būti taikomos.

7. IŠVADA

- (230) Daroma išvada, kad Vokietija nuo 2012 m. sausio 1 d. iki 2013 m. gruodžio 31 d. neteisėtai įgyvendino pagalbą, kurią sudarė bazinės apkrovos vartotojų, kurie per metus suvartoja ne mažiau kaip 10 GWh elektros energijos ir tinklu naudojami bent 7 000 valandų, visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių, pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį.
- (231) Valstybės pagalba yra lygi tinklo sąnaudoms, kurios 2012 ir 2013 m. faktiškai patirtos dėl nuo tinklo mokesčių atleistų bazinės apkrovos vartotojų, arba, jei tinklo sąnaudos yra mažesnės už minimalius tinklo mokesčius, sudarančius 20 % paskelbtų tinklo mokesčių, – minimaliems tinklo mokesčiams. Ta apimtimi visiškas atleidimas nuo tinklo mokesčių pagal 2011 m. „StromNEV“ 19 straipsnio 2 dalies antrą sakinį nukrypsta nuo to meto atskaitos sistemos. Atitinkamai valstybės pagalba yra lygi individualių tinklo mokesčių, kurių bazinės apkrovos vartotojai nesumokėjo 2012–2013 m. ir kurie sudaro bent 20 % atitinkamais metais paskelbtų tinklo mokesčių, vertei.
- (232) Valstybės pagalba neatitinka jokių SESV 107 straipsnio 2 ir 3 dalyse išdėstytų nukrypti leidžiančių nuostatų ir jos negalima laikyti suderinama su vidaus rinka jokių kitu pagrindu. Todėl ji yra nesuderinama su vidaus rinka.
- (233) Pagal Reglamento (ES) 2015/1589 16 straipsnio 1 dalį Komisija privalo reikalauti, kad valstybė narė imtųsi visų reikalingų priemonių pagalbai susigrąžinti iš jos gavėjų. Todėl Vokietija turi susigrąžinti nesuderinamą pagalbą,

⁽¹¹³⁾ Žr. 2008 m. liepos 17 d. Sprendimo *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, 74 punktą.

⁽¹¹⁴⁾ 2013 m. gruodžio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1407/2013 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai (OL L 352, 2013 12 24, p. 1).

⁽¹¹⁵⁾ 2006 m. gruodžio 15 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1998/2006 dėl Sutarties 87 ir 88 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai (OL L 379, 2006 12 28, p. 5).

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

1. Bazinės apkrovos vartotojų visiškai atleidimas nuo tinklo mokesčių, kuri Vokietija neteisėtai taikė 2012 ir 2013 m., pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį yra valstybės pagalba ta apimtimi, kuria bazinės apkrovos vartotojai buvo atleisti nuo tinklo mokesčių, atitinkančių dėl jų patirtas tinklo sąnaudas arba, jei minimalūs tinklo mokesčiai sudarė mažiau negu 20 % paskelbtų tinklo mokesčių, buvo atleisti nuo tų minimalių tinklo mokesčių.

2. 1 dalyje nurodytą pagalbą Vokietija įgyvendino pažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį, todėl pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka.

2 straipsnis

Pagal 1 straipsnyje nurodytą schemą suteikta individuali pagalba nelaikoma valstybės pagalba, jei jos suteikimo metu ji atitiko pagal Reglamento (EB) Nr. 994/98 ⁽¹¹⁶⁾ 2 straipsnį priimtame ir tuo metu taikytame reglamente nustatytas sąlygas.

3 straipsnis

1. Vokietija susigrąžina iš pagalbos gavėjų su vidaus rinka nesuderinamą pagalbą, suteiktą pagal 1 straipsnyje nurodytą pagalbos schemą.

2. Į grąžintiną sumą įskaičiuojamos palūkanos, susidariusios nuo tos dienos, kai pagalbos gavėjui buvo suteikta pagalba, iki faktinio pagalbos susigrąžinimo.

3. Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir susikaupusių palūkanų pagal Reglamento (EB) Nr. 794/2004 ⁽¹¹⁷⁾ V skyrių.

4. Vokietija nuo šio sprendimo priėmimo dienos nutraukia visų pagal 1 straipsnyje nurodytą pagalbos schemą dar neišmokėtų pagalbos sumų mokėjimą.

4 straipsnis

1. Pagalba, suteikta pagal 1 straipsnyje nurodytą schemą, turi būti susigrąžinta nedelsiant ir veiksmingai.

2. Vokietija užtikrina, kad šis sprendimas bus įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie jį dienos.

5 straipsnis

1. Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos Vokietija pateikia šią informaciją:

- visų pagalbos gavėjų, kurie pagalbą gavo pagal 1 straipsnyje nurodytą schemą, sąrašą ir bendrą kiekvieno iš jų pagal schemą gautos pagalbos sumą,
- bendrą sumą (pagrindinę sumą ir palūkanas), kuri turi būti susigrąžinta iš kiekvieno pagalbos gavėjo,
- išsamų priemonių, kurių jau imtasi arba planuojama imtis šiam sprendimui įgyvendinti, aprašymą ir
- dokumentus, kuriais įrodoma, kad pagalbos gavėjams nurodyta grąžinti 1 straipsnyje nurodytą pagalbą.

2. Vokietija informuoja Komisiją apie pažangą, padarytą taikant nacionalines priemones šiam sprendimui įgyvendinti, kol bus visiškai susigrąžinta pagal 1 straipsnyje nurodytą schemą suteikta pagalba. Komisijos prašymu Vokietija nedelsdama pateikia informaciją apie priemones, kurių jau imtasi ir kurių planuojama imtis šiam sprendimui įgyvendinti. Vokietija taip pat pateikia išsamius duomenis apie pagalbos sumas ir palūkanas, kurias pagalbos gavėjai jau grąžino.

⁽¹¹⁶⁾ 1998 m. gegužės 7 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 994/98 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 92 ir 93 straipsnių taikymo kai kurioms horizontalios valstybės pagalbos rūšims (OL L 142, 1998 5 14, p. 1).

⁽¹¹⁷⁾ 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantis Tarybos reglamentą (ES) 2015/1589, nustatantį išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 140, 2004 4 30, p. 1).

6 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Vokietijos Federacinei Respublikai.

Priimta Briuselyje 2018 m. gegužės 28 d.

Komisijos vardu
Margrethe VESTAGER
Komisijos narė

TARPTAUTINIAIS SUSITARIMAIS ĮSTEIGTŲ ORGANŲ PRIIMTI AKTAI

Pagal tarptautinę viešąją teisę juridinę galią turi tik JT EEK tekstų originalai. Šios taisyklės statusas ir įsigaliojimo data turėtų būti tikrinami pagal paskutinę statusą nurodančio JT EEK dokumento TRANS/WP.29/343 versiją, kurią galima rasti:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos (JT EEK) taisyklė Nr. 48 „Suvienodinti transporto priemonių patvirtinimo reikalavimai, atsižvelgiant į apšvietimo ir šviesos signalinių įtaisų įrengimą“ [2019/57]

Įtrauktas visas galiojantis tekstas iki:

06 serijos pakeitimų 10 papildymo. Įsigaliojimo data – 2018 m. liepos 19 d.

TURINYS

TAISYKLĖ

1. Taikymo sritis
2. Apibrėžtys
3. Patvirtinimo paraiška
4. Patvirtinimas
5. Bendrosios specifikacijos
6. Atskirosios specifikacijos
7. Transporto priemonės tipo arba jo apšvietimo ir šviesos signalinių įtaisų patvirtinimo pakeitimas ir išplėtimas
8. Gamybos atitiktis
9. Sankcijos už gamybos neatitiktį
10. Visiškas gamybos nutraukimas
11. Už patvirtinimo bandymus atsakingų techninių tarnybų ir tipo patvirtinimo institucijų pavadinimai bei adresai
12. Pereinamojo laikotarpio nuostatos

PRIEDAI

1. Pranešimas
2. Patvirtinimo ženklų išdėstymas
3. Žibintų paviršių, atskaitos ašių ir centrų ir geometrinio apžvelgiamumo kampų pavyzdžiai
4. Raudonos spalvos žibinto matomumas priekyje ir baltos spalvos žibinto matomumas gale
5. Apkrovos sąlygos, į kurias reikia atsižvelgti nustatant artimosios šviesos žibintų vertikalios pakreipimo variantus
6. Artimosios šviesos pokrypio matavimas, atsižvelgiant į apkrovą
7. Artimosios šviesos žibintų ribinės linijos pokrypio žemyn, nurodyto šios taisyklės 6.2.6.1.1 punkte, ir priekinių rūko žibintų ribinės linijos pokrypio žemyn, nurodyto 6.3.6.1.2 punkte, žymėjimas

8. Priekinių žibintų reguliavimo įtaisų valdikliai, nurodyti šios taisyklės 6.2.6.2.2 punkte
9. Gamybos atitikties kontrolė
10. Rezervuotas
11. Matomumo ženklavimo pastebimumas iš transporto priemonės galo, priekio ir iš šono
12. Bandomasis važiavimas
13. Artimosios šviesos žibintų automatinio jungimo sąlygos
14. Stebėjimo sritis prie manevravimo ir papildomų žibintų tariamojo paviršiaus
15. Gonio(foto)metrinė sistema, naudojama fotometriniams matavimams atlikti, kaip apibrėžta šios taisyklės 2.34 punkte

1. TAIKYMO SRITIS

Ši taisyklė taikoma M, N kategorijų transporto priemonėms ir jų priekaboms (O kategorijos) ⁽¹⁾, atsižvelgiant į apšvietimo ir šviesos signalizacijos prietaisų įrengimą.

2. APIBRĖŽTYS

Šioje taisyklėje:

- 2.1. transporto priemonės patvirtinimas – transporto priemonės tipo patvirtinimas, atsižvelgiant į apšvietimo ir šviesos signalinių įtaisų skaičių bei įrengimo būdą;
- 2.2. transporto priemonių tipas, atsižvelgiant į apšvietimo ir šviesos signalinių įtaisų įrengimą – transporto priemonės, nesiskiriančios 2.2.1–2.2.4 punktuose nurodytais pagrindiniais aspektais.
Šiais aspektais besiskiriančios transporto priemonės nelaikomos „skirtingo tipo transporto priemonėmis“: transporto priemonės, kurios skiriasi, kaip apibrėžta 2.2.1–2.2.4 punktuose, tačiau ne taip, kad dėl to tektų keisti žibintų rūši, skaičių, išdėstymą, geometrinį apžvelgiamumą ir artimosios šviesos srauto pokrypį, nurodytus aptariamam transporto priemonių tipui, bei transporto priemonės, kuriose įtaisyti arba neįtaisyti papildomi žibintai:
 - 2.2.1. transporto priemonės matmenimis ir išorės forma;
 - 2.2.2. įtaisų skaičiumi ir išdėstymu;
 - 2.2.3. priekinių žibintų reguliavimo sistema;
 - 2.2.4. pakabos sistema.
- 2.3. skersinė plokštuma – vertikali plokštuma, statmena transporto priemonės išilginei vidurio plokštumai;
- 2.4. nepakrauta transporto priemonė – transporto priemonė be vairuotojo, ekipažo, keleivių ir krovinių, bet su pilnu baku degalų, atsarginiu ratu ir paprastai visada transporto priemonėje esančiais įrankiais;
- 2.5. pakrauta transporto priemonė – transporto priemonė, pakrauta iki didžiausios techniškai leidžiamos masės, kaip nurodyta gamintojo, kuris taip pat nustato masės pasiskirstymą tarp ašių pagal 5 priede aprašytą metodą;
- 2.6. įtaisas – elementas arba elementų mazgas, naudojamas vienai arba daugiau funkcijų atlikti:
 - 2.6.1. apšvietimo funkcija – įtaiso spinduliuojama šviesa, skirta apšviesti kelią ir objektus transporto priemonės judėjimo kryptimi;
 - 2.6.2. šviesos signalizacijos funkcija – įtaiso spinduliuojama arba atspindima šviesa, kurios paskirtis kitiems eismo dalyviams suteikti vaizdinę informaciją apie transporto priemonės buvimą, padėti ją atpažinti ir (arba) pranešti apie jos judėjimo pasikeitimą;

⁽¹⁾ Kaip apibrėžta Suvestinėje rezoliucijoje dėl transporto priemonių konstrukcijos (R.E.3). dokumentas ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, para. 2, www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

- 2.7. žibintas – įtaisas, kurio paskirtis apšviesti kelią arba šviesos signalu įspėti kitus eismo dalyvius. Galinio valstybinio numerio ženklų apšvietimo žibintai ir šviesogražiai atšvaitai taip pat laikomi žibintais. Šioje taisyklėje šviesą spinduliuojantys galiniai valstybinio numerio ženklai ir įlipimo bei išlipimo durų apšvietimo sistema pagal Taisyklės Nr. 107 nuostatas nelaikomi žibintais M₂ ir M₃ kategorijų transporto priemonėse;
- 2.7.1. Šviesos šaltinis
- 2.7.1.1. šviesos šaltinis – vienas arba daugiau regimosios spinduliuotės elementų, kurie gali būti montuojami su vienu arba daugiau skaidrių apgaubų ir turėti cokolį mechaninei arba elektros jungčiai;
- 2.7.1.1.1. keičiamasis šviesos šaltinis – šviesos šaltinis, skirtas įtaisyti prietaiso laikiklyje ir iš jo išimti nenaudojant įrankių;
- 2.7.1.1.2. nekeičiamasis šviesos šaltinis – šviesos šaltinis, kurį galima pakeisti tik kartu su prietaisu, kuriame šis šviesos šaltinis įtaisytas:
- a) šviesos šaltinio modulių atveju: šviesos šaltinis, kurį galima pakeisti tik kartu su šviesos šaltinio moduliu, kuriame šis šviesos šaltinis įtaisytas;
- b) adaptiviųjų priekinių žibintų sistemų (AFS) atveju: šviesos šaltinis, kurį galima pakeisti tik kartu su apšvietimo moduliu, kuriame šis šviesos šaltinis įtaisytas;
- 2.7.1.1.3. šviesos šaltinio modulis – speciali prietaiso optinė dalis. Ji turi vieną arba daugiau nekeičiamųjų šviesos šaltinių, joje papildomai gali būti vienas arba daugiau patvirtintų keičiamųjų šviesos šaltinių laikiklių;
- 2.7.1.1.4. kaitinamasis šviesos šaltinis (kaitinamoji lempa) – šviesos šaltinis, kai regimosios spinduliuotės elementas yra vienas arba daugiau kaitinamųjų siūlų, sukuriančių šiluminę spinduliuotę;
- 2.7.1.1.5. dujų išlydžio šviesos šaltinis – šviesos šaltinis, kai regimosios spinduliuotės elementas yra išlydžio lankas, sukuriantis elektrinę liuminescenciją / fluorescenciją;
- 2.7.1.1.6. šviesos diodo (LED) šviesos šaltinis – toks šviesos šaltinis, kai regimosios spinduliuotės elementas yra viena arba daugiau puslaidininkių sandūrų, sukuriančių injekcinę liuminescenciją / fluorescenciją;
- 2.7.1.1.7. LED modulis – šviesos šaltinio modulis, kurio šviesos šaltiniai yra tik LED. Tačiau jame papildomai gali būti vienas arba daugiau patvirtintų keičiamųjų šviesos šaltinių laikiklių;
- 2.7.1.2. elektroninis šviesos šaltinio reguliavimo įrenginys – vienas arba daugiau komponentų tarp elektros tiekimo ir šviesos šaltinių, integruotų į šviesos šaltinį arba naudojamą žibintą arba į juos neintegruotų, kurių paskirtis yra reguliuoti šviesos šaltinio įtampą ir (arba) elektros srovę;
- 2.7.1.2.1. balastas – elektroninis šviesos šaltinio reguliavimo įrenginys tarp elektros tiekimo ir šviesos šaltinių, integruotų į šviesos šaltinį arba naudojamą žibintą arba į juos neintegruotų, kurio paskirtis yra stabilizuoti dujų išlydžio šviesos šaltinio elektros srovę;
- 2.7.1.2.2. uždegiklis – elektroninis šviesos šaltinio reguliavimo įrenginys, kurio paskirtis sukurti dujų išlydžio šviesos šaltinio lanką;
- 2.7.1.3. kintamojo stiprio valdiklis – įtaisas, automatiškai valdantis galinius šviesos signalinius įtaisyti, kuriems būdingas kintamasis šviesos stipris, siekiant užtikrinti pastovų jų signalų pastebimumą. Kintamojo stiprio valdiklis yra žibinto arba transporto priemonės dalis, arba ši funkcija yra paskirstyta ir žibintui, ir transporto priemonei;
- 2.7.2. lygiaverčiai žibintai – tos pačios paskirties žibintai, kuriuos leidžiama naudoti transporto priemonės registracijos šalyje; tokie žibintai savo charakteristikomis gali skirtis nuo tvirtinimo metu transporto priemonėje įtaisyty žibintų, jeigu jie atitinka šios taisyklės reikalavimus;
- 2.7.3. atskirieji žibintai – įtaisai, turintys atskirus tariamuosius paviršius atskaitos ašies kryptimi (?), atskirus šviesos šaltinius ir atskirus žibintų korpusus;
- 2.7.4. sugrupuoti žibintai – įtaisai, turintys atskirus tariamuosius paviršius atskaitos ašies kryptimi (?) ir atskirus šviesos šaltinius, bet bendrą žibinto korpusą;
- 2.7.5. kombinuotieji žibintai – įtaisai, turintys atskirus tariamuosius paviršius atskaitos ašies kryptimi (?), bet bendrą šviesos šaltinį ir bendrą žibinto korpusą;

(?) Galinio valstybinio numerio ženklų apšvietimo įtaisų ir 5 ir 6 kategorijos posūkio rodiklių žibintų atveju, naudojamas „šviesą spinduliuojantis paviršius“.

- 2.7.6. tarpusavyje sujungti žibintai – įtaisai, turintys atskirus šviesos šaltinius arba bendrą šviesos šaltinį, veikiantį skirtingomis sąlygomis (pvz., optiniai, mechaniniai, elektriniai skirtumai), visiškai arba iš dalies bendrus tariamuosius paviršius atskaitos ašies kryptimi ⁽³⁾ ir bendrą žibinto korpusą ⁽⁴⁾.
- 2.7.7. vienafunkcis žibintas – įtaiso dalis, atliekanti vieną apšvietimo arba šviesos signalizacijos funkciją;
- 2.7.8. paslepiamasis žibintas – žibintas, galintis būti iš dalies arba visiškai paslėptas, kai nėra naudojamas. Tai pasiekama naudojant judamąjį dangtelį, išstumiant žibintą arba kitomis tinkamomis priemonėmis. Terminas „įtraukiamasis“ daugiausia vartojamas aprašyti paslepiamąjį žibintą, kuris įtraukiamas į kėbulą;
- 2.7.9. tolimosios šviesos žibintas – žibintas, naudojamas apšviesti kelią dideliu atstumu priešais transporto priemonę;
- 2.7.10. artimosios šviesos žibintas – žibintas, naudojamas apšviesti kelią priešais transporto priemonę, nesukeliant pernelyg didelio akinimo arba nepatogumo iš priekio artėjančių transporto priemonių vairuotojams ir kitiems eismo dalyviams;
- 2.7.10.1. pagrindinė artimoji šviesa – artimoji šviesa, gaunama nenaudojant infraraudonųjų spindulių spinduolio ir (arba) papildomų šviesos šaltinių, skirtų posūkių apšvietimui;
- 2.7.11. posūkio rodiklio žibintas – žibintas, naudojamas kitiems eismo dalyviams parodyti, kad vairuotojas ketina sukti į dešinę arba į kairę.
- Posūkio rodiklio žibintas arba žibintai taip pat gali būti naudojami pagal Taisyklės Nr. 97 arba Taisyklės Nr. 116 reikalavimus.
- 2.7.12. stabdymo žibintas – žibintas, naudojamas iš paskos važiuojantiems eismo dalyviams parodyti, kad sąmoningai stabdomas transporto priemonės judėjimas išilgine kryptimi;
- 2.7.13. galinio valstybinio numerio ženklo apšvietimo įtaisas – įtaisas, naudojamas apšviesti galinio valstybinio numerio ženklo vietą; tokį įtaisą gali sudaryti keletas optinių komponentų;
- 2.7.14. priekinis gabaritinis žibintas – žibintas, naudojamas įspėti apie transporto priemonės buvimą ir rodyti jos plotį, kai žiūrima iš priekio;
- 2.7.15. galinis gabaritinis žibintas – žibintas, naudojamas įspėti apie transporto priemonės buvimą ir rodyti jos plotį, kai žiūrima iš galo;
- 2.7.16. šviesogražis atšvaitas – įtaisas, naudojamas įspėti apie transporto priemonės buvimą atspindint šviesą, kurią skleidžia nesujungtas su transporto priemone šaltinis (stebėtoju esant prie šviesos šaltinio).
- Šioje taisyklėje šviesogražiais atšvaitais nelaikomi:
- 2.7.16.1. šviesogražiai valstybinio numerio ženklai;
- 2.7.16.2. ADR (Europos sutartis dėl pavojingų krovinių tarptautinių vežimų keliais) paminėti šviesogražiai signalai;
- 2.7.16.3. kiti šviesogražiai ženklai ir signalai, kurie naudojami pagal nacionalinius reikalavimus tam tikrų kategorijų transporto priemonėms arba tam tikriems veikimo metodams;
- 2.7.16.4. šviesogražės medžiagos, pagal Taisyklę Nr. 104 patvirtintos kaip D arba E klasė ir naudojamos kitiems tikslams, nepažeidžiant nacionalinių reikalavimų, pvz., reklamai;
- 2.7.17. matomumo ženklinimas – įtaisas, naudojamas padidinti transporto priemonės matomumą, kai žiūrima iš šono arba iš galo (arba priekabų atveju dar ir iš priekio); jis atspindi iš šviesos šaltinio, kuris nesujungtas su transporto priemone, sklindančią šviesą, stebėtoju esant prie šaltinio;
- 2.7.17.1. gabaritų ženklinimas – matomumo ženklinimas, skirtas parodyti horizontalius ir vertikalius transporto priemonės matmenis (ilgį, plotį ir aukštį);
- 2.7.17.1.1. ištisinis gabaritų ženklinimas – gabaritų ženklinimas, kurį taikant transporto priemonės kontūrai parodomi ištisine linija;

⁽³⁾ Galinio valstybinio numerio ženklo apšvietimo įtaisu ir 5 ir 6 kategorijos posūkio rodiklių žibintų atveju, naudojamas „šviesą spinduliuojantis paviršius“.

⁽⁴⁾ Pavyzdžiai, kuriais remiantis galima priimti sprendimą dėl žibintų sujungimo tarpusavyje, pateikiami 3 priedo 7 dalyje.

- 2.7.17.1.2. dalinis gabaritų ženklimas – gabaritų ženklimas, kai horizontalūs transporto priemonės matmenys parodomi ištisine linija, o vertikalūs – žymint viršutinius kampus;
- 2.7.17.2. linijinis ženklimas – matomumo ženklimas, kurio paskirtis ištisine linija parodyti horizontalius transporto priemonės matmenis (ilgį ir plotį);
- 2.7.18. išpėjamas pavojaus signalas – vienalaikis visų transporto priemonės posūkio rodiklių žibintų veikimas, siekiant parodyti, kad transporto priemonė laikinai kelia tam tikrą pavojų kitiems eismo dalyviams;
- 2.7.19. priekinis rūko žibintas – žibintas, naudojamas pagerinti kelio apšvietimą priešais transporto priemonę esant rūkui arba panašioms sumažėjusio matomumo sąlygoms;
- 2.7.20. galinis rūko žibintas – žibintas, naudojamas pagerinti transporto priemonės matomumą iš galo, esant tirštam rūkui;
- 2.7.21. atbulinės eigos žibintas – žibintas, naudojamas apšviesti kelią už transporto priemonės ir išpėti kitus eismo dalyvius, kad transporto priemonė važiuoja arba tuoj važiuos atbuline eiga;
- 2.7.22. stovėjimo žibintas – žibintas, naudojamas atkreipti dėmesį į stovinčią transporto priemonę užstatytoje teritorijoje. Tokiomis aplinkybėmis jis pakeičia priekinius ir galinius gabaritinius žibintus;
- 2.7.23. galinio kontūro gabaritinis žibintas – prie toliausio išorinio krašto ir kuo arčiau transporto priemonės viršaus pritvirtintas žibintas, kurio paskirtis aiškiai parodyti bendrą transporto priemonės plotį. Šis žibintas skirtas tam tikroms transporto priemonėms ir priekaboms, siekiant papildyti priekinius ir galinius gabaritinius žibintus ir ypač atkreipti dėmesį į transporto priemonės arba priekabos dydį;
- 2.7.24. šoninis gabaritinis žibintas – žibintas, naudojamas išpėti apie transporto priemonės buvimą, kai žiūrima iš šono;
- 2.7.25. dienis žibintas – priekinis žibintas, naudojamas padidinti transporto priemonės matomumą važiuojant dieną;
- 2.7.26. posūkio apšvietimo žibintas – žibintas, naudojamas papildomai apšviesti kelio dalį prie priekinio transporto priemonės kampo toje pusėje, į kurią transporto priemonė rengiasi sukti;
- 2.7.27. etaloninis šviesos srautas:
- a) šviesos šaltinio atveju:
- etaloninio šviesos srauto vertė, neatsižvelgiant į nuokrypius, kaip nurodyta šviesos šaltinius reglamentuojančios atitinkamos taisyklės, pagal kurią patvirtintas šviesos šaltinis, duomenų lape;
- b) LED modulio atveju:
- etaloninio šviesos srauto vertė, kaip nurodyta techninėse specifikacijose, pateiktose kartu su LED moduliu siekiant patvirtinti žibintą, kurio dalis yra LED modulis;
- 2.7.28. adaptyvioji priekinių žibintų sistema (toliau – AFS) – apšvietimo prietaisas, kurio tipas patvirtintas pagal Taisyklę Nr. 123, suteikiantis skirtingų charakteristikų šviesos pluoštus, kad būtų galima automatiškai prisitaikyti prie įvairių artimosios šviesos ir, jei taikoma, tolimosios šviesos naudojimo sąlygų;
- 2.7.28.1. apšvietimo modulis – šviesą spinduliuojantis komponentas, kurio paskirtis suteikti vieną arba daugiau AFS priekinio apšvietimo funkcijų arba prie jų prisidėti;
- 2.7.28.2. įrengimo modulis – vientisa dėžė (žibinto korpusas), kurioje yra vienas arba keli apšvietimo moduliai;
- 2.7.28.3. apšvietimo režimas arba režimas – AFS suteikiamos priekinio apšvietimo funkcijos būseną, kaip nustato gamintojas, ir pritaikoma specialioms transporto priemonės ir aplinkos sąlygoms;
- 2.7.28.4. sistemos valdiklis – AFS dalis arba dalys, gaunančios AFS valdymo signalus iš transporto priemonės ir automatiškai valdančios apšvietimo modulių veikimą;
- 2.7.28.5. AFS valdymo signalas (V, E, W, T) – AFS įvestis pagal šios taisyklės 6.22.7.4 punktą;
- 2.7.28.6. neutrali būseną – tokia AFS būseną, kai spinduliuojama nustatyto režimo C klasės artimoji šviesa (pagrindinė artimoji šviesa) arba, jeigu yra, tolimoji šviesa maksimalaus veikimo sąlygomis, ir nesiunčiamas joks AFS valdymo signalas;

- 2.7.28.7. adaptyvioji tolimoji šviesa – AFS tolimoji šviesa, kai, siekiant pagerinti vairuotojo matymą į tolį, šios šviesos pluoštas pritaikomas prie iš priekio artėjančių ir iš paskos važiuojančių transporto priemonių, kitiems kelių eismo dalyviams nesukelia nepatogumo, neblaško jų dėmesio ir jų neakina;
- 2.7.29. papildomas išorinis žibintas – žibintas, naudojamas, kad suteiktų papildomo apšvietimo, padedančio transporto priemonės vairuotojui ir keleiviui įlipti ir išlipti arba pakrauti krovinius;
- 2.7.30. tarpusavyje susijusių žibintų sistema – dviejų ar trijų tarpusavyje susijusių ir tą pačią funkciją atliekančių žibintų sąranka;
- 2.7.30.1. tarpusavyje susijęs žibintas, paženklintas Y raide – įtaisas, veikiantis kartu su tarpusavyje susijusių žibintų sistema. Įjungus tarpusavyje susijusius žibintus, jie veikia kartu, turi atskirus tariamuosius paviršius atskaitos ašies kryptimi ir atskirus žibintų korpusus, ir gali turėti atskirą (-us) šviesos šaltinį (-ius);
- 2.7.31. manevravimo žibintas – žibintas, naudojamas transporto priemonės šonui papildomai apšviesti, kad būtų lengviau daryti lėtus manevrus;
- 2.7.32. žibintai, paženklinti D raide – atskirieji žibintai, patvirtinti kaip atskiri įtaisai, kad juos būtų galima naudoti atskirai arba dviejų žibintų sąrankoje, kuri laikytina atskiru žibintu;
- 2.8. apšvietimo įtaiso, šviesos signalinio įtaiso arba šviesogražio atšvaito šviesą spinduliuojantis paviršius – paviršius, nurodytas prie įtaiso gamintojo pateiktos patvirtinimo paraiškos pridėtame brėžinyje, žr. 3 priedą (žr., pvz., 1 ir 4 dalis).

Tai nurodoma laikantis vienos iš šių sąlygų:

- a) jeigu išorinis sklaidytuvas yra tekstūruotas, nurodytasis šviesą spinduliuojantis paviršius turi sudaryti visą išorinio sklaidytuvo išorinį paviršių ar jo dalį;
- b) jeigu išorinis sklaidytuvas yra netekstūruotas, į išorinį sklaidytuvą galima nekreipti dėmesio, o šviesą spinduliuojantis paviršius nurodomas, kaip parodyta brėžinyje, žr. 3 priedą (žr., pvz., 5 dalį);
- 2.8.1. išorinis tekstūruotas sklaidytuvas arba išorinio tekstūruoto sklaidytuvo sritis – visas išorinis sklaidytuvas arba jo dalis, skirta pakeisti arba daryti poveikį šviesos sklidimui iš šviesos šaltinio (-ių), kad šviesos spinduliai būtų iš esmės nukreipti nuo jų pradinės krypties;
- 2.9. šviečiamasis paviršius (žr. 3 priedą);
- 2.9.1. šviečiamasis apšvietimo įtaiso paviršius (2.7.9, 2.7.10, 2.7.19, 2.7.21 ir 2.7.26 punktai) – visos atšvaito apertūros stačiakampė projekcija arba priekinių žibintų su „projekcinio sklaidytuvo“ elipsoidiniu atšvaitu atveju – projekcija skersinėje plokštumoje. Jei apšvietimo įtaisas neturi atšvaito, taikoma 2.9.2 punkte pateikta apibrėžtis. Jei žibinto šviesą spinduliuojantis paviršius tęsiasi tik už visos atšvaito apertūros dalies, tada atsižvelgiama tik į tos dalies projekciją.

Artimosios šviesos žibintų atveju tariamąjį paviršių apriboja tariamoji atkarpos linijos projekcija į sklaidytuvą. Jei atšvaitas ir sklaidytuvas reguliuojami vienas kito atžvilgiu, jie turėtų būti nustatomi į vidurinę padėtį.

Jei įtaisoma AFS: kai apšvietimo funkciją sudaro du arba daugiau vienu metu tam tikroje transporto priemonės pusėje veikiančių apšvietimo modulių, atskiri šviečiamieji paviršiai kartu sudaro aptariamą šviečiamąjį paviršių (pvz., toliau pateiktame 6.2.2.4 punkto paveiksle tam tikri 8, 9 ir 11 apšvietimo modulių šviečiamieji paviršiai vertinami kartu atsižvelgiant į tam tikrą jų vietą, ir jie sudaro transporto priemonės dešinės pusės šviečiamąjį paviršių);

- 2.9.2. šviesos signalinio įtaiso šviečiamasis paviršius, išskyrus šviesogražį atšvaitą (2.7.11–2.7.15, 2.7.18, 2.7.20 ir 2.7.22–2.7.25 punktai) – stačiakampė žibinto projekcija plokštumoje, statmenoje jo atskaitos ašiai ir liečiančiai išorinį žibinto šviesą spinduliuojantį paviršių; šią projekciją riboja toje plokštumoje esančių ekranų kraštai, atskaitos ašies kryptimi leidžiantys išsilaikyti tik 98 % bendro šviesos stiprio.

Siekiant nustatyti šviečiamąjo paviršiaus apatinę, viršutinę ir šoninę ribas, atstumui iki transporto priemonės toliausių kraštų ir aukščiui virš žemės patikrinti naudojami tik ekranai su horizontaliais arba vertikaliais kraštais.

Kitokiam šviečiamąjo paviršiaus pritaikymui, pvz., atstumui tarp dviejų žibintų arba funkcijų, naudojami šio šviečiamąjo paviršiaus pakraščio kontūrai. Ekranai turi išlikti lygiagretūs, bet leidžiama taikyti ir kitokį išdėstymą.

Kai šviesos signalinio įtaiso šviečiamasis paviršius visiškai arba iš dalies supa kitos funkcijos šviečiamąjį paviršių arba neapšviestą paviršių, toks šviečiamasis paviršius gali būti laikomas šviesą spinduliuojančiu paviršiumi (žr., pvz., 3 priedą, 2, 3, 5 ir 6 dalis);

2.9.3. šviečiamasis šviesogražio atšvaito paviršius (2.7.16 punktas) – tai, kaip nurodyta pareiškėjo per šviesogražių atšvaitų komponento patvirtinimo procedūrą, šviesogražio atšvaito stačiakampė projekcija jo atskaitos ašiai statmenoje plokštumoje ir apribota plokštumomis, liečiančiomis nurodytas toliausias šviesogražių atšvaitų optinės sistemos dalis, ir lygiagreti su ta ašimi. Siekiant nustatyti apatinį, viršutinį ir šoninius įtaiso kraštus, atsižvelgiama tik į horizontalią ir vertikalią plokštumas;

2.10. tariamasis paviršius apibrėžtai stebėjimo kryptčiai reiškia, gamintojo arba jo įgaliotojo atstovo prašymu, stačiakampę projekciją:

arba šviečiamojo paviršiaus, projektuojamo išoriniame sklaidytuvo paviršiuje, ribą;

arba šviesą spinduliuojantį paviršių.

Tik tuo atveju, kai šviesos signalinis įtaisas suteikia kintamą šviesos stiprį, jo tariamasis paviršius, kuris gali kisti, kaip nustatyta 2.7.1.3 punkte, įvertinamas visomis sąlygomis, kurias leidžia kintamojo stiprio valdiklis, jei taikoma.

plokštumoje, kuri statmena stebėjimo kryptčiai ir liečia tolimiausią išorinį sklaidytuvo tašką. Įvairūs tariamojo paviršiaus naudojimo pavyzdžiai pateikiami šios taisyklės 3 priede.

2.11. atskaitos ašis – tipiška žibinto ašis, nustatyta žibinto gamintojo, naudojama kaip atskaitos krypttis ($H = 0^\circ$, $V = 0^\circ$) lauko kampams, atliekant fotometrinius matavimus ir montuojant žibintą transporto priemonėje;

2.12. atskaitos centras – atskaitos ašies susikirtimo su išoriniu šviesą spinduliuojančiu paviršiumi taškas; jį apibrėžia žibinto gamintojas;

2.13. geometrinio apžvelgiamumo kampai – kampai, apibrėžiantys mažiausio erdvinio kampo lauką, kuriame matomas žibinto tariamasis paviršius. Šis erdvinio kampo laukas apibrėžiamas rutulio, kurio centras sutampa su žibinto atskaitos centru, o ekvatorius lygiagretus su žeme, segmentais. Šie segmentai apibrėžiami atskaitos ašies atžvilgiu. Horizontalūs kampai β atitinka ilgumą, o vertikalūs kampai α – platumą.

2.14. toliausias išorinis kraštas – bet kurioje transporto priemonės pusėje esanti plokštuma, lygiagreti su transporto priemonės išilgine vidurio plokštuma ir liečianti jos šoninį išorinį kraštą, neatsižvelgiant į šias projekcijas:

2.14.1. padangų prie jų sąlyčio su žeme taško ir jungčių, skirtų padangų oro slėgio matuokliams;

2.14.2. bet kurio ant ratų pritvirtinto nuo slydimo apsaugančio įtaiso;

2.14.3. netiesioginio matymo įtaisų;

2.14.4. šoninių posūkio rodiklių žibintų, galinio kontūro gabaritinių žibintų, priekinių ir galinių gabaritinių žibintų, stovėjimo žibintų, šviesogražių atšvaitų ir šoninių gabaritinių žibintų;

2.14.5. prie transporto priemonės pritvirtintų muitinės plombų ir įtaisų, kurie skirti pritvirtinti ir apsaugoti tokias plombas;

2.14.6. M_2 ir M_3 kategorijų transporto priemonių įlipimo bei išlipimo durų apšvietimo sistemų, kaip nustatyta 2.7 punkte;

2.15. bendrieji matmenys – atstumas tarp dviejų vertikalių plokštumų, apibrėžtų 2.14 punkte;

2.15.1. bendrasis plotis – atstumas tarp dviejų vertikalių plokštumų, apibrėžtų 2.14 punkte;

2.15.2. bendrasis ilgis – atstumas tarp dviejų vertikalių plokštumų, statmenų transporto priemonės išilginei vidurio plokštumai ir liečiančių jos priekinį ir galinį išorinius kraštus, nepriklausomai nuo šių projekcijų:

a) netiesioginio matymo įtaisų;

b) galinio kontūro gabaritinių žibintų;

c) sukabinimo įtaisų, jei tai yra variklinės transporto priemonės.

Nurodant priekabų „bendrąjį ilgį“ ir bet kokius kitus ilgio matavimus, įskaičiuojama vilktis, išskyrus atvejus, kai ji aiškiai neįtraukiama;

- 2.16. atskiri ir sudėtiniai žibintai
- 2.16.1. atskiras žibintas – tai:
- a) įtaisas arba įtaiso dalis, turinti vieną apšvietimo arba šviesos signalizavimo funkciją, vieną arba daugiau šviesos šaltinių (-ių) ir vieną tariamąjį paviršių atskaitos ašies kryptimi; paviršius gali būti ištisinis arba sudarytas iš dviejų ar daugiau atskirų dalių, arba
 - b) bet kokia dviejų vienodų arba nevienodų, tokią pačią funkciją atliekančių žibintų, paženklintų D raide, sąranka, arba
 - c) bet kuri dviejų atskirų, vienodų arba nevienodų, šviesogražių atšvaitų sąranka, patvirtinta atskirai, arba
 - d) bet kuri tarpusavyje susijusių žibintų sistema, kurią sudaro du ar trys tarpusavyje susiję žibintai, paženklinti Y raide ir atliekantys tą pačią funkciją;
- 2.16.2. du žibintai arba lyginis žibintų skaičius – du žibintai su vienu šviesą spinduliuojančiu paviršiumi (juostos pavidalo), jeigu juosta yra simetriška transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos atžvilgiu;
- 2.17. atstumas tarp dviejų žibintų, nukreiptų ta pačia kryptimi – trumpiausias atstumas tarp dviejų tariamųjų paviršių atskaitos ašies kryptimi. Kai atstumas tarp žibintų aiškiai atitinka taisyklės reikalavimus, nebūtina nustatyti tikslus tariamųjų paviršių kraštus;
- 2.18. veikimo signalinis įtaisas – vaizdo arba garso signalas (arba bet koks lygiavertis signalas), rodantis, kad prietaisas yra įjungtas ir veikia tinkamai arba ne;
- 2.19. uždarnosios grandinės signalinis įtaisas – vaizdo (arba bet koks lygiavertis) signalas, rodantis, kad prietaisas yra įjungtas, bet nerodantis, ar jis tinkamai veikia, ar ne;
- 2.20. papildomas žibintas – žibintas, kurį gamintojas įtaiso savo nuožiūra;
- 2.21. žemė – paviršius, ant kurio stovi transporto priemonė; iš esmės jis turėtų būti horizontalus;
- 2.22. transporto priemonės judamosios dalys – kėbulo skydeliai arba kitos transporto priemonės dalys, kurių padėčių (-is) galima keisti pakreipiant, pasukant arba paslenkant; šiems veiksams atlikti įrankiai nenaudojami. Šioms dalims nepriklauso pakreipiamos sunkvežimių vairuotojo kabinos;
- 2.23. įprasta judamosios dalies naudojimo padėtis – transporto priemonės gamintojo nustatyta judamosios dalies padėtis (-ys) įprastomis transporto priemonės naudojimo sąlygomis arba jai stovint.;
- 2.24. įprastos transporto priemonės naudojimo sąlygos:
- 2.24.1. variklinės transporto priemonės būseną, kai transporto priemonė yra parengta važiuoti, variklis veikia, o judamosios dalys yra įprastoje (-se) padėtyje (-se), kaip apibrėžta 2.23 punkte;
 - 2.24.2. priekabos atveju: būseną, kai priekaba yra prijungta prie vilkiko (variklinės transporto priemonės) 2.24.1 punkte nustatytais sąlygomis, o jos judamosios dalys yra įprastoje (-se) padėtyje (-se), kaip apibrėžta 2.23 punkte.
- 2.25. transporto priemonei stovint reiškia:
- 2.25.1. variklinės transporto priemonės būseną, kai transporto priemonė stovi, jos variklis neveikia, o judamosios dalys yra įprastoje (-se) padėtyje (-se), kaip apibrėžta 2.23 punkte;
 - 2.25.2. priekabos būseną, kai priekaba yra prijungta prie vilkiko (variklinės transporto priemonės) 2.25.1 punkte nurodytais sąlygomis, o jos judamosios dalys yra įprastoje (-se) padėtyje (-se), kaip apibrėžta 2.23 punkte.
- 2.26. posūkių apšvietimas – apšvietimo funkcija, pagerinanti apšvietimą posūkiuose;
- 2.27. pora – vienodą funkciją atliekančių žibintų rinkinys kairėje ir dešinėje transporto priemonės pusėje;
- 2.27.1. sutampanti pora – vienodą funkciją atliekančių žibintų rinkinys kairėje ir dešinėje transporto priemonės pusėje, kuris, kaip pora, atitinka fotometrinius reikalavimus;
- 2.28. avarinio stabdymo signalas – signalas, kitiems už transporto priemonės esantiems eismo dalyviams parodantis, kad transporto priemonę veikia didelė stabdymo jėga, atsižvelgiant į esamas eismo sąlygas;

2.29. Įtaiso spinduliuojamos šviesos spalva

2.29.1. balta spalva – spinduliuojamos šviesos pagrindinių spalvių (x, y) koordinatės ^(§), išsidėsčiusios pagrindinių spalvių srityse, apibrėžtose šiomis ribinėmis linijomis:

W_{12}	žalių spalvių ribinė linija	$y = 0,150 + 0,640 x$
W_{23}	gelsvai žalių spalvių ribinė linija	$y = 0,440$
W_{34}	geltonų spalvių ribinė linija	$x = 0,500$
W_{45}	rausvai purpurinių spalvių ribinė linija	$y = 0,382$
W_{56}	purpurinių spalvių ribinė linija	$y = 0,050 + 0,750 x$
W_{61}	mėlynų spalvių ribinė linija	$x = 0,310$

yra šie susikirtimo taškai:

	x	y
W_1	0,310	0,348
W_2	0,453	0,440
W_3	0,500	0,440
W_4	0,500	0,382
W_5	0,443	0,382
W_6	0,310	0,283

2.29.2. pasirinkto atspalvio geltona spalva – spinduliuojamos šviesos pagrindinių spalvių (x, y) koordinatės ^(§), išsidėsčiusios pagrindinių spalvių srityse, apibrėžtose šiomis ribinėmis linijomis:

SY_{12}	žalių spalvių ribinė linija	$y = 1,290 x - 0,100$
SY_{23}	spektrinis lokusas	
SY_{34}	raudonų spalvių ribinė linija	$y = 0,138 + 0,580 x$
SY_{45}	gelsvai baltų spalvių ribinė linija	$y = 0,440$
SY_{51}	baltų spalvių ribinė linija	$y = 0,940 - x$

yra šie susikirtimo taškai:

	x	y
SY_1	0,454	0,486
SY_2	0,480	0,519
SY_3	0,545	0,454
SY_4	0,521	0,440
SY_5	0,500	0,440

2.29.3. gintaro spalva – spinduliuojamos šviesos pagrindinių spalvių (x, y) koordinatės ^(§), išsidėsčiusios pagrindinių spalvių srityse, apibrėžtose šiomis ribinėmis linijomis:

A_{12}	žalių spalvių ribinė linija	$y = x - 0,120$
A_{23}	spektrinis lokusas	
A_{34}	raudonų spalvių ribinė linija	$y = 0,390$
A_{41}	baltų spalvių ribinė linija	$y = 0,790 - 0,670 x$

^(§) CIE Publication 15.2, 1986, Colorimetry, the CIE 1931 standard colorimetric observer.

yra šie susikirtimo taškai:

	x	y
A ₁	0,545	0,425
A ₂	0,560	0,440
A ₃	0,609	0,390
A ₄	0,597	0,390

2.29.4. raudona spalva – spinduliuojamos šviesos pagrindinių spalvių (x, y) koordinatės ⁽⁶⁾, išsidėsčiusios pagrindinių spalvių srityse, apibrėžtose šiomis ribinėmis linijomis:

R ₁₂	geltonų spalvių ribinė linija	y = 0,335
R ₂₃	spektrinis lokusas	
R ₃₄	purpurinių spalvių linija	(jos linijinis pailgėjimas per purpurinės spalvos gamą tarp spektrinio lokuso raudonos ir mėlynos spalvų ekstremumų).
R ₄₁	purpurinių spalvių ribinė linija	y = 0,980 – x

yra šie susikirtimo taškai:

	x	y
R ₁	0,645	0,335
R ₂	0,665	0,335
R ₃	0,735	0,265
R ₄	0,721	0,259

2.30. naktinė šviesa, kurią atspindi šviesogražis įtaisas, išskyrus šviesogražes padangas pagal Taisyklę Nr. 88;

2.30.1. balta spalva – atspindėtos šviesos pagrindinių spalvių (x, y) koordinatės ⁽⁶⁾, išsidėsčiusios pagrindinių spalvių srityse, apibrėžtose šiomis ribinėmis linijomis:

W ₁₂	mėlynų spalvių ribinė linija	y = 0,843 – 1,182 x
W ₂₃	purpurinių spalvių ribinė linija	y = 0,489 x + 0,146
W ₃₄	geltonų spalvių ribinė linija	y = 0,968 – 1,010 x
W ₄₁	žalių spalvių ribinė linija	y = 1,442 x – 0,136

yra šie susikirtimo taškai:

	x	y
W ₁	0,373	0,402
W ₂	0,417	0,350
W ₃	0,548	0,414
W ₄	0,450	0,513

2.30.2. geltona spalva – atspindėtos šviesos pagrindinių spalvių (x, y) koordinatės ⁽⁶⁾, išsidėsčiusios pagrindinių spalvių srityse, apibrėžtose šiomis ribinėmis linijomis:

Y ₁₂	žalių spalvių ribinė linija	y = x – 0,040
Y ₂₃	spektrinis lokusas	
Y ₃₄	raudonų spalvių ribinė linija	y = 0,200 x + 0,268
Y ₄₁	baltų spalvių ribinė linija	y = 0,970 – x

⁽⁶⁾ CIE Publication 15.2, 1986, Colorimetry, the CIE 1931 standard colorimetric observer.

yra šie susikirtimo taškai:

	x	y
Y_1	0,505	0,465
Y_2	0,520	0,480
Y_3	0,610	0,390
Y_4	0,585	0,385

2.30.3. gintaro spalva – atspindėtos šviesos pagrindinių spalvių (x, y) koordinatės (⁽⁷⁾), išsidėsčiusios pagrindinių spalvių srityse, apibrėžtose šiomis ribinėmis linijomis:

A_{12}	žalių spalvių ribinė linija	$y = 1,417 x - 0,347$
A_{23}	spektrinis lokusas	
A_{34}	raudonų spalvių ribinė linija	$y = 0,390$
A_{41}	baltų spalvių ribinė linija	$y = 0,790 - 0,670 x$

yra šie susikirtimo taškai:

	x	y
A_1	0,545	0,425
A_2	0,557	0,442
A_3	0,609	0,390
A_4	0,597	0,390

2.30.4. raudona spalva – atspindėtos šviesos pagrindinių spalvių (x, y) koordinatės (⁽⁷⁾), išsidėsčiusios pagrindinių spalvių srityse, apibrėžtose šiomis ribinėmis linijomis:

R_{12}	geltonų spalvių ribinė linija	$y = 0,335$
R_{23}	spektrinis lokusas	
R_{34}	purpurinių spalvių linija	
R_{41}	purpurinių spalvių ribinė linija	$y = 0,978 - x$

yra šie susikirtimo taškai:

	x	y
R_1	0,643	0,335
R_2	0,665	0,335
R_3	0,735	0,265
R_4	0,720	0,258

2.31. Įtaiso atspindėtos dienos šviesos spalva

2.31.1. balta spalva – atspindėtos šviesos pagrindinių spalvių (x, y) koordinatės (⁽⁷⁾), išsidėsčiusios pagrindinių spalvių srityse, apibrėžtose šiomis ribinėmis linijomis:

W_{12}	purpurinių spalvių ribinė linija	$y = x - 0,030$
W_{23}	geltonų spalvių ribinė linija	$y = 0,740 - x$
W_{34}	žalių spalvių ribinė linija	$y = x + 0,050$
W_{41}	mėlynų spalvių ribinė linija	$y = 0,570 - x$

(⁽⁷⁾) CIE Publication 15.2, 1986, Colorimetry, the CIE 1931 standard colorimetric observer.

yra šie susikirtimo taškai:

	x	y
W_1	0,300	0,270
W_2	0,385	0,355
W_3	0,345	0,395
W_4	0,260	0,310

2.31.2. geltona spalva – atspindėtos šviesos pagrindinių spalvių (x, y) koordinatės ⁽⁸⁾, išsidėsčiusios pagrindinių spalvių srityse, apibrėžtose šiomis ribinėmis linijomis:

Y_{12}	raudonų spalvių ribinė linija	$y = 0,534 x + 0,163$
Y_{23}	baltų spalvių ribinė linija	$y = 0,910 - x$
Y_{34}	žalių spalvių ribinė linija	$y = 1,342 x - 0,090$
Y_{41}	spektrinis lokusas	

yra šie susikirtimo taškai:

	x	y
Y_1	0,545	0,454
Y_2	0,487	0,423
Y_3	0,427	0,483
Y_4	0,465	0,534

2.31.3. raudona spalva – atspindėtos šviesos pagrindinių spalvių (x, y) koordinatės ⁽⁸⁾, išsidėsčiusios pagrindinių spalvių srityse, apibrėžtose šiomis ribinėmis linijomis:

R_{12}	raudonų spalvių ribinė linija	$y = 0,346 - 0,053 x$
R_{23}	purpurinių spalvių ribinė linija	$y = 0,910 - x$
R_{34}	geltonų spalvių ribinė linija	$y = 0,350$
R_{41}	spektrinis lokusas	

yra šie susikirtimo taškai:

	x	y
R_1	0,690	0,310
R_2	0,595	0,315
R_3	0,560	0,350
R_4	0,650	0,350

2.32. Įtaiso spinduliuojamos fluorescencinės dienos šviesos spalva

2.32.1. raudona spalva – atspindėtos šviesos pagrindinių spalvių (x, y) koordinatės ⁽⁸⁾, išsidėsčiusios pagrindinių spalvių srityse, apibrėžtose šiomis ribinėmis linijomis:

FR_{12}	raudonų spalvių ribinė linija	$y = 0,346 - 0,053 x$
FR_{23}	purpurinių spalvių ribinė linija	$y = 0,910 - x$
FR_{34}	geltonų spalvių ribinė linija	$y = 0,315 + 0,047 x$
FR_{41}	spektrinis lokusas	

⁽⁸⁾ CIE Publication 15.2, 1986, Colorimetry, the CIE 1931 standard colorimetric observer.

yra šie susikirtimo taškai:

	x	y
FR ₁	0,690	0,310
FR ₂	0,595	0,315
FR ₃	0,569	0,341
FR ₄	0,655	0,345

- 2.33. įspėjimo apie galinį susidūrimą signalas (RECAS) – automatinis signalas, kurį priekyje esanti transporto priemonė siunčia iš paskos važiuojančiai transporto priemonei. Juo įspėjama iš paskos važiuojanti transporto priemonė, kad reikia imtis atsargumo priemonių siekiant išvengti susidūrimo;
- 2.34. gonio(foto)metrinė sistema (jeigu konkrečioje taisyklėje nėra nurodyta kitaip) – sistema, naudojama fotometriniams matavimams, kuriuos žymi laipsniais išreikštos kampinės koordinatės sferoje su vertikalia poline ašimi pagal Tarptautinės apšvietimo komisijos (TAK) leidinį (CIE publication No. 70, Viena, 1987 m.), t. y. ši sistema atitinka gonio(foto)metrinę sistemą su palei žemę einančia horizontalia (skersine) ašimi ir antra slankia (posūkio) ašimi, statmena fiksuotajai horizontaliai ašiai (žr. šios taisyklės 14 priedą);
- Pastaba.* Minėtame TAL leidinyje nurodyta procedūra, pagal kurią galima koreguoti kampines koordinates tais atvejais, kai naudojama alternatyvi gonio(foto)metrinė sistema.
- 2.35. H plokštuma – horizontali plokštuma, kurioje yra žibinto atskaitos centras;
- 2.36. įjungimas paeiliui – elektrinis sujungimas, kai atskiri žibinto šviesos šaltiniai sujungti taip, kad juos galima įjungti pagal iš anksto nustatytą eiliškumą.
3. PATVIRTINIMO PARAIŠKA
- 3.1. Transporto priemonės tipo patvirtinimo paraišką, atsižvelgiant į apšvietimo ir šviesos signalinių įtaisų įrengimą, pateikia transporto priemonės gamintojas arba jo įgaliotasis atstovas.
- 3.2. Paraiška pateikiama kartu su toliau nurodytais dokumentais ir šia informacija (trimis egzemplioriais):
- 3.2.1. transporto priemonės tipo aprašas, atsižvelgiant į pirmiau 2.2.1–2.2.4 punktuose nurodytus elementus, kartu su apkrovos apribojimais; visų pirma atkreiptinas dėmesys į didžiausią bagažinėje leidžiamo vežti krovinio masę;
- 3.2.2. įtaisų, kuriuos gamintojas yra nurodęs apšvietimo ir šviesos signalizavimo mazgui, aprašu. Sąraše kiekvienai operacijai gali būti nurodyta keletas įtaiso tipų. Kiekvienas tipas tinkamai identifikuojamas (komponentas, tipo patvirtinimo ženklas, gamintojo pavadinimas ir kt.), be to, sąraše kiekvienai funkcijai gali būti pateikta papildoma pastaba „arba lygiaverčiai įtaisai“;
- 3.2.3. apšvietimo ir šviesos signalinės įrangos bendro išdėstymo brėžinys, kuriame parodyta įvairių įtaisų padėtis transporto priemonėje;
- 3.2.4. jei būtina, siekiant patikrinti atitiktį dabartinės taisyklės reikalavimams, pateikiamas kiekvieno atskiro žibinto išdėstymo brėžinys (-iai), kuriame parodomas šviečiamasis paviršius, kaip apibrėžta 2.9 punkte, šviesą spinduliuojantis paviršius, kaip apibrėžta 2.8 punkte, atskaitos ašis, kaip apibrėžta 2.11 punkte, ir atskaitos centras, kaip apibrėžta 2.12 punkte. Ši informacija nebūtina galinio valstybinio numerio ženklo žibinto atveju (2.7.13 punktas);
- 3.2.5. paraiškoje turi būti nurodytas metodas, taikytas apibrėžti tariamąjį paviršių (žr. 2.10 punktą);
- 3.2.6. kai transporto priemonėje įtaisyta AFS, paraiškos pateikėjas pateikia išsamų aprašą su tokia informacija:
- 3.2.6.1. patvirtintos AFS apšvietimo funkcijos ir režimai;
- 3.2.6.2. susiję AFS valdymo signalai ir jų techninės charakteristikos, kaip nustatyta pagal Taisyklės Nr. 123 10 priedą;
- 3.2.6.3. nuostatos, taikomos norint automatiškai pritaikyti priekinio apšvietimo funkcijas ir režimus pagal šios taisyklės 6.22.7.4 punktą;
- 3.2.6.4. speciali instrukcija, jei yra, skirta patikrinti šviesos šaltinius ir stebėti šviesos pluoštą;

- 3.2.6.5. dokumentai pagal šios taisyklės 6.22.9.2 punktą;
- 3.2.6.6. sugrupuoti, kombinuoti arba tarpusavyje sujungti ir AFS įtaisyti žibintai;
- 3.2.6.7. apšvietimo moduliai, sukurti pagal šios taisyklės 6.22.5 punkto reikalavimus.
- 3.2.7. Jeigu tai yra M ir N kategorijų transporto priemonės, elektros tiekimo įtaisams, nurodytiems 2.7.9, 2.7.10, 2.7.12, 2.7.14 ir 2.7.15 punktuose, sąlygų aprašymas, įskaitant, jei taikoma, informaciją apie specialų maitinimo šaltinį/elektroninį šviesos šaltinio reguliavimo įrenginį, arba kintamojo stiprio valdiklį.
- 3.3. Tvirtintą tipą atitinkanti nepakrauta transporto priemonė, kurioje įrengtas visas apšvietimo ir šviesos signalinės įrangos rinkinys, nurodytas 3.2.2 punkte, pateikiama už patvirtinimo bandymus atsakingai techninei tarnybai.
- 3.4. Šios taisyklės 1 priede pateiktas dokumentas turi būti pridėtas prie tipo patvirtinimo dokumentų.
4. PATVIRTINIMAS
- 4.1. Jei pagal šią taisyklę tvirtinti pateiktas transporto priemonės tipas atitinka šios taisyklės reikalavimus visų sąraše nurodytų įtaisų atžvilgiu, turi būti suteiktas to transporto priemonės tipo patvirtinimas.
- 4.2. Kiekvienam patvirtintam tipui suteikiamas patvirtinimo numeris. Pirmaisiais dviem skaitmenimis (šiuo metu 06 atitinka 06 pakeitimų seriją) nurodoma pakeitimų, į kuriuos įtraukti patvirtinant tipą padaryti naujais ir svarbiausi taisyklės techniniai pakeitimai, serija. Pagal šios taisyklės 7 dalies nuostatas ta pati susitariančioji šalis negali suteikti šio numerio kitam transporto priemonių tipui arba tam pačiam transporto priemonių tipui, pateiktam su įranga, kuri nenurodyta pirmiau 3.2.2 punkte pateiktame sąraše.
- 4.3. Pranešimas apie transporto priemonės tipo (detalės) patvirtinimą, patvirtinto tipo išplėtimą, tipo nepatvirtinimą arba visišką gamybos nutraukimą pagal šią taisyklę perduodamas šią taisyklę taikančioms 1958 m. Susitarimo šalims, naudojant šios taisyklės 1 priede pateikto pavyzdžio formą.
- 4.4. Prie kiekvienos transporto priemonės, atitinkančios pagal šią taisyklę patvirtintą transporto priemonių tipą, aiškiai matomoje ir lengvai prieinamoje vietoje, nurodytoje patvirtinimo formoje, pritvirtinamas tarptautinis patvirtinimo ženklas, kurį sudaro:
- 4.4.1. apskritimas, kuriame įrašyta raidė E ir tipą patvirtinusios šalies skiriamasis numeris (*);
- 4.4.2. Į dešinę nuo 4.4.1 punkte nurodyto apskritimo – šios taisyklės numeris, toliau raidė R, brūkšnelis ir patvirtinimo numeris.
- 4.5. Jei transporto priemonė atitinka pagal vieną ar keletą kitų prie Susitarimo pridėtų taisyklių patvirtintą transporto priemonės tipą, pagal šią taisyklę patvirtinimą suteikusioje šalyje 4.4.1. punkte nurodyto simbolio kartoti nereikia; tokiu atveju taisyklė ir patvirtinimo numeriai bei papildomi visų taisyklių, pagal kurias buvo suteiktas patvirtinimas (šalyje, kuri suteikė patvirtinimą pagal šią taisyklę), simboliai išdėstomi vertikaliais stulpeliais į dešinę nuo 4.4.1 punkte nurodyto simbolio.
- 4.6. Patvirtinimo ženklas turi būti aiškiai įskaitomas ir nenutrinamas.
- 4.7. Patvirtinimo ženklas turėtų būti pritvirtinamas prie transporto priemonės duomenų plokštelės, kurią pritvirtina gamintojas, arba ant jos.
- 4.8. Šios taisyklės 2 priede pateikti patvirtinimo ženklų pavyzdžiai.
5. BENDROSIOS SPECIFIKACIJOS
- 5.1. Apšvietimo ir šviesos signaliniai įtaisai turi būti įtaisyti taip, kad įprastomis naudojimo sąlygomis, kaip apibrėžta 2.24, 2.24.1 ir 2.24.2 punktuose, nepaisant jokios galimos vibracijos, išsaugotų šioje taisyklėje nurodytas charakteristikas ir kad transporto priemonė atitiktų šios taisyklės reikalavimus. Visų pirma turi būti neįmanoma sureguliuoti žibintus netinkamai dėl neapdairumo.

(*) 1958 m. Susitarimo šalių skiriamieji numeriai nurodyti Suvestinės rezoliucijos dėl transporto priemonių konstrukcijos (R.E.3) 3 priede, dokumentas ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 3, www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

- 5.2. 2.7.9, 2.7.10 ir 2.7.19 punktuose aprašyti apšvietimo žibintai turi būti įtaisyti taip, kad juos būtų galima lengvai sureguliuoti.
- 5.2.1. Jeigu priekiniuose žibintuose yra įtaisų, kuriais siekiama apsaugoti kitus eismo dalyvius nuo nepatogumų šalyje, kurioje eismas vyksta priešinga kelio puse nei šalyje, kuriai skirti priekiniai žibintai, minėti įtaisai turi veikti automatiškai arba juos turi įjungti pastatytos transporto priemonės naudotojas, nenaudodamas specialių įrankių (išskyrus pateikiamus kartu su transporto priemone⁽¹⁰⁾). Transporto priemonės gamintojas kartu su transporto priemone pateikia išsamias instrukcijas.
- 5.3. Visų šviesos signalinių įtaisų atveju, įskaitant įtaisytus šoninėse sienelėse, žibinto atskaitos ašis (įmontavus transporto priemonėje) kelyje turi būti lygiagreti transporto priemonės atramos į kelią plokštumai; be to, ji turi būti statmena transporto priemonės išilginei vidurio plokštumai (šoninių šviesogražių atšvaitų ir šoninių gabaritinių žibintų atveju) bei lygiagreti su ta plokštuma visų kitų signalinių įtaisų atveju. Kiekviena kryptimi leidžiamas $\pm 3^\circ$ nuokrypis. Be to, turi būti laikomasi visų specialių gamintojo pateiktų montavimo instrukcijų.
- 5.4. Jei nėra specialių instrukcijų, žibintų aukštis ir orientavimas patikrinamas nepakrautą transporto priemonę pastačius ant lygaus paviršiaus 2.24, 2.24.1 ir 2.24.2 punktuose apibrėžtomis sąlygomis ir, kai įtaisyta AFS, sistemai esant neutralioje būsenoje.
- 5.5. Jei nėra specialių instrukcijų, porą sudarantys žibintai turi:
- 5.5.1. būti įtaisyti transporto priemonėje simetriškai išilginės vidurio plokštumos atžvilgiu (šis reikalavimas pagrįstas žibinto išorės geometrine forma, o ne jo šviečiamojo paviršiaus kraštu, kaip aprašyta 2.9 punkte);
- 5.5.2. būti simetriški vienas kitam išilginės vidurio plokštumos atžvilgiu; šis reikalavimas netaikomas vidinei žibinto konstrukcijai;
- 5.5.3. atitikti tokius pačius kolorimetrinius reikalavimus ir turėti iš esmės vienodas fotometrines charakteristikas. Tai netaikoma F3 klasės priekiniams sutampančios poros rūko žibintams.
- 5.5.4. turėti iš esmės vienodas fotometrines savybes.
- 5.6. Transporto priemonėse, kurių išorinis kontūras asimetriškas, pirmiau minėtų reikalavimų laikomasi kiek tai įmanoma.
- 5.7. Sugrupuotieji, kombinuotieji, tarpusavyje sujungti arba atskiri žibintai
- 5.7.1. Žibintai gali būti sugrupuoti, kombinuoti arba tarpusavyje sujungti, jei tik atitinka visus spalvų, padėties, orientavimo, geometrinio apžvelgiamumo, elektros jungčių ir kitus reikalavimus.
- 5.7.1.1. Žibinto fotometrinių ir kolorimetrinių reikalavimų laikomasi, kai visas kitas funkcijas atliekantys įtaisai, su kuriais žibintas yra sugrupuotas, kombinuotas ar tarpusavyje sujungtas, yra IŠJUNGTI.
- Tačiau kai priekinis arba galinis gabaritinis žibintas yra tarpusavyje sujungtas su vienu ar daugiau įtaisų, atliekančių tam tikrą (-as) funkciją (-as), kurie gali būti įjungiami kartu su žibintais, visi šie įtaisai turi atitikti jiems nustatytus reikalavimus dėl spalvos, kai tarpusavyje sujungtas (-i) įtaisas (-ai) ir priekiniai arba galiniai gabaritiniai žibintai yra IJUNGTI.
- 5.7.1.2. Neleidžiama tarpusavyje sujungti stabdymo signalo žibintų ir posūkio rodiklių žibintų.
- 5.7.1.3. Jeigu stabdymo signalo žibintai ir posūkio rodiklių žibintai yra sugrupuoti, turi būti laikomasi šių sąlygų:
- 5.7.1.3.1. jokia horizontali arba vertikali tiesi linija, einanti per šių funkcijų tariamųjų paviršių projekcijas atskaitos ašiai statmenoje plokštumoje neturi kirsti daugiau kaip dviejų skiriamųjų linijų, skiriančių gretimas skirtingų spalvų sritis;
- 5.7.1.3.2. neturi persidengti jų tariamieji paviršiai atskaitos ašies kryptimi, atsižvelgiant į sritis, apibrėžtas jų šviesą spinduliuojančių paviršių kontūrais.

⁽¹⁰⁾ Tai netaikytina susijusiems objektams, kurie gali būti pritvirtinti prie priekinio žibinto išorės.

- 5.7.2. Atskiri žibintai
- 5.7.2.1. Atskiri žibintai, kaip apibrėžta 2.16.1 punkto a papunktyje, sudaryti iš dviejų arba daugiau atskirų dalių, įrengiami taip, kad:
- visas atskirų dalių, esančių plokštumoje, liečiančioje išorinio sklaidytuvo išorinių paviršių ir statmenoje atskaitos ašiai, plotas turi užimti ne mažiau kaip 60 % mažiausio ketursienio, apribojančio minėtą projekciją, arba
 - mažiausias atstumas tarp dviejų gretimų (besiliečiančių) atskirų dalių neturi būti didesnis kaip 75 mm matuojant statmenai atskaitos ašiai.
- Šie reikalavimai netaikomi atskiram šviesogražiam atšvaitui.
- 5.7.2.2. Atskiri žibintai, kaip apibrėžta 2.16.1 punkto b arba c papunktyje, sudaryti iš dviejų žibintų, paženklintų D raide, arba dviejų nesusijusių šviesogražių atšvaitų, įrengiami taip, kad:
- jų tariamųjų paviršių projekcija dviejų žibintų arba šviesogražių atšvaitų atskaitos ašies kryptimi turi užimti ne mažiau kaip 60 % mažiausio ketursienio, apribojančio minėtų tariamųjų paviršių projekcijas atskaitos ašies kryptimi, arba
 - mažiausias atstumas tarp gretimų tariamųjų paviršių dviejų žibintų arba dviejų nesusijusių šviesogražių atšvaitų atskaitos ašies kryptimi neturi būti didesnis kaip 75 mm matuojant statmenai atskaitos ašiai.
- 5.7.2.3. Atskiri žibintai, apibrėžti 2.16.1 punkto d papunktyje, turi atitikti 5.7.2.1 punkto reikalavimus.
- Jeigu du arba daugiau žibintų ir (arba) du arba daugiau atskirų tariamųjų paviršių yra įtraukti į tą patį žibinto korpusą ir (arba) turi bendrą išorinį sklaidytuvą, jie nelaikomi tarpusavyje susijusių žibintų sistema.
- Tačiau juostos pavidalo žibintas gali būti tarpusavyje susijusios žibintų sistemos dalimi.
- 5.7.2.4. Du juostos pavidalo žibintai arba lyginis žibintų skaičius turi užimti simetrišką padėtį transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos atžvilgiu, abiejose pusėse turi tęstis bent iki vietos, esančios 0,4 m atstumu nuo tolimiausio išorinio transporto priemonės krašto, ir turi būti ne trumpesni kaip 0,8 m; tokio paviršiaus švietimą užtikrina ne mažiau kaip du šviesos šaltiniai, esantys kuo arčiau paviršiaus galų; šviesą spinduliuojantis paviršius gali būti sudarytas iš greta įtaisytų elementų, jei šių atskirų šviesą spinduliuojančių paviršių projekcijos skersinėje plokštumoje atitinka 5.7.2.1 punkto reikalavimus.
- 5.8. Didžiausias aukštis virš žemės matuojamas nuo aukščiausio taško, o mažiausias aukštis – nuo žemiausio tariamojo paviršiaus taško atskaitos ašies kryptimi.
- Kai (didžiausias ir mažiausias) aukštis virš žemės aiškiai atitinka taisyklės reikalavimus, nebūtina tiksliai nustatyti kiekvieno paviršiaus kraštų.
- 5.8.1. Siekiant sumažinti geometrinio apžvelgiamumo kampus, žibinto padėtis, atsižvelgiant į atstumą nuo žemės, matuojama nuo plokštumos H.
- 5.8.2. Artimosios šviesos žibinto atveju mažiausias aukštis žemės atžvilgiu matuojamas nuo optinės sistemos (pvz., atšvaito, sklaidytuvo, projekcinio sklaidytuvo) efektyviosios angos žemiausio taško, neatsižvelgiant į jos naudojimą.
- 5.8.3. Vieta pločio atžvilgiu bus nustatyta nuo tariamojo paviršiaus krašto, esančio toliausiai nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos, atsižvelgiant į bendrą plotį, atskaitos ašies kryptimi ir nuo tariamojo paviršiaus vidinių kraštų atskaitos ašies kryptimi, kai kalbama apie atstumą tarp žibintų.
- Kai vieta pločio atžvilgiu neabejotinai atitinka taisyklės reikalavimus, nebūtina nustatyti tikslų bet kurio paviršiaus kraštų.
- 5.9. Jei nėra specialių instrukcijų, žibinto veikimo metu žibinto fotometrinės charakteristikos (pvz., ryškumas, spalva, tariamasis paviršius ir kt.) neturi skirtis.
- 5.9.1. Posūkio rodiklių žibintai, transporto priemonės avarinis signalas, gintaro spalvos šoniniai gabaritiniai žibintai, atitinkantys 6.18.7 punktą, ir avarinio stabdymo signalas turi būti mirksintys žibintai.

- 5.9.2. Bet kurio žibinto fotometrines charakteristikos gali skirtis:
- dėl aplinkos šviesos;
 - dėl kitų žibintų veikimo, arba
 - kai žibintai naudojami kitai apšvietimo funkcijai,
- jeigu bet koks fotometrinių charakteristikų kitimas atitinka tam tikro žibinto technines nuostatas.
- 5.9.3. Mirksėjimo metu 1, 1a, 1b, 2a arba 2b kategorijos posūkio rodiklių žibintų fotometrines charakteristikos gali skirtis dėl paeilui įjungiamų šviesos šaltinių, kaip nurodyta Taisyklės Nr. 6 5.6 punkte.
- Ši nuostata netaikoma, kai 2a ir 2b kategorijų posūkio rodiklių žibintai naudojami avarinio stabdymo signalui perduoti pagal šios taisyklės 6.23.1 punktą.
- 5.10. Judant į priekį iš žibinto neturėtų sklستي galinti suklaidinti raudonos spalvos šviesa, kaip apibrėžta 2.7 punkte, o judant atgal iš žibinto neturėtų sklستي galinti suklaidinti baltos spalvos šviesa, kaip apibrėžta 2.7 punkte. Į apšvietimo įtaisus, įtaisytus transporto priemonės vidui apšviesti, neatsižvelgiama. Kilus abejonių, šis reikalavimas patikrinamas taip:
- 5.10.1. žiūrint į transporto priemonės priekį, išskyrus toliausiai gale esantį raudonos spalvos šoninį gabaritinį žibintą, neturi būti tiesiogiai matomas joks raudonos spalvos žibinto tariamasis paviršius, jei stebėtojas žiūri judėdamas 1 srityje, kaip apibrėžta 4 priede;
- 5.10.2. žiūrint į transporto priemonės galą, neturi būti tiesiogiai matomas joks baltos spalvos žibinto tariamasis paviršius, išskyrus prie transporto priemonės pritvirtintus atbulinės eigos žibintus ir baltos spalvos matomumo ženklinimą, jei stebėtojas žiūri judėdamas 2 srityje, skersinėje plokštumoje, esančioje 25 m atstumu už transporto priemonės (žr. 4 priedą);
- 5.10.3. atitinkamose plokštumose stebėtojo matomos 1 ir 2 sritys yra apribotos:
- 5.10.3.1. aukščio atžvilgiu – dviem horizontaliomis 1 m ir 2,2 m aukštyje virš žemės esančiomis plokštumomis;
- 5.10.3.2. pločio atžvilgiu – dviem vertikaliomis plokštumomis, kurios į priekį ir atgal nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos į išorę sudaro 15° kampą ir eina per vertikalių plokštumų, lygiagrečių su transporto priemonės išilgine vidurio plokštuma, nustatančia bendrą transporto priemonės plotį, lietimosi taškus; jei yra keletas lietimosi taškų, toliausias priekinis taškas turi atitikti priekinę plokštumą, o toliausias galinis – galinę plokštumą.
- 5.11. Elektros jungtys turi būti tokios, kad priekiniai ir galiniai gabaritiniai žibintai, galinio kontūro gabaritiniai žibintai, jei yra, šoniniai gabaritiniai žibintai, jei yra, ir galinio valstybinio numerio ženklo žibintai galėtų būti ĮJUNGiami ir IšJUNGiami tik vienu metu.
- 5.11.1. Šis reikalavimas netaikomas:
- 5.11.1.1. kai priekiniai ir galiniai gabaritiniai žibintai yra ĮJUNGTI, taip pat ir šoniniai gabaritiniai žibintai, kai jie yra kombinuoti ir tarpusavyje sujungti su minėtais žibintais kaip stovėjimo žibintai, arba
- 5.11.1.2. kai šoniniai gabaritiniai žibintai mirksi kartu su posūkio rodiklių žibintais, arba
- 5.11.2. Priekiniams gabaritiniais žibintams, kai jų funkcija pakeista pagal toliau nurodytus 5.12.1 punkto reikalavimus.
- 5.11.3. Jeigu tai yra tarpusavyje susijusių žibintų sistema, visi šviesos šaltiniai turi būti ĮJUNGiami ir IšJUNGiami vienu metu.
- 5.12. Elektros jungtys turi būti tokios, kad tolimosios šviesos ir artimosios šviesos žibintai bei priekiniai rūko žibintai negalėtų būti įjungti, nebent 5.11 punkte paminėti žibintai taip pat yra įjungti. Tačiau šis reikalavimas netaikomas tolimosios šviesos arba artimosios šviesos žibintams, kai jų šviečiamuosius išpėjimus sudaro tolimosios šviesos žibinto nutrūkstantis užsidegimas trumpais intervalais arba artimosios šviesos žibinto nutrūkstantis užsidegimas trumpais intervalais, arba alternatyvus tolimosios ir artimosios šviesos žibintų užsidegimas trumpais intervalais.

- 5.12.1. Artimosios šviesos žibintai ir (arba) tolimosios šviesos žibintai, ir (arba) priekiniai rūko žibintai gali pakeisti priekinių gabaritinių žibintų funkciją, jeigu:
- 5.12.1.1. jų elektros jungtys yra tokios, kad sugedus bet kuriam iš šių apšvietimo įtaisų priekiniai gabaritiniai žibintai vėl automatiškai įsijungtų, ir
- 5.12.1.2. pakaitinis žibintas/įtaisas atitinka susijusiam gabaritiniam žibintui taikomus reikalavimus dėl:
- a) geometrinio matomumo, nustatyto priekiniams gabaritiniams žibintams 6.9.5 punkte, ir
- b) minimalių fotometrinių verčių pagal šviesos pasiskirstymo kampus, ir
- 5.12.1.3. pakaitinio žibinto bandymų ataskaitose pateikiami reikiami įrodymai, kad laikomasi 5.12.1.2 punkte nurodytų reikalavimų.
- 5.13. Signalinis įtaisas
- Kai šioje taisyklėje yra nurodytas uždarnosios grandinės signalinis įtaisas, jį galima pakeisti veikimo signaliniu įtaisu.
- 5.14. Paslepjamieji žibintai
- 5.14.1. Paslepjamieji žibintai turi būti uždrausti, išskyrus tolimosios šviesos žibintus, artimosios šviesos žibintus ir priekinius rūko žibintus – jie gali būti paslepjami, kai nenaudojami.
- 5.14.2. Bet kokio gedimo, kuris trikdo maskavimo prietaiso (-ų) veikimą, atveju, žibintai turi išlikti naudojimo padėtyje, jeigu joje yra, arba turi būti įmanoma nustatyti juos į naudojimo padėtį nenaudojant įrankių.
- 5.14.3. Turi būti įmanoma nustatyti žibintus į naudojimo padėtį ir juos įjungti vienu valdikliu, nepašalinant galimybes nustatyti juos į naudojimo padėtį, bet palikti neįjungtus. Tačiau sugrupuotųjų tolimosios šviesos ir artimosios šviesos žibintų atveju pirmiau paminėtas valdiklis reikalingas tik artimosios šviesos žibintams įjungti.
- 5.14.4. Neturi būti įmanoma iš vairuotojo sėdimosios vietos sąmoningai sustabdyti įjungtų žibintų judėjimą, kol jie nepasiekė naudojimo padėties. Jeigu judantys žibintai gali apakinti kitus eismo dalyvius, jie turi užsidedti tik tada, kai yra naudojimo padėtyje.
- 5.14.5. Kai įtraukimo įtaiso temperatūra yra nuo $-30\text{ }^{\circ}\text{C}$ iki $+50\text{ }^{\circ}\text{C}$, priekiniai žibintai turi pasiekti savo naudojimo padėtį per tris sekundes nuo valdiklio įjungimo.
- 5.15. Žibintų spinduliuojamos šviesos spalvos ⁽¹⁾:
- | | |
|--|---|
| Tolimosios šviesos žibintas: | balta spalva |
| Artimosios šviesos žibintas: | balta spalva |
| Priekinis rūko žibintas: | balta arba pasirinkto atspalvio geltona spalva |
| Atbulinės eigos žibintas: | balta spalva |
| Posūkio rodiklių žibintas: | gintaro spalva |
| Įspėjamasis pavojaus signalas: | gintaro spalva |
| Stabdymo žibintas: | raudona spalva |
| Avarinio stabdymo signalas: | gintaro arba raudona spalva |
| Įspėjimo apie galinį susidūrimą signalas: | gintaro spalva |
| Galinio valstybinio numerio ženklų žibintas: | balta spalva |
| Priekinis gabaritinis žibintas: | balta spalva |
| Priekinis gabaritinis žibintas: | raudona spalva |
| Priekinis rūko žibintas: | balta arba pasirinkto atspalvio geltona spalva |
| Galinis rūko žibintas: | raudona spalva |
| Stovėjimo žibintas: | balta spalva priekyje, raudona – gale, gintaro spalva, jei tarpusavyje sujungtas su šoniniais posūkio rodiklių žibintais arba šoniniais gabaritiniiais žibintais. |

⁽¹⁾ Žibinto spinduliuojamos šviesos pagrindinių spalvių koordinatų matavimo nuostatos nėra įtrauktos į šią taisyklę.

Šoninis gabaritinis žibintas:	Gintaro spalva: tačiau toliausiai gale esantis šoninis gabaritinis žibintas gali būti raudonos spalvos, jei jis grupuojamas, kombinuojamas arba tarpusavyje jungiamas su galiniu gabaritiniu žibintu, galinio kontūro gabaritiniu žibintu, galiniu rūko žibintu, stabdymo žibintu arba grupuojamas ar turi bendrą šviesą spinduliuojančio paviršiaus dalį su galiniu šviesogražiu atšvaitu.
Galinio kontūro gabaritinis žibintas:	balta spalva priekyje, raudona spalva gale
Dieninis žibintas:	balta spalva
Galinis šviesogražis atšvaitas, netrikampis:	raudona spalva
Galinis šviesogražis atšvaitas, trikampis:	raudona spalva
Priekinis šviesogražis atšvaitas, netrikampis:	tokia pati spalva, kaip krentančio šviesos srauto ⁽¹²⁾
Šoniniai šviesogražiai atšvaitai, netrikampiai:	gintaro spalva, tačiau toliausiai gale esantis šoninis šviesogražis atšvaitas gali būti raudonos spalvos, jei grupuojamas su galiniu gabaritiniu žibintu, galinio kontūro gabaritiniu žibintu, galiniu rūko žibintu, stabdymo signalo žibintu, raudonos spalvos šoniniu gabaritiniu žibintu arba galiniu šviesogražiu atšvaitu (netrikampiu) arba su jais turi bendrą šviesą spinduliuojantį paviršiaus dalį.
Posūkio apšvietimo žibintas:	balta spalva
Matomumo ženklینimas:	balta spalva priekyje; balta arba geltona spalva šone raudona arba geltona spalva gale ⁽¹³⁾ .
Adaptyviosios priekinio apšvietimo sistemos (AFS):	balta spalva
Papildomas išorinis žibintas:	balta spalva
Manevravimo žibintas:	balta spalva

5.16. Žibintų skaičius

5.16.1. Transporto priemonėje įtaisytų žibintų skaičius turėtų būti lygus tam tikrose šios taisyklės specifikacijose nurodytam skaičiui.

5.17. Bet kuris žibintas gali būti įtaisytas ant judamųjų detalių, jei įvykdytos 5.18, 5.19 ir 5.20 punktuose nustatytos sąlygos.

5.18. Galiniai gabaritiniai žibintai, galiniai posūkio rodiklių žibintai ir galiniai šviesogražiai atšvaitai, trikampiai ir netrikampiai, gali būti įtaisomi ant judamųjų dalių, tik:

5.18.1. jei visose nustatytose judamųjų dalių padėtyse prie minėtų dalių pritvirtinti žibintai atitinka visus žibintų padėties, geometrinio apžvelgiamumo, kolorimetrinius ir fotometrinius reikalavimus;

5.18.2. tuo atveju, kai 5.18 punkte nurodytas funkcijas atlieka dviejų žibintų sąranka, paženklinta D raide (žr. 2.16.1 punktą), tik vienas iš šių žibintų turi atitikti padėties, geometrinio matomumo ir fotometrinius reikalavimus, taikomus šiems žibintams visose nustatytose judamųjų dalių padėtyse, arba

5.18.3. kai pirmiau nurodytoms funkcijoms atlikti yra įtaisyti ir įjungti papildomi žibintai, kai judamosios dalies padėtis yra bet kuri nustatyta atidarymo padėtis, jei tik šie papildomi žibintai atitinka visus padėties, geometrinio apžvelgiamumo ir fotometrinius reikalavimus, taikomus prie judamosios dalies pritvirtintiems žibintams;

⁽¹²⁾ Taip pat žinomas kaip baltos spalvos arba bespalvis šviesogražis atšvaitas.

⁽¹³⁾ Nė viena šios taisyklės nuostata neklіudo šią taisyklę taikančioms susitariančiosioms šalims savo teritorijose ant galinių dalių naudoti baltos spalvos matomumo ženklینimo.

- 5.18.4. tuo atveju, kai 5.18 punkte nurodytas funkcijas atlieka tarpusavyje susijusių žibintų sistema, taikoma viena iš toliau nurodytų sąlygų:
- a) jeigu sukomplektuota tarpusavyje susijusių žibintų sistema pritvirtinta prie judamosios (-ųjų) dalies (-ių), laikomasi 5.18.1 punkto reikalavimų. Tačiau kai pirmiau nurodytoms funkcijoms atlikti gali būti įjungiami papildomi žibintai, kai judamosios dalies padėtis yra bet kuri nustatyta atidarymo padėtis, jei tik šie papildomi žibintai atitinka visus padėties, geometrinio apžvelgiamumo, kolorimetrinius ir fotometrinius reikalavimus, taikomus prie judamosios dalies pritvirtintiems žibintams, arba
 - b) jeigu tarpusavyje susijusių žibintų sistema iš dalies pritvirtinta prie nejudamosios dalies ir iš dalies pritvirtinta prie judamosios dalies, išskyrus posūkio rodiklių žibintus, paraiškos pateikėjo nurodytas (-i) tarpusavyje susijęs (-ę) žibintas (-ai) įtaiso patvirtinimo procedūros metu turi atitikti visus padėties, išorinio geometrinio apžvelgiamumo, kolorimetrinius ir fotometrinius reikalavimus, taikomus šiems žibintams visose nustatytose judamosios (-ųjų) dalies (-ių) padėtyse.
- Vidinio geometrinio apžvelgiamumo reikalavimo (-ų) laikomasi, jeigu šis tarpusavyje susijęs (-ę) žibintas (-ai) tebeatitinka fotometrines vertes, nustatytas dėl įtaiso patvirtinimo atsižvelgiant į šviesos pasiskirstymą visose nustatytose judamosios (-ųjų) dalies (-ių) padėtyse.
- Dėl posūkio rodiklių žibintų – paraiškos pateikėjo nurodytas (-i) tarpusavyje susijęs (-ę) žibintas (-ai) įtaiso patvirtinimo procedūros metu turi atitikti visus padėties, geometrinio apžvelgiamumo, fotometrinius ir kolorimetrinius reikalavimus, taikomus visose nustatytose judamosios (-ųjų) dalies (-ių) padėtyse. Ši nuostata netaikoma tada, kai siekiant suformuoti geometrinio matavimo kampą arba jį užbaigti, kai judamoji dalis yra bet kurioje nustatytoje atidarymo padėtyje, turi išjungti papildomi žibintai, su sąlyga, kad šie papildomi žibintai atitinka visus padėties, fotometrinius ir kolorimetrinius reikalavimus, taikomus prie judamosios dalies pritvirtintiems posūkio rodiklių žibintams.
- 5.19. Kai judamosios dalys yra ne „įprastoje naudojimo“ padėtyje, prie jų pritaistyti įrenginiai neturi sukelti nepatogumo eismo dalyviams.
- 5.20. Kai žibintas pritvirtintas prie judamosios dalies, o judamoji dalis yra „įprastoje (-ose) naudojimo padėtyje (-yse)“, žibintas visada turi grįžti į remiantis šia taisykle gamintojo nustatytą padėtį (-is). Artimosios šviesos žibintų ir priekinių rūko žibintų atveju šis reikalavimas laikomas įvykdytu jei, judamąsias dalis 10 kartų nustčius į įprastą naudojimo padėtį, jokia žibintų pokrypio vertė, susijusi su žibinto atrama, išmatuota po kiekvienos judamosios dalies operacijos, nesiskiria nuo 10 išmatuotų verčių vidurkio daugiau kaip 0,15 %. Jeigu ši vertė viršijama, kiekviena 6.2.6.1.1 punkte nustatyta ribinė vertė turi būti pakeista, atsižvelgiant į viršijimą, kad būtų sumažintas leidžiamas pokrypių intervalas, tikrinant transporto priemonę pagal 6 priedą.
- 5.21. Jokia judamoji dalis su joje įtaisytu šviesos signaliniu įtaisu arba be jo jokioje nustatytoje padėtyje, besiskiriančioje nuo „įprastos naudojimo padėties“, priekinių ir galinių gabaritinių žibintų, priekinių ir galinių posūkio rodiklių žibintų ir šviesogrąžių atšvaitų atskaitos ašies kryptimi neturi uždengti daugiau 50 % tariamojo paviršiaus.
- Nustatyta judamosios dalies padėtis – judamosios dalies stabili (-ios) arba natūrali (-ios) neveikos padėtis (-ys) (užfiksuota (-os) arba ne), kurią (-ias) nurodė transporto priemonės gamintojas.
- Jei pirmiau nurodyto reikalavimo neįmanoma įgyvendinti:
- 5.21.1. jei judamoji dalis dengia daugiau kaip 50 % tariamojo šių žibintų paviršiaus atskaitos ašies kryptimi, įjungiami papildomi žibintai, atitinkantys pirmiau aprašytiems žibintams taikomus padėties, geometrinio apžvelgiamumo, kolorimetrinius ir fotometrinius reikalavimus; arba
 - 5.21.2. pranešimo formoje (1 priedo 10.1 punktas) kitoms administracijoms pateikiama pastaba, kad judamosios dalys gali uždengti daugiau kaip 50 % tariamojo paviršiaus atskaitos ašies kryptimi; ir
- transporto priemonėje esančiu pranešimu naudotojas turi būti informuotas, kad judamosioms dalims esant tam tikroje (-ose) padėtyje (-yse), kiti eismo dalyviai turi būti išpėjami apie transporto priemonės buvimą kelyje; pvz., trikampiu avarinio sustojimo ženklu arba kitais įtaisais pagal nacionalinių kelių eismo taisyklių reikalavimus.
- 5.21.3. 5.21.2 punktas netaikomas šviesogrąžiams atšvaitams.

- 5.22. Išskyrus šviesogražius atšvaitus, net patvirtinimo ženklu paženklinto žibinto neturėtų būti, jei jis negalės veikti vien tik įrengus šviesos šaltinį ir (arba) lydujų saugiklį.
- 5.23. Žibintai, kurie yra patvirtinti kartu su šviesos šaltiniu (-iais) pagal Taisyklę Nr. 37, išskyrus tuos atvejus, kai toks (-ie) šviesos šaltinis (-iai) naudojamas (-i) kaip nekeičiamasis (-ieji) šviesos šaltinis (-iai), kaip apibrėžta šios taisyklės 2.7.1.1.2 punkte, turi būti įtaisomi transporto priemonėje taip, kad šviesos šaltinių būtų galima tinkamai pakeisti be specialisto pagalbos ir nenaudojant specialių įrankių, išskyrus tuos, kuriuos gamintojas pateikia kartu su transporto priemone. Transporto priemonės gamintojas kartu su transporto priemone pateikia išsamų pakeitimo procedūros aprašymą.
- 5.23.1. Tuo atveju, kai pagal Taisyklę Nr. 37 šviesos šaltinio modulis yra su laikikliu, skirtu patvirtintam keičiamajam šviesos šaltiniui, šis šviesos šaltinis turi būti keičiamasis, kaip reikalaujama 5.23 punkte.
- 5.24. Leidžiama laikinai pakeisti galinio gabaritinio žibinto šviesos signalizacijos funkciją, jei tik pakaitinė funkcija gedimo atveju yra panašios spalvos, ryškumo ir užima panašią vietą, palyginti su nustojusia veikti funkcija, ir jei pakaitinis įtaisas toliau atlieka savo pradinę saugos funkciją. Pakeitus signalinis įtaisas prietaisų skydelyje (šios taisyklės 2.18 punktas) turi rodyti, kad atliktas laikinas pakeitimas ir kad reikalingas remontas.
- 5.25. Kai įtaisyta AFS, laikoma, kad ji prilygsta priekinių artimosios šviesos žibintų porai, ir, jei suteikia tolimosios šviesos funkciją (-as), laikoma, kad prilygsta priekinių tolimosios šviesos žibintų porai.
- 5.26. Leidžiami galiniai posūkio rodiklių žibintai, galiniai gabaritiniai žibintai, stabdymo žibintai (išskyrus S4 kategorijos stabdymo žibintus) ir galiniai rūko žibintai su kintamojo šviesos stiprio valdymu, kurie vienu metu reaguoja bent į vieną iš šių išorės įtakų: aplinkos apšvietimą, rūką, sniegą, lietų, dulksną, dulkių debesis, šviesą spinduliuojančio paviršiaus užteršimą, jeigu nurodytas jų ryškumo sąryšis išlaikomas perjungimo metu. Perjungiant neturi būti staigių ryškumo kitimų. S4 kategorijos stabdymo žibintams gali būti būdingas kintamas šviesos stipris, nepriklausantis nuo kitų žibintų. Vairuotojas gali turėti galimybę nustatyti didesnę šviesos stiprį, atitinkantį pastovią kategoriją, ir grąžinti į automatinę kintamą kategoriją.
- 5.27. Jeigu tai yra M ir N kategorijų transporto priemonės, paraiškos pateikėjas turi įrodyti už tipo patvirtinimo bandymus atsakingai technikos tarnybai, kad laikomasi 2.7.9, 2.7.10, 2.7.12, 2.7.14 ir 2.7.15 punktuose nurodytų įtaisams skirtų elektros tiekimo sąlygų, kai transporto priemonės elektros sistema veikia nuolatinės įtampos sąlygomis, būdingomis susijusiai variklinių transporto priemonių kategorijai, kaip nurodė paraiškos pateikėjas, ir laikomasi šių reikalavimų:
- 5.27.1. įtampa, tiekama prie įtaiso gnybtų, kurie, remiantis jų tipo patvirtinimo dokumentais, buvo išbandyti naudojant specialų elektros tiekimo/elektroninį šviesos šaltinio reguliavimo įrenginį, taikant antrinę veikimo režimą arba paraiškos pateikėjo reikalaujamą įtampą, neturi viršyti susijusiems įtaisams arba atitinkamas funkcijas atliekantiems įtaisams jų patvirtinimo metu nustatytos įtampos;
- 5.27.2. visais atvejais, kai 5.27.1 punktas nereglamentuoja elektros tiekimo sąlygų, įtampa prie įtaiso (-ų) ar atitinkamą funkciją atliekančio (-ių) įtaiso (-ų) gnybtų neturi daugiau kaip 3 % viršyti 6,75 V (6 voltų sistema), 13,5 V (12 voltų sistema) arba 28 V (24 voltų sistema); Priemonės, skirtos kontroliuoti didžiausią įtampą prie įtaiso gnybtų, patogumo sumetimais gali būti įterptos į įtaiso korpusą.
- 5.27.3. 5.27.1 ir 5.27.2 punktų nuostatos netaikomos įtaisams, jeigu juose yra elektroninis šviesos šaltinio reguliavimo įrenginys arba jeigu kintamojo stiprio valdiklis yra įtaiso dalis.
- 5.27.4. Prie patvirtinimo dokumentų pridedama ataskaita, kurioje aprašomi metodai, pagal kuriuos įrodoma atitiktis, ir gauti rezultatai.
- 5.28. Bendrosios nuostatos dėl geometrinio apžvelgiamumo
- 5.28.1. Vidinėje geometrinio apžvelgiamumo kampų dalyje neturi būti jokių kliūčių šviesai iš bet kurios žibinto tariamojo paviršiaus dalies sklusti, žiūrint iš tolo. Tačiau neatsižvelgiama į kliūtis, jeigu apie jas jau buvo pranešta patvirtinant žibinto tipą.
- 5.28.2. Jei matavimai atliekami arčiau žibinto, stebėjimo kryptis perkeliama lygiagrečiai, kad būtų pasiektas toks pat tikslumas.

- 5.28.3. Jeigu sumontavus žibintą kurią nors jo tariamojo paviršiaus dalį uždengia bet kurios kitos tolesnės transporto priemonės detalės, pateikiami įrodymai, kad kliūčių neuždengiama žibinto dalis atitinka fotometrines vertes, nustatytas tvirtinamam įtaisui.
- 5.28.4. Kai vertikalus geometrinio apžvelgiamumo kampas žemiau horizontalės gali būti sumažintas iki 5° (virš žemės žibintas būtų mažesniu kaip 750 mm atstumu, išmatuotu pagal 5.8.1 punkto nuostatas), įtaisyto optinio įrenginio fotometrinių matavimų laukas gali būti sumažintas iki 5° žemiau horizontalės.
- 5.28.5. Jeigu tai yra tarpusavyje susijusių žibintų sistema, geometrinio apžvelgiamumo reikalavimai įvykdomi, kai tarpusavyje susiję žibintai veikia visi kartu.
- 5.29. LED modulis nebūtinai turi būti keičiamasis, jeigu taip nurodyta pranešimo apie sudedamosios dalies tipo patvirtinimą lape.
- 5.30. Visų transporto priemonėje įtaisomų žibintų (įtaisų) tipas, jeigu taikoma, turi būti patvirtintas pagal atitinkamus įtaisus reglamentuojančias JT taisykles, kaip nurodyta šios taisyklės 6 dalies atitinkamuose punktuose.
- 5.31. Žibintuose, kurie yra įtaisomi pagal šią taisyklę patvirtintose transporto priemonėse ir kurie yra patvirtinti kaip skirti vienai arba kelioms keičiamųjų šviesos šaltinių kategorijoms pagal JT taisyklės Nr. 37, 99 arba 128, turi būti įrengti šviesos šaltiniai, patvirtinti tik šių šviesos šaltinių kategorijoms.
- Šis reikalavimas netaikomas šviesos šaltinių moduliams, LED moduliams ir nekeičiamiems šviesos šaltiniams, išskyrus atvejus, kai juos reikia patvirtinti pagal atitinkamą galiojančią JT taisyklę.
6. ATSKIROSIOS SPECIFIKACIJOS
- 6.1. Tolimosios šviesos priekinis žibintas (Taisyklės Nr. 98 ir 112)
- 6.1.1. Įrengimas
- Privalomas variklinėse transporto priemonėse. Draudžiama naudoti priekabose.
- 6.1.2. Skaičius
- Du arba keturi, kurių tipas patvirtintas pagal Taisyklės Nr. 98 arba 112, išskyrus A klasės priekinį žibintą.
- N₃ kategorijos transporto priemonėse: Gali būti įtaisyti du papildomi tolimosios šviesos žibintai.
- Kai transporto priemonėje įtaisyti keturi paslėpjamieji žibintai, du papildomus žibintus įtaisyti leidžiama tik šviesos signalizavimo tikslu (nutrukstamai dienos metu trumpais intervalais mirksinčios šviesos) (žr. 5.12 punktą).
- 6.1.3. Išdėstymas
- Specialių reikalavimų nenustatyta.
- 6.1.4. Padėtis
- 6.1.4.1. Pločio atžvilgiu: specialių reikalavimų nenustatyta.
- 6.1.4.2. Aukščio atžvilgiu: specialių reikalavimų nenustatyta.
- 6.1.4.3. Ilgio atžvilgiu: transporto priemonės priekyje. Šis reikalavimas laikomas įvykdytu, jei spinduliuojama šviesa tiesiogiai arba netiesiogiai, per netiesioginio matymo įtaisus ir (arba) kitus atspindinčius transporto priemonės paviršius, nesukelia nepatogumo vairuotojui.
- 6.1.5. Geometrinis apžvelgiamumas
- Šviečiamojo paviršiaus matomumas, įskaitant jo matomumą srityse, kurios neapšviečiamos tam tikro stebėjimo kryptimi, užtikrinamas erdvėje, apibrėžtoje sudaromosiomis linijomis, nubrėžtomis pagal šviečiamojo paviršiaus perimetrą ir su priekinio žibinto atskaitos ašimi sudarančiomis ne mažesnę kaip 5° kampą. Geometrinio apžvelgiamumo kampų pradžia yra šviečiamojo paviršiaus projekcijos perimetras skersinėje plokštumoje, liečiančioje labiausiai atsikišusią priekinio žibinto sklaidytuvo dalį.

- 6.1.6. Orientavimas
- Į priekį.
- Kad būtų užtikrintas posūkių apšvietimas, kiekvienoje transporto priemonės pusėje gali sukintis ne daugiau kaip po vieną tolimosios šviesos žibintą.
- 6.1.7. Elektros jungtys
- 6.1.7.1. Tolimosios šviesos priekiniai žibintai gali būti IJUNGIAMI tik kai pagrindinis šviesos jungiklis yra IJUNGTO priekinio žibinto arba AUTO (automatinėje) padėtyje ir susidaro artimosios šviesos automatinio įsijungimo sąlygos, išskyrus atvejį, kai priekiniai žibintai naudojami nutrukstamiems išpėjams šviesos signalams, perduodamiems trumpais intervalais. Pastaruoju atveju tolimosios šviesos priekiniai žibintai išsijungia automatiškai, kai išnyksta artimosios šviesos automatinio įsijungimo sąlygos.
- 6.1.7.2. Tolimosios šviesos priekinių žibintų įjungimas ir išjungimas gali būti valdomas automatiškai, kai valdymo signalus siunčia jutiklių sistema, galinti aptikti toliau nurodytus įeities signalus ir į juos reaguoti:
- aplinkos apšvietimo sąlygas;
 - iš priekio artėjančių transporto priemonių priekinių apšvietimo įtaisų ir priekinių šviesos signalinių įtaisų spinduliuojamą šviesą;
 - iš paskos važiuojančių transporto priemonių galinių šviesos signalinių įtaisų spinduliuojamą šviesą.
- Leidžiamos papildomos jutiklių funkcijos veikimui pagerinti.
- Šiame punkte „transporto priemonės“ – tai L, M, N, O ir T kategorijų transporto priemonės (įskaitant dviračius), kuriose įtaisyti ir IJUNGTI šviesogražiai atšvaitai, apšvietimo ir šviesos signaliniai įtaisai.
- 6.1.7.3. Visada turi būti įmanoma rankiniu būdu IJUNGTI ir IŠJUNGTI tolimosios šviesos žibintus ir rankiniu būdu IŠJUNGTI tolimosios šviesos žibintų automatinių valdymą.
- Be to, tolimosios šviesos žibintai ir jų automatinis valdymas IŠJUNGIAMI paprastu ir tiesioginį poveikį turinčiu rankiniu veiksmu; neleidžiama naudoti žemesnio lygio meniu.
- 6.1.7.4. Tolimosios šviesos priekiniai žibintai gali būti įjungiami vienu metu arba poromis. Kai yra įtaisyti du papildomi tolimosios šviesos žibintai (pagal 6.1.2 punktą leidžiama tik N₃ kategorijos transporto priemonėse), vienu metu gali įsijungti ne daugiau kaip dvi poros. Perjungiant iš artimosios šviesos į tolimąją, turi įsijungti bent viena tolimosios šviesos priekinių žibintų pora. Perjungiant iš tolimosios šviesos į artimąją, vienu metu turi išsijungti visi tolimosios šviesos priekiniai žibintai.
- 6.1.7.5. Artimoji šviesa gali likti įjungta tuo pačiu metu, kai yra įjungta tolimoji šviesa.
- 6.1.7.6. Įtaisius keturis paslepiamuosius priekinius žibintus ir nustačius padėtį, kurioje jie būna pakelti, neturi tuo pačiu metu įsijungti bet kokie kiti papildomai įtaisyti priekiniai žibintai, jeigu jų paskirtis – dienos metu pateikti trūkinėjančius, trumpų intervalų šviesos signalus (žr. 5.12 punktą).
- 6.1.8. Signalinis įtaisas
- Uždarnosios grandinės signalinis įtaisas yra privalomas.
- 6.1.8.1. Jeigu tolimosios šviesos priekinių žibintų įjungimas ir išjungimas valdomas automatiškai, kaip aprašyta 6.1.7.1 punkte, vairuotojui turi būti pateikiamas rodmuo, kad veikia tolimosios šviesos automatinio valdymo funkcija. Ši informacija rodoma viso automatinio veikimo metu.
- 6.1.9. Kiti reikalavimai
- 6.1.9.1. Bendras didžiausias tolimosios šviesos žibintų, kuriuos galima įjungti vienu metu, ryškumas neturi būti didesnis kaip 430 000 cd; šis skaičius atitinka atskaitos vertę, lygią 100.
- 6.1.9.2. Šis didžiausias ryškumas gaunamas sudėjus atskiras atskaitos žymas, kurios nurodytos ant keleto priekinių žibintų. Atskaitos žyma „10“ suteikiama kiekvienam priekiniam žibintui, paženklinam R arba CR raidėmis.

- 6.1.9.3. Automatinis tolimosios šviesos priekinių žibintų įjungimas ir išjungimas
- 6.1.9.3.1. Jutiklių sistema, naudojama automatiniam tolimosios šviesos priekinių žibintų įjungimui ir išjungimui valdyti, kaip aprašyta 6.1.7.1 punkte, turi atitikti šiuos reikalavimus:
- 6.1.9.3.1.1. toliau nurodyti kampai apibrėžia mažiausių laukų, kuriuose jutikliai gali aptikti kitų transporto priemonių spinduliuojamą šviesą, kaip apibrėžta 6.1.7.1 punkte, ribas.
- 6.1.9.3.1.1.1. Horizontalieji kampai: 15° į kairę ir 15° į dešinę.

Vertikalieji kampai:

Į viršų nukreiptas kampas	5°		
Jutiklio įtaisymo aukštis (jutiklio apertūros centras virš žemės)	Mažiau nei 2 m	1,5–2,5 m	Daugiau nei 2,0 m
Žemyn nukreiptas kampas	2°	2–5°	5°

Šie kampai matuojami nuo jutiklio apertūros centro horizontalios tiesės, kuri eina per jo centrą, atžvilgiu ir lygiagrečiai su transporto priemonės išilgine vidurio plokštuma.

- 6.1.9.3.1.2. Jutiklių sistema turi gebėti aptikti tiesiame vienodo lygio kelyje:
- bent 400 m atstumu iš priekio artėjančią variklinę transporto priemonę;
 - bent 100 m atstumu iš paskos važiuojančią variklinę transporto priemonę arba transporto priemonės ir priekabų junginį;
 - bent 75 m atstumu iš priekio artėjančių dviratį, kai jo švietimą užtikrina baltas 150 cd šviesos stiprio žibintas, kurio šviesą spinduliuojančio paviršiaus plotas yra $10 \pm 3 \text{ cm}^2$, o aukštis virš žemės yra 0,8 m.

Siekiant patikrinti atitiktį a ir b punktams, iš priekio artėjančios ir iš paskos važiuojančios variklinės transporto priemonės (arba transporto priemonės ir priekabų junginio) gabaritiniai žibintai (jei taikoma) ir artimosios šviesos priekiniai žibintai turi būti IJUNGTI.

- 6.1.9.3.2. Tolimųjų šviesų perjungimas į artimąsias ir atvirkščiai pagal 6.1.7.1 punkte nurodytas sąlygas gali būti atliekamas automatiškai ir neturi sukelti nepatogumo, neblaškyti dėmesio ir neakinti.
- 6.1.9.3.3. Bendras automatinio valdymo veikimas tikrinamas:
- 6.1.9.3.3.1. naudojant tipo patvirtinimo institucijos patvirtintas modeliavimo priemones arba kitas tikrinimo priemones, kurias nurodė paraiškos pateikėjas.
- 6.1.9.3.3.2. Bandomasis važiavimas pagal 12 priedo 1 dalį. Automatinio valdymo veikimas pagrindžiamas dokumentais ir tikrinamas pagal paraiškos pateikėjo aprašymą. Turi būti pareikštas prieštaravimas, jeigu esama akivaizdžių gedimų (pvz., pernelyg didelis kampinis judėjimas arba mirksėjimas).
- 6.1.9.3.4. Tolimosios šviesos priekinių žibintų veikimas gali būti valdomas taip, kad tolimosios šviesos priekiniai žibintai būtų automatiškai IJUNGiami tik kai:
- 6.1.9.3.1.1 ir 6.1.9.3.1.2 punktuose apibrėžtuose laukuose ir nurodytais atstumais neaptinkama transporto priemonių, nurodytų 6.1.7.1 punkte, ir
 - nustatytas aplinkos apšvietimo lygis atitinka nustatytąjį 6.1.9.3.5 punkte.
- 6.1.9.3.5. Jeigu tolimosios šviesos priekiniai žibintai IJUNGiami automatiškai, jie IŠJUNGiami automatiškai, kai 6.1.9.3.1.1 ir 6.1.9.3.1.2 punktuose apibrėžtuose laukuose ir nurodytais atstumais aptinkamos iš priekio artėjančios ir iš paskos važiuojančios transporto priemonės, nurodytos 6.1.7.1 punkte.

Be to, jie automatiškai IŠJUNGiami, kai aplinkos apšvietimo sąlygų sukuriama apšvieta viršija 7 000 lx.

Paraiškos pateikėjas įrodo atitiktį šiam reikalavimui naudodamas modeliavimą ar kitą patvirtinimo metodą, kurį pripažįsta tipo patvirtinimo institucija. Prireikus apšvieta matuojama horizontaliame paviršiuje su pagal kosinusą pakoreguotu jutikliu tokia pačia aukštyje kaip ir jutiklio montavimo padėtis transporto priemonėje. Tai gamintojas gali įrodyti pateikdamas visus reikiamus dokumentus arba kitomis priemonėmis, kurias pripažįsta tipo patvirtinimo institucija.

- 6.2. Artimosios šviesos priekinis žibintas (Taisyklės Nr. 98 ir 112)
- 6.2.1. Įrengimas
- Privalomas variklinėse transporto priemonėse. Draudžiama naudoti priekabose.
- 6.2.2. Skaičius
- Du žibintai, kurių tipas patvirtintas pagal Taisyklę Nr. 98 arba Nr. 112, išskyrus A klasės priekinį žibintą.
- 6.2.3. Išdėstymas
- Specialių reikalavimų nenustatyta.
- 6.2.4. Vieta
- 6.2.4.1. Pločio atžvilgiu: atskaitos ašies kryptimi toliausiai nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos esantis tariamojo paviršiaus kraštas nuo toliausio transporto priemonės išorinio krašto turi būti ne didesniu kaip 400 mm atstumu.
- Tariamųjų paviršių vidiniai kraštai atskaitos ašies kryptimi turi būti nutolę ne daugiau kaip 600 mm. Tačiau tai netaikoma M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėms; visoms kitoms variklinių transporto priemonių kategorijoms šis atstumas gali būti sumažintas iki 400 mm, jeigu bendras transporto priemonės plotis yra mažesnis kaip 1 300 mm.
- 6.2.4.2. Aukščio atžvilgiu: virš žemės ne mažesniu kaip 500 mm ir ne didesniu kaip 1 200 mm atstumu. N_2G kategorijos transporto priemonėms (bekeles) ⁽¹⁴⁾ didžiausias aukštis gali būti padidintas iki 1 500 mm.
- 6.2.4.3. Ilgio atžvilgiu: transporto priemonės priekyje. Šis reikalavimas laikomas įvykdytu, jei spinduliuojama šviesa tiesiogiai arba netiesiogiai, per netiesioginio matymo įtaisus ir (arba) kitus atspindinčius transporto priemonės paviršius, nesukelia nepatogumo vairuotojui.
- 6.2.5. Geometrinis apžvelgiamumas
- Apibrėžiamas kampais α ir β , kaip nustatyta 2.13 punkte:
- $\alpha = 15^\circ$ aukštyn ir 10° žemyn,
- $\beta = 45^\circ$ į išorę ir 10° į vidų.
- Prie priekinio žibinto esančios pertvaros arba kiti įrangos elementai neturi sukelti nepatogumų kitiems eismo dalyviams.
- 6.2.6. Orientavimas
- Į priekį.
- 6.2.6.1. Vertikalusis orientavimas
- 6.2.6.1.1. Artimosios šviesos pluošto ribinės linijos pradinį pokrypį žemyn, nustatomą, kai transporto priemonė yra nepakrauta, vairuotojo vietoje sėdint vienam asmeniui, gamintojas apibrėžia 0,1 % tikslumu, ir jis įskaitomai bei neištrinamai nurodomas ant kiekvienos transporto priemonės prie bet kurio priekinio žibinto arba gamintojo plokštelės 7 priede pavaizduotu simboliu.
- Šio nurodyto pokrypio žemyn vertė nustatoma pagal 6.2.6.1.2 punktą.

⁽¹⁴⁾ Kaip apibrėžta Suvestinėje rezoliucijoje dėl transporto priemonių konstrukcijos (R.E.3). dokumentas ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, para. 2, www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

6.2.6.1.2. Atsižvelgiant į apatinio tariamojo paviršiaus krašto montavimo aukštį metrais (h) artimosios šviesos žibinto atskaitos ašies kryptimi, matuojant nepakrautose transporto priemonėse, artimosios šviesos pluošto ribinės linijos vertikalusis pokrypis visomis 5 priede nurodytomis statinėmis sąlygomis turi neviršyti nurodytų ribų, o pradinio reguliavimo vertės turi būti tokios:

$h < 0,8$;

ribos: nuo – 0,5 % iki – 2,5 %.

pradinis reguliavimas: nuo – 1,0 % iki – 1,5 %;

$0,8 < h < 1,0$;

ribos: nuo – 0,5 % iki – 2,5 %.

pradinis reguliavimas: nuo – 1,0 % iki – 1,5 %;

arba, gamintojo nuožiūra:

ribos: nuo – 1,0 % iki – 3,0 %;

pradinis reguliavimas: nuo – 1,5 % iki – 2,0 %.

Transporto priemonės tipo patvirtinimo paraiškoje šiuo atveju turi būti informacija, rodanti, kuri iš dviejų alternatyvų naudojama.

$h > 1,0$;

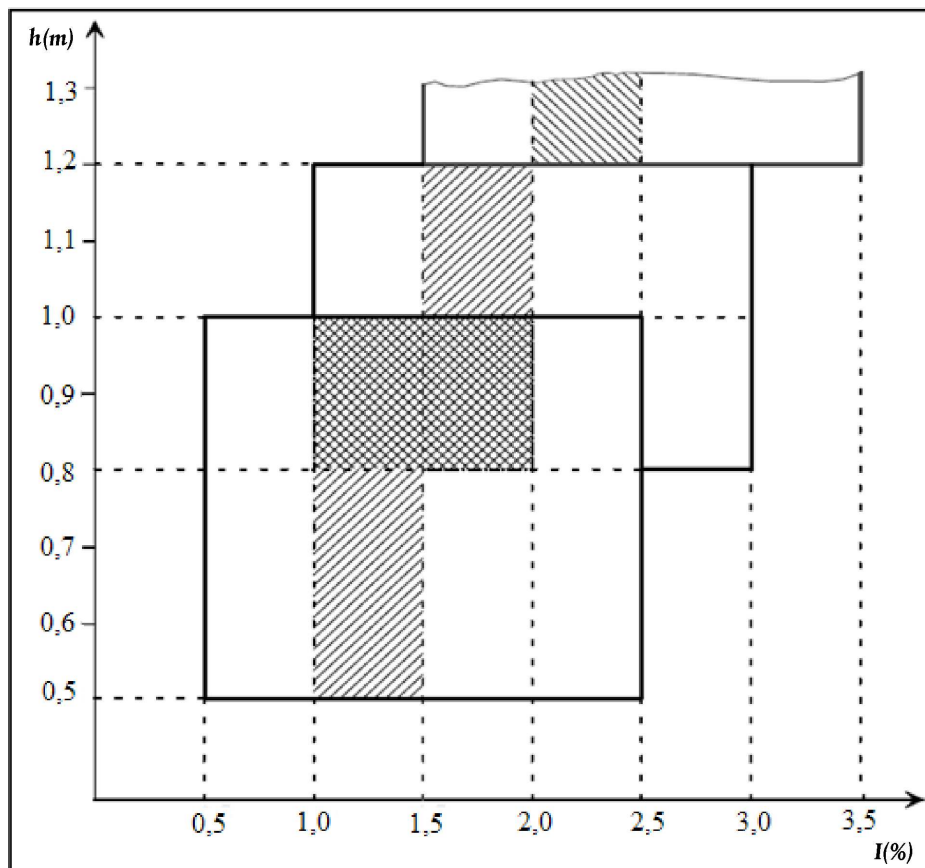
ribos: nuo – 1,0 % iki – 3,0 %;

pradinis reguliavimas: nuo – 1,5 % iki – 2,0 %.

Pirmiau pateiktos ribos ir pradinės reguliavimo vertės apibendrintos toliau pateiktoje schemeje.

N₃G kategorijos transporto priemonėse (bėkelės), kuriose priekiniai žibintai viršija 1 200 mm aukštį, ribinės linijos vertikaliojo pokrypio ribos turi būti: nuo – 1,5 % iki – 3,5 %.

Pradinis reguliavimas turi būti nuo – 2 % iki – 2,5 %.



- 6.2.6.2. Priekinių žibintų reguliavimo įtaisas
- 6.2.6.2.1. Kai priekinių žibintų reguliavimo įtaisas reikalingas, kad būtų įvykdyti 6.2.6.1.1 ir 6.2.6.1.2 punktų reikalavimai, įtaisas turi būti automatinis.
- 6.2.6.2.2. Tačiau leidžiama naudoti rankiniu būdu, nenutrūkstamai arba nutrūkstamai, reguliuojamus įtaisas, jeigu jie turi sustabdymo padėtį, kurią nustatys, įprastais reguliavimo varžtais arba panašiomis priemonėmis gali būti grąžintas pradinis žibintų pokrypis, apibrėžtas 6.2.6.1.1 punkte.
- Šie rankiniu būdu reguliuojami įtaisai valdomi sėdint vairuotojo vietoje.
- Nenutrūkstamai reguliuojami įtaisai turi turėti atskaitos žymas, rodančias apkrovos sąlygas, kurioms esant reikia reguliuoti artimąją šviesą.
- Įtaisų padėčių, kurios nėra reguliuojamos nenutrūkstamai, skaičius turi būti toks, kad 5 priede apibrėžtomis apkrovos sąlygomis nebūtų pažeistas verčių intervalas, nurodytas 6.2.6.1.2 punkte.
- Prie šių prietaisų valdiklio taip pat turi būti aiškiai nurodytos 5 priede apibrėžtos apkrovos sąlygos, kurioms esant reikia reguliuoti artimąją šviesą (8 priedas).
- 6.2.6.2.3. Sugedus 6.2.6.2.1 ir 6.2.6.2.2 punktuose aprašytiems įtaisams, artimoji šviesos pluoštas neturi būti blankesnis, nei buvo prieš sugendant įtaisui.
- 6.2.6.3. Matavimas
- 6.2.6.3.1. Nustatytą pradinį pokrypį, procentais išreikštas artimosios šviesos vertikalusis pokrypis turi būti matuojamas transporto priemonei stovint, laikantis visų 5 priede aprašytų apkrovos sąlygų.
- 6.2.6.3.2. Artimosios šviesos pokrypio pokyčio matavimas apkrovos atžvilgiu atliekamas taikant 6 priede aprašytą bandymo procedūrą.
- 6.2.6.4. Horizontalusis orientavimas
- Horizontalusis vieno arba abiejų artimosios šviesos žibintų, skirtų posūkių apšvietimui, orientavimas gali įvairuoti, su sąlyga, kad, paslinkus visą šviesos pluoštą arba ribinės linijos alkūnės perlinkį, ribinės linijos alkūnės perlinkis nekerta transporto priemonės sunkio centro trajektorijos linijos 100 kartų už atitinkamų artimosios šviesos priekinių žibintų įtaisymo aukštį didesniais atstumais nuo transporto priemonės priekio.
- 6.2.7. Elektros jungtys
- 6.2.7.1. Perjungiant iš tolimosios šviesos į artimąją, vienu metu turi išsijungti visi tolimosios šviesos žibintai.
- 6.2.7.2. Artimoji šviesa gali likti įjungta tuo pačiu metu, kai dega tolimoji šviesa.
- 6.2.7.3. Kai naudojami artimosios šviesos žibintai pagal Taisyklę Nr. 98, dujų išlydžio šviesos šaltiniai turi likti įjungti šviečiant tolimajai šviesai.
- 6.2.7.4. Vienas papildomas šviesos šaltinis, arba vienas ar daugiau LED modulių, esantis artimosios šviesos žibintuose arba lemposje (išskyrus tolimosios šviesos žibintą), sugrupuotas arba tarpusavyje sujungtas atitinkamuose artimosios šviesos žibintuose, gali būti įjungiamas posūkių apšvietimo tikslu, jei tik transporto priemonės sunkio centro trajektorijos kreivumo spindulys yra 500 m arba mažesnis. Tai gamintojas gali įrodyti atlikdamas skaičiavimus arba kitomis priemonėmis, kurias pripažįsta tipo patvirtinimo institucija.
- 6.2.7.5. Artimosios šviesos žibintai gali būti ĮJUNGIAMI arba IŠJUNGIAMI automatiškai. Tačiau visada turi būti įmanoma šiuos artimosios šviesos žibintus ĮJUNGTI arba IŠJUNGTI rankiniu būdu.
- 6.2.7.6. Artimosios šviesos žibintai ĮJUNGIAMI ir IŠJUNGIAMI automatiškai priklausomai nuo aplinkos šviesos sąlygų (pvz., nustatomas režimas ĮJUNGTI vairuojant tamsiu paros metu, tuneliuose ir pan.) pagal 13 priedo reikalavimus.
- 6.2.7.7. Nepažeidžiant 6.2.7.6.1 punkto, artimosios šviesos žibintai gali būti ĮJUNGTI arba IŠJUNGTI automatiškai priklausomai nuo kitų veiksnių, pvz., laiko ir aplinkos sąlygų (pvz., paros meto, transporto priemonės buvimo vietos, lietaus, rūko ir pan.).

- 6.2.8. Signalinis įtaisas
- 6.2.8.1. Signalinis įtaisas neprivalomas
- 6.2.8.2. Mirksintis arba nemirksintis regimasis signalinis įtaisas yra privalomas:
- kai, siekiant sukurti posūkių apšvietimą, paslenkamas visas šviesos pluoštas arba šviesos pluošto ribinės linijos alkūnės perlinkis arba
 - jei vienas arba daugiau LED modulių yra naudojami pagrindinei artimajai šviesai, išskyrus atvejus, kai jie yra sujungti taip, kad sugedus bet kuriam vienam LED moduliui visi nustoja spinduliuoti šviesą.
- Jis įsijungia:
- jeigu gedimas yra susijęs su pasislinkusiu ribinės linijos alkūnės perlinkiu arba
 - jeigu sugenda bet kuris iš LED modulių, naudojamų pagrindinei artimajai šviesai, išskyrus atvejus, kai jie yra sujungti taip, kad sugedus bet kuriam vienam LED moduliui visi nustoja spinduliuoti šviesą.
- Įtaisas lieka įjungtas tol, kol yra triktis. Įtaisą galima laikinai išjungti, bet jis turi vėl įsijungti, kai įjungiamas ir išjungiamas variklį užvedantis ir užgesinantis įtaisas.
- 6.2.9. Kiti reikalavimai
- Artimosios šviesos žibintams netaikomi 5.5.2 punkto reikalavimai.
- Artimosios šviesos žibintai su šviesos šaltiniu arba su pagrindinės artimosios šviesos LED moduliu (-iais), kurių bendrasis etaloninis šviesos srautas didesnis kaip 2 000 liumenų, įtaisomi tik kartu su priekinių žibintų valymo įtaisu (-ais) pagal Taisyklę Nr. 45 ⁽¹⁵⁾.
- Vertikaliojo pokrypio atžvilgiu 6.2.6.2.2 punkto reikalavimai netaikomi priekiniams artimosios šviesos žibintams su pagrindinės artimosios šviesos šaltiniu arba su pagrindinės artimosios šviesos LED moduliu (-iais), kai etaloninis šviesos srautas didesnis kaip 2 000 liumenų.
- Jeigu tai yra kaitinamosios lempos, kurių atveju nurodoma daugiau nei viena bandymo įtampos vertė, taikomas etaloninis šviesos srautas, spinduliuojantis pagrindinę artimąją šviesą, kaip nurodyta pranešimo dėl įtaiso tipo patvirtinimo formoje.
- Jeigu tai yra artimosios šviesos priekiniai žibintai, kuriuose įtaisytas patvirtintas šviesos šaltinis, taikoma etaloninio šviesos srauto vertė, nustatyta esant atitinkamai bandymo įtampai, nurodytai atitinkamame duomenų lape, kuris pateiktas taisyklėje, pagal kurią buvo patvirtintas naudojamas šviesos šaltinis, neatsižvelgiant į etaloninio šviesos srauto nuokrypius, nurodytus šiame duomenų lape.
- Posūkių apšvietimui sukurti gali būti naudojami tik artimosios šviesos priekiniai žibintai pagal Taisyklę Nr. 98 arba Nr. 112.
- Jei posūkių apšvietimas sukuriamas horizontaliai paslenkant visą šviesos pluoštą arba ribinės linijos alkūnės perlinkį, toks apšvietimas turi būti įjungiamas, tik jei transporto priemonė važiuoja į priekį; tai netaikoma, kai posūkių apšvietimas naudojamas darant posūkį į dešinę, kai eismas vyksta dešiniąja puse (darant posūkį į kairę, kai eismas vyksta kairiąja puse).
- 6.3. Priekinis rūko žibintas (Taisyklė Nr. 19)
- 6.3.1. Įrengimas
- Neprivalomas variklinėse transporto priemonėse. Draudžiama naudoti priekabose.
- 6.3.2. Skaičius
- Du; atitinka Taisyklės Nr. 19 03 ir vėlesnių serijų pakeitimų reikalavimus.
- 6.3.3. Išdėstymas
- Specialių reikalavimų nenustatyta.

⁽¹⁵⁾ Susitariančiosios šalys pagal atitinkamas taisykles gali vis dar drausti naudoti mechanines valymo sistemas, kai naudojami priekiniai žibintai su plastikiniais sklaidytuvais, paženklintais raidėmis „PL“.

- 6.3.4. Vieta
- 6.3.4.1. Pločio atžvilgiu: atskaitos ašies kryptimi toliausiai nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos esantis tariamojo paviršiaus taškas nuo toliausio transporto priemonės išorinio krašto turi būti ne toliau kaip 400 mm atstumu.
- 6.3.4.2. Aukščio atžvilgiu:
mažiausiai: ne mažesniu kaip 250 mm atstumu virš žemės;
daugiausiai: M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėse: ne didesniu kaip 800 mm atstumu virš žemės.
Visų kitų kategorijų transporto priemonėse, išskyrus N_3G (bekeles) ⁽¹⁶⁾ transporto priemones: ne didesniu kaip 1 200 mm atstumu virš žemės.
 N_3G kategorijos transporto priemonėse: didžiausias aukštis gali būti padidintas iki 1 500 mm.
- Atskaitos ašies kryptimi joks tariamojo paviršiaus taškas neturi būti aukščiau kaip tariamojo paviršiaus taškas artimosios šviesos žibinto atskaitos ašies kryptimi.
- 6.3.4.3. Ilgio atžvilgiu: transporto priemonės priekyje. Šis reikalavimas laikomas įvykdytu, jei spinduliuojama šviesa tiesiogiai arba netiesiogiai, per netiesioginio matymo įtaisus ir (arba) kitus atspindinčius transporto priemonės paviršius, nesukelia nepatogumo vairuotojui.
- 6.3.5. Geometrinis apžvelgiamumas
Apibrėžiamas kampais α ir β , kaip nustatyta 2.13 punkte,
 $\alpha = 5^\circ$ aukštyn ir žemyn,
 $\beta = 45^\circ$ į išorę ir 10° į vidų.
Prie priekinio rūko žibinto esančios pertvaros arba kiti įrangos elementai neturi leisti atsirasti antriniam poveikiui, sukeliančiam nepatogumų kitiems eismo dalyviams ⁽¹⁷⁾.
- 6.3.6. Orientavimas
Į priekį.
- 6.3.6.1. Vertikalusis orientavimas
- 6.3.6.1.1. B klasės priekinių rūko žibintų atveju ribinės linijos vertikalusis pokrypis, nustatytas, kai transporto priemonė yra nepakrauta, o vairuotojo vietoje sėdi vienas asmuo, turi būti – 1,5 % arba mažesnis ⁽¹⁷⁾.
- 6.3.6.1.2. F3 klasės priekinių rūko žibintų atveju:
- 6.3.6.1.2.1. Kai šviesos šaltinio bendrasis etaloninis šviesos srautas neviršija 2 000 liumenų:
- 6.3.6.1.2.1.1. vertikalusis ribinės linijos pokrypis, nustatytas, kai transporto priemonė yra nepakrauta, o vairuotojo vietoje sėdi vienas asmuo, turi būti – 1,0 % arba mažesnis.
- 6.3.6.1.2.2. Kai šviesos šaltinio bendrasis etaloninis šviesos srautas viršija 2 000 liumenų:
- 6.3.6.1.2.2.1. Atsižvelgiant į tariamojo paviršiaus apatinio krašto montavimo aukštį metrais (h), priekinio rūko žibinto atskaitos ašies kryptimi, matuojant, kai transporto priemonė yra nepakrauta, ribinės linijos vertikalusis pokrypis visomis 5 priede nustatytomis statinėmis sąlygomis turi neviršyti nurodytų ribų:
- $h \leq 0,8$;
- ribos: nuo – 1,0 % iki – 3,0 %;
pradinis reguliavimas: nuo – 1,5 % iki – 2,0 %.
- $h > 0,8$;
- ribos: nuo – 1,5 % iki – 3,5 %;
pradinis reguliavimas: nuo – 2,0 % iki – 2,5 %.

⁽¹⁶⁾ Kaip apibrėžta Suvestinėje rezoliucijoje dėl transporto priemonių konstrukcijos (R.E.3). dokumentas ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, para. 2, www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

⁽¹⁷⁾ Šios nuostatos neatitinkantys nauji transporto priemonių tipai gali būti toliau tvirtinami, kol nuo 03 serijos pakeitimų 4 papildymo įsigaliojimo nepraeis 18 mėnesių.

- 6.3.6.1.2.2.2. Ribinės linijos pradinį pokrypį žemyn, nustatomą transporto priemonei esant nepakrautai ir vienam asmeniui sėdint vairuotojo vietoje, gamintojas apibrėžia vienos dešimtosios dalies tikslumu, ir jis įskaitomai bei nenutrinamai nurodomas ant kiekvienos transporto priemonės prie priekinio rūko žibinto arba gamintojo duomenų plokštelės kartu su 6.2.6.1.1 punkte nurodytu rodmeniu prie šios taisyklės 7 priede parodyto simbolio. Ši pokrypio žemyn vertė apibrėžiama pagal 6.3.6.1.2.2.1 punktą.
- 6.3.6.2. Priekinių rūko žibintų išlyginimo įtaisai.
- 6.3.6.2.1. Kai su priekiniu rūko žibintu įtaisomas nesusijęs arba su kitomis apšvietimo ir šviesos signalinėmis funkcijomis sugrupuotas išlyginimo įtaisas, jis turi būti toks, kad vertikalusis pokrypis visomis šios taisyklės 5 priede nurodytomis statinės apkrovos sąlygomis išliktų tarp 6.3.6.1.2.2.1 punkte nurodytų ribų.
- 6.3.6.2.2. Kai F3 kategorijos priekinis rūko žibintas yra artimosios šviesos žibinto dalis arba AFS sistemos dalis, priekinę rūko šviesą naudojant kaip artimosios šviesos dalį, turi būti taikomi 6.2.6 punkto reikalavimai.
- Šiuo atveju, naudojant priekinį rūko žibintą, gali būti taikomos 6.2.6 punkte apibrėžtos išlyginimo ribos.
- 6.3.6.2.3. Išlyginimo įtaisas taip pat gali būti naudojamas, kad automatiškai pritaikytų priekinės rūko šviesos pokrypį vyraujančių aplinkos sąlygų atžvilgiu, jeigu neviršijamos 6.3.6.1.2.2.1 punkte nustatytos pokrypio žemyn ribos.
- 6.3.6.2.4. Jei išlyginimo įtaisas sugenda, priekinės rūko šviesos pluošto padėtis neturi būti tokia, kuriai esant ribinė linija yra pakrypusi mažiau, nei buvo sugendant įtaisui.
- 6.3.7. Elektros jungtys
- Turi būti įmanoma IJUNGTI ir IŠJUNGTI priekinius rūko žibintus atskirai nuo tolimosios šviesos žibintų, artimosios šviesos žibintų arba bet kurio tolimosios ir artimosios šviesos žibintų derinio, nebent:
- a) priekiniai rūko žibintai naudojami kaip kitos AFS apšvietimo funkcijos dalis; tačiau priekinių rūko žibintų IJUNGIMO funkcijai taikoma pirmenybė funkcijos, kuriai atlikti priekiniai rūko žibintai naudojami tik kaip jos dalis, atžvilgiu arba
 - b) priekiniai rūko žibintai negali būti įjungti vienu metu su bet kuriais kitais žibintais, su kuriais jie yra tarpusavyje sujungti, kaip nurodyta atitinkamu simboliu („/“) pagal Taisyklės Nr. 19 1 priedo 10.1 punktą.
- 6.3.8. Signalinis įtaisas
- Uždarnosios grandinės signalinis įtaisas yra privalomas. Nesusijusi nemirksinti įspėjamoji lemputė.
- 6.3.9. Kiti reikalavimai
- Kai Taisyklės Nr. 19 1 priedo 10.9 punkto pranešimo formoje yra privalomas nurodymas, „F3“ klasės priekinės rūko šviesos stiprio išlyginimas gali būti automatiškai pritaikytas, atsižvelgiant į vyraujančias aplinkos sąlygas. Visi šviesos stiprio arba išlyginimo pakeitimai atliekami automatiškai ir taip, kad nei vairuotojas, nei kiti eismo dalyviai nepatirtų nepatogumų.
- 6.4. Atbulinės eigos žibintas (Taisyklė Nr. 23)
- 6.4.1. Įrengimas
- Privalomas variklinėse transporto priemonėse ir O₂, O₃ ir O₄ kategorijų priekabose. Neprivalomas O₁ kategorijos priekabose.
- 6.4.2. Skaičius
- 6.4.2.1. M₁ kategorijos variklinėse transporto priemonėse ir visose kitose transporto priemonėse, kurios yra ne ilgesnės kaip 6 000 mm, vienas įtaisas yra privalomas, o antras – neprivalomas.
- 6.4.2.2. Visose transporto priemonėse, kurios yra ilgesnės kaip 6 000 mm, išskyrus M₁ kategorijos transporto priemones, du įtaisai yra privalomi ir du įtaisai – neprivalomi.

- 6.4.3. Išdėstymas
Nėra specialių reikalavimų.
- 6.4.4. Vieta
- 6.4.4.1. Pločio atžvilgiu: nėra specialių reikalavimų.
- 6.4.4.2. Aukščio atžvilgiu: virš žemės ne mažesniu kaip 250 mm ir ne didesniu kaip 1 200 mm atstumu.
- 6.4.4.3. Ilgio atžvilgiu: transporto priemonės gale.
Tačiau jei tie du 6.4.2.2 punkte minėti neprivalomi įtaisai, jie gali būti sumontuoti transporto priemonės šone, su sąlyga, kad tenkinami 6.4.5.2 ir 6.4.6.2 punktuose nurodyti reikalavimai.
- 6.4.5. Geometrinis apžvelgiamumas
- 6.4.5.1. Įtaisai įrengti transporto priemonės gale.
Apibrėžiami kampais α ir β , kaip nustatyta 2.13 punkte:
 $\alpha = 15^\circ$ aukštyn ir 5° žemyn,
 45° į dešinę ir į kairę, jei yra tik vienas įtaisas,
 45° į išorę ir 30° į vidų, jei yra du įtaisai.
- 6.4.5.2. Jeigu 6.4.2.2 punkte paminėti du neprivalomi įtaisai įrengiami transporto priemonės šone:
geometrinis apžvelgiamumas laikomas užtikrintu, jeigu atitinkamo įtaiso atskaitos ašis nukreipta į išorę nuo 15° nevirsijančio kampo β transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos atžvilgiu. Dviejų neprivalomų įtaisų vertikaloji kryptis gali būti orientuota žemyn.
- 6.4.6. Orientavimas
- 6.4.6.1. Atgalinis orientavimas
- 6.4.6.2. Be to, jeigu 6.4.2.2 punkte paminėti du neprivalomi įtaisai sumontuoti transporto priemonės šone, taikomos 6.4.5.2 punkto nuostatos.
- 6.4.7. Elektros jungtys
- 6.4.7.1. Jungtys turi būti tokios, kad žibintas galėtų įsijungti, tik jei įjungta atbulinės eigos pavara ir jei variklio užvedimą ir užgesinimą valdantis įtaisas yra tokioje padėtyje, kad variklis galėtų veikti. Žibintas neturi užsidegti arba likti degti, jei neįvykdyta kuri nors iš pirmiau nurodytų sąlygų.
- 6.4.7.2. Be to, 6.4.2.2 punkte paminėtų dviejų neprivalomų įtaisų elektros jungtys turi būti tokios, kad šie įtaisai negalėtų šviesti, jei neįjungti 5.11 punkte nurodyti žibintai.
Galima įjungti transporto priemonės šone įrengtus įtaisus lėtai manevruojant priekine eiga, kai transporto priemonės greitis ne didesnis kaip 10 km/h, jeigu įvykdytos šios sąlygos:
- įtaisai įjungiami ir išjungiami rankiniu būdu, atskiru jungikliu;
 - taip įjungti jie gali likti degti ir tada, kai išjungiami atbulinės eigos pavara;
 - įtaisai turi būti automatiškai išjungti, jeigu transporto priemonės priekinės eigos greitis didesnis kaip 10 km/h, nepaisant atskiro jungiklio padėties; šiuo atveju jie turi likti išjungti tol, kol sąmoningai vėl įjungiami.
- 6.4.8. Signalinis įtaisas
Neprivalomas signalinis įtaisas.
- 6.4.9. Kiti reikalavimai
Nėra.

6.5. Posūkio rodiklio žibintas (Taisyklė Nr. 6)

6.5.1. Įrengimas (žr. toliau pateiktą pav.)

Privalomas. Posūkio rodiklių žibintai skirstomi į kategorijas (1, 1a, 1b, 2a, 2b, 5 ir 6), o jų sąranka vienoje transporto priemonėje atitinka išdėstymą (A ir B).

A išdėstymas taikomas visoms variklinėms transporto priemonėms.

B išdėstymas taikomas tik priekaboms.

6.5.2. Skaičius

Priklauso nuo išdėstymo.

6.5.3. Išdėstymas (žr. toliau pateiktą pav.)

A: du priekiniai posūkio rodiklių žibintai, kurių kategorijos yra:

1 arba 1a, arba 1b,

jei atstumas nuo tariamojo paviršiaus krašto šio žibinto atskaitos ašies kryptimi iki tariamojo paviršiaus artimosios šviesos žibinto ir (arba) priekinio rūko žibinto, jei toks yra, atskaitos ašies kryptimi yra bent 40 mm;

1a arba 1b,

jei atstumas nuo tariamojo paviršiaus krašto šio žibinto atskaitos ašies kryptimi iki tariamojo paviršiaus artimosios šviesos žibinto ir (arba) priekinio rūko žibinto, jei toks yra, atskaitos ašies kryptimi yra didesnis kaip 20 mm ir mažesnis kaip 40 mm;

1b,

jei atstumas nuo tariamojo paviršiaus krašto šio žibinto atskaitos ašies kryptimi iki tariamojo paviršiaus artimosios šviesos žibinto ir (arba) priekinio rūko žibinto, jei toks yra, atskaitos ašies kryptimi yra 20 mm arba mažesnis;

du galiniai posūkio rodiklių žibintai (2a arba 2b kategorija);

du papildomi žibintai (2a arba 2b kategorija) visose M₂, M₃, N₂, N₃ kategorijų transporto priemonėse;

du šoniniai 5 arba 6 kategorijos posūkio rodiklių žibintai (būtiniausi reikalavimai):

5

visoms M₁ kategorijos transporto priemonėms;

N₁, M₂ ir M₃ kategorijų transporto priemonėms, kurios yra ne ilgesnės kaip 6 metrai;

6

visoms N₂ ir N₃ kategorijų transporto priemonėms:

N₁, M₂ ir M₃ kategorijų transporto priemonėms, kurios yra ilgesnės kaip 6 metrai.

Visais atvejais leidžiama 5 kategorijos šoninius posūkio rodiklių žibintus pakeisti 6 kategorijos šoniniais posūkio rodiklių žibintais.

Kai įtaisyti žibintai, kuriuose yra kombinuota priekinių posūkio rodiklių žibintų funkcija (1, 1a, 1b kategorijos) ir šoninių posūkio rodiklių žibintų funkcija (5 arba 6 kategorija), galima įtaisyti du papildomus šoninius posūkio rodiklių žibintus (5 arba 6 kategorija), kad būtų įvykdyti 6.5.5 punkte pateikti matomumo reikalavimai.

B: du galiniai posūkio rodiklių žibintai (2a arba 2b kategorija);

du neprivalomi žibintai (2a arba 2b kategorija) visose O₂, O₃, ir O₄ kategorijų transporto priemonėse.

Daugiausia trys neprivalomi 5 kategorijos arba vienas neprivalomas 6 kategorijos įtaisas vienoje O₂ tipo transporto priemonių, kurios yra ilgesnės kaip 9 metrai, pusėje.

Kai įtaisyta AFS, atstumas, į kurį reikia atsižvelgti renkant kategoriją, yra atstumas tarp priekinio posūkio rodiklio žibinto ir artimiausio apšvietimo modulio artimiausioje vietoje, prisidedančio prie artimosios šviesos režimo arba jį sudarančio.

- 6.5.3.1. Be to, jeigu tai yra šių kategorijų transporto priemonės:
- M_2 , M_3 , N_2 ir N_3 , kurių ilgis įvairuoja nuo daugiau kaip 6 m iki 9 m imtinai, – vienas papildomas 5 kategorijos įtaisas yra neprivalomas;
 - M_2 , M_3 , N_2 ir N_3 , kurios yra ilgesnės nei 9 m, – palei kiekvieną pusę privaloma kuo tolygiau paskirstyti po 3 papildomus 5 kategorijos įtaisus;
 - O_3 ir O_4 – palei kiekvieną pusę privaloma kuo tolygiau paskirstyti po tris 5 kategorijos įtaisus.

Šie reikalavimai netaikomi, jeigu esama bent trijų gintaro spalvos šoninių gabaritinių žibintų, kurie mirksi sinchroniškai ir tuo pačiu metu kaip ir posūkio rodiklių žibintai toje pačioje transporto priemonės pusėje.

6.5.4. Vieta

- 6.5.4.1. Pločio atžvilgiu: atskaitos ašies kryptimi toliausiai nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos esantis tariamojo paviršiaus kraštas nuo toliausio transporto priemonės išorinio krašto turi būti ne didesniu kaip 400 mm atstumu. Ši sąlyga netaikoma papildomiems galiniams žibintams.

Atstumas tarp dviejų tariamųjų paviršių vidinių kraštų atskaitos ašių kryptimi turi būti ne mažesnis kaip 600 mm.

Šis atstumas gali būti sumažintas iki 400 mm, kai bendras transporto priemonės plotis mažesnis kaip 1 300 mm.

- 6.5.4.2. Aukščio atžvilgiu: virš žemės.

- 6.5.4.2.1. 5 arba 6 kategorijos šoninių posūkio rodiklių žibintų šviesą spinduliuojančio paviršiaus aukštis turi būti:

ne mažesnis kaip: 350 mm, jei tai M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonės, ir 500 mm, jei tai visų kitų kategorijų transporto priemonės, matuojant nuo žemiausio taško, ir

ne didesnis kaip: 1 500 mm, matuojant nuo aukščiausio taško.

- 6.5.4.2.2. 1, 1a, 1b, 2a ir 2b kategorijų posūkio rodiklių žibintų aukštis, matuojant pagal 5.8 punktą, turi būti ne mažesnis kaip 350 mm ir ne didesnis kaip 1 500 mm.

- 6.5.4.2.3. Jei transporto priemonės konstrukcija tokia, kad negalima taikyti šių viršutinių ribų, išmatuotų kaip nurodyta pirmiau, ir jei papildomi galiniai žibintai yra neįtaisyti, 5 ir 6 kategorijų šoniniams posūkio rodiklių žibintams jos gali būti padidintos iki 2 300 mm ir iki 2 100 mm – 1, 1a, 1b, 2a ir 2b kategorijų posūkio rodiklių žibintams.

- 6.5.4.2.4. Jei įtaisomi neprivalomi galiniai žibintai, jie turi būti tokia aukštyje, kad atitiktų 6.5.4.1 punkto reikalavimus, žibintų simetriją ir vertikalčiai būtų tokio atstumu, kokį leidžia kėbulo forma, bet ne žemiau kaip 600 mm virš privalomųjų žibintų.

- 6.5.4.3. Ilgio atžvilgiu (žr. toliau pateiktą pav.)

Atstumas tarp šoninio posūkio rodiklio žibinto (5 ir 6 kategorijos) šviesą spinduliuojančio paviršiaus ir skersinės plokštumos, žyminčios bendro transporto priemonės ilgio priekinę ribą, neturi būti didesnis kaip 1 800 mm.

Tačiau šis atstumas neturi būti didesnis kaip 2 500 mm:

- M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėse;
- visų kitų kategorijų transporto priemonėse, jei transporto priemonės konstrukcija neleidžia laikytis mažiausių matomumo kampų reikalavimų.

Neprivalomi 5 kategorijos šoniniai posūkio rodiklių žibintai sumontuojami vienodu atstumu vienas nuo kito per visą transporto priemonės ilgį.

Neprivalomi 6 kategorijos šoniniai posūkio rodiklio žibintai sumontuojami tarp pirmo ir paskutinio priekabos ilgio kvartilų.

6.5.5. Geometrinis apžvelgiamumas

- 6.5.5.1. Horizontalieji kampai: (žr. toliau pateiktą pav.)

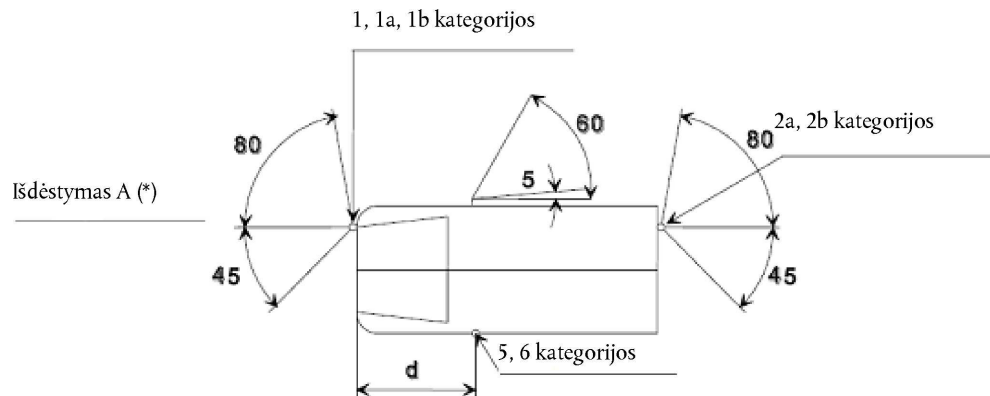
Vertikalieji kampai: 1, 1a, 1b, 2a, 2b ir 5 kategorijų posūkio rodiklių žibintų atveju – 15° virš ir žemiau horizontalės.

Tačiau

- kai žibintas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), žemyn nukreiptas 15° kampas gali būti sumažintas iki 5° .
- kai neprivalomas galinis žibintas įtaisomas didesniu nei 2 100 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), į viršų nukreiptas 15° kampas gali būti sumažintas iki 5° .

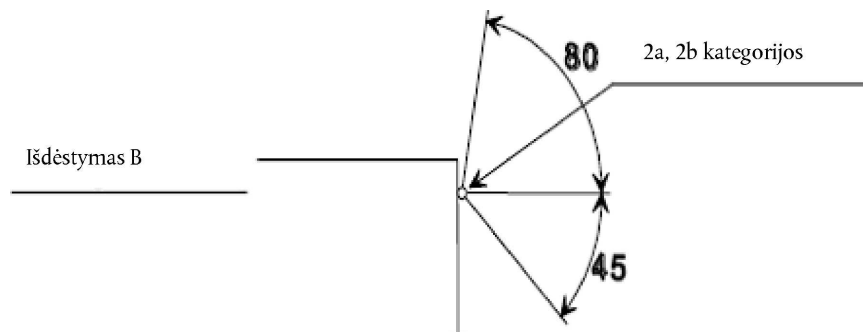
6 kategorijos posūkio rodiklių žibintų atveju – 30° virš ir 5° žemiau horizontalės.

Paveikslas (žr. 6.5 punktą)



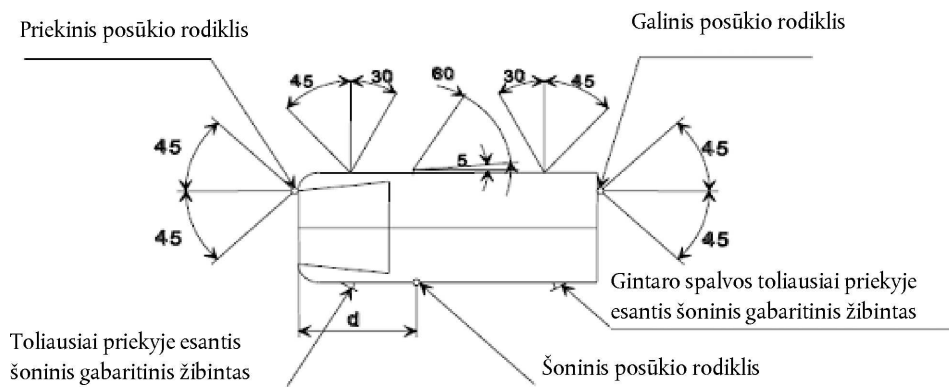
(*) 5° vertė, pateikiama „aklajam“ matomumo kampui link galo nuo šoninio posūkio rodiklio žibinto, yra viršutinė riba $d \leq 1,80$ m (M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėms $d \leq 2,50$ m).

Kai 1, 1a, 1b, 2a ir 2b kategorijų posūkio rodiklių žibintai įtaisomi mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), į vidų nukreiptas 45° kampas gali būti sumažintas iki 20° po plokštuma H.



6.5.5.2. arba, gamintojo nuožiūra, M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėse: priekiniai ir galiniai posūkio rodiklio žibintai, taip pat šoniniai gabaritiniai žibintai (**).

Horizontalieji kampai: (žr. toliau pateiktą paveikslą)



(**) „Aklajam“ matomumo kampui į galą nuo šoninio posūkio rodiklio žibinto pateikiama 5° vertė yra viršutinė riba. $d \leq 2,50$ m.

Tačiau kai 1, 1a, 1b, 2a ir 2b kategorijų posūkio rodiklių žibintai įtaisomi mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), į vidų nukreiptas 45° kampas gali būti sumažintas iki 20° po plokštumą H.

Vertikalieji kampai: 15° virš ir žemiau horizontalės. Tačiau, kai žibintas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), žemyn nukreiptas 15° kampas gali būti sumažintas iki 5°.

Kad žibintas būtų laikomas matomu, turi būti netrukdomai matoma bent 12,5 cm² jo tariamojo paviršiaus, išskyrus 5 ir 6 kategorijų šoninius posūkių rodiklio žibintus. Neatsižvelgiama į jokio šviesogražio atšvaito šviečiamąjį paviršių, kuris neperduoda šviesos.

6.5.6. Orientavimas

Pagal gamintojo pateiktas montavimo sąlygas, jei yra.

6.5.7. Elektros jungtys

Posūkio rodiklio žibintai turi išjungti nepriklausomai nuo kitų žibintų. Visi vienoje transporto priemonės pusėje esantys posūkio rodiklio žibintai turi būti įjungiami ir išjungiami vienu valdikliu ir turi mirksėti sinchroniškai.

Trumpesnėse kaip 6 m M₁ ir N₁ kategorijų transporto priemonėse, kai išdėstymas atitinka 6.5.5.2 punktą, gintaro spalvos šoniniai gabaritiniai žibintai, jei jie įtaisyti, taip pat turi mirksėti tokiu pačiu dažniu (sinchroniškai) kaip posūkio rodiklio žibintai.

Posūkio rodiklio žibintas, kuris gali būti įjungiamas skirtingais režimais (statiškai arba nuosekliai), po įjungimo neturi persijungti į kitą režimą.

Jeigu M₂, M₃, N₂, N₃ kategorijų transporto priemonėse yra įtaisyti du neprivalomi žibintai (2a arba 2b kategorijos), jie turi veikti tuo pačiu režimu kaip ir kiti privalomi galiniai posūkio rodiklio žibintai (2a arba 2b kategorijos), t. y. statiškai arba nuosekliai.

6.5.8. Signalinis įtaisas

Veikimo signalinis įtaisas privalomas 1, 1a, 1b, 2a ir 2b kategorijų posūkio rodiklio žibintams. Jis gali būti regimasis, girdimasis arba ir regimasis, ir girdimasis. Jeigu yra regimasis, tai turi būti mirksinti lemputė, kuri bet kurio iš šių posūkio rodiklio žibintų gedimo atveju arba užgęsta, arba lieka degti nemirksėdama, arba mirksi pastebimai pasikeitusiu dažniu. Jeigu signalas yra tik girdimasis, bet kurio iš šių posūkio rodiklio žibintų gedimo atveju turi būti aiškiai girdimas, kad parodytų dažnio pokytį.

Signalinį įtaisą įjungia signalas, siunčiamas pagal Taisyklės Nr. 6 6.2.2 punktą arba kitu tinkamu būdu ⁽¹⁸⁾.

Jei variklinė transporto priemonė yra pritaikyta vilkti priekabą, įtaisomas specialus regimasis priekabos posūkio rodiklio žibintų veikimo signalinis įtaisas, nebent vilkiko signaliniu įtaisu galima pranešti apie bet kurio transporto priemonės junginio posūkio rodiklio žibinto gedimą.

Papildomai variklinėse transporto priemonėse ir priekabose įtaisomai posūkio rodiklio žibintų porai veikimo signalinis įtaisas yra neprivalomas.

6.5.9. Kiti reikalavimai

Šviesa turi mirksėti 90 ± 30 kartų per minutę.

Ijungus šviesos signalo valdiklį, šviesa turi išjungti ne vėliau kaip po sekundės, o antrą kartą – ne vėliau kaip po pusantrų sekundės. Jeigu variklinė transporto priemonė pritaikyta vilkti priekabą, posūkio rodiklio žibintų valdikliu taip pat turi būti valdomi ir priekabos posūkio rodiklio žibintai. Sugedus posūkio rodiklio žibintui (jei tai įvyksta ne dėl trumpojo jungimo), kiti posūkio rodiklio žibintai turi mirksėti, tačiau jų mirksėjimo dažnis tokiu atveju gali skirtis nuo nustatytojo.

⁽¹⁸⁾ Šios nuostatos neatitinkantys nauji transporto priemonių tipai gali būti toliau tvirtinami, kol nuo 03 serijos pakeitimų 4 papildymo įsigaliojimo nepraeis 18 mėnesių.

- 6.6. Įspėjamasis pavojaus signalas
- 6.6.1. Įrengimas
- Privalomas.
- Ijungus signalą, vienu metu turi veikti posūkio rodiklio žibintai pagal 6.5 punkto reikalavimus.
- Visi vienu metu įjungiami 1 (1, 1a, 1b) kategorijos posūkio rodiklių žibintai turi veikti tuo pačiu režimu, t. y. statiškai arba nuosekliai.
- Visi vienu metu įjungiami 2 (2a, 2b) kategorijos posūkio rodiklių žibintai turi veikti tuo pačiu režimu, t. y. statiškai arba nuosekliai.
- 6.6.2. Skaičius
- Kaip nurodyta 6.5.2 punkte.
- 6.6.3. Išdėstymas
- Kaip nurodyta 6.5.3 punkte.
- 6.6.4. Vieta
- 6.6.4.1. Plotis: kaip nurodyta 6.5.4.1 punkte.
- 6.6.4.2. Aukštis: kaip nurodyta 6.5.4.2 punkte.
- 6.6.4.3. Ilgis: kaip nurodyta 6.5.4.3 punkte.
- 6.6.5. Geometrinis apžvelgiamumas
- Kaip nurodyta 6.5.5 punkte.
- 6.6.6. Orientavimas
- Kaip nurodyta 6.5.6 punkte.
- 6.6.7. Elektros jungtys
- 6.6.7.1. Signalas turi būti valdomas atskiru rankiniu valdikliu, leidžiančiu visiems posūkio rodiklio žibintams mirksėti sinchroniškai.
- 6.6.7.2. Įspėjamasis pavojaus signalas gali išjungti automatiškai, kai transporto priemonė patenka į susidūrimą arba išjungus avarinio stabdymo signalą, kaip nurodyta 6.23 punkte. Tokiais atvejais jis gali būti išjungtas rankiniu būdu.
- Be to, įspėjamasis pavojaus signalas gali išjungti automatiškai, kad kiti eismo dalyviai būtų išpėti apie grėšiantį pavojų, kaip apibrėžta taisyklėse; šiuo atveju signalas turi likti įjungtas, kol jis nėra išjungiamas rankiniu būdu arba automatiškai.
- 6.6.7.3. Trumpesnėse kaip 6 m M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėse, kai išdėstymas atitinka 6.5.5.2 punktą, gintaro spalvos šoniniai gabaritiniai žibintai, jei tokie įtaisyti, taip pat turi mirksėti tokiu pačiu dažniu (sinchroniškai) su posūkio rodiklio žibintais.
- 6.6.8. Signalinis įtaisas
- Mirksintis uždarosios grandinės signalinis įtaisas yra privalomas.
- 6.6.9. Kiti reikalavimai
- Kaip nurodyta 6.5.9 punkte, jeigu variklinė transporto priemonė pritaikyta vilkti priekabą, įspėjamojo pavojaus signalo valdikliu taip pat turi būti galima įjungti priekabos posūkio rodiklio žibintus. Įspėjamojo pavojaus signalas turi galėti veikti net tada, kai variklio užvedimo arba išjungimo įtaisas yra padėtyje, kai neįmanoma užvesti variklio.

- 6.7. Stabdymo žibintas (Taisyklė Nr. 7)
- 6.7.1. Įrengimas
- S1 arba S2 kategorijos įtaisai: privalomas visų kategorijų transporto priemonėse.
- S3 arba S4 kategorijos įtaisai: privalomi M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėse, išskyrus sunkvežimius be kėbulo ir N_1 kategorijos transporto priemonės su atvira kroviniams skirta vieta; kitų kategorijų transporto priemonėse neprivalomi.
- 6.7.2. Skaičius
- Du S1 arba S2 kategorijos įtaisai ir vienas S3 arba S4 kategorijos įtaisai visų kategorijų transporto priemonėse.
- 6.7.2.1. Išskyrus atvejį, kai įtaisomas S3 arba S4 kategorijos įtaisai, M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_2 , O_3 ir O_4 kategorijų transporto priemonėse galima įtaisyti du neprivalomus S1 arba S2 kategorijos įtaisus.
- 6.7.2.2. Tik jei transporto priemonės išilginė vidurio plokštuma yra ne ant stacionarios kėbulo plokštės, bet atskiria vieną arba dvi judamąsias transporto priemonės dalis (pvz., duris), ir išilginėje vidurio plokštumoje virš tokių judamųjų dalių trūksta vietos įrengti vieną S3 arba S4 kategorijos įtaisą:
- galima įtaisyti du S3 arba S4 kategorijos D tipo įtaisus, arba
- vieną S3 arba S4 kategorijos įtaisą galima įtaisyti į kairę arba į dešinę nuo išilginės vidurio plokštumos, arba
- gali būti įmontuota S3 arba S4 kategorijos tarpusavyje susijusių žibintų sistema.
- 6.7.3. Išdėstymas
- Specialių reikalavimų nenustatyta.
- 6.7.4. Vieta
- 6.7.4.1. Pločio atžvilgiu:
- M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėse:
- S1 arba S2 kategorijos įtaisų atveju atskaitos ašies kryptimi toliausiai nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos esantis tariamojo paviršiaus taškas nuo toliausio transporto priemonės išorinio krašto turi būti ne toliau kaip 400 mm atstumu.
- atstumui tarp dviejų tariamųjų paviršių vidinių kraštų atskaitos ašių kryptimi netaikomi jokie specialūs reikalavimai.
- Visų kitų kategorijų transporto priemonėse:
- S1 arba S2 kategorijos įtaisų atveju atstumas tarp tariamųjų paviršių vidinių kraštų atskaitos ašių kryptimi turi būti ne mažesnis kaip 600 mm. Šis atstumas gali būti sumažintas iki 400 mm, jeigu bendras transporto priemonės plotis yra mažesnis kaip 1 300 mm.
- S3 arba S4 kategorijos įtaisai: atskaitos centras turi būti transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje. Tačiau kai yra įtaisyti du S3 arba S4 kategorijos įtaisai pagal 6.7.2 punktą, jie turi būti kuo arčiau išilginės vidurio plokštumos – po vieną kiekvienoje šios plokštumos pusėje.
- Kai šone nuo išilginės vidurio plokštumos pagal 6.7.2 punktą leidžiama papildomai pritaisyti S3 arba S4 kategorijos žibintą, šis atstumas nuo išilginės vidurio plokštumos iki žibinto atskaitos centro neturi būti didesnis kaip 150 mm.
- 6.7.4.2. Aukščio atžvilgiu:
- 6.7.4.2.1. S1 arba S2 kategorijos įtaisai:
- virš žemės ne mažesniu kaip 350 mm ir ne didesniu kaip 1 500 mm atstumu (2 100 mm, jei dėl kėbulo formos neįmanoma neviršyti 1 500 mm atstumo ir jei nėra įtaisytų neprivalomų žibintų).
- Jei įtaisyta neprivalomų žibintų, jie turi būti tokia aukštyje, kad atitiktų žibintų pločio ir simetrijos reikalavimus ir vertikaliai būtų tokiam atstumu, kokį leidžia kėbulo forma, bet ne žemiau kaip 600 mm virš privalomųjų žibintų.

- 6.7.4.2.2. S3 arba S4 kategorijos įtaisai:
- horizontali plokštuma, liečianti tariamojo paviršiaus apatinį kraštą, turi būti: ne didesniu kaip 150 mm atstumu į apačią nuo horizontalios plokštumos, liečiančios galinio stiklo paviršiaus apatinį kraštą, arba ne mažesniu kaip 850 mm atstumu virš žemės.
- Tačiau horizontali plokštuma, liečianti S3 arba S4 kategorijos įtaiso tariamojo paviršiaus apatinį kraštą, turi būti virš horizontalios plokštumos, liečiančios S1 arba S2 kategorijos įtaisų tariamojo paviršiaus viršutinį kraštą.
- 6.7.4.3. Ilgio atžvilgiu:
- 6.7.4.4. S1 arba S2 kategorijos įtaisai: transporto priemonės gale.
- 6.7.4.5. S3 arba S4 kategorijos įtaisai: specialių reikalavimų nenustatyta.
- 6.7.5. Geometrinis apžvelgiamumas
- Horizontalusis kampas:
- S1 arba S2 kategorijos įtaisai: 45° į kairę ir į dešinę nuo transporto priemonės išilginės ašies.
- Tačiau kai S1 ir S2 kategorijų stabdymo žibintai įtaisomi mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), į vidų nukreiptas 45° kampas gali būti sumažintas iki 20° po plokštuma H.
- S3 arba S4 kategorijos įtaisai: 10° į kairę ir į dešinę nuo transporto priemonės išilginės ašies;
- Vertikalusis kampas:
- S1 arba S2 kategorijos įtaisai: 15° virš ir žemiau horizontalės.
- Tačiau
- a) kai žibintas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), žemyn nukreiptas 15° kampas gali būti sumažintas iki 5°.
- b) kai neprivalomas žibintas įtaisomas didesniu nei 2 100 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), į viršų nukreiptas 15° kampas gali būti sumažintas iki 5°.
- S3 arba S4 kategorijos įtaisai: 10° virš ir 5° žemiau horizontalės.
- 6.7.6. Orientavimas
- Transporto priemonės gale.
- 6.7.7. Elektros jungtys
- 6.7.7.1. Visi stabdymo signalo žibintai užsidega vienu metu, kai stabdžių sistema duoda reikiamą signalą, apibrėžtą Taisyklėse Nr. 13 ir 13-H.
- 6.7.7.2. Stabdymo signalo žibintai neturi veikti, jei variklio užvedimo ir (arba) išjungimo įtaisas yra tokioje padėtyje, kurioje neįmanoma užvesti variklio.
- 6.7.8. Signalinis įtaisas
- Signalinis įtaisas yra neprivalomas, tačiau apie gedimą pranešantis signalinis įtaisas yra privalomas, jeigu jo reikalaujama pagal sudedamosioms dalims skirtą taisyklę.
- Jeigu yra įtaisytas minėtas signalinis įtaisas, jis turi veikti kaip nemirksintis signalinis įtaisas, išjungiantis sugedus stabdymo signalo žibintams.
- 6.7.9. Kiti reikalavimai
- 6.7.9.1. S3 arba S4 kategorijos įtaisas negali būti sujungtas su bet kuriuo kitu žibintu.

- 6.7.9.2. S3 arba S4 kategorijos įtaisas gali būti įtaisytas transporto priemonės išorėje arba viduje.
- 6.7.9.2.1. Kai įtaisas įrengtas transporto priemonės viduje:
skleidžiama šviesa neturi sukelti nepatogumo vairuotojui per netiesioginio matymo įtaisyti ir (arba) kitus transporto priemonės paviršius (t. y. galinį stiklą).
- 6.8. Galinis valstybinio numerio ženklo žibintas (Taisyklė Nr. 4)
- 6.8.1. Įrengimas
Privalomas.
- 6.8.2. Skaičius
Toks, kad įtaisas apšviestų valstybinio numerio ženklo vietą.
- 6.8.3. Išdėstymas
Toks, kad įtaisas apšviestų valstybinio numerio ženklo vietą.
- 6.8.4. Vieta
- 6.8.4.1. Pločio atžvilgiu: tokia, kad įtaisas apšviestų valstybinio numerio ženklo vietą.
- 6.8.4.2. Aukščio atžvilgiu: tokia, kad įtaisas apšviestų valstybinio numerio ženklo vietą.
- 6.8.4.3. Ilgio atžvilgiu: tokia, kad įtaisas apšviestų valstybinio numerio ženklo vietą.
- 6.8.5. Geometrinis apžvelgiamumas
Toks, kad įtaisas apšviestų valstybinio numerio ženklo vietą.
- 6.8.6. Orientavimas
Toks, kad įtaisas apšviestų valstybinio numerio ženklo vietą.
- 6.8.7. Elektros jungtys
Pagal 5.11 punktą.
- 6.8.8. Signalinis įtaisas
Neprivalomas signalinis įtaisas. Jo funkciją atlieka signalinis įtaisas, kurio reikalaujama priekiniams ir galiniams gabaritiniams žibintams, jeigu toks įtaisas yra įtaisytas.
- 6.8.9. Kiti reikalavimai
Kai valstybinio numerio ženklo žibintas yra kombinuotas su galiniu gabaritinio žibintu, tarpusavyje sujungtas su stabdymo signalo žibintu arba su galiniu rūko žibintu, galinio valstybinio numerio ženklo žibinto fotometrines savybes gali pakeisti šviečiant stabdymo signalo žibintui arba galiniam rūko žibintui.
- 6.9. Priekinis gabaritinis žibintas (Taisyklė Nr. 7)
- 6.9.1. Įrengimas
Privalomas visoms variklinėms transporto priemonėms.
Privalomas didesnio kaip 1 600 mm pločio priekaboms.
Neprivalomas priekaboms, kurių plotis nėra didesnis kaip 1 600 mm.
- 6.9.2. Skaičius
Du.
- 6.9.3. Išdėstymas
Specialių reikalavimų nenustatyta.

- 6.9.4. Vieta
- 6.9.4.1. Pločio atžvilgiu: atskaitos ašies kryptimi toliausiai nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos esantis tariamojo paviršiaus taškas nuo toliausio transporto priemonės išorinio krašto turi būti ne didesniu kaip 400 mm atstumu.
- Priekabos atveju atskaitos ašies kryptimi toliausiai nuo išilginės vidurio plokštumos esantis tariamojo paviršiaus taškas nuo toliausio transporto priemonės išorinio krašto turi būti ne didesniu kaip 150 mm atstumu.
- Atstumas tarp dviejų tariamųjų paviršių vidinių kraštų atskaitos ašių kryptimi:
- M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėse: specialių reikalavimų nenustatyta;
- visų kitų kategorijų transporto priemonėse: turi būti ne mažesnis kaip 600 mm. Šis atstumas gali būti sumažintas iki 400 mm, jeigu bendras transporto priemonės plotis mažesnis kaip 1 300 mm.
- 6.9.4.2. Aukščio atžvilgiu: virš žemės ne mažesnis kaip 250 mm ir ne didesnis kaip 1 500 mm (2 100 mm, jeigu tai O_1 ir O_2 kategorijų transporto priemonės arba jei dėl kitų kategorijų transporto priemonių kėbulo formos neįmanoma neviršyti 1 500 mm atstumo).
- 6.9.4.3. Ilgio atžvilgiu: specialių reikalavimų nenustatyta.
- 6.9.4.4. Kai priekinis gabaritinis žibintas ir kitas žibintas yra kartu sujungti, išdėstymo reikalavimų atitikčiai patikrinti naudojamas tariamasis paviršius kito žibinto atskaitos ašies kryptimi (6.9.4.1–6.9.4.3 punktai).
- 6.9.5. Geometrinis apžvelgiamumas
- 6.9.5.1. Horizontalusis kampas: 45° į vidų ir 80° į išorę.
- Tačiau kai žibintas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), į vidų nukreiptas 45° kampas gali būti sumažintas iki 20° po plokštuma H.
- Priekabų atveju į vidų nukreiptas kampas gali būti sumažintas iki 5° .
- Vertikalusis kampas: 15° virš ir žemiau horizontalės. Tačiau kai žibintas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), žemyn nukreiptas 15° kampas gali būti sumažintas iki 5° .
- 6.9.5.2. M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių atveju, užuot taikius 6.9.5.1 punktą, gamintojo arba jo įgaliotojo atstovo nuožiūra ir tik jei transporto priemonėje įtaisyta priekinis šoninis gabaritinis žibintas:
- horizontalusis kampas: 45° į išorę ir 45° į vidų.
- Tačiau kai žibintas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), į vidų nukreiptas 45° kampas gali būti sumažintas iki 20° po plokštuma H.
- Vertikalusis kampas: 15° virš ir žemiau horizontalės.
- Tačiau kai žibintas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), žemyn nukreiptas 15° kampas gali būti sumažintas iki 5° .
- Turi būti matoma bent $12,5 \text{ cm}^2$ tariamojo žibinto paviršiaus, kad jį būtų galima laikyti matomu. Neatsižvelgiama į jokie šviesogražio atšvaito šviečiamąjį paviršių, kuris neperduoda šviesos.
- 6.9.6. Orientavimas
- Į priekį.
- 6.9.7. Elektros jungtys
- Pagal 5.11 punktą.
- Tačiau kai priekinis gabaritinis žibintas ir posūkio rodiklio žibintas yra tarpusavyje sujungti, atitinkamoje transporto priemonės pusėje gali būti naudojamos tokios priekinio gabaritinio žibinto elektros jungtys arba tarpusavyje sujungta žibinto dalis gali būti tokia, kad jis būtų išjungtas visą posūkio rodiklio žibinto įjungimo laiką (įskaitant IJUNGIMO ir ISJUNGIMO fazes).

6.9.8. Signalinis įtaisas

Uždarosios grandinės signalinis įtaisas yra privalomas.

Šis signalinis įtaisas neturi mirksėti ir nėra būtinas, jei prietaisų skydelio apšvietimas gali būti IJUNGTA tik kartu su priekiniais gabaritinių žibintais.

Tačiau apie gedimą pranešantis signalinis įtaisas yra privalomas, jeigu jo reikalaujama pagal sudedamąsias dalis reglamentuojančią taisyklę.

6.9.9. Kiti reikalavimai

6.9.9.1. Jeigu priekiniame gabaritiniam žibinte įmontuotas vienas arba daugiau infraraudonosios spinduliuotės generatorių, jis gali išsijungti tik tada, kai toje pačioje transporto priemonės pusėje esantis priekinis žibintas yra įjungtas, o transporto priemonė juda į priekį. Tuo atveju, kai nesuveikia priekinis gabaritinis žibintas arba toje pačioje pusėje esantis priekinis žibintas, infraraudonosios spinduliuotės generatorius (-iai) turi automatiškai išsijungti.

6.9.9.2. Kai AFS įtaisyta su posūkio režimu, priekinis gabaritinis žibintas gali būti pasukamas kartu su apšvietimo modulių, su kuriuo tarpusavyje yra sujungtas.

6.10. Galinis gabaritinis žibintas (Taisyklė Nr. 7)

6.10.1. Įrengimas

R, R1 arba R2 kategorijos įtaisai: privalomas.

6.10.2. Skaičius

Du.

6.10.2.1. Išskyrus atvejį, kai įtaisyti galinio kontūro gabaritiniai žibintai, M₂, M₃, N₂, N₃, O₂, O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonėse galima įtaisyti du neprivalomus gabaritinius žibintus.

6.10.3. Išdėstymas

Specialių reikalavimų nenustatyta.

6.10.4. Padėtis

6.10.4.1. Pločio atžvilgiu: atskaitos ašies kryptimi toliausiai nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos esantis tariamojo paviršiaus taškas nuo toliausio transporto priemonės išorinio krašto turi būti ne didesniu kaip 400 mm atstumu. Ši sąlyga netaikoma neprivalomiems galiniams žibintams.

Atstumas tarp dviejų tariamųjų paviršių vidinių kraštų atskaitos ašies kryptimi:

M₁ ir N₁ kategorijų transporto priemonėse: specialių reikalavimų nenustatyta;

visų kitų kategorijų transporto priemonėse: turi būti ne mažesnis kaip 600 mm. Šis atstumas gali būti sumažintas iki 400 mm, jeigu bendras transporto priemonės plotis yra mažesnis kaip 1 300 mm.

6.10.4.2. Aukščio atžvilgiu: virš žemės ne mažesniu kaip 350 mm ir ne didesniu kaip 1 500 mm atstumu (2 100 mm, jeigu dėl kėbulo formos neįmanoma neviršyti 1 500 mm atstumo ir jei nėra įtaisyty neprivalomų žibintų). Jei įtaisyti neprivalomų žibintų, jie turi būti tokiame aukštyje, kad atitiktų susijusius 6.10.4.1 punkto reikalavimus, žibintų simetriją ir vertikaliai būtų tokiu atstumu, kokį leidžia kėbulo forma, bet ne žemiau kaip 600 mm virš privalomųjų žibintų.

6.10.4.3. Ilgio atžvilgiu: transporto priemonės gale.

6.10.5. Geometrinis apžvelgiamumas

6.10.5.1. Horizontalusis kampas: 45° į vidų ir 80° į išorę.

Tačiau kai žibintas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), į vidų nukreiptas 45° kampas gali būti sumažintas iki 20° po plokštuma H.

Vertikalusis kampas: 15° virš ir žemiau horizontalės.

Tačiau:

- a) kai žibintas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), žemyn nukreiptas 15° kampas gali būti sumažintas iki 5° ;
- b) jeigu neprivalomas žibintas įtaisomas didesniu nei 2 100 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), į viršų nukreiptas 15° kampas gali būti sumažintas iki 5° .

6.10.5.2. M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių atveju, užuot taikius 6.10.5.1 punktą, gamintojo arba jo įgaliotojo atstovo nuožiūra ir tik jei transporto priemonėje įtaisytas galinis šoninis gabaritinis žibintas:

horizontalusis kampas: 45° į išorę ir 45° į vidų. Tačiau kai žibintas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), į vidų nukreiptas 45° kampas gali būti sumažintas iki 20° po plokštuma H.

Vertikalusis kampas: 15° virš ir žemiau horizontalės.

Tačiau kai žibintas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), žemyn nukreiptas 15° kampas gali būti sumažintas iki 5° .

Turi būti matoma bent $12,5 \text{ cm}^2$ tariamojo žibinto paviršiaus, kad jį būtų galima laikyti matomu. Neatsižvelgiama į jokio šviesogražio atšvaito šviečiamąjį paviršių, kuris neperduoda šviesos.

6.10.6. Orientavimas

Atgal.

6.10.7. Elektros jungtys

Pagal 5.11 punktą.

Tačiau kai galinis gabaritinis žibintas ir posūkio žibintas yra tarpusavyje sujungti, atitinkamoje transporto priemonės pusėje gali būti naudojamos tokios galinio gabaritinio žibinto elektros jungtys arba tarpusavyje sujungta žibinto dalis gali būti tokia, kad jis būtų IŠJUNGTAS visą posūkio rodiklio žibinto įjungimo laiką (įskaitant IJUNGIMO ir IŠJUNGIMO fazes).

6.10.8. Signalinis įtaisas

Uždarnosios grandinės signalinis įtaisas yra privalomas. Jis sujungiamas su priekinių gabaritinių žibintų įtaisu.

Tačiau apie gedimą pranešantis signalinis įtaisas yra privalomas, jeigu jo reikalaujama pagal sudedamąsias dalis reglamentuojančią taisyklę.

6.10.9. Kiti reikalavimai

Nėra.

6.11. Galinis rūko žibintas (Taisyklė Nr. 38)

6.11.1. Įrengimas

F, F1 arba F2 kategorijos įtaisai: Privalomas.

6.11.2. Skaičius

Vienas arba du.

6.11.3. Išdėstymas

Specialių reikalavimų nenustatyta.

6.11.4. Vieta

6.11.4.1. Pločio atžvilgiu: jei yra tik vienas galinis rūko žibintas, jis turi būti priešingoje transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos pusėje, atsižvelgiant į registracijos šalies eismo kryptį; atskaitos centras taip pat gali būti transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje.

- 6.11.4.2. Aukščio atžvilgiu: virš žemės ne mažesniu kaip 250 mm ir ne didesniu kaip 1 000 mm atstumu. Galiniuose rūko žibintuose, sugrupuotuose su bet kuriuo galiniu žibintu, arba N₃G kategorijos transporto priemonėse (bekele), didžiausias aukštis gali būti padidintas iki 1 200 mm.
- 6.11.4.3. Ilgio atžvilgiu: transporto priemonės gale.
- 6.11.5. Geometrinis apžvelgiamumas
- Apibrėžiamas kampais α ir β , kaip nustatyta 2.13 punkte:
- $\alpha = 5^\circ$ aukštyn ir 5° žemyn;
- $\beta = 25^\circ$ į dešinę ir į kairę.
- 6.11.6. Orientavimas
- Atgal.
- 6.11.7. Elektros jungtys
- Jos turi būti tokios, kad:
- 6.11.7.1. galinis (-iai) rūko žibintas (-ai) negalėtų būti įjungtas (-i), jei nedega tolimosios šviesos, artimosios šviesos arba priekiniai rūko žibintai;
- 6.11.7.2. galinis rūko žibintas (-ai) galėtų būti išjungtas (-i) nepriklausomai nuo bet kurio kito žibinto.
- 6.11.7.3. Taikomi šie reikalavimai:
- 6.11.7.3.1. galinis (-iai) rūko žibintas (-ai) gali toliau veikti, kol išjungti gabaritiniai žibintai, ir galinis (-iai) rūko žibintas (-ai) turi likti išjungtas (-i), kol vėl bus sąmoningai įjungtas (-i);
- 6.11.7.3.2. greta privalomojo signalinio įtaiso (6.11.8 punktas) turi būti bent garsinis išpėjimas, jei išjungiamas degimas arba užvedimo raktelis ištraukiamas ir atidaromos vairuotojo durelės arba žibintai (6.11.7.1 punktas) yra įjungti ar išjungti, o galinio rūko žibinto jungiklis yra įjungimo padėtyje.
- 6.11.7.4. Išskyrus 6.11.7.1, 6.11.7.3 ir 6.11.7.5 punktų nuostatas, galinio rūko žibinto (-ų) veikimui neturi daryti įtakos jokių kitų žibintų įjungimas arba išjungimas.
- 6.11.7.5. Vilkiko (variklinės transporto priemonės) galinis rūko žibintas (-ai) gali automatiškai išsijungti, kai yra prijungta priekaba ir įjungtas galinis priekabos rūko žibintas (-ai).
- 6.11.8. Signalinis įtaisas
- Uždarosios grandinės signalinis įtaisas yra privalomas. Nesusijusi nemirksinti išpėjamoji lemputė.
- 6.11.9. Kiti reikalavimai
- Visais atvejais atstumas nuo galinio rūko žibinto iki kiekvieno stabdymo signalo žibinto turi būti didesnis kaip 100 mm.
- 6.12. Stovėjimo žibintas (Taisyklė Nr. 77 arba Nr. 7).
- 6.12.1. Įrengimas
- Ne ilgesnėse kaip 6 m ir ne platesnėse kaip 2 m variklinėse transporto priemonėse šis žibintas neprivalomas.
- Visose kitose transporto priemonėse stovėjimo žibintas draudžiamas.
- 6.12.2. Skaičius
- Priklauso nuo išdėstymo.
- 6.12.3. Išdėstymas
- Du žibintai priekyje ir du žibintai gale arba po vieną žibintą kiekvienoje pusėje.

- 6.12.4. Vieta
- 6.12.4.1. Pločio atžvilgiu: atskaitos ašies kryptimi toliausiai nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos esantis tariamojo paviršiaus taškas nuo toliausio transporto priemonės išorinio krašto turi būti ne toliau kaip 400 mm atstumu.
- Be to, jei yra du žibintai, jie turi būti transporto priemonės šonuose.
- 6.12.4.2. Aukščio atžvilgiu:
M₁ ir N₁ kategorijų transporto priemonėse: specialių reikalavimų nenustatyta;
visų kitų kategorijų transporto priemonėse: virš žemės ne mažesniu kaip 350 mm ir ne didesniu kaip 1 500 mm atstumu (2 500 mm, jei dėl kėbulo formos neįmanoma neviršyti 1 500 mm atstumo).
- 6.12.4.3. Ilgio atžvilgiu: specialių reikalavimų nenustatyta.
- 6.12.5. Geometrinis apžvelgiamumas
- Horizontalusis kampas: 45° į išorę, į priekį ir atgal.
- Tačiau kai priekinis arba galinis stovėjimo žibintas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), į vidų nukreiptas 45° kampas gali būti sumažintas iki 20° po plokštuma H.
- Vertikalusis kampas: 15° virš ir žemiau horizontalės.
- Tačiau kai žibintas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), žemyn nukreiptas 15° kampas gali būti sumažintas iki 5°.
- 6.12.6. Orientavimas
- Turi būti toks, kad žibintai atitiktų matomumo iš priekio ir iš galo reikalavimus.
- 6.12.7. Elektros jungtys
- Jungtis turi būti tokia, kad stovėjimo žibintas (-ai) galėtų degti toje pačioje transporto priemonės pusėje nepriklausomai nuo kitų žibintų.
- Stovėjimo žibintą (-us) ir, jei taikoma, priekinį bei galinį gabaritinius žibintus pagal 6.12.9 punktą turi būti įmanoma naudoti, net jei dėl variklio užvedimo įtaiso padėties neįmanoma užvesti variklio. Draudžiama naudoti įtaisą, kuris automatiškai išjungtų šiuo žibintus po tam tikro laiko.
- 6.12.8. Signalinis įtaisas
- Uždarosios grandinės signalinis įtaisas yra neprivalomas. Jeigu signalinis įtaisas yra, jo neturi būti įmanoma supainioti su priekinių ir galinių gabaritinių žibintų signaliniu įtaisu.
- 6.12.9. Kiti reikalavimai
- Šis žibintas taip pat gali būti įjungiamas kartu su priekiniais ir galiniais gabaritinais žibintais toje pačioje transporto priemonės pusėje. Šiuo atveju laikoma, kad priekinių arba galinių gabaritinių žibintų reikalavimus atitinkantys žibintai atitinka ir stovėjimo žibintų reikalavimus.
- 6.13. Galinio kontūro gabaritinis žibintas (Taisyklė Nr. 7)
- 6.13.1. Įrengimas
- A arba AM kategorijos įtaisai (matomi iš priekio) ir R, R₁, R₂, RM₁ arba RM₂ kategorijos įtaisai (matomi iš galo):
- privalomi didesnio kaip 2,10 m pločio transporto priemonėse. Neprivalomi 1,80–2,10 m pločio transporto priemonėse. Sunkvežimiuose be kėbulo galinio kontūro gabaritiniai žibintai neprivalomi.
- 6.13.2. Skaičius
- Du matomi iš priekio ir du matomi iš galo.
- papildomi žibintai gali būti įtaisyti taip:
- a) du, matomi iš priekio;
- b) du, matomi iš galo.

- 6.13.3. Išdėstymas
- Specialių reikalavimų nenustatyta.
- 6.13.4. Vieta
- 6.13.4.1. Pločio atžvilgiu:
- Priekyje ir gale: kuo arčiau toliausio transporto priemonės išorinio krašto. Ši sąlyga laikoma įvykdyta, kai tariamojo paviršiaus taškas atskaitos ašies, esančios toliausiai nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos, kryptimi yra ne didesniu kaip 400 mm atstumu nuo toliausio transporto priemonės išorinio krašto.
- 6.13.4.2. Aukščio atžvilgiu:
- Variklinių transporto priemonių priekyje: horizontali plokštuma, liečianti viršutinį tariamojo paviršiaus kraštą, įtaiso atskaitos ašies kryptimi neturi būti žemesnė nei horizontali plokštuma, liečianti priekinio stiklo skaidrios dalies viršutinį kraštą.
- Priekabose ir puspriekabėse: didžiausiame aukštyje, atitinkančiame transporto priemonės pločio, konstrukcijos ir veikimo bei žibintų simetrijos reikalavimus.
- Gale: didžiausiame aukštyje, atitinkančiame transporto priemonės pločio, konstrukcijos ir veikimo bei žibintų simetrijos reikalavimus.
- Papildomi žibintai, nurodyti 6.13.2 punkto b papunktyje, privalomųjų žibintų atžvilgiu įtaisomi kuo aukščiau, kiek tai yra įmanoma ir suderinama su transporto priemonės konstrukcijos (eksploatacijos) reikalavimais ir žibintų simetrija.
- 6.13.4.3. Nenustatyta jokių reikalavimų dėl ilgio.
- Papildomi žibintai, nurodyti 6.13.2 punkto a papunktyje, įtaisomi kuo toliau gale; laikoma, kad šis reikalavimas įvykdytas, jeigu atstumas tarp papildomų žibintų ir transporto priemonės galo neviršija 400 mm.
- 6.13.5. Geometrinis apžvelgiamumas
- Horizontalusis kampas: 80° į išorę.
- Vertikalusis kampas: 5° virš ir 20° žemiau horizontalės.
- 6.13.6. Orientavimas
- Turi būti toks, kad žibintai atitiktų matomumo iš priekio ir iš galo reikalavimus.
- 6.13.7. Elektros jungtys
- Pagal 5.11 punktą.
- 6.13.8. Signalinis įtaisas
- Neprivalomas signalinis įtaisas. Jo funkciją atlieka signalinis įtaisas, kurio reikalaujama priekiniams ir galiniams gabaritiniais žibintams, jeigu toks įtaisas yra įtaisytas.
- Tačiau apie gedimą pranešantis signalinis įtaisas yra privalomas, jeigu jo reikalaujama pagal sudedamąsias dalis reglamentuojančią taisyklę.
- 6.13.9. Kiti reikalavimai
- Jei įvykdyti visi kiti reikalavimai, iš priekio matomi privalomi arba neprivalomi žibintai ir iš galo toje pačioje transporto priemonės pusėje matomi privalomi arba neprivalomi žibintai gali būti sujungti į vieną įtaisą.
- Du iš galo matomi žibintai gali būti sugrupuoti, kombinuoti arba tarpusavyje sujungti pagal 5.7 punktą.

Galinio kontūro gabaritinio žibinto vieta atitinkamo gabaritinio žibinto atžvilgiu turi būti tokia, kad atstumas tarp projekcijų skersinėje vertikaloje taškų, esančių arčiausiai vienas kito tariamuosiuose paviršiuose dviejų žibintų atskaitos ašių kryptimi, plokštumoje būtų ne mažesnis kaip 200 mm.

Papildomi žibintai, nurodyti 6.13.2 punkto a papunktyje, skirti pažymėti transporto priemonės, priekabos arba puspriekabės galinį kontūrą, turi būti įtaisomi taip, kad jis patektų į patvirtintų netiesioginio matymo galinio vaizdo įtaisų regos lauką.

6.14. Galinis šviesogražis atšvaitas, netrikampis (Taisyklė Nr. 3)

6.14.1. Įrengimas

Privalomas variklinėse transporto priemonėse.

Priekabose neprivalomi, tik jeigu jie sugrupuoti kartu su kitais galiniais šviesos signaliniais įtaisais.

6.14.2. Skaičius

Du, jų veikimas turi atitikti Taisyklės Nr. 3 reikalavimus dėl IA arba IB klasės šviesogražių atšvaitų. Papildomi šviesogražiai įtaisai ir medžiagos (įskaitant du šviesogražius atšvaitus, neatitinkančius 6.14.4 punkto) leidžiami, tik jei neblogina privalomųjų apšvietimo ir šviesos signalinių įtaisų veikimo.

6.14.3. Išdėstymas

Specialių reikalavimų nenustatyta.

6.14.4. Vieta

6.14.4.1. Pločio atžvilgiu: šviečiamojo paviršiaus taškas, esantis toliausiai nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos, neturi būti didesniu kaip 400 mm atstumu nuo toliausio transporto priemonės išorinio krašto.

Atstumas tarp dviejų tariamųjų paviršių vidinių kraštų atskaitos ašių kryptimi:

M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėse: nėra specialių reikalavimų;

visų kitų kategorijų transporto priemonėse: turi būti ne mažesnis kaip 600 mm. Šis atstumas gali būti sumažintas iki 400 mm, jeigu bendras transporto priemonės plotis yra mažesnis kaip 1 300 mm.

6.14.4.2. Aukščio atžvilgiu: virš žemės ne mažesniu kaip 250 mm ir ne didesniu kaip 900 mm atstumu (ne didesniu kaip 1 200 mm, jeigu jie yra sugrupuoti su bet kuriuo (-iais) galiniu (-iais) žibintu (-ais), 1 500 mm, jei dėl kėbulo formos neįmanoma neviršyti atitinkamai 900 mm arba 1 200 mm atstumo).

6.14.4.3. Ilgio atžvilgiu: transporto priemonės gale.

6.14.5. Geometrinis apžvelgiamumas

Horizontalusis kampas: 30° į vidų ir į išorę.

Vertikalusis kampas: 10° virš ir žemiau horizontalės.

Tačiau kai šviesogražis atšvaitas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), žemyn nukreiptas 10° kampas gali būti sumažintas iki 5° .

6.14.6. Orientavimas

Atgal.

6.14.7. Kiti reikalavimai

Šviesogražio atšvaito šviečiamasis paviršius gali turėti dalių, bendrų su tariamuoju bet kurio kito galinio žibinto paviršiumi.

- 6.15. Galinis šviesogražis atšvaitas, trikampis (Taisyklė Nr. 3)
- 6.15.1. Įrengimas
- Privalomas naudoti priekabose.
- Draudžiamas variklinėse transporto priemonėse.
- 6.15.2. Skaičius
- Du, jų veikimas turi atitikti Taisyklės Nr. 3 reikalavimus dėl IIIA arba IIIB klasės šviesogražių atšvaitų. Papildomi šviesogražiai įtaisai ir medžiagos (įskaitant du šviesogražius atšvaitus, neatitinkančius 6.15.4 punkto) leidžiami, tik jei neblogina privalomųjų apšvietimo ir šviesos signalinių įtaisų veikimo.
- 6.15.3. Išdėstymas
- Trikampio viršūnė turi būti nukreipta aukštyn.
- 6.15.4. Vieta
- 6.15.4.1. Pločio atžvilgiu: šviečiamojo paviršiaus taškas, esantis toliausiai nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos, neturi būti didesniu kaip 400 mm atstumu nuo toliausio transporto priemonės išorinio krašto.
- Šviesogražių atšvaitų vidiniai kraštai vienas nuo kito turi būti nutolę ne mažiau kaip 600 mm. Šis atstumas gali būti sumažintas iki 400 mm, jeigu bendras transporto priemonės plotis yra mažesnis kaip 1 300 mm.
- 6.15.4.2. Aukščio atžvilgiu: virš žemės ne mažesniu kaip 250 mm ir ne didesniu kaip 900 mm atstumu (ne didesniu kaip 1 200 mm, jeigu jie yra sugrupuoti su bet kuriuo (-iais) galiniu (-iais) žibintu (-ais), 1 500 mm, jei dėl kėbulo formos neįmanoma neviršyti atitinkamai 900 mm arba 1 200 mm atstumo).
- 6.15.4.3. Ilgio atžvilgiu: transporto priemonės gale.
- 6.15.5. Geometrinis apžvelgiamumas
- Horizontalusis kampas: 30° į vidų ir į išorę.
- Vertikalusis kampas: 15° virš ir žemiau horizontalės. Tačiau kai šviesogražis atšvaitas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), žemyn nukreiptas 15° kampas gali būti sumažintas iki 5°.
- 6.15.6. Orientavimas
- Atgal.
- 6.15.7. Kiti reikalavimai
- Šviesogražio atšvaito šviečiamasis paviršius gali turėti dalių, bendrų su tariamuoju bet kurio kito galinio žibinto paviršiumi.
- 6.16. Priekinis šviesogražis atšvaitas, netrikampis (Taisyklė Nr. 3)
- 6.16.1. Įrengimas
- Privalomas priekabose.
- Privalomas variklinėse transporto priemonėse, kurių visi priekiniai žibintai turi įtraukiamus atšvaitus.
- Neprivalomas kitose variklinėse transporto priemonėse. Skaičius
- 6.16.2. Skaičius
- jų veikimas turi atitikti Taisyklės Nr. 3 IA arba IB klasės šviesogražių atšvaitų reikalavimus. Papildomi šviesogražiai įtaisai ir medžiagos (įskaitant du šviesogražius atšvaitus, neatitinkančius 6.16.4 punkto) leidžiami, tik jei neblogina privalomųjų apšvietimo ir šviesos signalinių įtaisų veikimo.

- 6.16.3. Išdėstymas
specialių reikalavimų nenustatyta.
- 6.16.4. Vieta
- 6.16.4.1. Pločio atžvilgiu: šviečiamojo paviršiaus taškas, esantis toliausiai nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos, neturi būti didesniu kaip 400 mm atstumu nuo toliausio transporto priemonės išorinio krašto.
Priekabos atveju šviečiamojo paviršiaus taškas, esantis toliausiai nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos, turi būti ne toliau kaip 150 mm nuo toliausio transporto priemonės išorinio krašto.
Atstumas tarp dviejų tariamųjų paviršių vidinių kraštų atskaitos ašių kryptimi:
 M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėse: specialių reikalavimų nenustatyta;
visų kitų kategorijų transporto priemonėse: turi būti ne mažesnis kaip 600 mm. Šis atstumas gali būti sumažintas iki 400 mm, jeigu bendras transporto priemonės plotis yra mažesnis kaip 1 300 mm.
- 6.16.4.2. Aukščio atžvilgiu: virš žemės ne mažesniu kaip 250 mm ir ne didesniu kaip 900 mm atstumu (1 500 mm, jei dėl kėbulo formos neįmanoma neviršyti 900 mm atstumo).
- 6.16.4.3. Ilgio atžvilgiu: transporto priemonės priekyje.
- 6.16.5. Geometrinis apžvelgiamumas
Horizontalusis kampas: 30° į vidų ir į išorę. Priekabų atveju kampas į vidų gali būti sumažintas iki 10°. Jei dėl priekabų konstrukcijos privalomieji šviesogražiai atšvaitai negali atitikti šio kampo reikalavimo, gali būti įtaisyti papildomi šviesogražiai atšvaitai, kuriems netaikomas pločio apribojimas (6.16.4.1 punktas); šie atšvaitai kartu su privalomaisiais šviesogražiais atšvaitais užtikrina būtiną matomumo kampą.
Vertikalusis kampas: 10° virš ir žemiau horizontalės. Tačiau kai šviesogražis atšvaitas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), žemyn nukreiptas 10° kampas gali būti sumažintas iki 5°.
- 6.16.6. Orientavimas
Į priekį.
- 6.16.7. Kiti reikalavimai
Šviesogražio atšvaito šviečiamasis paviršius gali turėti dalių, bendrų su tariamuoju bet kurio kito priekinio žibinto paviršiumi.
- 6.17. Šoninis šviesogražis atšvaitas, netrikampis (Taisyklė Nr. 3)
- 6.17.1. Įrengimas
Privalomas: visose variklinėse transporto priemonėse, kurios yra ilgesnės kaip 6 m;
visose priekabose.
Neprivalomas: variklinėse transporto priemonėse, kurios yra trumpesnės kaip 6 m.
- 6.17.2. Skaičius
Toks, kad būtų įvykdyti išilginio išdėstymo reikalavimai. Atšvaitų veikimas turi atitikti Taisyklės Nr. 3 IA arba IB klasės šviesogražių atšvaitų reikalavimus. Papildomi šviesogražiai įtaisai ir medžiagos (įskaitant du šviesogražius atšvaitus, neatitinkančius 6.17.4 punkto) leidžiami, tik jei neblogina privalomųjų apšvietimo ir šviesos signalinių įtaisų veikimo.
- 6.17.3. Išdėstymas
specialių reikalavimų nenustatyta.

- 6.17.4. Vieta
- 6.17.4.1. Pločio atžvilgiu: specialių reikalavimų nenustatyta.
- 6.17.4.2. Aukščio atžvilgiu: virš žemės ne mažesniu kaip 250 mm ir ne didesniu kaip 900 mm atstumu (ne didesniu kaip 1 200 mm, jeigu jie yra sugrupuoti su bet kuriuo (-iais) žibintu (-ais), 1 500 mm, jei dėl kėbulo formos neįmanoma neviršyti atitinkamai 900 mm arba 1 200 mm atstumo arba jeigu pagal 6.17.1 punktą įtaisas nėra privalomas).
- 6.17.4.3. Ilgio atžvilgiu: bent vienas šoninis šviesogražis atšvaitas turi būti įtaisytas viduriniame transporto priemonės trečdalyje, toliausiai priekyje esantis šoninis šviesogražis atšvaitas nuo transporto priemonės priekio turi būti ne toliau kaip 3 m atstumu;
- Atstumas tarp dviejų gretimų šoninių šviesogražių atšvaitų neturi būti didesnis kaip 3 m. Šis reikalavimas netaikomas M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėms.
- Jei dėl transporto priemonės konstrukcijos, modelio ar eksploatacijos negalima įvykdyti šio reikalavimo, atstumas gali būti padidintas iki 4 m. Atstumas tarp toliausiai gale esančio šoninio šviesogražio atšvaito ir transporto priemonės galo turi būti ne didesnis kaip 1 m. Tačiau trumpesnėms kaip 6 m variklinėms transporto priemonėms užtenka turėti vieną šoninį šviesogražį atšvaitą, įtaisytą pirmajame trečdalyje, ir (arba) vieną – paskutiniajame transporto priemonės ilgio trečdalyje.
- Ilgesnėms kaip 6 m, bet ne ilgesnėms kaip 7 m M_1 kategorijos transporto priemonėms užtenka turėti vieną šoninį šviesogražį atšvaitą, įtaisytą ne toliau kaip už 3 m nuo priekio ir vieną – paskutiniajame transporto priemonės ilgio trečdalyje.
- 6.17.5. Geometrinis apžvelgiamumas
- Horizontalusis kampas: 45° į priekį ir atgal.
- Vertikalusis kampas: 10° virš ir žemiau horizontalės. Tačiau kai šviesogražis atšvaitas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), žemyn nukreiptas 10° kampas gali būti sumažintas iki 5° .
- 6.17.6. Orientavimas
- Į šoną.
- 6.17.7. Kiti reikalavimai
- Šoninio šviesogražio atšvaito šviečiamasis paviršius gali turėti dalių, bendrų su tariamuoju bet kurio kito šoninio žibinto paviršiumi.
- 6.18. Šoniniai gabaritiniai žibintai (Taisyklė Nr. 91)
- 6.18.1. Įrengimas
- Privalomas: Visose transporto priemonėse, kurios yra ilgesnės kaip 6 m, išskyrus važiuklės ir kabinos sąrankas.
- SM1 tipo šoninis gabaritinis žibintas naudojamas visų kategorijų transporto priemonėse, tačiau SM2 tipo šoniniai gabaritiniai žibintai gali būti naudojami M_1 kategorijos transporto priemonėse.
- Be to, trumpesnėse kaip 6 m M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėse šoniniai gabaritiniai žibintai naudojami, jeigu jie papildo priekinių gabaritinių žibintų sumažinto geometrinio apžvelgiamumo reikalavimus pagal 6.9.5.2 punktą ir galinių gabaritinių žibintų, atitinkančių 6.10.5.2 punktą, reikalavimus.
- Neprivalomas: Visose kitose transporto priemonėse.
- Gali būti naudojami SM1 arba SM2 tipo šoniniai gabaritiniai žibintai.
- 6.18.2. Mažiausias skaičius vienoje pusėje
- Toks, kad būtų laikomasi išilginio išdėstymo taisyklių.
- 6.18.3. Išdėstymas
- Specialių reikalavimų nenustatyta.

6.18.4. Vieta

6.18.4.1. Pločio atžvilgiu: specialių reikalavimų nenumatyta.

6.18.4.2. Aukščio atžvilgiu: virš žemės ne mažesniu kaip 250 mm ir ne didesniu kaip 1 500 mm atstumu (2 100 mm, jei dėl kūbulo formos neįmanoma neviršyti 1 500 mm atstumo).

6.18.4.3. Ilgio atžvilgiu: bent vienas šoninis gabaritinis žibintas turi būti įtaisytas viduriniame transporto priemonės trečdalyje, toliausiai priekyje esantis šoninis gabaritinis žibintas nuo transporto priemonės priekio turi būti ne didesniu kaip 3 m atstumu. Atstumas tarp dviejų gretimų šoninių gabaritinių žibintų turi būti ne didesnis kaip 3 m. Jei dėl transporto priemonės konstrukcijos, modelio ar eksploatacijos negalima įvykdyti šio reikalavimo, atstumas gali būti padidintas iki 4 m.

Atstumas tarp toliausiai gale esančio šoninio gabaritinio žibinto ir transporto priemonės galo neturi būti didesnis kaip 1 m.

Tačiau transporto priemonėms, kurios yra ne ilgesnės kaip 6 m, ir važiuoklės ir kabinos sąrankoms užtenka turėti vieną šoninį gabaritinį žibintą, įtaisytą pirmajame trečdalyje ir (arba) paskutiniame transporto priemonės ilgio trečdalyje. Ilgesnėms kaip 6 m, bet ne ilgesnėms kaip 7 m M_1 kategorijos transporto priemonėms užtenka turėti vieną šoninį gabaritinį žibintą, įtaisytą ne toliau kaip už 3 m nuo priekio ir vieną – paskutiniajame transporto priemonės ilgio trečdalyje.

6.18.5. Geometrinis apžvelgiamumas

Horizontalusis kampas: 45° į priekį ir atgal; tačiau transporto priemonėse, kuriose šoninių gabaritinių žibintų įtaisyti neprivaloma, ši vertė gali būti sumažinta iki 30° .

Jei transporto priemonėje įtaisyti šoniniai gabaritiniai žibintai, naudojami papildyti sumažintą geometrinį priekinių ir galinių posūkio rodiklio žibintų, atitinkančių 6.5.5.2 punktą, ir (arba) 6.9.5.2 ir 6.10.5.2 punktus atitinkančių gabaritinių žibintų apžvelgiamumą, taikomi šie kampai: 45° kampas transporto priemonės priekio ir galo link ir 30° kampas transporto priemonės centro link (žr. 6.5.5.2 punkto paveikslą).

Vertikalusis kampas: 10° virš ir žemiau horizontalės. Tačiau kai žibintas įtaisomas mažesniu nei 750 mm atstumu (matuojant pagal 5.8.1 punkto nuostatas), žemyn nukreiptas 10° kampas gali būti sumažintas iki 5° .

6.18.6. Orientavimas

Į šoną.

6.18.7. Elektros jungtys

Trumpesnėse kaip 6 m ilgio M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėse gintaro spalvos šoniniai gabaritiniai žibintai gali būti mirksintys, jei tik šis mirksėjimas yra sinchroniškas ir vyksta tokiu pačiu dažniu kaip ir tos pačios transporto priemonės pusės posūkio rodiklio žibintų mirksėjimas.

M_2 , M_3 , N_2 , N_3 , O_3 ir O_4 kategorijų transporto priemonėse privalomi gintaro spalvos šoniniai gabaritiniai žibintai gali mirksėti vienu metu su tos pačios transporto priemonės pusės posūkio rodiklio žibintais. Tačiau jeigu pagal 6.5.3.1 punktą toje transporto priemonės pusėje yra įtaisyti 5 kategorijos posūkio rodiklio žibintai, šie gintaro spalvos šoniniai gabaritiniai žibintai neturi mirksėti.

6.18.8. Signalinis įtaisas

Neprivalomas signalinis įtaisas. Jo funkciją atlieka signalinis įtaisas, kurio reikalaujama priekiniams ir galiniams gabaritiniais žibintams, jeigu toks įtaisas yra įtaisytas.

6.18.9. Kiti reikalavimai

Kai toliausiai gale esantis šoninis gabaritinis žibintas yra kombinuotas su galiniu gabaritiniu žibintu, tarpusavyje sujungtas su galiniu rūko žibintu arba stabdymo signalo žibintu, šoninio gabaritinio žibinto fotometrines savybės gali pasikeisti šviečiant galiniam rūko žibintui arba stabdymo signalo žibintui.

Galiniai šoniniai gabaritiniai žibintai turi būti gintaro spalvos, jeigu jie mirksi su galiniu posūkių rodiklio žibintu.

- 6.19. Dieninis žibintas (Taisyklė Nr. 87)
- 6.19.1. Įrengimas
Privalomas variklinėse transporto priemonėse. Draudžiama naudoti priekabose.
- 6.19.2. Skaičius
Du.
- 6.19.3. Išdėstymas
Specialių reikalavimų nenustatyta.
- 6.19.4. Vieta
- 6.19.4.1. Pločio atžvilgiu: Atstumas tarp tariamųjų paviršių vidinių kraštų atskaitos ašių kryptimi turi būti ne mažesnis kaip 600 mm.

Šis atstumas gali būti sumažintas iki 400 mm, jeigu bendras transporto priemonės plotis yra mažesnis kaip 1 300 mm.
- 6.19.4.2. Aukščio atžvilgiu: virš žemės ne mažesniu kaip 250 mm ir ne didesniu kaip 1 500 mm atstumu.
- 6.19.4.3. Ilgio atžvilgiu: transporto priemonės priekyje. Šis reikalavimas laikomas įvykdytu, jei spinduliuojama šviesa tiesiogiai arba netiesiogiai per netiesioginio matymo įtaisus ir (arba) kitus atspindinčius transporto priemonės paviršius nesukelia nepatogumo vairuotojui.
- 6.19.5. Geometrinis apžvelgiamumas
Horizontalusis: 20° į išorę ir 20° į vidų.
Vertikalusis: 10° aukštyn ir 10° žemyn.
- 6.19.6. Orientavimas
Į priekį.
- 6.19.7. Elektros jungtys
- 6.19.7.1. Dieniniai žibintai turi ĮSIJUNGTI automatiškai, kai nustatoma tokia variklio (varomosios sistemos) užvedimo ir (arba) išjungimo įtaiso padėtis, kurioje variklis (varomoji sistema) gali veikti. Tačiau dieniniai žibintai gali būti palikti IŠJUNGTI esant toliau nurodytoms sąlygoms:
- 6.19.7.1.1. kai automatinės pavaros valdiklis yra stovėjimo padėtyje arba
- 6.19.7.1.2. kai stovėjimo stabdis yra naudojimo padėtyje, arba
- 6.19.7.1.3. kiekvieną kartą, kai rankiniu būdu pirmą kartą įjungžiama varomoji sistema, prieš tai, kai transporto priemonė pajuda.
- 6.19.7.2. Dieninius žibintus galima IŠJUNGTI rankiniu būdu, kai transporto priemonės greitis neviršija 10 km/h su sąlyga, kad jie ĮSIJUNGTIA automatiškai, transporto priemonės greičiui viršijus 10 km/h arba transporto priemonei nuvažiavus daugiau kaip 100 m, ir jie lieka ĮJUNGTI, kol nėra sąmoningai vėl išjungiami.
- 6.19.7.3. Dieninis žibintas automatiškai IŠSIJUNGTIA, kai nustatoma tokia variklio (varomosios sistemos) užvedimo ir (arba) išjungimo įtaiso padėtis, kurioje variklis (varomoji sistema) gali veikti, arba kai priekiniai rūko žibintai arba priekiniai žibintai yra ĮJUNGTI, išskyrus tada, kai pastarieji žibintai naudojami nutrukstamam šviečiamajam įspėjimui trumpais intervalais ⁽¹⁹⁾.
- 6.19.7.4. 5.11 punkte nurodyti žibintai gali būti ĮJUNGIAMI, kai dieniniai žibintai yra ĮJUNGTI.

⁽¹⁹⁾ Šios nuostatos neatitinkantys nauji transporto priemonių tipai gali būti toliau tvirtinami, kol nuo 03 serijos pakeitimų 4 papildymo įsigaliojimo nepraeis 18 mėnesių.

- 6.19.7.5. Jeigu atstumas tarp priekinio posūkio rodiklio žibinto ir dieninio žibinto ne didesnis kaip 40 mm, dieninio žibinto elektros jungtys atitinkamoje transporto priemonės pusėje gali būti tokios, kad:
- a) jis IŠJUNGIAMAS arba
 - b) visą tą laiką, kai priekinis posūkio žibintas yra įjungtas, jo šviesos stipris turi būti sumažintas (įskaitant ĮJUNGIMO ir IŠJUNGIMO fazes).
- 6.19.7.6. Jeigu posūkio rodiklio žibintas ir dieninis žibintas yra tarpusavyje sujungti, atitinkamoje transporto priemonės pusėje gali būti naudojamos tokios dieninio žibinto elektros jungtys, kad dieninis žibintas būtų IŠJUNGTAS visą posūkio rodiklio žibinto įjungimo laiką (įskaitant ĮJUNGIMO ir IŠJUNGIMO fazes).
- 6.19.8. Signalinis įtaisas
- Uždarosios grandinės signalinis įtaisas yra neprivalomas, tačiau apie gedimą pranešantis signalinis įtaisas yra privalomas, jeigu jo reikalaujama pagal sudedamosioms dalims skirtą taisyklę.
- 6.19.9. Kiti nurodymai
- Nurodymų nėra.
- 6.20. Posūkio apšvietimo žibintas (Taisyklė Nr. 119)
- 6.20.1. Įrengimas
- Neprivalomas variklinėse transporto priemonėse.
- 6.20.2. Skaičius
- Du.
- 6.20.3. Išdėstymas
- Specialių reikalavimų nenustatyta.
- 6.20.4. Vieta
- 6.20.4.1. Pločio atžvilgiu: kiekvienoje transporto priemonės išilginėje vidurio plokštumoje turi būti po vieną posūkio apšvietimo žibintą.
- 6.20.4.2. Ilgio atžvilgiu: ne mažesniu kaip 1 000 mm atstumu nuo priekio.
- 6.20.4.3. Aukščio atžvilgiu: mažiausiai: ne mažesniu kaip 250 mm atstumu virš žemės;
daugiausia: ne didesniu kaip 900 mm atstumu virš žemės.
- Tačiau atskaitos ašies kryptimi nė vienas tariamojo paviršiaus taškas neturi būti aukščiau nei aukščiausiai esantis tariamojo paviršiaus taškas artimosios šviesos žibinto atskaitos ašies kryptimi.
- 6.20.5. Geometrinis apžvelgiamumas
- Apibrėžiamas α ir β kampais, kaip nustatyta 2.13 punkte:
- $\alpha = 10^\circ$ aukštyn ir žemyn,
 $\beta = 0-60^\circ$ į išorę.
- 6.20.6. Orientavimas
- Turi būti toks, kad žibintai atitiktų geometrinio apžvelgiamumo reikalavimus.
- 6.20.7. Elektros jungtys
- Posūkio apšvietimo žibintai turi būti prijungti taip, kad jų nebūtų galima įjungti, jei tuo pačiu metu NĖRA ĮJUNGTI tolimosios šviesos žibintai arba artimosios šviesos žibintai.

- 6.20.7.1. Posūkio apšvietimo žibintas vienoje transporto priemonės pusėje gali būti automatiškai IJUNGIAMAS, tik kai yra IJUNGTI tos pačios transporto priemonės pusės posūkio rodiklių žibintai ir (arba), kai ratai iš tiesios padėties pasukami į atitinkamą pusę.
- Posūkio apšvietimo žibintas turi būti IŠJUNGIAMAS automatiškai, kai IŠJUNGIAMAS posūkio rodiklio žibintas ir (arba) ratai grįžta į tiesią padėtį.
- 6.20.7.2. Kai atbulinės eigos žibintas IJUNGTAS, abu posūkio apšvietimo žibintai gali būti įjungiami vienu metu, nepriklausomai nuo vairo arba posūkio rodiklio žibinto padėties. Jeigu abu posūkio apšvietimo žibintai yra taip įjungti, jie turi būti IŠJUNGTI:
- kai atbulinės eigos žibintas yra IŠJUNGTAS arba
 - kai transporto priemonės priekinės eigos greitis didesnis kaip 10 km/h.
- 6.20.8. Signalinis įtaisas
- Nėra.
- 6.20.9. Kiti reikalavimai
- Posūkio apšvietimo žibintai neturi būti įjungiami, kai transporto priemonė važiuoja didesniu kaip 40 km/h greičiu.
- 6.21. Matomumo ženklavimas (Taisyklė Nr. 104)
- 6.21.1. Įrengimas
- 6.21.1.1. Draudžiamas: M_1 ir O_1 kategorijų transporto priemonėse.
- 6.21.1.2. Privalomas:
- 6.21.1.2.1. gale:
- didesnio kaip 2 100 mm pločio nurodytų kategorijų transporto priemonių gabaritų ištinis ženklavimas:
- N_2 , kai didžiausia masė didesnė kaip 7,5 tonos, ir N_3 (išskyrus važiuoklės ir kabinos sąrankas, nesukomplektuotas transporto priemonės ir puspriekabių vilkikus);
 - O_3 ir O_4 (išskyrus nesukomplektuotas transporto priemonės).
- 6.21.1.2.2. šone:
- 6.21.1.2.2.1. didesnio kaip 6 000 mm ilgio (įskaitant priekabų vilktį) nurodytų kategorijų transporto priemonių gabaritų dalinis ženklavimas:
- N_2 , kai didžiausia masė didesnė kaip 7,5 tonos, ir N_3 (išskyrus važiuoklės ir kabinos sąrankas, nesukomplektuotas transporto priemonės ir puspriekabių vilkikus);
 - O_3 ir O_4 (išskyrus nesukomplektuotas transporto priemonės).
- 6.21.1.2.3. Vietoj privalomo gabaritų ženklavimo gali būti pritvirtinamas linijinis ženklavimas, jei dėl transporto priemonės formos, konstrukcijos, modelio arba eksploatacijos reikalavimų neįmanoma taikyti privalomo gabaritų ženklavimo.
- 6.21.1.2.4. Jeigu dalį kėbulo išorinių paviršių sudaro lanksčios medžiagos, šis linijinis ženklavimas pritvirtinamas ant transporto priemonės standžios (-ių) dalies (-ių). Likusi matomumo ženklavimo dalis gali būti pritvirtinama ant lanksčios medžiagos. Jeigu visą kėbulo išorinį paviršių sudaro lanksčios medžiagos, linijinis ženklavimas gali būti pritvirtintas ant šių lanksčių medžiagų.
- 6.21.1.2.5. Tais atvejais, kai techninei tarnybai atlikus patikrinimą, gamintojas tipo patvirtinimo institucijai gali įrodyti, kad dėl eksploatacijos reikalavimų, nustatančių specialią transporto priemonės formą, konstrukciją ar modelį, neįmanoma laikytis 6.21.2–6.21.7.5 punktuose nustatytų reikalavimų, kai kurių iš šių reikalavimų galima laikytis iš dalies. Tai turi priklausyti nuo to, kokių reikalavimų laikomasi, jei tai įmanoma, ir nuo matomumo ženklavimo, iš dalies atitinkančio griežčiausius reikalavimus dėl transporto priemonės konstrukcijos. Pavyzdžiui, jeigu įmanoma, ant konstrukcijos gali būti pritvirtinti papildomi laikikliai arba plokštės, sudarytos iš medžiagos, atitinkančios Taisyklės Nr. 140 reikalavimus, siekiant užtikrinti aiškius ir vienodus išpėjamuosius signalus, atitinkančius vaizdo matomumui keliamą tikslą.

Jeigu reikalavimų leidžiama laikytis iš dalies, dalį reikiamo matomumo ženklavimo galima pakeisti šviesogražiais įtaisais, pvz., Taisyklėje Nr. nustatytais 3 IVA klasės šviesogražiais atšvaitais arba laikikliais, kuriuose yra šviesogražės medžiagos, atitinkančios Taisyklėje Nr. 104 nustatytus C klasės fotometrinius reikalavimus. Tokiu atveju kas 1 500 mm pritvirtinama bent po vieną iš šių šviesogražių įtaisų.

Reikiama informacija pateikiama pranešimo formoje.

6.21.1.3. Neprivalomas:

6.21.1.3.1. gale ir šone:

visų kitų kategorijų transporto priemonėse, kurios kitaip neapibrėžtos 6.21.1.1 ir 6.21.1.2 punktuose, įskaitant puspriekabių vilkikų kabinas ir važiuklės ir kabinos sąrankų kabinas;

dalinis arba ištisinis gabaritų ženklavimas gali būti naudojamas vietoj privalomo linijinio ženklavimo, o ištisinis gabaritų ženklavimas gali būti naudojamas vietoj privalomo dalinio gabaritų ženklavimo;

6.21.1.3.2. priekyje:

linijinis ženklavimas O₂, O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonėse.

Priekyje dalinis arba ištisinis gabaritų ženklavimas gali būti nenaudojamas.

6.21.2. Skaičius

Priklauso nuo įrengimo.

6.21.3. Išdėstymas

Matomumo ženklavimas turi būti kuo arčiau horizontalės ir vertikalės ir suderintas su transporto priemonės formos, konstrukcijos, modelio ir veikimo reikalavimais; jeigu tai neįmanoma, dalinis arba ištisinis gabaritų ženklavimas, jeigu yra pritvirtintas, turi būti kuo arčiau transporto priemonės išorės kontūro.

Be to, matomumo ženklavimas išdėstomas kuo vienodžiau virš transporto priemonės horizontaliųjų matmenų taip, kad būtų galima identifikuoti bendrą transporto priemonės ilgį ir (arba) plotį.

6.21.4. Vieta

6.21.4.1. Plotis

6.21.4.1.1. Matomumo ženklavimo elementai turi būti kuo arčiau transporto priemonės krašto.

6.21.4.1.2. Bendras prie transporto priemonės pritvirtintų matomumo ženklavimo elementų horizontalusis ilgis, išskyrus visus horizontaliai persidengiančius atskirus elementus, turi siekti bent 70 % bendro transporto priemonės ilgio.

6.21.4.2. Ilgis

6.21.4.2.1. Matomumo ženklavimas turi būti kuo arčiau transporto priemonės galų, ne didesniu kaip 600 mm atstumu nuo kiekvieno transporto priemonės galo.

6.21.4.2.1.1. Variklinių transporto priemonių atveju – iki kiekvieno transporto priemonės galo arba, puspriekabių vilkikų atveju – kiekvieno kabinos galo.

Tačiau ne didesniu kaip 2 400 mm atstumu nuo variklinės transporto priemonės priekio leidžiama naudoti alternatyvų ženklavimo būdą, jeigu toliau nurodyta tvarka yra įtaisyta eilė šviesogražių atšvaitų (IVA klasės pagal Taisyklę Nr. 3 arba C klasės pagal Taisyklę Nr. 104), už kurių pritvirtinamas privalomas matomumo ženklavimas:

a) mažiausiai 25 cm² dydžio šviesogražis atšvaitas;

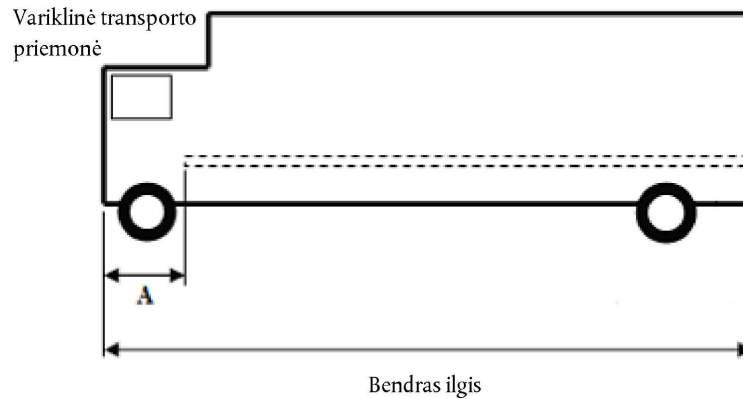
b) vienas šviesogražis atšvaitas įtaisytas ne toliau kaip už 600 mm nuo transporto priemonės priekio;

c) papildomi šviesogražiai atšvaitai įtaisomi ne didesniu kaip 600 mm atstumu vienas nuo kito;

d) atstumas tarp paskutinio šviesogražio atšvaito ir matomumo ženklavimo pradžios neturi būti didesnis kaip 600 mm.

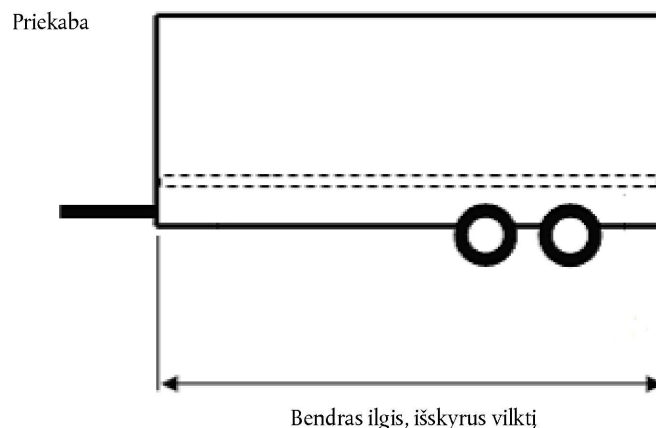
6.21.4.2.1.2. Priekabių atveju ženklavimas kiekvienas transporto priemonės galas (išskyrus vilkti).

- 6.21.4.2.2. Bendras prie transporto priemonės pritvirtintų matomumo ženklavimo elementų horizontalus ilgis, išskyrus bet kokius tam tikrų elementų horizontalius persidengimus, turi siekti bent 70 %:
- 6.21.4.2.2.1. variklinių transporto priemonių atveju – transporto priemonės ilgio, o puspriekabių vilkikų atveju (jeigu įtaisoma) – kabinos ilgio; tačiau jei pagal 6.21.4.2.1.1 punktą naudojamas alternatyvus ženklavimo būdas, – atstumo, pradedamo matuoti ne toliau kaip 2 400 mm atstumu nuo transporto priemonės priekio iki galo.



A yra atstumas nuo toliausiai priekyje esančio matomumo ženklavimo iki transporto priemonės priekio. Didžiausia A vertė yra 2 400 mm (žr. 6.21.4.2.1.1 punktą).

- 6.21.4.2.2.2. priekabių atveju bendras transporto priemonės ilgis (išskyrus vilktį).



- 6.21.4.3. Aukštis
- 6.21.4.3.1. Linijinio ženklavimo ir gabaritų ženklavimo žemiausias (-i) elementas (-ai)

Kuo žemesnėje padėtyje laikantis šio intervalo ribų:

mažiausiai: ne mažesniu kaip 250 mm atstumu virš žemės;

daugiausiai: ne didesniu kaip 1 500 mm atstumu virš žemės.

Tačiau gali būti priimtinas didžiausias 2 500 mm montavimo aukštis, jeigu dėl transporto priemonės formos, konstrukcijos, modelio ar eksploatacijos sąlygų negalima taikyti didžiausios 1 500 mm vertės arba, jei būtina, siekiant laikytis 6.21.4.1.2 ir 6.21.4.2.2 punktuose nustatytų reikalavimų arba taikyti horizontalų linijinį ženklavimo išdėstymą ar žemiausią (-ius) gabaritų ženklavimo elementą (-us).

Matomumo ženklavimą pritvirtinus didesniame nei 1 500 mm aukštyje, pranešimo formoje būtina pateikti tai pagrindžiančius argumentus.

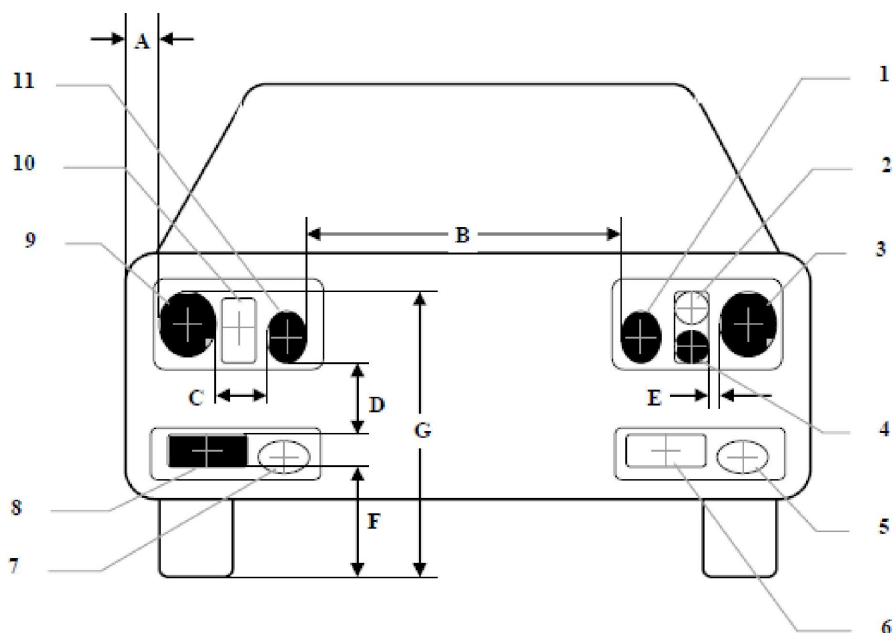
- 6.21.4.3.2. Gabaritų ženklavimo viršutinis (-iai) elementas (-ai):

kuo aukščiau, bet neviršijant 400 mm atstumo nuo transporto priemonės viršutinio krašto.

- 6.21.5. Matomumas
- Matomumo ženklavimas laikomas matomu, jei matoma bent 70 % pritvirtinto ženklavimo šviečiamojo paviršiaus, kai stebėtojas stovi bet kuriame toliau apibrėžtų stebėjimo plokštumų taške:
- 6.21.5.1. galinio ir priekinio matomumo ženklavimo atveju (žr. 11 priedo 1a ir 1b paveikslus) stebėjimo plokštuma yra statmena išilginei transporto priemonės ašiai 25 m atstumu nuo transporto priemonės galo ir apribota:
- 6.21.5.1.1. aukščio atžvilgiu – dviem horizontaliomis 1 m ir 3,0 m aukštyje virš žemės esančiomis plokštumomis;
- 6.21.5.1.2. pločio atžvilgiu – dviem vertikaliomis plokštumomis, kurios į išorę nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos sudaro 4° kampą ir eina per vertikalių plokštumų, lygiagrečių su transporto priemonės išilgine vidurio plokštuma, apribojančią bendrą transporto priemonės plotį, susikirtimo tašką ir per plokštumą, statmeną transporto priemonės išilginei ašiai, apribojančią transporto priemonės galą.
- 6.21.5.2. Šoninio matomumo ženklavimo atveju (žr. 11 priedo 2 paveikslą) stebėjimo plokštuma yra lygiagreti su transporto priemonės išilgine vidurio plokštuma 25 m atstumu nuo toliausio transporto priemonės išorinio krašto ir apribota:
- 6.21.5.2.1. aukščio atžvilgiu – dviem horizontaliomis 1,0 m ir 1,5 m aukštyje virš žemės esančiomis plokštumomis;
- 6.21.5.2.2. pločio atžvilgiu – dviem vertikaliomis plokštumomis, kurios į išorę nuo transporto priemonės plokštumos, statmenos išilginei ašiai, sudaro 4° kampą ir eina per vertikalių plokštumų, statmenų transporto priemonės išilginei ašiai, apribojančią bendrą transporto priemonės ilgį ir toliausią transporto priemonės išorinį kraštą, susikirtimo tašką.
- 6.21.6. Orientavimas
- 6.21.6.1. Šone:
- kuo lygiagretesnis transporto priemonės išilginei vidurio plokštumai ir suderintas su transporto priemonės formos, konstrukcijos, modelio ir veikimo reikalavimais; jeigu tai neįmanoma, jis turi būti kuo arčiau transporto priemonės išorės kontūro;
- 6.21.6.2. gale ir priekyje:
- kuo lygiagretesnis transporto priemonės skersinei plokštumai ir suderintas su transporto priemonės formos, konstrukcijos, modelio ir veikimo reikalavimais, jeigu tai neįmanoma, turi būti kuo arčiau transporto priemonės išorinės formos kontūro.
- 6.21.7. Kiti reikalavimai
- 6.21.7.1. Matomumo ženklavimas laikomas nenutrūkstamu, jei atstumas tarp gretimų elementų yra kuo mažesnis: neviršija 50 % trumpiausio gretimo elemento ilgio. Tačiau jei gamintojas gali tipo patvirtinimo institucijai įrodyti, kad neįmanoma laikytis 50 % dydžio reikalavimo, atstumas tarp gretimų elementų gali viršyti 50 % trumpiausio gretimo elemento ilgio, bet jis turi būti kuo mažesnis ir neviršyti 1 000 mm.
- 6.21.7.2. Dalinio gabaritų ženklavimo atveju kiekvieną viršutinį kampą apibrėžia dvi viena kitos atžvilgiu 90° kampą sudarančios linijos, kiekviena iš jų yra bent 250 mm ilgio; jeigu tai neįmanoma, turi būti ženklavama kuo arčiau transporto priemonės išorės kontūro.
- 6.21.7.3. Atstumas tarp transporto priemonės gale pritvirtinto matomumo ženklavimo ir kiekvieno privalomojo stabdymo žibinto turėtų būti didesnis kaip 200 mm.
- 6.21.7.4. Kai įtaisomi galiniai ženklai, atitinkantys Taisyklės Nr. 70 01 serijos pakeitimus, jie gamintojo nuožiūra turi būti laikomi galinio matomumo ženklavimo dalimi, skaičiuojant matomumo ženklavimo ilgį ir jo atstumą nuo transporto priemonės šono.
- 6.21.7.5. Transporto priemonėje matomumo ženklavimui skirtos vietos turi būti tokios, kad būtų galima pritaisyti bent 60 mm pločio ženklus.

- 6.22. Adaptyvioji priekinio apšvietimo sistema (AFS) (Taisyklė Nr. 123)
- Jeigu toliau nenurodyta kitaip, šios taisyklės priekinių tolimosios šviesos žibintų reikalavimai (6.1 punktas) ir priekinių artimosios šviesos žibintų reikalavimai (6.2 punktas) taikomi susijusiai AFS daliai.
- 6.22.1. Įrengimas
- Neprivalomas variklinėse transporto priemonėse. Draudžiamas priekabose.
- 6.22.2. Skaičius
- Viena.
- 6.22.3. Išdėstymas
- Specialių reikalavimų nenustatyta.
- 6.22.4. Vieta
- Prieš atliekant vėlesnes bandymo procedūras, AFS turi būti nustatyta į neutralią padėtį;
- 6.22.4.1. Pločio ir aukščio atžvilgiu:
- apšvietimo moduliai turi atitikti 6.22.4.1.1–6.22.4.1.4 punktuose nurodytos apšvietimo funkcijos arba režimo reikalavimus, kai jie vienu metu įjungiami tam, kad atliktų konkrečią apšvietimo funkciją arba veiktų nustatytu režimu pagal paraiškos pateikėjo aprašą.
- Visi matmenys nurodo artimiausią tariamojo paviršiaus (-ių) kraštą, stebimą apšvietimo modulio (-ių) atskaitos ašies kryptimi.
- 6.22.4.1.1. Du simetriškai įtaisyti apšvietimo moduliai įrengiami aukštyje, kuris atitinka susijusių 6.1.4. ir 6.2.4. punktų reikalavimus; „du simetriškai įtaisyti apšvietimo moduliai“ suprantami kaip du apšvietimo moduliai, po vieną kiekvienoje transporto priemonės pusėje, kurių padėtis tokia, kad jų tariamųjų paviršių (geometriniai) sunkio centrai yra vienodame aukštyje ir vienodu atstumu nuo transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos – kiekvieno iš jų leistinasis nuokrypis ne didesnis kaip 50 mm; tačiau jų šviesą spinduliuojantys paviršiai, šviečiamieji paviršiai ir šviesos našumas gali skirtis.
- 6.22.4.1.2. Papildomi apšvietimo moduliai, jei jų yra, įtaisomi horizontalia kryptimi kiekvienoje transporto priemonės pusėje ne didesniu kaip 140 mm⁽²⁰⁾ atstumu (paveiksle – E) ir vertikalia kryptimi 400 mm atstumu virš artimiausio apšvietimo modulio arba po juo (paveiksle – D);
- 6.22.4.1.3. Nė vienas iš 6.22.4.1.2 punkte aprašytų papildomų apšvietimo modulių neturi būti įtaisytas virš žemės žemiau kaip 250 mm (pav. – F) arba aukščiau, nei nurodyta šios taisyklės 6.2.4.2 punkte (pav. – G);
- 6.22.4.1.4. Papildomai pločio atžvilgiu:
- kiekvienam artimosios šviesos apšvietimo režimui:
- bent vieno apšvietimo modulio kiekvienoje transporto priemonės pusėje išorinis tariamojo paviršiaus kraštas turi būti ne didesniu kaip 400 mm atstumu nuo toliausio transporto priemonės išorinio krašto (pav. – A) ir
- tariamųjų paviršių vidiniai kraštai atskaitos ašių kryptimi turi būti nutolę ne daugiau kaip 600 mm. Tačiau tai netaikoma M₁ ir N₁ kategorijų transporto priemonėms; visoms kitoms variklinių transporto priemonių kategorijoms šis atstumas gali būti sumažintas iki 400 mm, jeigu bendras transporto priemonės plotis yra mažesnis kaip 1 300 mm.
- AFS apšvietimo modulių (nuo 1 iki 11) tariamieji paviršiai (pavyzdys)

⁽²⁰⁾ Papildomų dviejų simetriškai įtaisytų apšvietimo modulių atveju horizontalusis atstumas gali būti 200 mm (pav. – C).



Apšvietimo moduliai, vienu metu įjungiami tam tikru apšvietimo režimu:

Nr. 3 ir 9 (du simetriškai įtaisyti apšvietimo moduliai);

Nr. 1 ir 11 (du simetriškai įtaisyti apšvietimo moduliai);

Nr. 4 ir 8 (du papildomi apšvietimo moduliai).

Apšvietimo moduliai, kurie neįjungiami nurodytu apšvietimo režimu:

Nr. 2 ir 10 (du simetriškai įtaisyti apšvietimo moduliai);

Nr. 5 (papildomas apšvietimo modulis);

Nr. 6 ir 7 (du simetriškai įtaisyti apšvietimo moduliai).

Horizontalieji matmenys mm:

$A \leq 400$

$B \geq 600$ arba ≥ 400 , jeigu transporto priemonės bendras plotis $< 1\,300$ mm, tačiau reikalavimai netaikomi M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonėms:

$C \leq 200$

$E \leq 140$

Vertikalieji matmenys mm:

$D \leq 400$

$F \geq 250$

$G \leq 1\,200$

6.22.4.2. Ilgio atžvilgiu:

visi AFS apšvietimo moduliai įtaisomi priekyje. Šis reikalavimas laikomas įvykdytu, jei spinduliuojama šviesa tiesiogiai arba netiesiogiai per netiesioginio matymo įtaisus ir (arba) kitus atspindinčius transporto priemonės paviršius nesukelia nepatogumo vairuotojui.

6.22.5. Geometrinis apžvelgiamumas

Kiekvienoje transporto priemonės pusėje kiekvienos numatytos apšvietimo funkcijos ir režimo atveju:

bent vienas iš apšvietimo modulių, vienu metu įjungiamų tam, kad atliktų konkrečią apšvietimo funkciją arba veiktų nustatytu režimu pagal paraiškos pateikėjo aprašą, turi atitikti šios taisyklės 6.1.5 ir 6.2.5 punktuose nurodytus tam tikrų apšvietimo funkcijų geometrinio apžvelgiamumo kampus. Siekiant įvykdyti skirtingų kampų reikalavimus, galima naudoti atskirus apšvietimo modulius.

- 6.22.6. Orientavimas
- Į priekį.
- Prieš tolesnes bandymo procedūras AFS turi būti nustatyta į neutralią būseną ir spinduliuoti pagrindinę artimąją šviesą.
- 6.22.6.1. Vertikalusis orientavimas
- 6.22.6.1.1. Pagrindinės artimosios šviesos pluošto ribinės linijos pradinį pokrypį žemyn, nustatomą, kai transporto priemonė nepakrauta, o vairuotojo vietoje sėdi vienas asmuo, gamintojas apibrėžia 0,1 % tikslumu ir aiškiai įskaitomu bei neištrinamu 7 priede pavaizduotu simboliu nurodo ant kiekvienos transporto priemonės prie priekinio apšvietimo sistemos arba gamintojo duomenų plokštelės.
- Jeigu skirtingiems apšvietimo moduliams, kurie turi įtakos pagrindinės artimosios šviesos ribai, gamintojas nustato skirtingus pradinius pokrypius žemyn, šias pokrypio žemyn vertes jis apibrėžia 0,1 % tikslumu ir ant kiekvienos transporto priemonės įskaitomai ir nenutrinamai prie susijusių apšvietimo modulių arba gamintojo duomenų plokštelės nurodo taip, kad visus susijusius apšvietimo modulius būtų galima nesunkiai atpažinti.
- 6.22.6.1.2. Pagrindinės artimosios šviesos ribinės linijos horizontalios dalies pokrypis žemyn turi išlikti tarp šios taisyklės 6.2.6.1.2 punkte nurodytų ribų visomis šios taisyklės 5 priede nurodytomis transporto priemonės statinės apkrovos sąlygomis; pradinis reguliavimas neturi pažeisti nustatytų verčių.
- 6.22.6.1.2.1. Kai artimąją šviesą sukuria keletas skirtingų apšvietimo modulių šviesos pluoštų, kiekvienai iš minėtų šviesos pluoštų ribinių linijų (jei yra), kurių paskirtis projektuoti į kampinę zoną, kaip nurodyta Taisyklės Nr. 123 1 priedo pavyzdį atitinkančioje 9.4 punkto pranešimo formoje, taikomos 6.22.6.1.2 punkto nuostatos.
- 6.22.6.2. Priekinių žibintų reguliavimo įtaisas
- 6.22.6.2.1. Kai būtina naudoti priekinių žibintų reguliavimo įtaisą, siekiant įvykdyti 6.22.6.1.2 punkto reikalavimus, jis turi būti automatinis.
- 6.22.6.2.2. Jeigu šis įtaisas sugenda, artimosios šviesos spindulys neturi įgauti padėties, kurioje artimoji šviesa būtų silpnesnė nei prieš įtaisui sugendant.
- 6.22.6.3. Horizontalusis orientavimas:
- Ekране projektuojamas kiekvieno apšvietimo modulio ribinės linijos alkūnės perlinkis, jei jis yra, turi sutapti su vertikalia linija, einančia per minėto apšvietimo modulio atskaitos ašį. Galimas 0,5 laipsnio leistinasis nuokrypis į eismo krypties pusę. Kiti apšvietimo moduliai reguliuojami pagal paraiškos pateikėjo specifikaciją, kaip nustatyta Taisyklės Nr. 123 10 priede.
- 6.22.6.4. Matavimo tvarka
- Paregulavus pradinį šviesos pluošto orientavimo parametą, artimosios šviesos vertikalusis pokrypis arba, kai taikoma, visų skirtingų apšvietimo modulių, kurie prisideda prie pagrindinės artimosios šviesos ribos (-ų) pagal 6.22.6.1.2.1 punktą, vertikalieji pokrypiai patikrinami visomis transporto priemonės apkrovos sąlygomis pagal šios taisyklės 6.2.6.3.1 ir 6.2.6.3.2 punktų specifikacijas.
- 6.22.7. Elektros jungtys
- 6.22.7.1. Tolimoji šviesa (jei numatyta AFS)
- 6.22.7.1.1. Tolimosios šviesos apšvietimo moduliai gali būti įjungiami arba vienu metu, arba poromis. Perjungiant iš artimosios šviesos į tolimąją šviesą, turi būti įjungiami bent viena tolimosios šviesos apšvietimo modulių pora. Perjungiant iš tolimosios šviesos į artimąją šviesą, visi tolimosios šviesos apšvietimo moduliai išjungiami vienu metu.
- 6.22.7.1.2. Tolimoji šviesa pagal projektą gali būti adaptyvioji, jeigu laikomasi 6.22.9.3 punkto nuostatų, o valdymo signalus siunčia jutiklių sistema, galinti aptikti toliau nurodytus įėjimo signalus ir į juos reaguoti:
- a) aplinkos apšvietimo sąlygas;

- b) iš priekio artėjančių priekinių apšvietimo įtaisų ir priekinių šviesos signalinių įtaisų spinduliuojamą šviesą;
- c) iš paskos važiuojančių transporto priemonių galinių šviesos signalinių įtaisų spinduliuojamą šviesą.

Jutikliai gali atlikti papildomų funkcijų, kurios pagerintų veikimą.

Šiame punkte „transporto priemonės“ – tai L, M, N, O ir T kategorijų transporto priemonės (įskaitant dviračius), kuriose įtaisyti ir IJUNGTI šviesogražiai atšvaitai, apšvietimo ir šviesos signaliniai įtaisai.

- 6.22.7.1.3. Visada turi būti įmanoma rankiniu būdu IJUNGTI ir IŠJUNGTI tolimosios šviesos priekinius žibintus (adaptiviuosius arba neadaptiviuosius) ir rankiniu būdu IŠJUNGTI automatinį valdymą.

Be to, tolimosios šviesos priekiniai žibintai ir jų automatinis valdymas IŠJUNGIAMI paprastu ir tiesioginiu poveikį turinčiu rankiniu veiksmu; neleidžiama naudoti antro lygio meniu.

- 6.22.7.1.4. Artimoji šviesa gali likti IJUNGTA tuo pačiu metu, kai yra įjungta tolimoji šviesa.

- 6.22.7.1.5. Įtaisius keturis paslepamuosius apšvietimo modulius ir nustačius padėtį, kurioje jie būna pakelti, neturi tuo pačiu metu įsijungti bet kokie kiti papildomai įtaisyti priekiniai žibintai, jeigu jų paskirtis – dienos metu pateikti trūkinėjančius, trumpų intervalų šviesos signalus (žr. 5.12 punktą).

- 6.22.7.2. Artimosios šviesos apšvietimas

a) Artimosios šviesos įjungimo valdiklis vienu metu turi išjungti visus priekinius tolimosios šviesos žibintus arba tolimosios šviesos AFS apšvietimo modulius.

b) Artimoji šviesa gali likti įjungta tuo pačiu metu, kai yra įjungta tolimoji šviesa.

c) Kai artimosios šviesos apšvietimo moduluose įtaisyti dujų išlydžio šviesos šaltiniai, šie šaltiniai turi likti įjungti, kai įjungta tolimoji šviesa.

- 6.22.7.3. Artimąją šviesą galima IJUNGTI ir IŠJUNGTI automatiškai, bet reikia laikytis šios taisyklės 5.12 punkto „Elektros jungtis“ reikalavimų.

- 6.22.7.4. Automatinis AFS veikimas

Nurodytų AFS apšvietimo funkcijų klasių ir jų režimų pakeitimai turi būti atliekami automatiškai ir neturi sukelti nepatogumo vairuotojui ir kitiems eismo dalyviams, neblaškyti jų dėmesio ir jų neakinti.

Toliau nurodytos sąlygos taikomos įjungiant artimosios šviesos ir, jeigu taikoma, tolimosios šviesos klasių režimus ir (arba) adaptuojant tolimąją šviesą.

- 6.22.7.4.1. Artimosios šviesos C klasės režimas (-ai) įjungiamas, jeigu neįjungtas joks kitos artimosios šviesos klasės režimas.

- 6.22.7.4.2. Artimosios šviesos V klasės režimas (-ai) neturi veikti, jei automatiškai nenustatoma, kad atsiranda viena arba daugiau iš šių sąlygų (taikomas V signalas):

a) keliai yra apstatytose vietovėse, o transporto priemonės greitis yra mažesnis kaip 60 km/h;

b) keliuose yra įrengtas nuolatinis apšvietimas, o transporto priemonės greitis yra mažesnis kaip 60 km/h;

c) kelio paviršiaus skaitis yra 1 cd/m² ir (arba) nenutrūkstamai viršijamas 10 lx horizontalusis kelio apšvietimas;

d) transporto priemonės greitis yra ne didesnis kaip 50 km/h.

- 6.22.7.4.3. Artimosios šviesos E klasės režimas (-ai) neturi veikti, jei transporto priemonės greitis yra ne didesnis kaip 60 km/h ir automatiškai nenustatoma, kad atsiranda viena arba daugiau iš toliau nurodytų sąlygų:

a) Kelio charakteristikos atitinka automagistralės sąlygas ⁽²¹⁾ arba transporto priemonės greitis yra didesnis kaip 110 km/h (taikomas E signalas).

b) tik kai artimosios šviesos E klasės režimas pagal sistemos patvirtinimo dokumentus arba pranešimo lapą atitinka Taisyklės Nr. 123 3 priedo 6 lentelės „duomenų rinkinį“.

⁽²¹⁾ Eismo kryptys atskirtos kelio konstrukcijomis arba nurodomas tam tikras atstumas iki priešingos krypties eismo. Tai sumažina pernelyg didelį priešinga kryptimi važiuojančių transporto priemonių sukeltą akinimą.

Duomenų rinkinys E1: transporto priemonės greitis didesnis kaip 100 km/h (taikomas E1 signalas).

Duomenų rinkinys E2: transporto priemonės greitis didesnis kaip 90 km/h (taikomas E2 signalas).

Duomenų rinkinys E3: transporto priemonės greitis didesnis kaip 80 km/h (taikomas E1 signalas).

6.22.7.4.4. Artimosios šviesos W klasės režimas (-ai) neturi veikti, jei NEIŠJUNGTI priekiniai rūko žibintai, jei yra, ir automatiškai nenustatoma, kad atsiranda viena arba daugiau iš šių sąlygų (taikomas W signalas):

- a) automatiškai nustatoma, kad kelio dangą yra drėgna;
- b) priekinio stiklo valytuvas yra IJUNGTAS ir nenutrūkstamai arba automatiškai valdomu būdu veikė bent dvi minutes.

6.22.7.4.5. C, V, E arba W klasės artimosios šviesos režimas neturi būti keičiamas į nurodytos klasės posūkio režimą (T signalas taikomas kartu su minėtos artimosios šviesos klasės signalu pagal 6.22.7.4.1–6.22.7.4.4 punktus), jei įvertinta bent viena iš šių charakteristikų (arba lygiaverčiai rodmenys):

- a) didžiausias priekinių ratų pasukimo kampas;
- b) transporto priemonės sunkio centro trajektorija.

Be to, taikomos šios nuostatos:

- i) horizontalus asimetriškos ribos judėjimas į šonus nuo išilginės transporto priemonės ašies, jei jis yra, galimas tik tada, kai transporto priemonė važiuoja į priekį ⁽²²⁾, ir turi būti toks, kad išilginė vertikali plokštuma per ribinės linijos alkūnės perlinkį nekirstų transporto priemonės sunkio centro trajektorijos linijos daugiau kaip 100 kartų už tam tikro apšvietimo modulio įtaisymo aukštį didesniu atstumu nuo transporto priemonės priekio;
- ii) vienas arba daugiau apšvietimo modulių gali būti papildomai įjungiami tik tada, kai transporto priemonės sunkio centro trajektorijos horizontalus kreivio spindulys yra 500 m arba mažesnis.

6.22.7.5. Vairuotojas visada turi galėti nustatyti AFS į neutralią padėtį ir vėl nustatyti automatinį veikimą.

6.22.8. Signalinis įtaisas

6.22.8.1. Šios taisyklės 6.1.8 punkto (tolimosios šviesos žibintui) ir 6.2.8 punkto (artimosios šviesos žibintui) nuostatos taikomos atitinkamoms AFS dalims.

6.22.8.2. AFS trikties vaizdinis signalinis įtaisas yra privalomas. Jis neturi būti mirksintis. Jis įjungiamas tada, kai nustatoma AFS valdymo signalų triktis arba kai pagal Taisyklės Nr. 123 5.9 punktą gaunamas trikties signalas. Įtaisas lieka įjungtas tol, kol yra triktis. Įtaisą galima laikinai išjungti, bet jis vėl turi būti įjungiamas, kai įjungiamas arba išjungiamas variklį užvedantis arba užgesinantis įrenginys.

6.22.8.3. Jeigu tolimoji šviesa yra adaptyvioji, regimasis signalinis įtaisas vairuotojui turi nurodyti, kad buvo įjungta tolimosios šviesos adaptacija. Ši informacija rodoma adaptacijos įjungimo metu.

6.22.8.4. Signalinis įtaisas, rodantis, kad vairuotojas nustatė sistemą į būseną pagal Taisyklės Nr. 123 5.8 punktą, neprivalomas.

6.22.9. Kiti reikalavimai

6.22.9.1. AFS leidžiama naudoti tik tada, kai pagal Taisyklę Nr. 45 ⁽²³⁾ yra įtaisytas priekinių žibintų valymo įtaisas (-ai), skirtas (-i) bent tiems apšvietimo moduliams, kurie yra nurodyti pranešimo formos, atitinkančios Taisyklės Nr. 123 1 priedo pavyzdį, 9.3 punkte, jei šių modulių šviesos šaltinių etaloninis šviesos srautas kiekvienoje pusėje yra didesnis kaip 2 000 liumenų, ir kurie turi įtakos C klasės (pagrindinei) artimajai šviesai.

⁽²²⁾ Ši nuostata netaikoma artimajai šviesai, kai posūkių apšvietimas sukuriamas darant posūkį į dešinę, kai eismas vyksta dešiniąja puse (darant posūkį į kairę, kai eismas vyksta kairiąja puse).

⁽²³⁾ Susitariančiosios šalys pagal atitinkamas taisykles gali vis dar drausti naudoti mechanines valymo sistemas, kai naudojami priekiniai žibintai su plastikiniais sklaidytuvais, paženklintais raidėmis PL.

- 6.22.9.2. AFS automatinio veikimo reikalavimų atitikties patikra
- 6.22.9.2.1. Paraiškos pateikėjas *trumpu aprašu* arba kitomis tipo patvirtinimo institucijai priimtinomis priemonėmis turi įrodyti, kad:
- a) *AFS valdymo signalai* atitinka:
 - i) šios taisyklės 3.2.6 punkte reikalaujamą aprašą ir
 - ii) tam tikrus AFS valdymo signalus, nurodytus AFS tipo patvirtinimo dokumentuose, ir
 - b) *automatinio veikimo* reikalavimus pagal 6.22.7.4.1–6.22.7.4.5 punktus.
- 6.22.9.2.2. Norint patikrinti, ar pagal 6.22.7.4 punktą AFS automatinis artimosios šviesos veikimas nesukelia nepatogumų, techninė tarnyba atlieka bandomąjį važiavimą, į kurį, remiantis paraiškos pateikėjo aprašu, įtraukiamos sistemos valdymui svarbios situacijos; pranešama, ar visi režimai įjungiami, veikia ir išjungiami pagal paraiškos pateikėjo aprašą; turi būti pareikštas prieštaravimas, jeigu esama akivaizdžių gedimų (pvz., pernelyg didelis kampinis judėjimas arba mirksėjimas).
- 6.22.9.2.3. Paraiškos pateikėjas bendrą automatinio valdymo veikimą pagrindžia dokumentais arba kitomis priemonėmis, kurias pripažįsta tipo patvirtinimo institucija. Be to, gamintojas pateikia dokumentų rinkinį, kuriame būtų informuojama apie sistemos „saugos koncepcijos“ sukūrimą. „Saugos koncepcija“ – apibūdinimas priemonių, kurios yra įrengtos sistemoje, pvz., elektroniniuose blokuose, ir kuriomis siekiama užtikrinti sistemos vientisumą ir saugų veikimą net ir įvykus mechaniniam arba elektros gedimui, kuris vairuotojui arba iš priekio artėjančioms ir iš paskos važiuojančių transporto priemonių vairuotojams gali sukelti nepatogumų, blaškyti jų dėmesį arba akinti. Šiame apibūdinime taip pat turi būti paprastai paaiškinamos visos sistemos valdymo funkcijos ir metodai, naudojami nustatytiems tikslams pasiekti, bei nurodytas (-i) valdymui reikalingas (-i) mechanizmas (-ai).
- Turi būti pateikiamas visų įvesties ir jutikliais nustatytų kintamųjų sąrašas ir apibrėžiama jų veikimo sritis. Atsarginė galimybė pereiti prie įprastinės (C klasės) artimosios šviesos funkcijos turi būti saugumo koncepcijos dalis.
- Paaškinamos gamintojo nustatytos sistemos funkcijos ir saugos samprata. Informacija dokumentuose turi būti išdėstyta glaustai, tačiau juose turi būti pateikta įrodymų, kad projektuojant ir kuriant sistemą remtasi visų susijusių sistemos sričių ekspertinėmis žiniomis.
- Dėl reguliarių techninių patikrų dokumentuose turi būti aprašyta, kaip galima patikrinti dabartinę sistemos veikimo būseną.
- Atliekant patikrinimą tipo patvirtinimo tikslais šie dokumentai naudojami kaip pagrindinė informacinė medžiaga.
- 6.22.9.2.4. Siekdama patikrinti, ar tolimosios šviesos adaptacija nei vairuotojui, nei iš priekio artėjančių ir iš paskos važiuojančių transporto priemonių vairuotojams nesukelia nepatogumų, neblaško jų dėmesio ir neakina, techninė tarnyba atlieka bandomąjį važiavimą pagal 12 priedo 2 dalį. Tai gali būti bet kokia situacija, susijusi su sistemos valdymu, kuris grindžiamas paraiškos pateikėjo aprašu. Tolimosios šviesos adaptacijos veikimas pagrindžiamas dokumentais ir tikrinamas pagal paraiškos pateikėjo aprašymą. Turi būti pareikštas prieštaravimas, jeigu esama akivaizdžių gedimų (pvz., pernelyg didelis kampinis judėjimas arba mirksėjimas).
- 6.22.9.3. Tolimosios šviesos adaptacija
- 6.22.9.3.1. Jutiklių sistema, naudojama tolimosios šviesos adaptacijai valdyti, kaip aprašyta 6.1.7.1 punkte, turi atitikti šiuos reikalavimus:
- 6.22.9.3.1.1. šios taisyklės 6.1.9.3.1.1 punkte nurodyti kampai apibrėžia mažiausių laukų, kuriuose jutikliai gali aptikti kitų transporto priemonių spinduliuojamą šviesą, kaip apibrėžta 6.22.7.1.2 punkte, ribas;
 - 6.22.9.3.1.2. jutiklių sistemos jautrumas turi atitikti šios taisyklės 6.1.9.3.1.2 punkto reikalavimus;

- 6.22.9.3.1.3. adaptyvioji tolimoji šviesa išjungiamo, kai aplinkos apšvietimo sąlygų sukuriama apšvieta viršija 7 000 lx.
Paraiškos pateikėjas įrodo atitiktį šiam reikalavimui naudodamas modeliavimą ar kitą patvirtinimo metodą, kurį pripažįsta tipo patvirtinimo institucija. Prireikus apšvieta matuojama horizontaliame paviršiuje su pagal kosinusą pakoreguotu jutikliu tokia pačia aukštyje kaip ir jutiklio montavimo padėtis transporto priemonėje. Tai gamintojas gali įrodyti pateikdamas visus reikiamus dokumentus arba kitomis priemonėmis, kurias pripažįsta tipo patvirtinimo institucija.
- 6.22.9.4. Bendras didžiausias apšvietimo modulių, kuriuos galima įjungti vienu metu, siekiant įjungti tolimąją šviesą arba jos režimus, jei įmanoma, ryškumas turi būti ne didesnis kaip 430 000 cd; tai atitinka atskaitos vertę, lygią 100.
Šis didžiausias ryškumas pasiekiamas sudedant atskiras atskaitos žymas, nurodytas ant kelių montavimo modulių, kurie vienu metu naudojami tolimajai šviesai išgauti.
- 6.22.9.5. Naudotojo vadove turi būti išsamiai paaiškintos priemonės pagal Taisyklės Nr. 123 5.8 punkto nuostatas, leidžiančios transporto priemonę laikinai naudoti teritorijoje, kurioje eismas vyksta kita puse, palyginti su ta, dėl kurios siekiama patvirtinimo.
- 6.23. Avarinio stabdymo signalas
- 6.23.1. Įrengimas
Neprivalomas
Avarinio stabdymo signalas perduodamas vienu metu veikiant visiems stabdymo ir posūkio rodiklio žibintams, įtaisytiems pagal 6.23.7 punkto nuostatas.
- 6.23.2. Skaičius
Kaip nurodyta 6.5.2 arba 6.7.2 punkte.
- 6.23.3. Išdėstymas
Kaip nurodyta 6.5.3 arba 6.7.3 punkte.
- 6.23.4. Vieta
Kaip nurodyta 6.5.4 arba 6.7.4 punkte.
- 6.23.5. Geometrinis apžvelgiamumas
Kaip nurodyta 6.5.5 arba 6.7.5 punkte.
- 6.23.6. Orientavimas
Kaip nurodyta 6.5.6 arba 6.7.6 punkte.
- 6.23.7. Elektros jungtys
- 6.23.7.1. Visi avarinio stabdymo signalo žibintai turi mirksėti sinchroniškai $4,0 \pm 1,0$ Hz dažniu.
- 6.23.7.1.1. Tačiau jeigu kuriuose nors galiniuose transporto priemonės avarinio stabdymo žibintuose naudojami kaitinamieji šviesos šaltiniai, dažnis turi būti $4,0 + 0,0/-1,0$ Hz.
- 6.23.7.2. Avarinio stabdymo signalas turi veikti atskirai nuo kitų žibintų.
- 6.23.7.3. Avarinio stabdymo signalas įjungiamas ir išjungiamas automatiškai.
- 6.23.7.3.1. Avarinio stabdymo signalas įjungiamas tik tada, kai transporto priemonės greitis didesnis kaip 50 km/h ir stabdymo sistema pateikia avarinio stabdymo loginį signalą, apibrėžtą taisyklėse Nr. 13 ir Nr. 13-H.
- 6.23.7.3.2. Avarinio stabdymo signalas automatiškai išjungiamas, jei taisyklėse Nr. 13 ir Nr. 13-H apibrėžtas avarinio stabdymo logikos signalas daugiau nėra pateikiamas arba jei įjungiamas įspėjamasis pavojaus signalas.

- 6.23.8. Signalinis įtaisas
Neprivalomas
- 6.23.9. Kiti reikalavimai
- 6.23.9.1. Išskyrus 6.23.9.2 punkto nuostatas, jei variklinė transporto priemonė yra pritaikyta vilkti priekabą, variklinėje transporto priemonėje taip pat turi būti avarinio stabdymo signalo valdiklis, skirtas valdyti priekabos avarinio stabdymo signalą.
- Kai variklinė transporto priemonė yra elektriniu būdu sujungta su priekaba, junginio avarinio stabdymo signalo veikimo dažnis turi būti ne didesnis, nei nurodyta 6.23.7.1.1 punkte. Tačiau jei variklinė transporto priemonė gali nustatyti, kad kaitinamieji šviesos šaltiniai priekaboje nenaudojami avarinio stabdymo signalui, dažnis gali būti toks, kaip nurodyta 6.23.7.1 punkte.
- 6.23.9.2. Jei variklinė transporto priemonė pritaikyta vilkti priekabą su nenutrūkstamo arba pusiau nenutrūkstamo tipo darbinių stabdžių sistema, kaip nustatyta Taisyklėje Nr. 13, būtina užtikrinti, kad per elektros jungtį priekabos stabdymo žibintams būtų nuolat tiekama energija, kai naudojami darbiniai stabdžiai.
- Kiekvienos tokios priekabos avarinio stabdymo signalas gali veikti atskirai nuo vilkiko, ir nereikalaujama, kad veiktų tokiu pačiu dažniu kaip vilkiko signalas arba sinchroniškai.
- 6.24. Papildomas išorinis žibintas
- 6.24.1. Įrengimas
Neprivalomas variklinėse transporto priemonėse.
- 6.24.2. Skaičius
Tačiau leidžiami keli papildomi išoriniai žibintai, skirti laipteliams ir (arba) durų rankenoms apšviesti. Kiekvieną durų rankeną arba laiptelį turi apšviesti ne daugiau kaip vienas žibintas.
- 6.24.3. Išdėstymas
Specialių reikalavimų nėra, bet taikomi 6.24.9.3 punkto reikalavimai.
- 6.24.4. Vieta
Specialių reikalavimų nenustatyta.
- 6.24.5. Geometrinis apžvelgiamumas
Specialių reikalavimų nenustatyta.
- 6.24.6. Orientavimas
Specialių reikalavimų nenustatyta.
- 6.24.7. Elektros jungtys
Nėra specialių reikalavimų.
- 6.24.8. Signalinis įtaisas
Nėra specialių reikalavimų.
- 6.24.9. Kiti reikalavimai
- 6.24.9.1. Papildomas išorinis žibintas įjungiamas, kai transporto priemonė stovi ir tenkinama viena arba kelios iš toliau nurodytų sąlygų:
- a) variklis yra išjungtas arba

b) vairuotojo arba keleivio durys yra atidarytos, arba

c) krovinių skyriaus durys yra atidarytos.

5.10 punkto nuostatų turi būti laikomasi visada, kad ir kokia būtų nustatyta naudojimo padėtis.

6.24.9.2. Papildomų žibintų funkcijai atlikti gali būti aktyvuoti baltą spalvą spinduliuojantys patvirtinti žibintai, išskyrus tolimosios šviesos priekinius žibintus, dieninius žibintus ir atbulinės eigos žibintus. Jie taip gali būti aktyvuoti kartu su papildomais išoriniais žibintais, ir negali būti taikomos 5.11 ir 5.12 punktuose nustatytos sąlygos.

6.24.9.3. Techninė tarnyba tipo patvirtinimo institucijai priimtinu būdu atlieka vizualųjį bandymą siekdama patikrinti, ar joks papildomų išorinių žibintų tariamasis paviršius nėra tiesiogiai matomas, kai stebėtojas žiūri judėdamas palei ribas, apibrėžiančias sritį skersinėje plokštumoje 10 m atstumu nuo transporto priemonės priekio, skersinėje plokštumoje 10 m atstumu nuo transporto priemonės galo ir dviejose išilginėse plokštumose 10 m atstumu nuo kiekvienos transporto priemonės pusės; šios keturios plokštumos tęsiasi nuo 1 iki 3 m virš žemės ir statmenai žemei, kaip parodyta 14 priede.

Paraiškos pateikėjo prašymu ir gavus techninės tarnybos sutikimą, siekiant patikrinti, ar laikomasi šio reikalavimo, galima naudoti brėžinį arba modeliavimą.

6.25. Įspėjimo apie galinį susidūrimą signalas

6.25.1. Įrengimas

Neprivalomas

Įspėjimo apie galinį susidūrimą signalas perduodamas vienu metu veikiant visiems posūkio rodiklio žibintams, įtaisytiems pagal 6.25.7 punkto nuostatas.

6.25.2. Skaičius

Kaip nurodyta 6.5.2 punkte.

6.25.3. Išdėstymas

Kaip nurodyta 6.5.3 punkte.

6.25.4. Vieta

Kaip nurodyta 6.5.4 punkte.

6.25.5. Geometrinis apžvelgiamumas

Kaip nurodyta 6.5.5 punkte.

6.25.6. Orientavimas

Kaip nurodyta 6.5.6 punkte.

6.25.7. Elektros jungtys. Paraiškos pateikėjas įrodo atitiktį šiems reikalavimams naudodamas modeliavimą ar kitą patvirtinimo metodą, kurį pripažįsta už tipo patvirtinimą atsakinga techninė tarnyba.

6.25.7.1. Visi įspėjimo apie galinį susidūrimą signalo žibintai turi sinchroniškai mirksėti $4,0 \pm 1,0$ Hz dažniu.

6.25.7.1.1. Tačiau jeigu kuriuose nors įspėjimo apie galinį susidūrimą signalo žibintuose naudojami kaitinamieji šviesos šaltiniai, dažnis turi būti $4,0 + 0,0/- 1,0$ Hz.

6.25.7.2. Įspėjimo apie galinį susidūrimą signalas turi veikti atskirai nuo kitų žibintų.

6.25.7.3. Įspėjimo apie galinį susidūrimą signalas įjungiamas ir išjungiamas automatiškai.

6.25.7.4. Įspėjimo apie galinį susidūrimą signalas neįjungiamas, jeigu įjungtas posūkio rodiklio žibintas, įspėjamasis pavojaus signalas arba avarinio stabdymo signalas.

6.25.7.5. Įspėjimo apie galinį susidūrimą signalas gali būti įjungiamas tik esant šioms sąlygoms:

Vr	įjungimas
$V_r > 30 \text{ km/h}$	$TTC \leq 1,4$
$V_r \leq 30 \text{ km/h}$	$TTC \leq 1,4/30 \times V_r$

„Vr (santykinis greitis)“ – skirtumas tarp transporto priemonės su įspėjimo apie galinį susidūrimą signalu greičio ir gretimos transporto priemonės toje pačioje eismo juostoje greičio.

„TTC (laikas iki susidūrimo)“ – apskaičiuotas laikas iki transporto priemonės, kurioje išjungia įspėjimo apie galinį susidūrimą signalas, ir gretimos transporto priemonės susidūrimo, laikant, kad santykinis greitis apskaičiavimo metu lieka pastovus.

6.25.7.6. Įspėjimo apie galinį susidūrimą signalo įjungimo laikas neturi būti ilgesnis nei 3 sekundės.

6.25.8. Signalinis įtaisas

Neprivalomas

6.26. Manevravimo žibintai (Taisyklė Nr. 23)

6.26.1. Įrengimas

Neprivalomas variklinėse transporto priemonėse.

6.26.2. Skaičius

Vienas arba du (po vieną kiekvienoje pusėje)

6.26.3. Išdėstymas

Specialių reikalavimų nenustatyta, bet taikomi 6.26.9 punkto reikalavimai.

6.26.4. Vieta

Specialių reikalavimų nenustatyta.

6.26.5. Geometrinis apžvelgiamumas

Specialių reikalavimų nenustatyta.

6.26.6. Orientavimas

Žemyn, tačiau taikomi 6.26.9 punkto reikalavimai.

6.26.7. Elektros jungtys

Manevravimo žibintai turi būti prijungti taip, kad jų nebūtų galima įjungti, jei tuo pačiu metu NĖRA ĮJUNGTI tolimosios šviesos žibintai arba artimosios šviesos žibintai.

Manevravimo žibintas (-ai) įjungiamas (-i) automatiškai, kai manevrai atliekami lėtai važiuojant iki 10 km/h greičiu, jeigu įvykdoma viena iš šių sąlygų:

- kiekvieną kartą, kai rankiniu būdu pirmą kartą įjungiamo varomoji sistema, prieš tai, kai transporto priemonė pajuda, arba
- kai yra įjungta atbulinės eigos pavara, arba
- kai yra įjungta sistema su vaizdo kamera, padedanti pastatyti transporto priemonę.

Manevravimo žibintai turi būti automatiškai išjungiami, jeigu transporto priemonės priekinės eigos greitis didesnis kaip 10 km/h, ir turi likti išjungti, kol vėl imamos tenkinti įjungimo sąlygos.

6.26.8. Signalinis įtaisas

Specialių reikalavimų nenustatyta.

- 6.26.9. Kiti reikalavimai
- 6.26.9.1. Techninė tarnyba tipo patvirtinimo institucijai priimtinu būdu atlieka vizualųjį bandymą siekdama patikrinti, ar joks šių žibintų tariamasis paviršius nėra tiesiogiai matomas, jei stebėtojas žiūri judėdamas palei ribas, apibrėžiančias sritį skersinėje plokštumoje 10 m atstumu nuo transporto priemonės priekio, skersinėje plokštumoje 10 m atstumu nuo transporto priemonės galo, ir dviejose išilginėse plokštumose 10 m atstumu nuo kiekvienos transporto priemonės pusės; šios keturios plokštumos tęsiasi nuo 1 m iki 3 m virš žemės ir lygiagrečiai su žeme, kaip parodyta 14 priede.
- 6.26.9.2. Paraiškos pateikėjo prašymu ir gavus techninės tarnybos sutikimą, siekiant patikrinti, ar laikomasi 6.26.9.1 punkto reikalavimo, galima naudoti brėžinį arba modeliavimą, arba reikalavimas laikomas įvykdytu, jeigu įrengimo sąlygos atitinka Taisyklės Nr. 23 6.2.3 punktą, kaip nurodyta 1 priedo 9 dalies pranešime.
7. TRANSPORTO PRIEMONĖS TIPO ARBA JO APŠVIETIMO IR ŠVIOSOS SIGNALINIŲ ĮTAISŲ PATVIRTINIMO PAKEITIMAS IR PATVIRTINTO TIPO IŠPLĖTIMAS
- 7.1. Apie kiekvieną transporto priemonės tipo, apšvietimo ar šviesos signalinių įtaisų arba 3.2.2 punkte išvardytų įtaisų įrengimo pakeitimą panešama to transporto priemonės tipo patvirtinimą suteikusiai tipo patvirtinimo institucijai. Tada institucija gali:
- 7.1.1. manyti, kad pakeitimai greičiausiai neturės pastebimo neigiamo poveikio ir kad bet koku atveju transporto priemonė vis tiek atitinka reikalavimus, arba
- 7.1.2. reikalauti iš techninės tarnybos, atsakingos už bandymus, kitos bandymo ataskaitos.
- 7.2. Apie patvirtinto tipo išplėtimą arba tipo nepatvirtinimą, nurodant pakeitimus, šią taisyklę taikančioms susitariančiosioms šalims pranešama 4.3 punkte aprašyta tvarka.
- 7.3. Patvirtintą tipą išplečianti tipo patvirtinimo institucija suteikia išplėtimo serijos numerį ir praneša apie tai kitoms šią taisyklę taikančioms 1958 m. Susitarimo šalims, naudodama šios taisyklės 1 priede pateikto pavyzdžio pranešimo formą.
8. GAMYBOS ATITIKTIS
- Gamybos atitikties kontrolės procedūros turi atitikti nustatytąsias Susitarimo 2 priedėlyje (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev. 2); turi būti laikomasi šių reikalavimų:
- 8.1. kiekviena pagal šią taisyklę patvirtinta transporto priemonė turi būti pagaminta taip, kad atitiktų tipą, patvirtintą pagal pirmiau 5 ir 6 dalyse nustatytus reikalavimus.
- 8.2. Visų pirma patvirtinimo turėtojas turi:
- 8.2.1. užtikrinti, kad visais atžvilgiais pagal 5 ir 6 dalių reikalavimus būtų taikomos veiksmingos transporto priemonės kokybės kontrolės procedūros;
- 8.2.2. užtikrinti, kad kiekvienam transporto priemonių tipui būtų atlikti bent šios taisyklės 9 priede nurodyti bandymai arba fizinės patikros, per kurias būtų galima gauti lygiaverčius rezultatus.
- 8.3. Tipo patvirtinimo institucija gali atlikti bet kurį šioje taisyklėje nurodytą bandymą. Šie bandymai bus atliekami su atsitiktine tvarka atrinktais pavyzdžiais, nekludant gamintojui laikytis tiekimo įsipareigojimų.
- 8.4. Tipo patvirtinimo institucija turi siekti, kad patikros būtų atliekamos kartą per metus. Tačiau dėl to tipo patvirtinimo institucija sprendžia savo nuožiūra ir atsižvelgdama į priemones, skirtas veiksmingai gamybos atitikties kontrolei užtikrinti. Jei nustatomi nepatenkinami rezultatai, tipo patvirtinimo institucija turi užtikrinti, kad kuo greičiau būtų imtasi visų veiksmy, reikalingų gamybos atitikčiai atkurti.

9. SANKCIJOS UŽ GAMYBOS NEATITIKTĮ

9.1. Pagal šią taisyklę transporto priemonių tipui suteiktas patvirtinimas gali būti panaikintas, jei nesilaikoma reikalavimų arba jei patvirtinimo ženklą turinti transporto priemonė neatitinka patvirtinto tipo.

9.2. Jeigu šią taisyklę taikanti Susitarimo šalis panaikina savo anksčiau suteiktą patvirtinimą, ji apie tai kitoms šią taisyklę taikančioms susitariančiosioms šalims nedelsdama praneša naudodama šios taisyklės 1 priede pateikto pavyzdžio pranešimo formą.

10. VISIŠKAS GAMYBOS NUTRAUKIMAS

Visiškai nutraukęs pagal šią taisyklę patvirtinto tipo transporto priemonių gamybą, patvirtinimo sertifikato turėtojas apie tai informuoja tipą patvirtinusią instituciją. Tokį pranešimą gavusi institucija apie tai praneša kitoms šią taisyklę taikančioms susitariančiosioms šalims, naudodama šios taisyklės 1 priede pateikto pavyzdžio pranešimo formą.

11. UŽ PATVIRTINIMO BANDYMUS ATSAKINGŲ TECHNINIŲ TARNYBŲ IR TIPO PATVIRTINIMO INSTITUCIJŲ PAVADINIMAI BEI ADRESAI

Šią taisyklę taikančios 1958 m. Susitarimo šalys Jungtinių Tautų sekretoriatui praneša už patvirtinimo bandymus atsakingų techninių tarnybų ir tipo patvirtinimo institucijų, kurios tvirtina tipą ir kurioms turi būti siunčiami pranešimai apie kitose šalyse patvirtintą tipą, patvirtinto tipo išplėtimą, tipo nepatvirtinimą ar patvirtinimo panaikinimą, pavadinimus ir adresus.

12. PEREINAMOJO LAIKOTARPIO NUOSTATOS

12.1. Bendroji informacija

12.1.1. Nuo naujausios serijos pakeitimų oficialios įsigaliojimo datos nė viena šią taisyklę taikanti susitariančioji šalis negali atsisakyti patvirtinti tipų pagal šią taisyklę su naujausios serijos pakeitimais.

12.1.2. Nuo naujausios serijos pakeitimų įsigaliojimo oficialios datos nė viena šią taisyklę taikanti susitariančioji šalis negali atsisakyti suteikti transporto priemonės, kurios tipas patvirtintas pagal šią taisyklę su naujausios serijos pakeitimais, nacionalinio arba regioninio tipo patvirtinimo.

12.1.3. Nuo naujausios serijos pakeitimų oficialios įsigaliojimo datos iki jų privalomo taikymo naujems tipo patvirtinimams šią taisyklę taikančios susitariančiosios šalys toliau patvirtina tuos transporto priemonių tipus, kurie atitinka šios taisyklės reikalavimus su visais taikomais ankstesnių serijų pakeitimais.

12.1.4. Esami patvirtinimai, suteikti pagal šią taisyklę prieš naujausios serijos pakeitimų privalomo taikymo datą, toliau galioja neribotą laiką, o šią taisyklę taikančios susitariančiosios šalys toliau juos pripažįsta ir negali atsisakyti išplėsti patvirtintus tipus (išskyrus 12.1.6 punkte nurodytus atvejus).

12.1.5. Kai pagal bet kurios ankstesnės serijos pakeitimus patvirtintas transporto priemonių tipas atitinka šios taisyklės reikalavimus su naujausios serijos pakeitimais, patvirtinimą suteikusi susitariančioji šalis praneša apie tai šią taisyklę taikančioms susitariančiosioms šalims.

12.1.6. Nepaisant 12.1.4 punkto nuostatų, susitariančiosios šalys, kurios šią taisyklę pradeda taikyti po naujausios pakeitimų serijos įsigaliojimo datos, nėra įpareigtos pripažinti patvirtinimų, kurie buvo suteikti pagal šios taisyklės kurios nors ankstesnės serijos pakeitimus.

12.1.7. Kol Jungtinių Tautų Generaliniam Sekretoriui nepranešama kitaip, Japonija paskelbia, kad apšvietimo ir šviesos signalinių įtaisų įrengimo M₁ ir N₁ kategorijų transporto priemonėse atveju ji bus saistoma tik Susitarimo, prie kurio pridedama ši taisyklė, įpareigojimų.

12.2. Pereinamojo laikotarpio nuostatos, taikomos 03 serijos pakeitimams

Šią taisyklę taikančios susitariančiosios šalys:

- a) nuo 2007 m. spalio 10 d. (praėjus 12 mėnesių nuo įsigaliojimo) suteikia patvirtinimus tik jei tvirtintinas transporto priemonių tipas atitinka šios taisyklės su 03 serijos pakeitimais reikalavimus;
- b) iki 2009 m. spalio 9 d. (36 mėnesius po įsigaliojimo datos) neturi atsisakyti suteikti transporto priemonės, kurios tipas buvo patvirtintas pagal šios taisyklės bet kurios ankstesnės serijos pakeitimus, nacionalinio arba regioninio tipo patvirtinimo;
- c) nuo 2009 m. spalio 10 d. (36 mėnesiai po įsigaliojimo) gali atsisakyti leisti pradėti eksploatuoti nacionaliniu arba regioniniu lygmeniu N_2 (kai didžiausia masė didesnė kaip 7,5 tonos), N_3 , O_3 ir O_4 kategorijų transporto priemonės, kurių plotis didesnis kaip 2 100 mm (galinių ženklų atveju), o ilgis didesnis kaip 6 000 mm (šoninių ženklų atveju), išskyrus puspriekabių vilkikus ir nesukomplektuotas transporto priemonės, kurios neatitinka šios taisyklės su 03 serijos pakeitimais reikalavimų;
- d) nepaisant 12.1.4 punkto, nuo 2011 m. spalio 10 d. (60 mėnesių po įsigaliojimo datos) nebeprapažįsta N_2 (kai didžiausia masė didesnė kaip 7,5 tonos), N_3 , O_3 ir O_4 kategorijų transporto priemonių, kurių plotis didesnis kaip 2 100 mm (galinių ženklų atveju), o ilgis didesnis kaip 6 000 mm (šoninių ženklų atveju), išskyrus puspriekabių vilkikus ir nesukomplektuotas transporto priemonės, tipų patvirtinimų, suteiktų pagal šią taisyklę su jau nebegaliojančiais bet kurios ankstesnės serijos pakeitimais;
- e) nuo 2010 m. birželio 12 d. (36 mėnesiai nuo 03 serijos pakeitimų 3 papildymo įsigaliojimo) suteikia patvirtinimus tik tada, jei tvirtintinas transporto priemonių tipas atitinka šios taisyklės reikalavimus su pakeitimais, padarytais 03 serijos pakeitimų 3 papildymu;
- f) iki 2010 m. sausio 11 d. (18 mėnesių po 03 serijos pakeitimų 4 papildymo oficialios įsigaliojimo datos) toliau suteikia patvirtinimus naujiems transporto priemonių tipams, kurie neatitinka reikalavimų dėl vertikaliojo priekinių rūko žibintų orientavimo (6.3.6.1.1 punktas) ir (arba) posūkio rodiklių žibintų veikimo signalinio įtaiso reikalavimų (6.5.8 punktas), ir (arba) dieninių žibintų išsijungimo reikalavimų (6.19.7.3 punktas);
- g) iki 2011 m. spalio 10 d. (60 mėnesių po oficialios įsigaliojimo datos) toliau patvirtina naujų transporto priemonių tipus, kurie neatitinka reikalavimų dėl matomumo ženklų bendro ilgio (6.21.4.1.3 punktas) ⁽²⁴⁾.

12.3. Pereinamojo laikotarpio nuostatos, taikomos 04 serijos pakeitimams

Šią taisyklę taikančios susitariančiosios šalys:

- a) nuo 2011 m. vasario 7 d., jeigu tai yra M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonės, ir nuo 2012 m. rugpjūčio 7 d., jeigu tai yra kitų kategorijų transporto priemonės (praėjus atitinkamai 30 ir 48 mėnesiams nuo 04 serijos pakeitimų įsigaliojimo oficialios datos), suteikia patvirtinimus tik tada, jei tvirtintinas transporto priemonių tipas atitinka šios taisyklės su 04 serijos pakeitimais reikalavimus;
- b) po 2009 m. liepos 22 d. (04 serijos pakeitimų 2 papildymo įsigaliojimo data) toliau suteikia patvirtinimus transporto priemonių tipams, kurie neatitinka 5.2.1 punkto reikalavimų su pakeitimais, padarytais 04 serijos pakeitimų 2 papildymu, jeigu jose įtaisyti priekiniai žibintai yra patvirtinti pagal Taisyklę Nr. 98 (prieš 9 papildymą) arba Taisyklę Nr. 112 (prieš 8 papildymą);
- c) nuo 2012 m. spalio 24 d. (praėjus 36 mėnesiams nuo 04 serijos pakeitimų 3 papildymo įsigaliojimo) suteikia patvirtinimus tik jei tvirtintinas transporto priemonių tipas atitinka šios taisyklės su pakeitimais, padarytais 04 serijos pakeitimų 3 papildymu, 3.2.7 ir 5.27–5.27.4 punktų reikalavimus dėl įtampos ribojimo;
- d) iki 2011 m. vasario 7 d., jeigu tai yra M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonės, ir iki 2012 m. rugpjūčio 7 d., jeigu tai yra kitų kategorijų transporto priemonės (praėjus atitinkamai 30 ir 48 mėnesiams nuo 04 serijos pakeitimų įsigaliojimo oficialios datos) toliau suteikia patvirtinimus naujiems transporto priemonių tipams, kurie neatitinka reikalavimų dėl dieninių žibintų, tarpusavyje sujungtų su priekiniais posūkio rodiklio žibintais, IŠJUNGIMO (6.19.7.6 punktas).

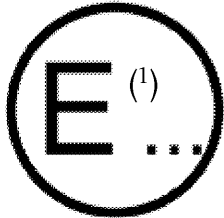
⁽²⁴⁾ Sekretoriato pastaba: 6.21.4.1.3 punktą žr. 03 serijos pakeitimų tekste, kuris pateiktas dokumente E/ECE/324/Rev.1/Add.47/Rev.6 – E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.47/Rev.6.

- 12.3.1. Nepaisant pirmiau nurodytų pereinamojo laikotarpio nuostatų, susitariančiosios šalys, kurios Taisyklę Nr. 112 pradeda taikyti po 2008 m. rugpjūčio 7 d. (šios taisyklės 04 serijos pakeitimų įsigaliojimo data), nėra įpareigosios pripažinti patvirtinimų, jeigu tvirtintinas transporto priemonės tipas neatitinka reikalavimų, nustatytų šios taisyklės su 04 serijos pakeitimais 6.1.2 ir 6.2.2 punktuose, atsižvelgiant į Taisyklę Nr. 112.
- 12.4. Pereinamojo laikotarpio nuostatos, taikomos 05 serijos pakeitimams.
- Šią taisyklę taikančios susitariančiosios šalys:
- a) nuo 2015 m. sausio 30 d. (praėjus 48 mėnesiams nuo oficialios įsigaliojimo datos) suteikia patvirtinimus tik jei tvirtintinas transporto priemonių tipas atitinka šios taisyklės su 05 serijos pakeitimais reikalavimus;
 - b) iki 2016 m. liepos 30 d., jeigu tai yra M_1 ir N_1 kategorijų transporto priemonių nauji tipai, ir iki 2018 m. sausio 30 d., jeigu tai yra kitų kategorijų transporto priemonių nauji tipai (praėjus atitinkamai 66 ir 84 mėnesiams nuo įsigaliojimo oficialios datos), suteikia patvirtinimus, jeigu tvirtintinas naujas transporto priemonių tipas, užuot atitikęs šios taisyklės su 05 serijos pakeitimais 6.2.7.6.1 punkto reikalavimus, atitinka bet kuriame arba bet kuriuose iš šių punktų pateiktus reikalavimus: 6.2.7.6.2 arba 6.2.7.6.3–6.2.7.6.3.3 punktai.
- 12.5. Pereinamojo laikotarpio nuostatos, taikomos 06 serijos pakeitimams.
- Šią taisyklę taikančios susitariančiosios šalys:
- nuo 2017 m. lapkričio 18 d. (praėjus 60 mėnesių nuo įsigaliojimo datos) suteikia patvirtinimus tik jei tvirtintinas transporto priemonių tipas atitinka šios taisyklės su 06 serijos pakeitimais reikalavimus.
-

1 PRIEDAS

PRANEŠIMAS

(didžiausias formatas: A4 (210 × 297 mm))



pateiktas: administracijos pavadinimas

.....

.....

.....

dėl transporto priemonių tipo ⁽²⁾: patvirtinimo
 patvirtinto tipo išplėtimo
 nepatvirtinimo
 patvirtinimo panaikinimo
 visiško gamybos nutraukimo,

atsižvelgiant į apšvietimo ir šviesos signalinių įtaisų įrengimą pagal Taisyklę Nr. 48.

Patvirtinimo Nr.: Išplėtimo Nr.:

1. Transporto priemonės prekybinis pavadinimas arba ženklas:
2. Transporto priemonės tipui gamintojo suteiktas pavadinimas:
3. Gamintojo pavadinimas ir adresas:
4. Gamintojo atstovo, jei toks yra, pavadinimas ir adresas:
5. Pateikta tvirtinti:
6. Už patvirtinimo bandymus atsakinga technikos tarnyba:
7. Bandymo ataskaitos data:
8. Bandymo ataskaitos numeris:
9. Glaustas aprašas:

Apšvietimo ir šviesos signaliniai įtaisai transporto priemonėje:

 - 9.1. Tolimosios šviesos žibintai: yra / nėra ⁽²⁾
 - 9.2. Artimosios šviesos žibintai: yra / nėra ⁽²⁾
 - 9.3. Priekiniai rūko žibintai: yra / nėra ⁽²⁾

Pastabos: Tarpusavyje sujungti priekiniame žibinte: yra / nėra ⁽²⁾

 - 9.4. Atbulinės eigos žibintai: yra / nėra ⁽²⁾
 - 9.5. Priekiniai posūkio rodiklių žibintai: yra / nėra ⁽²⁾
 - 9.6. Galiniai posūkio rodiklių žibintai: yra / nėra ⁽²⁾
 - 9.7. Šoniniai posūkio rodiklių žibintai: yra / nėra ⁽²⁾
 - 9.8. Įspėjamasis pavojaus signalas: yra / nėra ⁽²⁾
 - 9.9. Stabdymo žibintai: yra / nėra ⁽²⁾
 - 9.9.1. Įtaisytas apie gedimą pranešantis signalinis įtaisas, kurio reikalaujama pagal sudedamosioms dalims skirtą taisyklę
 yra / nėra ⁽²⁾

9.10.	Galinio valstybinio numerio ženklo apšvietimo įtaisas:	yra / nėra ⁽²⁾
9.11.	Priekiniai gabaritiniai žibintai:	yra / nėra ⁽²⁾
9.11.1.	Įtaisytas apie gedimą pranešantis signalinis įtaisas, kurio reikalaujama pagal sudedamosioms dalims skirtą taisyklę.	yra / nėra ⁽²⁾
9.12.	Galiniai gabaritiniai žibintai:	yra / nėra ⁽²⁾
9.12.1.	Įtaisytas apie gedimą pranešantis signalinis įtaisas, kurio reikalaujama pagal sudedamosioms dalims skirtą taisyklę.	yra / nėra ⁽²⁾
9.13.	Galiniai rūko žibintai:	yra / nėra ⁽²⁾
9.14.	Stovėjimo žibintai:	yra / nėra ⁽²⁾
9.15.	Galinio kontūro gabaritiniai žibintai:	yra / nėra ⁽²⁾
9.15.1.	Įtaisytas apie gedimą pranešantis signalinis įtaisas, kurio reikalaujama pagal sudedamosioms dalims skirtą taisyklę.	yra / nėra ⁽²⁾
9.16.	Galiniai šviesogražiai atšvaitai, netrikampiai:	yra / nėra ⁽²⁾
9.17.	Galiniai šviesogražiai atšvaitai, trikampiai:	yra / nėra ⁽²⁾
9.18.	Priekiniai šviesogražiai atšvaitai, netrikampiai:	yra / nėra ⁽²⁾
9.19.	Šoniniai šviesogražiai atšvaitai, netrikampiai:	yra / nėra ⁽²⁾
9.20.	Šoniniai gabaritiniai žibintai:	yra / nėra ⁽²⁾
9.21.	Dieniniai žibintai:	yra / nėra ⁽²⁾
9.21.1.	Įtaisytas apie gedimą pranešantis signalinis įtaisas, kurio reikalaujama pagal sudedamosioms dalims skirtą taisyklę.	yra / nėra ⁽²⁾
9.22.	Adaptyvioji priekinio apšvietimo sistema (AFS):	yra / nėra ⁽²⁾
9.23.	Posūkio apšvietimo žibintai:	yra / nėra ⁽²⁾
9.24.	Matomumo ženklavimas:	gale šone
9.24.1.	Ištisinis gabaritų ženklavimas:	yra / nėra ⁽²⁾ yra / nėra ⁽²⁾
9.24.2.	Dalinis gabaritų ženklavimas:	yra / nėra ⁽²⁾ yra / nėra ⁽²⁾
9.24.3.	Linijinis ženklavimas:	yra / nėra ⁽²⁾ yra / nėra ⁽²⁾
9.24.4.	Išimtis dėl matomumo ženklavimo pagal 6.21.1.2.5 punktą.	
	Gale	
	yra / nėra ⁽²⁾	
	Pastabos:	
	Šone	
	yra / nėra ⁽²⁾	
	Pastabos	

- 9.25. Avarinio stabdymo signalas: yra / nėra ⁽²⁾
- 9.26. Manevravimo žibintas: yra / nėra ⁽²⁾
- 9.27. Papildomi išoriniai žibintai: yra / nėra ⁽²⁾
- 9.28. Lygiaverčiai žibintai: yra / nėra ⁽²⁾
- 9.29. Didžiausia bagažinėje leidžiamo vežti krovinio masė:
10. Pastabos:
- 10.1. Pastabos apie judamąsias dalis:
- 10.2. Tariamąjo paviršiaus apibrėžimo būdas:
- a) šviečiamojo paviršiaus riba ⁽²⁾ arba
- b) šviesą spinduliuojantis paviršius ⁽²⁾
- 10.3. Kitos pastabos (tinkamumas transporto priemonėms su vairu dešinėje arba kairėje pusėje):
- 10.4. Pastabos dėl AFS (pagal šios taisyklės 3.2.6 ir 6.22.7.4 punktus):
- 10.5. Pastabos dėl matomumo ženklavimo apimtys, jeigu ji mažesnė nei mažiausia 70 % vertė, privaloma pagal šios taisyklės 6.21.4.1.2 ir 6.21.4.2.2 punktus.
- 10.6. M ir N kategorijų transporto priemonių atveju pastabos apie elektros tiekimo sąlygas (pagal šios taisyklės 3.2.7 ir 5.27 punktus).
- 10.7. Pastabos dėl matomumo ženklavimo (pagal taisyklės 6.21.1.2.5 ir 6.21.4.3.1 punktus):
- 10.8. Pastabos dėl matomumo ženklavimo (nesukomplektuota transporto priemonė arba baigta komplektuoti transporto priemonė pagal šios taisyklės 6.21.1.2.1 ir 6.21.1.2.2.1 punktus):
- Nesukomplektuotos transporto priemonės: taip / ne ⁽²⁾
- Baigtos komplektuoti transporto priemonės: taip / ne ⁽²⁾
- Sukomplektuotos transporto priemonės: taip / ne ⁽²⁾
11. Patvirtinimo ženklo vieta:
12. Išplėtimo priežastis (-ys) (jei taikoma):
13. Tipas patvirtintas / nepatvirtintas / patvirtintas tipas išplėstas / patvirtinimas panaikintas ⁽²⁾
14. Vieta:
15. Data:
16. Parašas:
17. Paprašius galima gauti nurodytus dokumentus su pirmiau pateiktu patvirtinimo numeriu:

⁽¹⁾ Tipą patvirtinusios / patvirtintą tipą išplėtusios / tipo nepatvirtinusios / tipo patvirtinimą panaikinusios (žr. taisyklės nuostatas) šalies skiriamasis numeris.

⁽²⁾ Išbraukti, kas netaikoma.

2 PRIEDAS

PATVIRTINIMO ŽENKLŲ IŠDĖSTYMAS

A PAVYZDYS

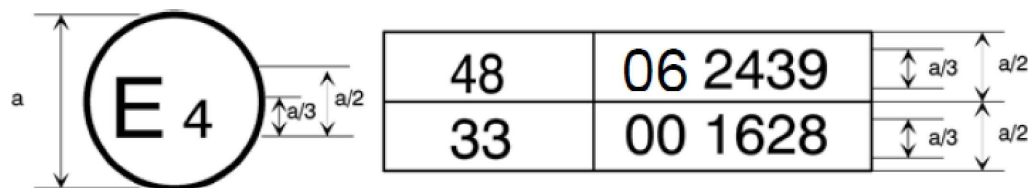
(žr. šios taisyklės 4.4 punktą)

 $a \geq 8 \text{ mm}$

Pavaizduotas prie transporto priemonės pritvirtintas patvirtinimo ženklas rodo, kad tam tikras transporto priemonių tipas, atsižvelgiant į apšvietimo ir šviesos signalinių įtaisų įrengimą, buvo patvirtintas Nyderlanduose (E 4) pagal Taisyklę Nr. 48 su 06 serijos pakeitimais. Patvirtinimo numeris rodo, kad patvirtinimas buvo suteiktas pagal Taisyklės Nr. 48 reikalavimus su 06 serijos pakeitimais.

B PAVYZDYS

(žr. šios taisyklės 4.5 punktą)

 $a \geq 8 \text{ mm}$

Pavaizduotas prie transporto priemonės pritvirtintas patvirtinimo ženklas rodo, kad tam tikras transporto priemonių tipas buvo patvirtintas Nyderlanduose (E 4) pagal Taisyklę Nr. 48 su 06 serijos pakeitimais ir Taisyklę Nr. 33 ⁽¹⁾. Patvirtinimo numeris rodo, kad, suteikiant atitinkamus patvirtinimus, Taisyklė Nr. 48 buvo iš dalies pakeista 06 serijos pakeitimais, o Taisyklė Nr. 33 buvo pradinės redakcijos.

⁽¹⁾ Antrasis numeris pateiktas tik kaip pavyzdys.

3 PRIEDAS

ŽIBINTŲ PAVIRŠIŲ, ATSKAITOS AŠIŲ IR CENTRŲ IR GEOMETRINIO APŽVELGIAMUMO KAMPŲ PAVYZDŽIAI

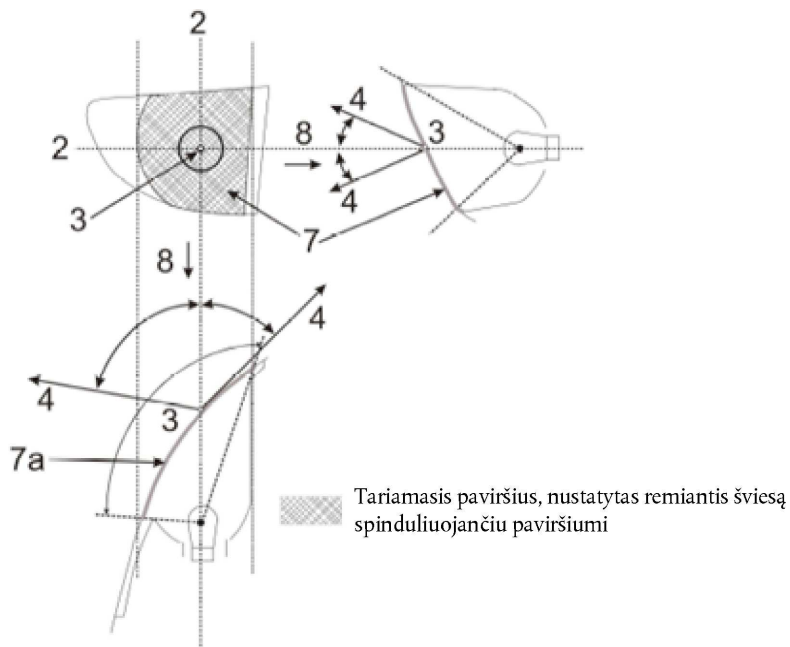
Šiuose pavyzdžiuose pateikta keletas išdėstymo būdų, kad būtų lengviau suprasti nuostatas, ir jais nesiekama nustatyti modelio apribojimų.

Visų šio priedo pavyzdžių PAAIŠKINIMAI

1. Šviečiamasis paviršius	IO Vidinė optinė dalis
2. Atskaitos ašis	LG Šviesolaidis
3. Atskaitos centras	L Išorinis sklaidytuvas
4. Geometrinio apžvelgiamumo kampas	R Atšvaitas
5. Šviesą spinduliuojantis paviršius	S Šviesos šaltinis
6. Tariamasis paviršius, nustatytas remiantis šviečiamuoju paviršiumi	X Nepriklauso šiai funkcijai
7a. Tariamasis paviršius, nustatytas remiantis šviesą spinduliuojančiu paviršiumi pagal 2.8 punkto a papunktį (su išoriniu sklaidytuvu)	F1 1 funkcija
7b. Tariamasis paviršius, nustatytas remiantis šviesą spinduliuojančiu paviršiumi pagal 2.8 punkto b papunktį (be išorinio sklaidytuvo)	F2 2 funkcija
8. Matomumo kryptis	

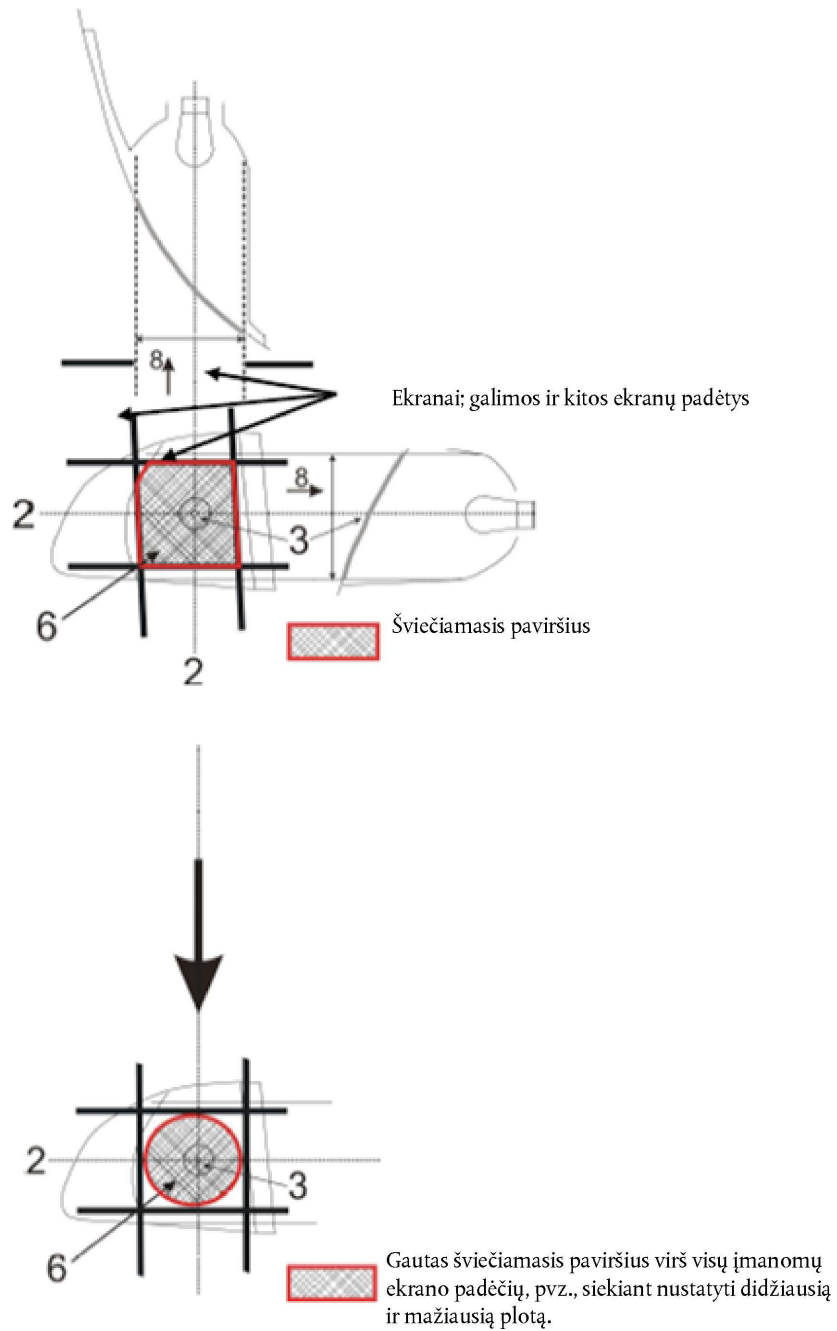
1 DALIS

Šviesos signalinio įtaiso, išskyrus šviesogrąžį atšvaitą, šviesą spinduliuojantis paviršius

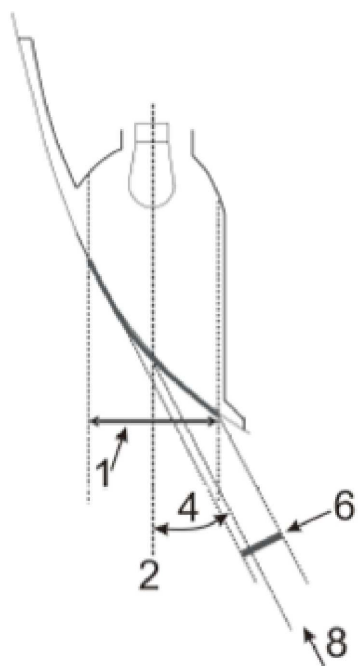
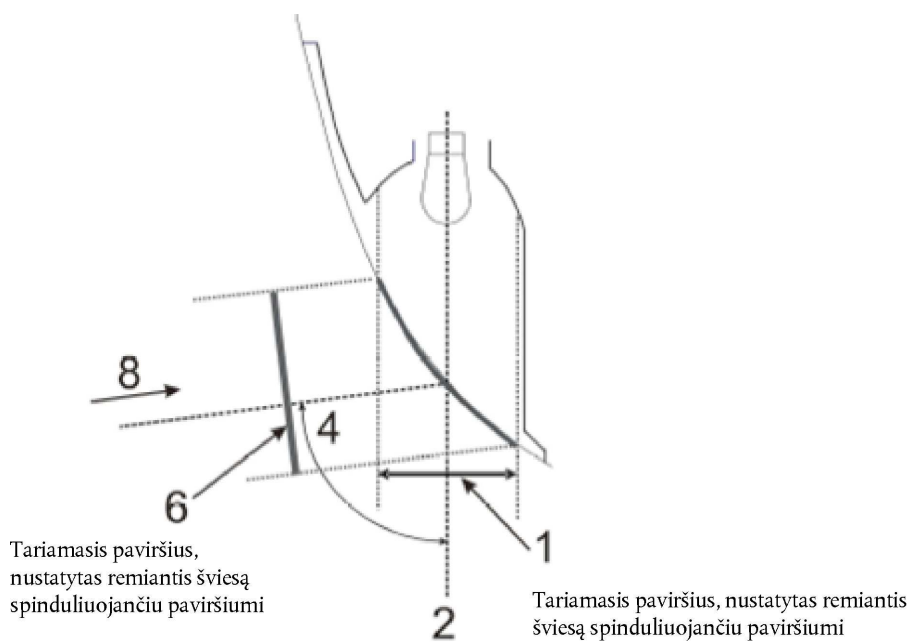


2 DALIS

Šviesos signalinio įtaiso, išskyrus šviesogražį atšvaitą, šviečiamasis paviršius



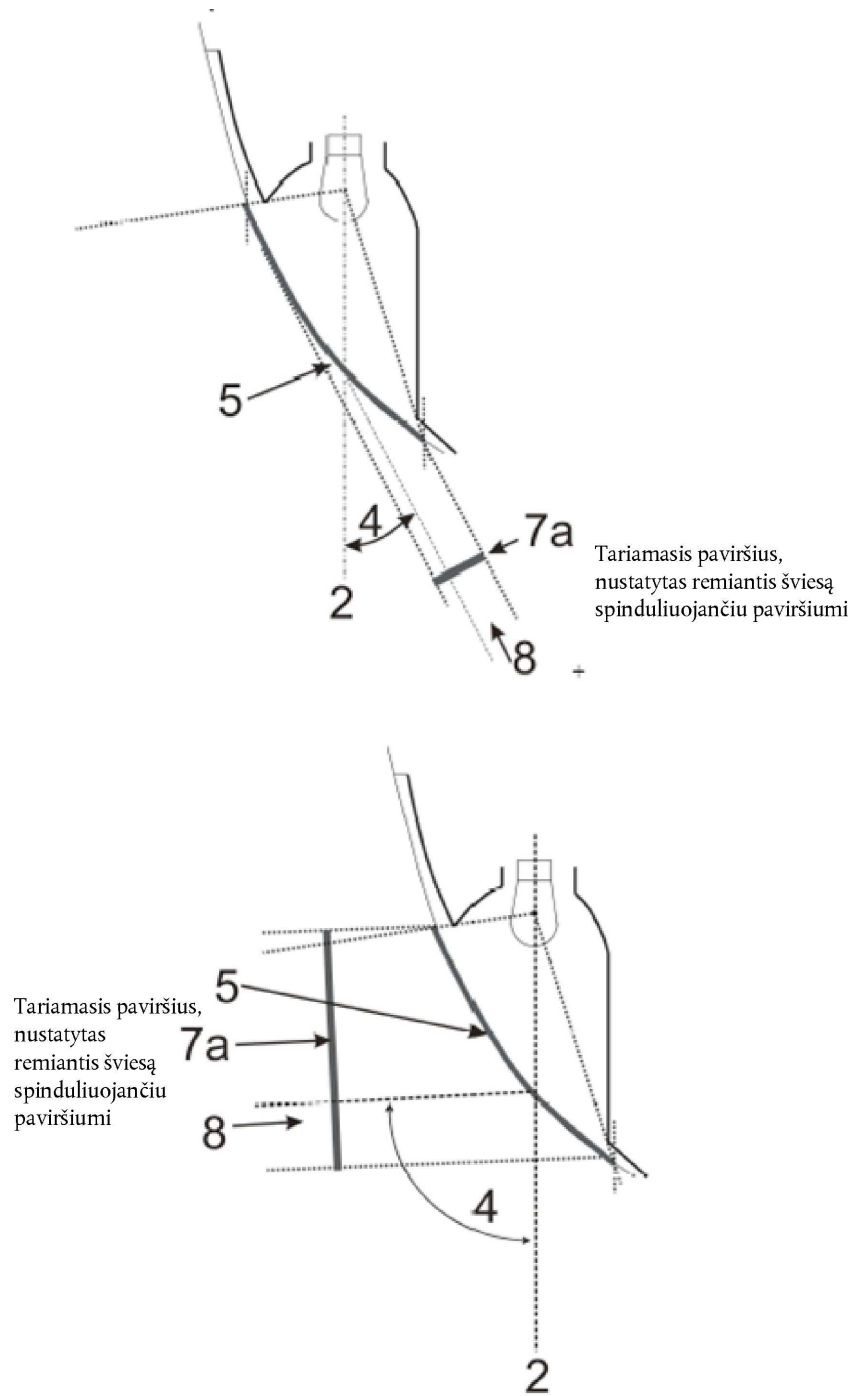
3 DALIS

Tariamąo paviršiaus, nustatyto remiantis šviečiamuoju paviršiumi skirtingomis geometrinio apžvelgiamumo kryptimis, pavyzdžiai

Tariamasis paviršius, nustatytas remiantis šviesą spinduliuojančiu paviršiumi

4 DALIS

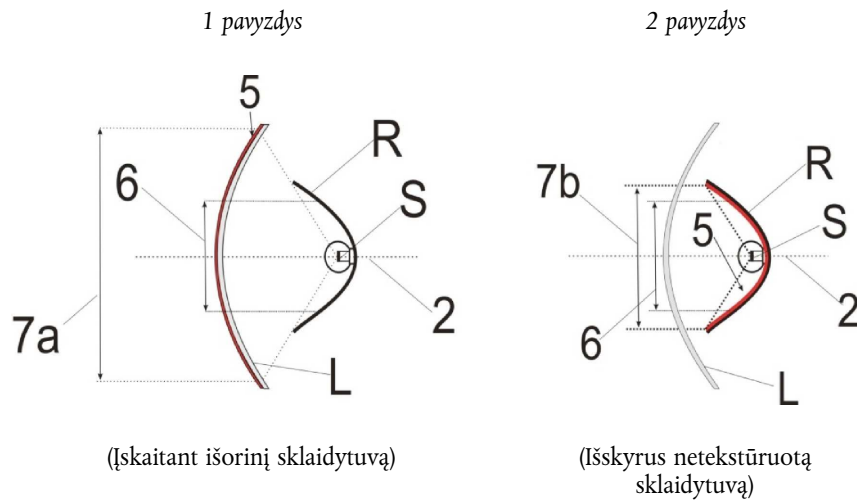
Tariamojo paviršiaus, nustatyto remiantis šviesą spinduliuojančiu paviršiumi skirtingomis geometrinio apžvelgiamumo kryptimis, pavyzdžiai



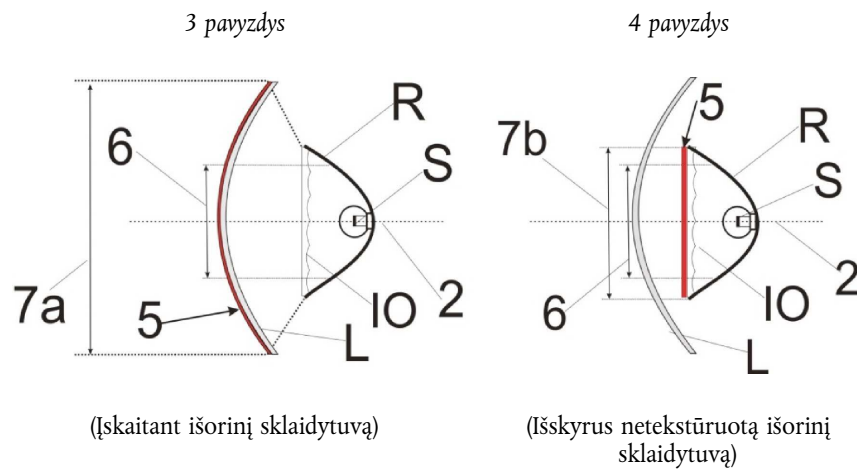
5 DALIS

Šviečiamojo paviršiaus, palyginti su šviesą spinduliuojančiu paviršiumi „vienafunkcio žibinto“ atveju, pavyzdžiai (žr. šios taisyklės 2.8 ir 2.9 punktus)

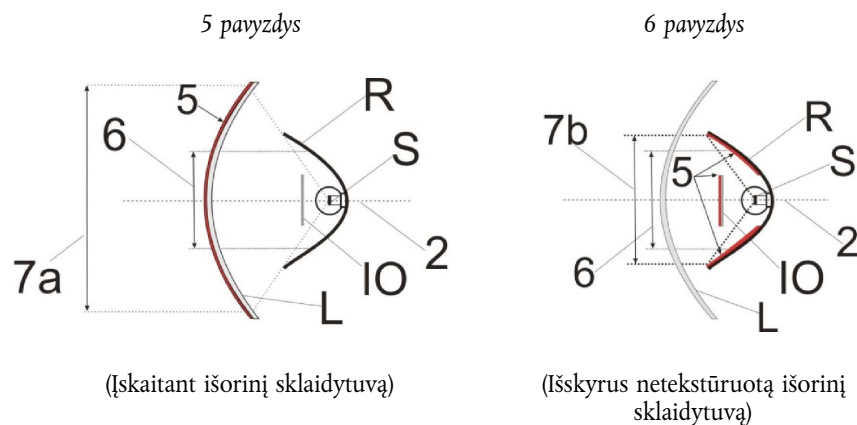
Šviesos šaltinio su atšvaito optine sistema už išorinio sklaidytuvo pavyzdžiai:



Šviesos šaltinio su atšvaito optine sistema, turinčia vidinį sklaidytuvą už išorinio sklaidytuvo, pavyzdžiai:

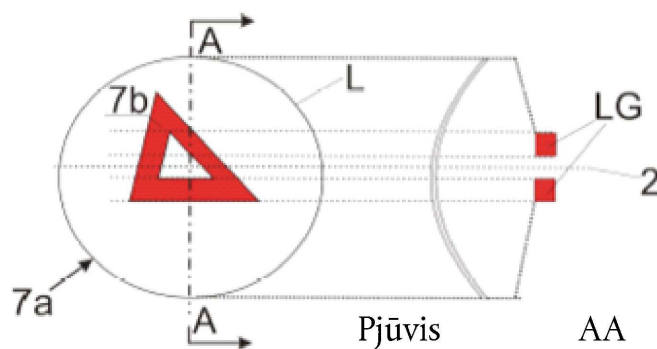



Šviesos šaltinio su atšvaito optine sistema, turinčia dalinį vidinį sklaidytuvą už išorinio sklaidytuvo, pavyzdžiai:



Šviesolaidžio optinės sistemos už išorinio sklaidytuvo pavyzdys:

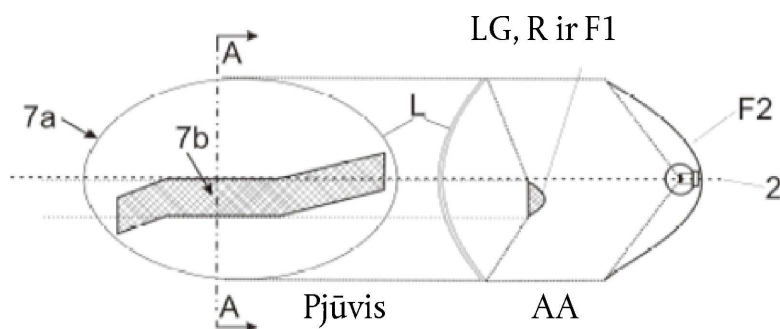
7 pavyzdys




 Jeigu nėra netekstūruoto išorinio sklaidytuvo, „7b“ yra tariamasis paviršius pagal 2.8 punkto b papunktį.

Šviesolaidžio optinės sistemos arba atšvaito optinės sistemos už išorinio sklaidytuvo pavyzdys:

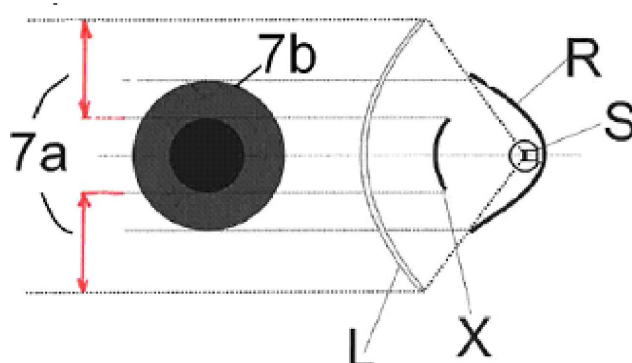
8 pavyzdys




 Jeigu nėra netekstūruoto išorinio sklaidytuvo, „7b“ yra tariamasis paviršius pagal 2.8 punkto b papunktį, o F1 neturi būti skaidrus F2 atžvilgiu.

Šviesos šaltinio su atšvaito optine sistema kartu su sritimi, kuri nepriklauso šią funkciją atliekančiam įtaisui, už išorinio sklaidytuvo

9 pavyzdys



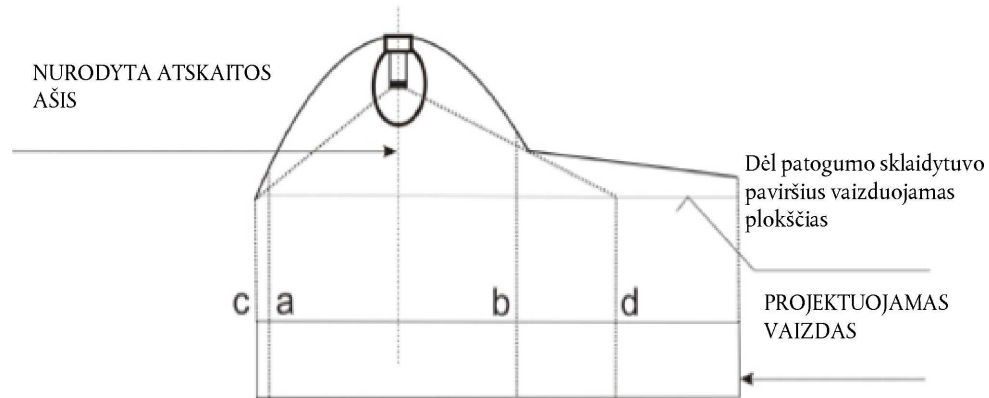
 Jeigu nėra netekstūruoto išorinio sklaidytuvo, „7b“ yra tariamasis paviršius pagal 2.8 punkto b papunktį.

6 DALIS

Pavyzdžiai, kuriuose pavaizduota, kaip remiantis šviečiamuoju paviršiumi nustatomas šviesą spinduliuojantis paviršius (žr. šios taisyklės 2.8 ir 2.9 punktus)

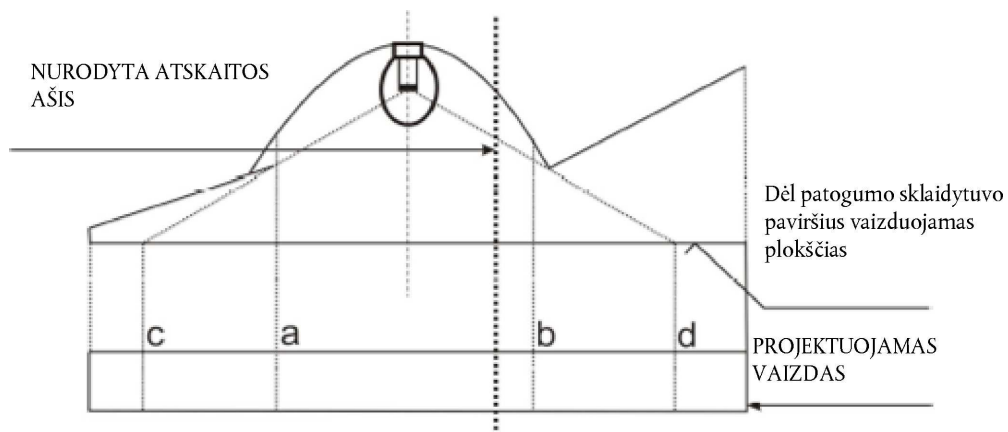
Pastaba. Atspindėta šviesa galėtų / gali padėti nustatyti šviesą spinduliuojantį paviršių

A pavyzdys



	Šviečiamasis paviršius	Nurodytas šviesą spinduliuojantis paviršius pagal 2.8 punkto a papunktį.
Kraštai	a ir b	c ir d

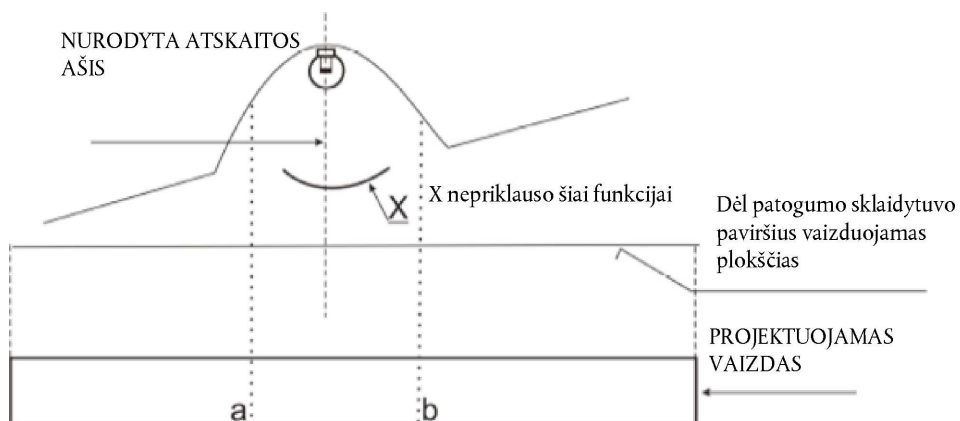
B pavyzdys



	Šviečiamasis paviršius	Nurodytas šviesą spinduliuojantis paviršius pagal 2.8 punkto a papunktį.
Kraštai	a ir b	c ir d

C pavyzdys

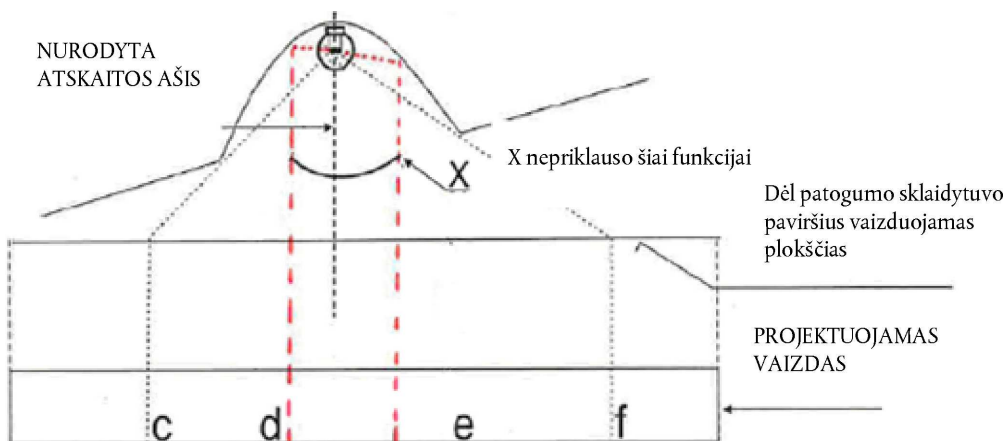
Pavyzdys, kaip nustatyti šviečiamąjį paviršių kartu su sritimi, kuri nepriklauso šią funkciją atliekančiam įtaisui:



	Šviečiamasis paviršius
Kraštai	a ir b

D pavyzdys

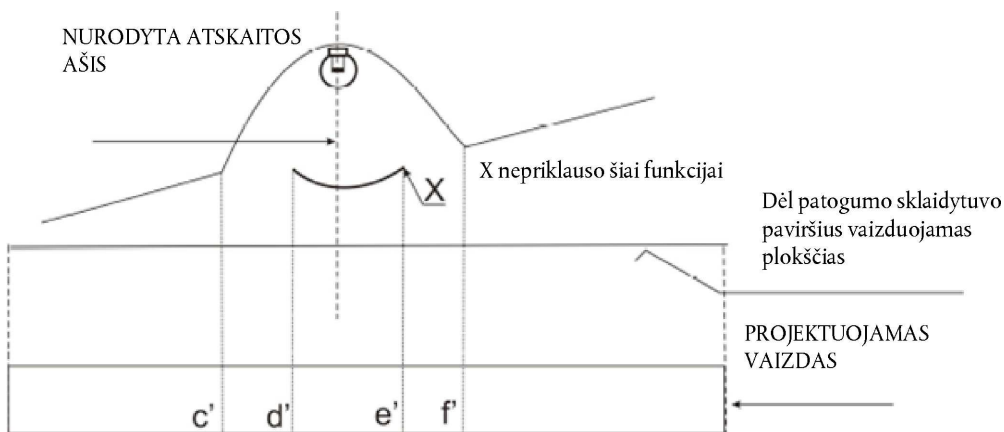
Pavyzdys, kaip nustatyti šviesą spinduliuojantį paviršių pagal 2.8 punkto a papunktį kartu su sritimi, kuri nepriklauso šią funkciją atliekančiam įtaisui:



	Nurodytas šviesą spinduliuojantis paviršius pagal 2.8 punkto a papunktį.
Kraštai	c-d ir e-f

E pavyzdys

Pavyzdys, kaip nustatyti tariamąjį paviršių kartu su sritimi, kuri nepriklauso šią funkciją atliekančiam įtaisui, ir netekstūruotu išoriniu sklaidytuvu (pagal 2.8 punkto b papunktį):

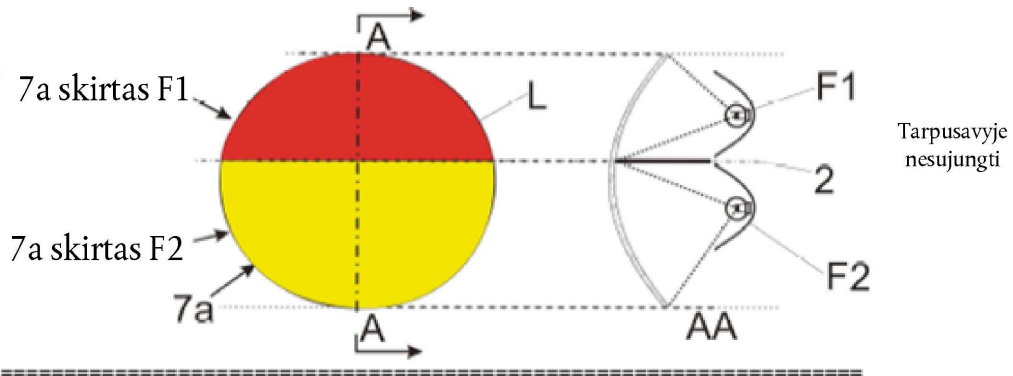


	Nurodytas šviesą spinduliuojantis paviršius pagal 2.8 punkto b papunktį, pvz.
Kraštai	c'-d' ir e'-f'

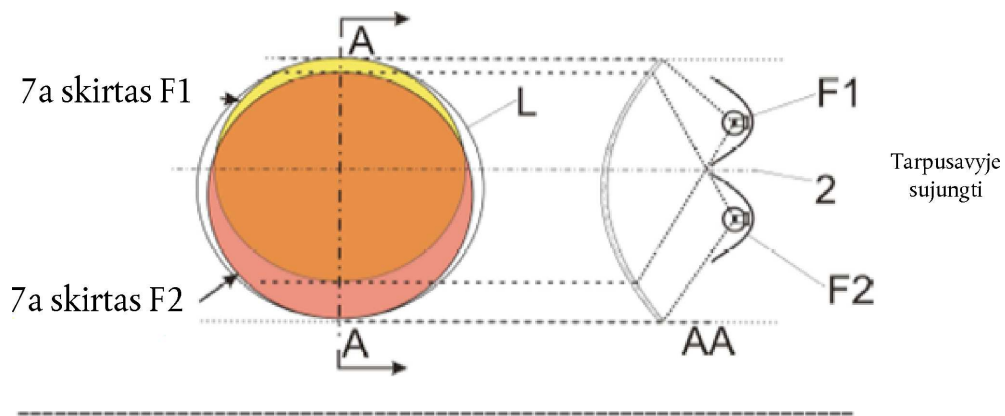
7 DALIS

Pavyzdžiai, kuriais remiantis galima priimti sprendimą dėl dviejų įtaisų sujungimo tarpusavyje

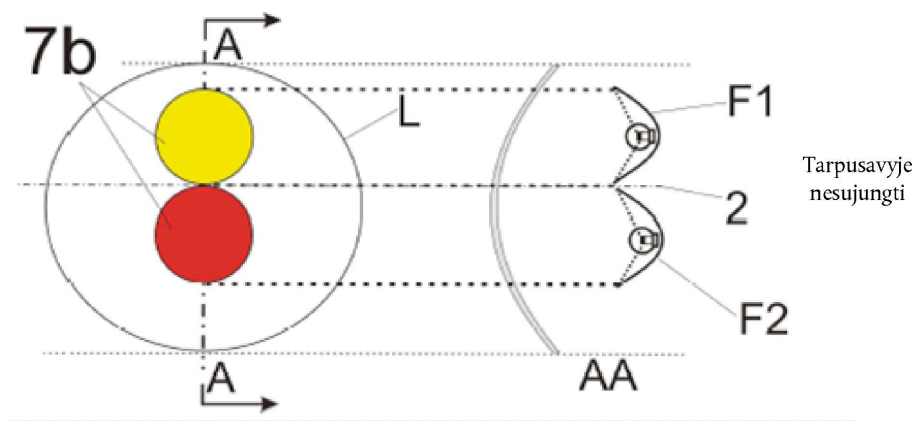
Jeigu yra tekstūruotas išorinis sklaidytuvas ir tarp jų yra pertvara:



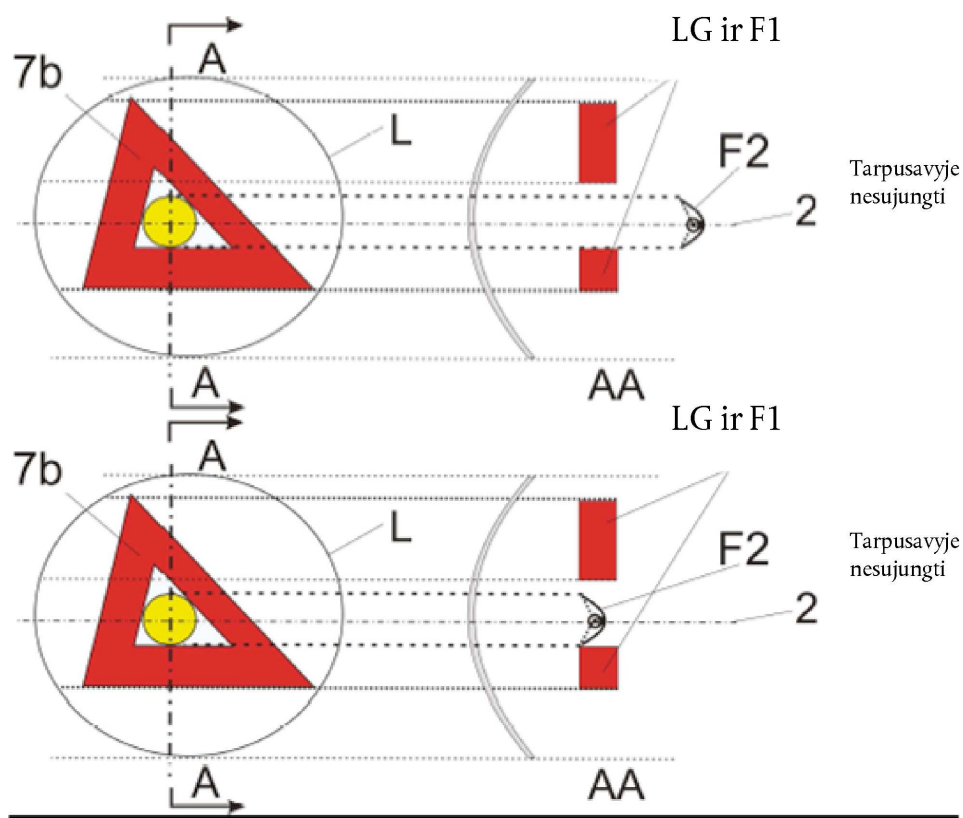
Jeigu yra tekstūruotas išorinis sklaidytuvas:



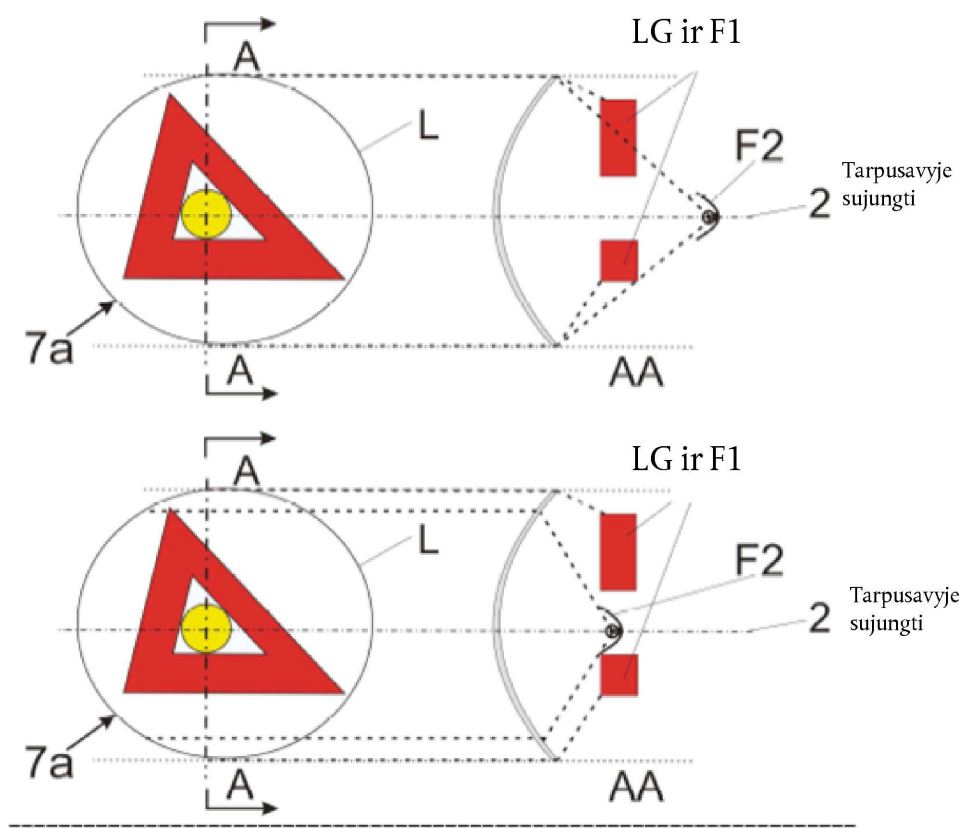
Jeigu nėra netekstūruoto išorinio sklaidytuvo:



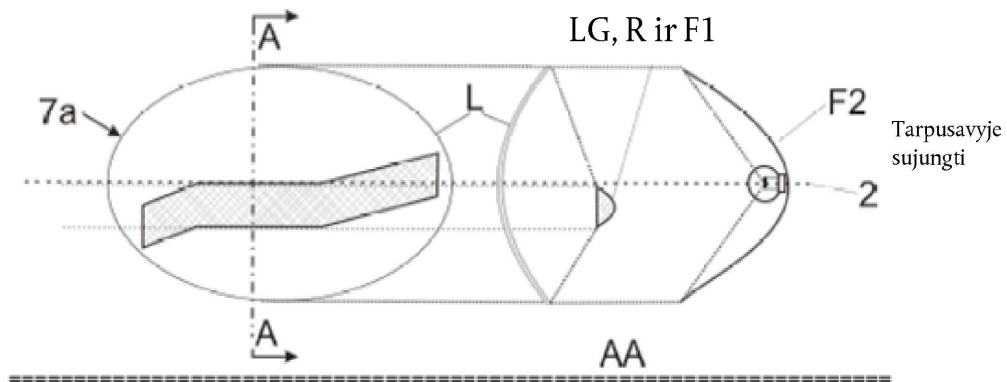
Jeigu nėra netekstūruoto išorinio sklaidytuvo:



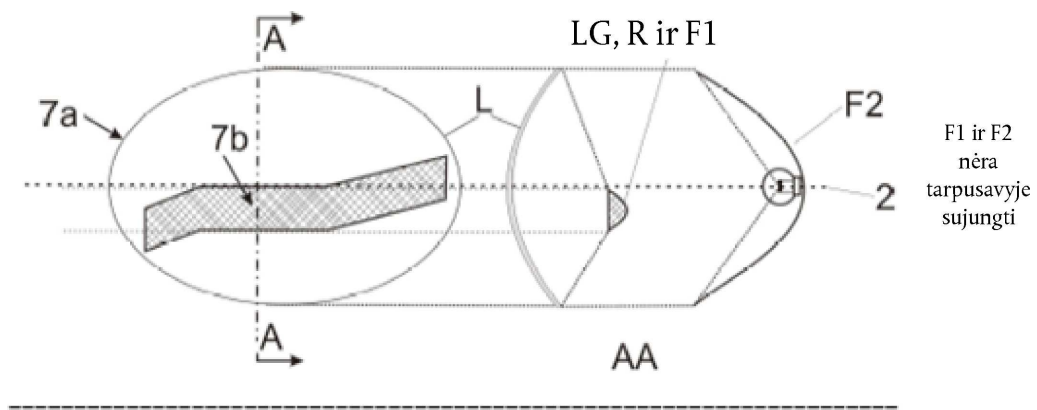
Jeigu yra išorinis sklaidytuvas (tekstūruotas arba ne):



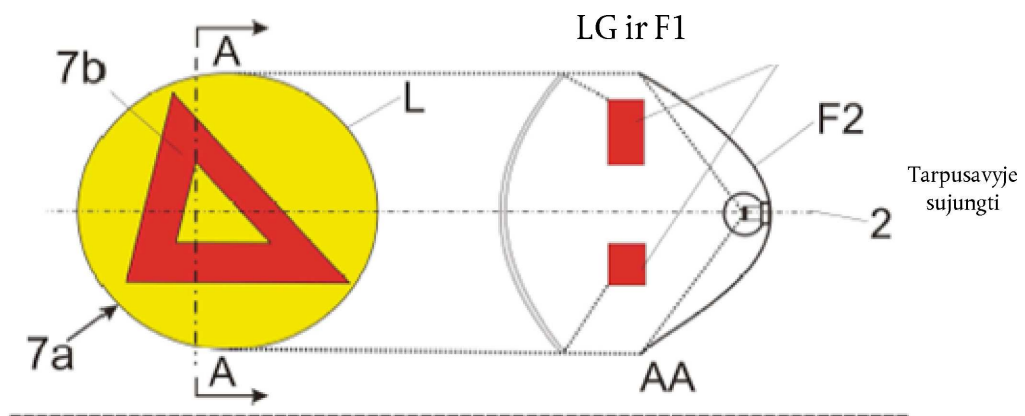
Jeigu yra išorinis sklaidytuvas (tekstūruotas arba ne):



Jeigu nėra netekstūruoto sklaidytuvo, „7b“ yra tariamasis paviršius pagal 2.8 punktą, o F1 neturi būti skaidrus F2 atžvilgiu:



Jeigu nėra netekstūruoto išorinio sklaidytuvo arba jis yra:

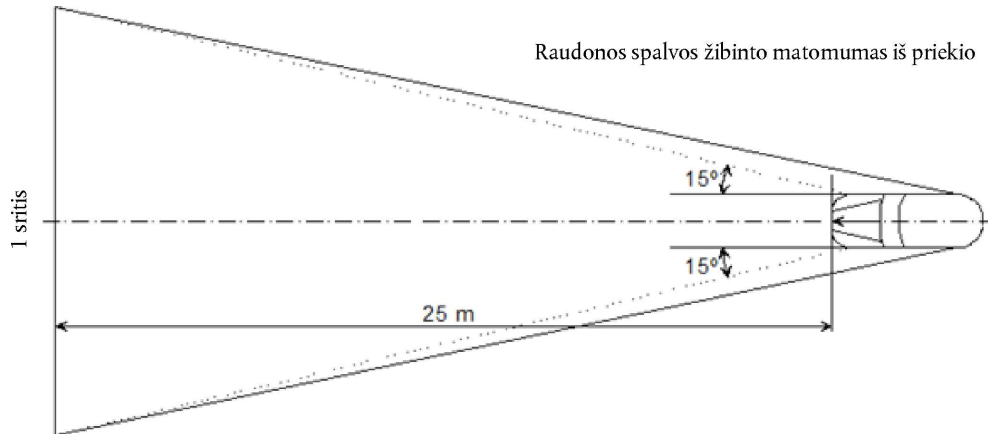


4 PRIEDAS

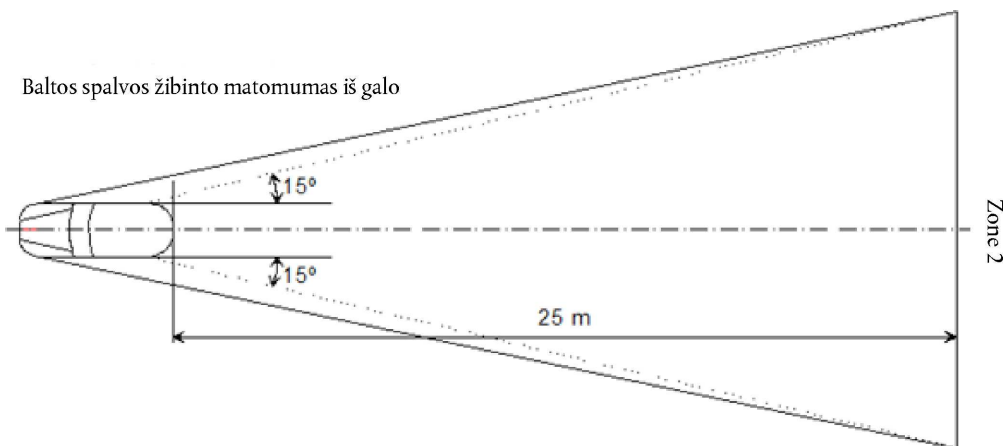
RAUDONOS SPALVOS ŽIBINTO MATOMUMAS PRIEKYJE IR BALTOS SPALVOS ŽIBINTO MATOMUMAS
GALE

(žr. šios taisyklės 5.10.1 ir 5.10.2 punktus)

1 pav.



2 pav.



5 PRIEDAS

APKROVOS SĄLYGOS, Į KURIAS REIKIA ATSIŽVELGTI NUSTATANT ARTIMOSIOS ŠVIESOS PRIEKINIŲ ŽIBINTŲ VERTIKALIAUS PAKREIPIMO VARIANTUS

Ašių apkrovos sąlygos, nurodytos 6.2.6.1 ir 6.2.6.3.1 punktuose.

1. Atliekant nurodytus bandymus ir apskaičiuojant keleivių masę, laikoma, kad vienas asmuo sveria 75 kg.
2. Skirtingų transporto priemonių tipų apkrovos sąlygos:
 - 2.1. M_1 kategorijos transporto priemonės ⁽¹⁾
 - 2.1.1. Artimosios šviesos žibintų atveju šviesos pluošto kampas nustatomas šiomis apkrovos sąlygomis:
 - 2.1.1.1. kai vairuotojo vietoje sėdi vienas asmuo;
 - 2.1.1.2. kai yra vairuotojas ir vienas keleivis ant priekinės sėdynės, esančios toliausiai nuo vairuotojo;
 - 2.1.1.3. kai yra vairuotojas, vienas keleivis ant priekinės sėdynės, esančios toliausiai nuo vairuotojo ir užimtos visos toliausiai gale esančios sėdynės;
 - 2.1.1.4. kai užimtos visos sėdynės;
 - 2.1.1.5. kai užimtos visos sėdynės, bagažinėje tolygiai paskirstytas kroviny, kad leidžiama apkrova veiktų galinę ašį arba priekinę ašį, jei bagažinė yra priekyje. Jei transporto priemonėje bagažinė yra priekyje ir gale, papildoma apkrova turi būti tinkamai paskirstyta, kad ašis veiktų leidžiama apkrova. Tačiau jei didžiausia leistina pakrautos transporto priemonės masė pasiekama, kai viena iš ašių dar nėra reikiamai apkrauta, bagažinės (-ių) apkrova turi būti apribota iki tokios vertės, kuri leidžia pasiekti tą masę;
 - 2.1.1.6. vairuotojas ir tolygiai paskirstyta bagažinės apkrova, kad būtų pasiekta tam tikros ašies leistina apkrova.

Tačiau jei didžiausia leistina pakrautos transporto priemonės masė pasiekama, kai ašis dar nėra reikiamai apkrauta, bagažinės (-ių) apkrova turi būti apribota iki tokios vertės, kuri leidžia pasiekti tą masę.
 - 2.1.2. Nustatant pirmiau aprašytas apkrovos sąlygas, turi būti atsižvelgiama į visus gamintojo nustatytus apkrovos apribojimus.
 - 2.2. M_2 ir O_3 kategorijų transporto priemonės ⁽¹⁾.

Artimosios šviesos žibintų atveju šviesos pluošto kampas nustatomas šiomis apkrovos sąlygomis:
 - 2.2.1. kai transporto priemonė yra nepakrauta ir vairuotojo vietoje yra vienas asmuo;
 - 2.2.2. kai transporto priemonės yra pakrautos taip, kad kiekvieną ašį veiktų didžiausia techniškai leistina apkrova, arba būtų pasiekama didžiausia leistina transporto priemonės masė proporcingai apkraunant priekinę ir galinę ašis iki jų didžiausios techniškai leistinos apkrovos.
 - 2.3. N kategorijos transporto priemonės, turinčios paviršių kroviniui krauti
 - 2.3.1. Artimosios šviesos žibintų atveju šviesos pluošto kampas nustatomas šiomis apkrovos sąlygomis:
 - 2.3.1.1. kai transporto priemonė yra nepakrauta ir vairuotojo vietoje yra vienas asmuo;
 - 2.3.1.2. kai yra vairuotojas, o kroviny paskirstytas taip, kad galinę ašį arba ašis veiktų didžiausia techniškai leistina apkrova arba didžiausia leistina transporto priemonės masė (nelygu, kas įvyksta pirmiau), neviršijant priekinės ašies apkrovos, kuri apskaičiuojama sudedant nepakrautos transporto priemonės priekinės ašies apkrovą ir 25 % didžiausios leidžiamos priekinės ašies naudingosios apkrovos. Ir atvirkščiai, kai apkrovos platforma yra priekyje, visa tai taikoma priekinei ašiai.

⁽¹⁾ Kaip apibrėžta Suvestinėje rezoliucijoje dėl transporto priemonių konstrukcijos (R.E.3). dokumentas ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, para. 2, www.unece.org/trans/main/wp29/wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

- 2.4. N kategorijos transporto priemonės, neturinčios paviršiaus kroviniui krauti:
 - 2.4.1. puspriekabių vilkikai:
 - 2.4.1.1. nepakrauta transporto priemonė be sukabintuvą veikiančios apkrovos, kai vairuotojo vietoje yra vienas asmuo;
 - 2.4.1.2. kai vairuotojo vietoje yra vienas asmuo; techniškai leidžiama sukabintuvo apkrova, sukabintuvui esant padėtyje, atitinkančioje didžiausią galinės ašies apkrovą.
 - 2.4.2. Priekabų vilkikai:
 - 2.4.2.1. kai transporto priemonė yra nepakrauta ir vairuotojo vietoje yra vienas asmuo
 - 2.4.2.2. kai vairuotojo vietoje yra vienas asmuo, o visos kitos kabinos vietos užimtoms.
-

6 PRIEDAS

ARTIMOSIOS ŠVIESOS POKRYPIO MATAVIMAS, ATSIŽVELGIANT Į APKROVĄ

1. TAIKYMO SRITIS

Šiame priede apibrėžiamas variklinės transporto priemonės artimosios šviesos pokrypio kitimo matavimo metodas, atsižvelgiant į pradinį pokrypį; šviesos pokrypio priežastis – transporto priemonės padėties pokyčiai, atsirandantys dėl apkrovos.

2. APIBRĖŽTYS

2.1. Pradinis pokrypis

2.1.1. Nustatytas pradinis pokrypis

Artimosios šviesos pradinio pokrypio vertė, kurią nustato variklinės transporto priemonės gamintojas, yra atskaitos vertė, taikoma skaičiuojant leistinus pokyčius.

2.1.2. Išmatuotas pradinis pokrypis

Ši vidutinė artimosios šviesos pokrypio vertė arba transporto priemonės pokrypis yra išmatuoti bandomos kategorijos transporto priemonei taikant pirmąją sąlygą, kaip apibrėžta 5 priede. Vertinant šviesos pluošto pokrypio pokyčius kintant apkrovai, ši vertė laikoma atskaitine.

2.2. Artimosios šviesos pokrypis

Jis gali būti apibrėžtas taip:

kaip miliradianais išreikštas kampas tarp horizontalios plokštumos ir šviesos pluošto krypties, einančios link būdingojo taško, esančio priekinio žibinto šviesos pasiskirstymo ribinės linijos horizontalioje dalyje,

arba to kampo tangentu, išreikštu procentiniu pokrypiu, nes kampai yra maži (mažų kampų atveju 1 % yra lygus 10 mrad).

Jei pokrypis išreikštas procentiniu pokrypiu, jis gali būti apskaičiuojamas pagal šią formulę:

$$\frac{(h_1 - h_2)}{L} \times 100$$

kur:

h_1 yra pirmiau paminėto būdingojo taško aukštis virš žemės milimetrais, išmatuotas vertikaliame ekrane, kuris statmenas transporto priemonės išilginei vidurio plokštumai, esančiai horizontaliu atstumu L ;

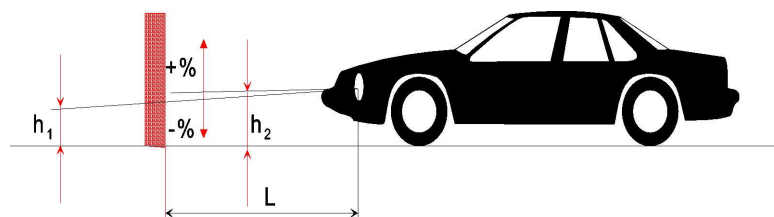
h_2 yra atskaitos centro aukštis virš žemės milimetrais (jis laikomas būdingojo taško, pasirinkto h_1 , pradžia);

L yra atstumas milimetrais nuo ekrano iki atskaitos centro.

Neigiamos vertės rodo pokrypį žemyn (žr. 1 pav.).

Teigiamos vertės rodo pokrypį aukštyn.

1 pav.

M₁ kategorijos transporto priemonės artimosios šviesos pokrypis žemyn*Pastabos*

1. Šiame pavyzdyje parodyta M₁ kategorijos transporto priemonė, bet pavaizduotas principas taikomas ir kitų kategorijų transporto priemonėms.
2. Kai transporto priemonėje nėra žibintų reguliavimo sistemos, artimosios šviesos pokrypis sutampa su pačios transporto priemonės pokrypiu.

3. MATAVIMO SĄLYGOS

- 3.1. Jei atliekama artimosios šviesos pluošto struktūros ekrane apžiūra arba taikomas fotometrinis metodas, turi būti matuojama pakankamo ploto tamsioje aplinkoje (pvz., tamsiame kambaryje), kad transporto priemonė ir ekranas būtų išdėstyti taip, kaip parodyta 1 paveiksle. Priekinių žibintų atskaitos centrai turi būti bent 10 m atstumu nuo ekrano.
- 3.2. Pagrindas, ant kurio atliekami matavimai, turi būti kuo lygesnis, kad būtų galima užtikrinti artimosios šviesos pokrypio atkuriamumą $\pm 0,5$ mrad tikslumu ($\pm 0,05$ % pokrypis).
- 3.3. Jei naudojamas ekranas, jo ženklimas, vieta ir įrengimas žemės ir transporto priemonės išilginės vidurio plokštumos atžvilgiu turi būti toks, kad būtų galima užtikrinti artimosios šviesos pokrypio atkuriamumą $\pm 0,5$ mrad tikslumu ($\pm 0,05$ % pokrypis).
- 3.4. Matuojant aplinkos temperatūra turi būti 10–30 °C.

4. TRANSPORTO PRIEMONĖS PARENGIMAS

- 4.1. Matavimai turi būti atliekami su transporto priemone, kuri būtų nuvažiavusi 1 000–10 000 km, pageidautina – 5 000 km.
- 4.2. Padangos turi būti pripūstos iki transporto priemonės gamintojo nurodyto didžiausios apkrovos slėgio. Transporto priemonės talpos (degalų, vandens, alyvos) turi būti visiškai pripildytos, joje turi būti visi gamintojo nustatyti priedai ir įrankiai. Degalų bako pripildymas reiškia, kad pripildoma ne mažiau kaip 90 % degalų bako.
- 4.3. Transporto priemonės stovėjimo stabdis turi būti išjungtas ir turi būti įjungta neutrali pavarą.
- 4.4. Transporto priemonė kondicionuojama bent 8 val. pirmiau 3.4 punkte nustatytoje temperatūroje.
- 4.5. Jei naudojamas fotometrinis metodas arba atliekama apžiūra, bandomoje transporto priemonėje turėtų būti įtaisyti priekiniai žibintai su gerai apibrėžta artimosios šviesos pluošto ribinė linija, kad būtų lengviau atlikti matavimus. Siekiant gauti tikslesnius rodmenis, leidžiama taikyti kitas priemones (pvz., pašalinti priekinių žibintų sklaidytuvus).

5. BANDYMAS

5.1. Bendroji informacija

Artimosios šviesos pluošto arba transporto priemonės pokrypio kitimai, atsižvelgiant į pasirinktą metodą, kiekvienoje transporto priemonės pusėje matuojami atskirai. Visomis 5 priede nustatytomis apkrovos sąlygomis gauti kairės ir dešinės pusės žibintų rezultatai turi nepažeisti 5.5 punkte nustatytų ribų. Apkrova turi būti taikoma laipsniškai, transporto priemonė neturi būti pernelyg kratoma.

- 5.1.1. Kai įtaisyta AFS, matavimai atliekami AFS esant neutralioje padėtyje.

5.2. Išmatuotojo pradinio pokrypio nustatymas

Transporto priemonė parengiama taip, kaip pirmiau nustatyta 4 dalyje, ir pakraunama, kaip apibrėžta 5 priede (pirmoji atitinkamos transporto priemonių kategorijos apkrovos sąlyga). Prieš kiekvieną matavimą transporto priemonė turi būti pasiūbuojama, kaip nustatyta 5.4 punkte. Matuojama tris kartus.

5.2.1. Jeigu nė vienas iš trijų išmatuotų rezultatų nesiskiria nuo aritmetinio rezultatų vidurkio daugiau kaip 2 mrad (0,2 % pokrypis), tai šis vidurkis yra galutinis rezultatas.

5.2.2. Jeigu kurio nors matavimo rezultatas nuo aritmetinio rezultatų vidurkio skiriasi daugiau kaip 2 mrad (0,2 % pokrypis), turi būti papildomai atliekama 10 matavimų – jų aritmetinis vidurkis bus galutinis rezultatas.

5.3. Matavimo metodai

Pokrypio kitimams matuoti gali būti taikomas bet koks matavimo būdas, jei tik gaunami $\pm 0,2$ mrad ($\pm 0,02$ % pokrypis) tikslumo rodmenys.

5.4. Transporto priemonės parengimas visomis apkrovos sąlygomis

Transporto priemonės pakaba ir bet kuri kita dalis, galinti veikti artimosios šviesos pokrypį, turi būti suaktyvinta taikant toliau aprašytus metodus.

Tačiau technikos tarnybos ir gamintojai kartu gali siūlyti kitus metodus (arba eksperimentinius, arba pagrįstus apskaičiavimais), ypač kai bandymas sukelia tam tikrų problemų, jei tik tokie apskaičiavimai yra pagrįsti.

5.4.1. M_1 kategorijos transporto priemonės su įprasta pakaba

Transporto priemonei stovint matavimo vietoje ir, jei būtina, atrėmus ratus į slankias platformas (platformos naudojamos, jeigu joms nesant būtų apribotas pakabos judėjimas, galintis paveikti matavimų rezultatus), transporto priemonė nenutrūkstamai pasiūbuojama bent tris visos apimties ciklus: per kiekvieną ciklą žemyn paspaudžiamas transporto priemonės galas, tada – priekis.

Siūbavimo seka baigiama pasibaigus ciklui. Prieš matuojant, transporto priemonei leidžiama savaime nustoti siūbuoti. Jei nenaudojamos slankios platformos, tokį patį poveikį galima pasiekti pastumiant transporto priemonę atgal ir pirmyn bent per vieną rato sukį.

5.4.2. M_2 , M_3 ir N kategorijų transporto priemonės su įprasta pakaba

5.4.2.1. Jei 5.4.1 punkte aprašytas M_1 kategorijos transporto priemonių parengimo metodas negalimas, gali būti taikomas 5.4.2.2 arba 5.4.2.3 punkte aprašytas metodas.

5.4.2.2. Transporto priemonei stovint matavimo vietoje, ratams remiantis į žemę, pasiūbuokite transporto priemonę laikinai kaitaliodami apkrovą.

5.4.2.3. Transporto priemonei stovint matavimo vietoje, ratams remiantis į žemę, naudodami vibravimo įrangą suaktyvinkite transporto priemonės pakabą ir visas kitas dalis, kurios gali veikti artimosios šviesos pokrypį. Tai gali būti vibravimo platforma, į kurią remiasi ratai.

5.4.3. Transporto priemonės su neįprasta pakaba, kai variklis turi veikti.

Prieš matuojant reikia palaukti, kol nusistovės transporto priemonės galutinė padėtis, varikliui esant užvestam.

5.5. Matavimai

Artimosios šviesos pokrypio kitimas turi būti įvertinamas visomis apkrovos sąlygomis, atsižvelgiant į išmatuotą pradinį pokrypį, nustatytą pagal 5.2 punktą.

Jei transporto priemoneje įrengta neautomatinė priekinių žibintų reguliavimo sistema, ji turi būti nustatyta į padėtis, gamintojo apibrėžtas pateiktoms apkrovos sąlygoms (pagal 5 priedą).

5.5.1. Iš pradžių atliekama po vieną matavimą, esant kiekvienai apkrovos būsenai. Reikalavimai įvykdomi, jei visomis apkrovos sąlygomis pokrypio pokytis yra apskaičiuotose ribose (pvz., tarp nustatyto pirminio pokrypio ir apatinės bei viršutinės ribų, nustatytų siekiant gauti patvirtinimą), kai saugos atsarga yra 4 mrad (0,4 % pokrypis).

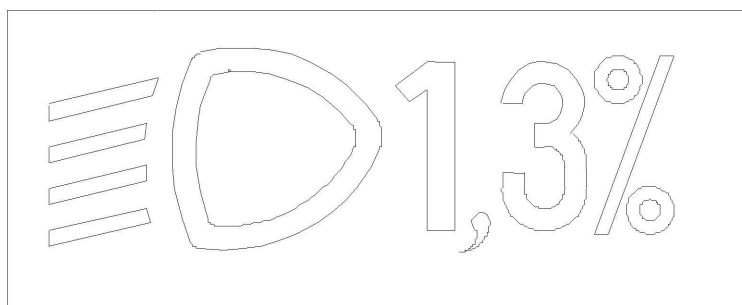
- 5.5.2. Jei bet kurio (-ių) matavimo (-ų) rezultatas (-ai) pažeidžia 5.5.1 punkte nurodytos saugos atsargos ribas arba viršija ribines vertes, atliekami trys papildomi matavimai tą (tuos) rezultatą (-us) atitinkančiomis apkrovos sąlygomis, kaip nurodyta 5.5.3 punkte.
- 5.5.3. Kiekvienos iš pirmiau nurodytų apkrovų sąlygomis:
- 5.5.3.1. Jeigu nė vienas iš trijų išmatuotų rezultatų nuo aritmetinio rezultatų vidurkio nesiskiria daugiau kaip 2 mrad (0,2 % pokrypis), tai šis vidurkis yra galutinis rezultatas.
- 5.5.3.2. Jeigu kurio nors matavimo rezultatas nuo aritmetinio rezultatų vidurkio skiriasi daugiau kaip 2 mrad (0,2 % pokrypis), turi būti papildomai atliekama 10 matavimų – jų aritmetinis vidurkis bus galutinis rezultatas.
- 5.5.3.3. Jei transporto priemonėje įrengta automatinė priekinių žibintų reguliavimo sistema su neatsiejama histerezės kilpa, kaip svarbios vertės laikomi vidutiniai rezultatai ties histerezės kilpos viršumi ir apačia.
- Visi šie matavimai atliekami pagal 5.5.3.1 ir 5.5.3.2 punktus.
- 5.5.4. Reikalavimai įvykdomi, jei visomis apkrovos sąlygomis skirtumas tarp išmatuoto pirminio pokrypio, nustatyto pagal 5.2 punktą, ir pokrypio, išmatuoto kiekvienos apkrovos sąlygomis, yra mažesnis už 5.5.1 punkte apskaičiuotas vertes (be saugos atsargos).
- 5.5.5. Jei viršijama tik viena iš apskaičiuotųjų viršutinės arba apatinės ribų, gamintojui leidžiama pasirinkti kitą nurodytojo pirminio pokrypio vertę patvirtinimui nustatytose ribose.
-

7 PRIEDAS

**ARTIMOSIOS ŠVIESOS ŽIBINTŲ RIBINĖS LINIJOS POKRYPIO ŽEMYN, NURODYTO ŠIOS TAISYKLĖS
6.2.6.1.1 PUNKTE, IR PRIEKINIŲ RŪKO ŽIBINTŲ RIBINĖS LINIJOS POKRYPIO ŽEMYN, NURODYTO
6.3.6.1.2 PUNKTE, ŽYMĖJIMAS**

1 pavyzdys

Simbolio ir rašmenų dydį gamintojui leidžiama nustatyti savo nuožiūra.



↑

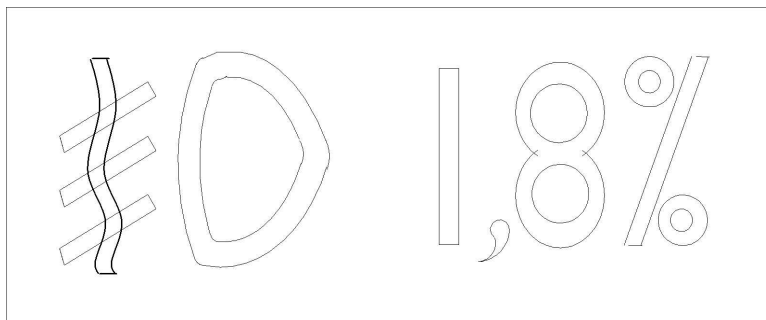
Artimosios šviesos žibinto standartinis
simbolis

↑

Nurodyto pirminio pareguliuavimo vertė

2 pavyzdys

Simbolio ir rašmenų dydį gamintojui leidžiama nustatyti savo nuožiūra.



↑

Priekinio rūko žibinto standartinis
simbolis

↑

Pokrypio žemyn vertė

8 PRIEDAS

PRIEKINIŲ ŽIBINTŲ REGULIAVIMO ĮTAISŲ VALDIKLIAI, NURODYTI ŠIOS TAISYKLĖS 6.2.6.2.2 PUNKTE

1. SPECIFIKACIJA

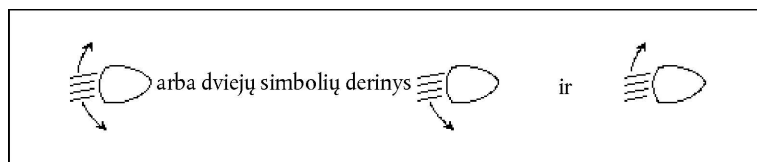
1.1. Artimosios šviesos pluoštas žemyn visada pakreipiamas vienu iš šių būdų:

- pastumiant valdiklį žemyn arba į kairę;
- pasukant valdiklį prieš laikrodžio rodyklę;
- nuspaudžiant mygtuką (svirtelę).

Jei šviesos pluoštui reguliuoti naudojama keletas mygtukų, mygtukas, kuriuo nustatomas didžiausias pokrypis žemyn, įrengiamas į kairę arba žemiau kito artimosios šviesos reguliavimo mygtuko (-ų).

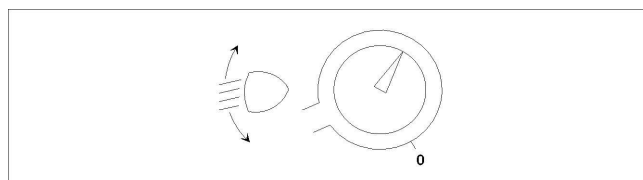
Sukamasis valdiklis, kurio ašis yra horizontali arba kurio matoma tik briauna, turi būti valdomas pagal a arba c punktuose nurodytus principus.

- 1.1.1. Ant šio valdiklio turi būti simboliai, aiškiai rodantys judesius, atitinkančius artimosios šviesos pokrypį žemyn ir aukštyn.
- 1.2. Padėtis „0“ atitinka pradinį pokrypį pagal šios taisyklės 6.2.6.1.1 punktą.
- 1.3. Padėtis „0“, kuri pagal šios taisyklės 6.2.6.2.2 punktą turi būti „sustabdymo padėtis“, nebūtinai turi būti skalės pabaigoje.
- 1.4. Ant valdiklio naudojami ženklai turi būti paaiškinti naudotojo vadove.
- 1.5. Tik tokie simboliai gali būti naudojami valdikliams nurodyti:

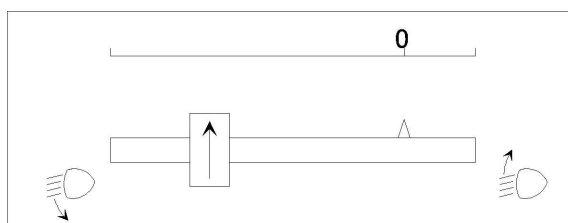


Gali būti naudojami ne keturių, bet penkių linijų simboliai

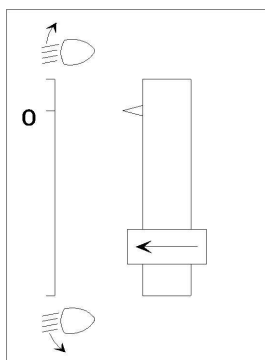
1 pavyzdys



2 pavyzdys



3 pavyzdys



—

9 PRIEDAS

GAMYBOS ATITIKTIES KONTROLĖ

1. BANDYMAI

1.1. Žibintų vieta

Žibintų vieta, kaip nustatyta šios taisyklės 2.7 punkte, pločio, aukščio ir ilgio atžvilgiu tikrinama pagal bendruosius šios taisyklės 2.8–2.10, 2.14 ir 5.4 punktų reikalavimus.

Išmatuotosios atstumo vertės turi būti tokios, kad būtų įvykdyti kiekvienam žibintui taikomi specialieji reikalavimai.

1.2. Žibintų matomumas

1.2.1. Geometrinio apžvelgiamumo kampai tikrinami pagal šios taisyklės 2.13 punktą.

Išmatuotos kampų vertės turi būti tokios, kad būtų įvykdyti kiekvienam žibintui taikomi specialieji reikalavimai, išskyrus tai, kad kampų ribos gali kisti iki $\pm 3^\circ$, kaip leidžiama pagal 5.3 punktą, montuojant šviesos signalinius įtaisus.

1.2.2. Raudonos spalvos šviesos matomumas iš priekio ir baltos spalvos šviesos matomumas iš galo tikrinamas pagal šios taisyklės 5.10 punktą.

1.3. Artimosios šviesos žibintų ir F3 klasės priekinių rūko žibintų reguliavimas į priekį

1.3.1. Pradinis pokrypis žemyn

Artimosios šviesos ir F3 klasės priekinių rūko žibintų šviesos pluošto ribinės linijos pradinis pokrypis žemyn nustatomas pagal pateiktą skaičių, kaip reikalaujama ir parodyta 7 priede.

Tačiau gamintojas gali nustatyti pradinę vertę pagal skaičių, kuris skiriasi nuo pateiktojo, kai bandant pagal 6 priede ir ypač 4.1 punkte nurodytą tvarką gali būti įrodyta, kad tas skaičius tinka patvirtintam tipui.

1.3.2. Pokrypio kitimas, atsižvelgiant į apkrovą

Artimosios šviesos pokrypio žemyn kitimas dėl šiame skyriuje apibrėžtų apkrovos sąlygų neturi viršyti šių intervalų:

nuo 0,2 % iki 2,8 %; kai priekinių žibintų įrengimo aukštis $h < 0,8$;

nuo 0,2 % iki 2,8 %; kai priekinių žibintų įrengimo aukštis; $0,8 < h < 1,0$; arba

nuo 0,7 % iki 3,3 % (pagal tvirtinimo metu gamintojo pasirinktą nustatymo intervalą);

nuo 0,7 % iki 3,3 %, kai priekinių žibintų įrengimo aukštis $1,0 < h \leq 1,2$ m;

nuo 1,2 % iki 3,8 %, kai priekinių žibintų įrengimo aukštis $h > 1,2$ m;

F3 klasės priekinio rūko žibinto, kurio šviesos šaltinio (-ių) bendrasis etaloninis šviesos srautas didesnis kaip 2 000 liumenų, atveju, pokrypio žemyn kitimas dėl šiame skirsnyje apibrėžtų apkrovos sąlygų neturi viršyti šių intervalų:

nuo 0,7 % iki 3,3 %, kai priekinio rūko žibinto įrengimo aukštis $h \leq 0,8$;

nuo 1,2 % iki 3,8 %, kai priekinio rūko žibinto įrengimo aukštis $h > 0,8$ m.

Kiekvienai atitinkamai nustatytai sistemai taikomos šios taisyklės 5 priede nurodytos apkrovos sąlygos.

1.3.2.1. M₁ kategorijos transporto priemonės:

2.1.1.1 punktas

Atsižvelgiama į 2.1.1.6 punktą

2.1.2 punktas

- 1.3.2.2. M₂ ir M₃ kategorijų transporto priemonės.
 - 2.2.1 punktas
 - 2.2.2 punktas
 - 1.3.2.3. N kategorijos transporto priemonės, turinčios paviršių kroviniui krauti:
 - 2.3.1.1 punktas
 - 2.3.1.2 punktas
 - 1.3.2.4. N kategorijos transporto priemonės, neturinčios paviršių kroviniui krauti:
 - 1.3.2.4.1. puspriekabių vilkikai:
 - 2.4.1.1 punktas
 - 2.4.1.2 punktas
 - 1.3.2.4.2. Priekabų vilkikai:
 - 2.4.2.1 punktas
 - 2.4.2.2 punktas
 - 1.4. Elektros jungtys ir signaliniai įtaisai
Elektros jungtys tikrinamos įjungiant kiekvieną prie transporto priemonės elektros sistemos prijungtą žibintą.
Žibintai ir signaliniai įtaisai turi veikti pagal šios taisyklės 5.11–5.14 punktų sąlygas ir kiekvienam žibintui taikomas specifikacijas.
 - 1.5. Šviesos ryškumas
 - 1.5.1. Tolimosios šviesos žibintai:
Bendras didžiausias tolimosios šviesos žibintų ryškumas tikrinamas šios taisyklės 6.1.9.2 punkte aprašyta tvarka. Gauta vertė turi būti tokia, kad atitiktų šios taisyklės 6.1.9.1 punkto reikalavimą.
 - 1.6. Žibintų įrengimas, skaičius, spalva, išdėstymas ir, kai taikoma, kategorija tikrinami apžiūrint žibintus ir jų ženklimą.
Visi išvardyti punktai turi atitikti 5.15 ir 5.16 punktų reikalavimus, taip pat turi būti įvykdyti atskiri kiekvienam žibintui taikomi specialieji reikalavimai.
-

10 PRIEDAS

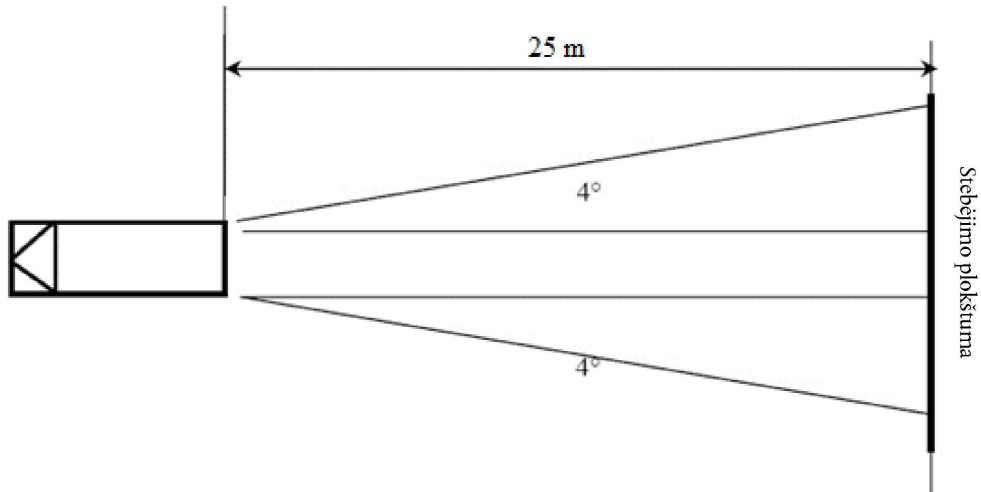
REZERVUOTAS

—

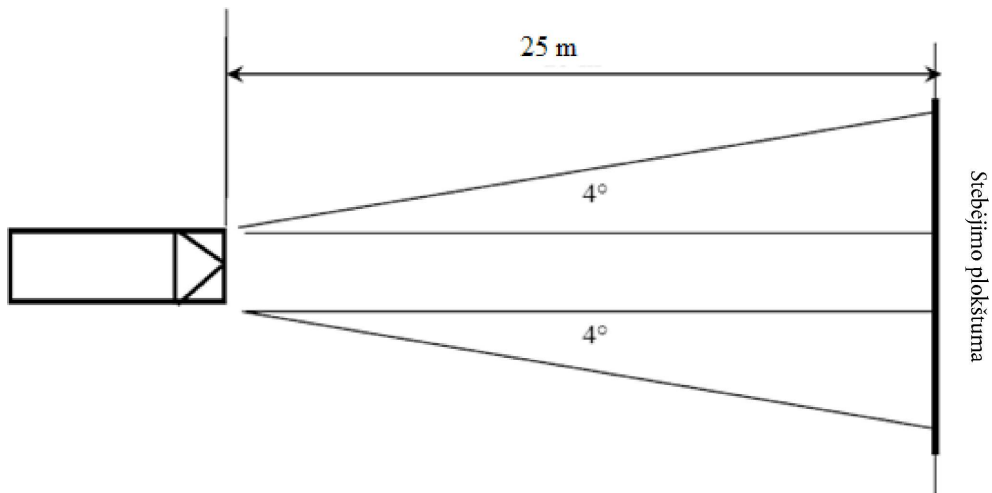
11 PRIEDAS

MATOMUMO ŽENKLINIMO PASTEBIMUMAS IŠ TRANSPORTO PRIEMONĖS GALO, PRIEKIO IR IŠ ŠONO
(Žr. šios taisyklės 6.21.5 punktą)

1a pav.

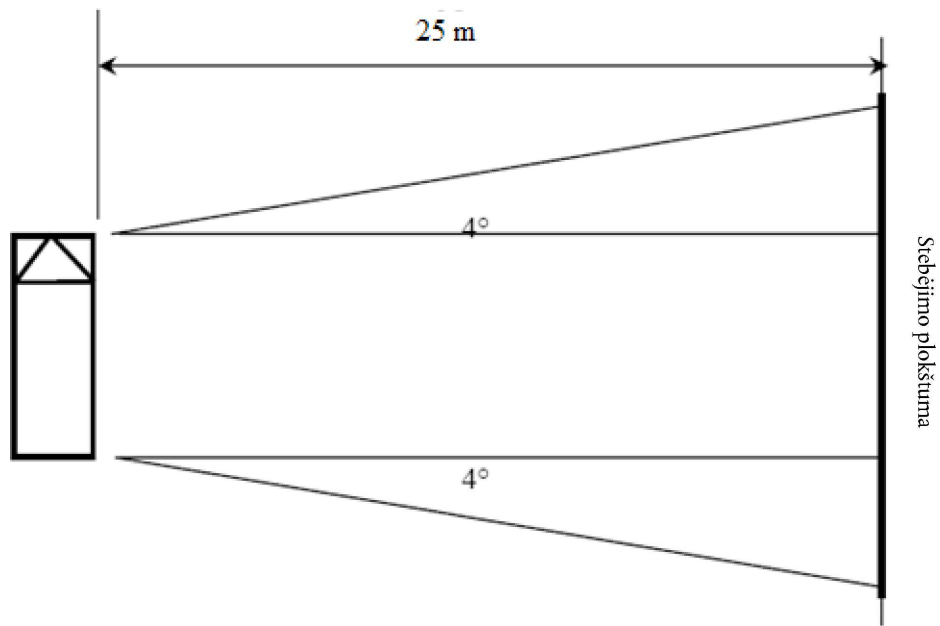
Gale

1b pav.

Priekyje (tik priekabos)

2 pav.

Šone



—

12 PRIEDAS

BANDOMASIS VAŽIAVIMAS

1. Bandomojo važiavimo specifikacijos, skirtos tolimosios šviesos priekinių žibintų automatiniam valdymui

1.1. Bandomasis važiavimas vykdomas giedro oro sąlygomis ⁽¹⁾, o priekiniai žibintai turi būti švarūs.

1.2. 1 lentelėje aprašytos bandymo trasą sudarančių bandomųjų atkarpų eismo sąlygos ir konkretų kelio tipą atitinkantis greitis:

1 lentelė

Bando- moji atkarpa	Eismo sąlygos	Kelio tipas		
		Miesto vietovė	Daugiajuostis kelias, pvz., greitkelis	Užmiesčio kelias
	Greitis	50 ± 10 km/h	100 ± 20 km/h	80 ± 20 km/h
	Vidutinė proc. dalis nuo bendro bandymo trasos ilgio	10 %	20 %	70 %
A	Viena transporto priemonė artėja iš priekio arba viena transporto priemonė važiuoja iš paskos tokiu dažnumu, kad tolimoji šviesa spėtų ĮSIJUNGTI ir IŠSIJUNGTI		X	X
B	Situacijos, kai vienos transporto priemonės artėja iš priekio, o kitos atvažiuoja iš paskos tokiu dažnumu, kad tolimoji šviesa spėtų ĮSIJUNGTI ir IŠSIJUNGTI		X	X
C	Aktyvaus ir pasyvaus lenkimo manevrai, atliekami tokiu dažnumu, kad tolimoji šviesa spėtų ĮSIJUNGTI ir IŠSIJUNGTI		X	X
D	Iš priekio artėja dviratis, kaip aprašyta 6.1.9.3.1.2 punkte			X
E	Situacijos, kai vienos transporto priemonės artėja iš priekio, o kitos atvažiuoja iš paskos	X		

1.3. Miesto vietovėse turi būti kelių su apšvietimu ir be jo.

1.4. Užmiesčio kelius turi sudaryti dvijuostės atkarpos ir atkarpos, sudarytos iš keturių arba daugiau juostų, keliuose turi būti sankirtų, įkalnių ir (arba) nuokalnių, kelio bangų ir vingių.

1.5. Daugiajuosčius kelius (pvz., greitkelius) ir užmiesčio kelius turi sudaryti atkarpos, turinčios ilgesnes kaip 600 m tiesias lygias dalis. Be to, juos turi sudaryti atkarpos su vingiais į dešinę ir į kairę.

1.6. Atsižvelgiama į intensyvias eismo sąlygas.

⁽¹⁾ Geras matomumas (meteorologinis optinis nuotolis (MOR) yra didesnis nei 2 000 m, kaip apibrėžta WMO leidinyje „Guide to Meteorological Instruments and Methods of Observation“, šeštasis leidimas, ISBN: 92-63-16008-2, p. 1.9.1–1.9.11, Ženeva, 1996).

2. Bandomojo važiavimo specifikacijos adaptyviesiems tolimosios šviesos priekiniams žibintams
- 2.1. Bandomasis važiavimas vykdomas giedro oro sąlygomis ⁽²⁾, o priekiniai žibintai turi būti švarūs.
- 2.2. 2 lentelėje aprašytos bandymo trasą sudarančių bandomųjų atkarpų eismo sąlygos ir konkretų kelio tipą atitinkantis greitis:

2 lentelė

Bando- moji atkarpa	Eismo sąlygos	Kelio tipas		
		Miesto vietovė	Daugiajuostis kelias, pvz., greitkelis	Užmiesčio kelias
	Greitis	50 ± 10 km/h	100 ± 20 km/h	80 ± 20 km/h
	Vidutinė proc. dalis nuo bendro bandymo trasos ilgio	10 %	20 %	70 %
A	Viena transporto priemonė artėja iš priekio arba viena transporto priemonė važiuoja iš paskos tokiu dažnumu, kad adaptyvioji tolimoji šviesa spėtų sureaguoti ir taip būtų patvirtinta, kad adaptacijos procesas vyksta.		X	X
B	Situacijos, kai vienos transporto priemonės artėja iš priekio, o kitos atvažiuoja iš paskos tokiu dažnumu, kad adaptyvioji tolimoji šviesa spėtų sureaguoti ir taip būtų parodomas adaptacijos procesas.		X	X
C	Aktyvaus ir pasyvaus lenkimo manevrai tokiu dažnumu, kad adaptyvioji tolimoji šviesa spėtų sureaguoti ir taip būtų parodomas adaptacijos procesas.		X	X
D	Iš priekio artėja dviratis, kaip aprašyta 6.22.9.3.1.2 punkte.			X
E	Situacijos, kai vienos transporto priemonės artėja iš priekio, o kitos atvažiuoja iš paskos.	X		

- 2.3. Miesto vietovėse turi būti kelių su apšvietimu ir be jo.
- 2.4. Užmiesčio kelius turi sudaryti dvijuostės atkarpos ir atkarpos, sudarytos iš keturių arba daugiau juostų, keliuose turi būti sankirtų, įkalnių ir (arba) nuokalnių, kelio bangų ir vingių.
- 2.5. Daugiajuosčius kelius (pvz., greitkelius) ir užmiesčio kelius turi sudaryti atkarpos, turinčios ilgesnes kaip 600 m tiesias lygias dalis. Be to, juos turi sudaryti atkarpos su vingiais į dešinę ir į kairę.
- 2.6. Atsižvelgiama į intensyvias eismo sąlygas.
- 2.7. Bandymus atliekantys inžinieriai lentelėje nurodytose bandomosiose atkarpose A ir B įvertina, ar tinkamai vyksta adaptacijos procesas, atsižvelgiant į iš priekio artėjančius ir iš paskos važiuojančius eismo dalyvius, ir tai užregistruoja. Tai reiškia, kad bandymus atliekantys inžinieriai turi sėdėti bandomoje transporto priemonėje, taip pat iš priekio artėjančiose ir iš paskos atvažiuojančiose transporto priemonėse.

⁽²⁾ Geras matomumas (meteorologinis optinis nuotolis (MOR) yra didesnis nei 2 000 m, kaip apibrėžta WMO leidinyje „Guide to Meteorological Instruments and Methods of Observation“, šeštasis leidimas, ISBN: 92-63-16008-2, p. 1.9.1–1.9.11, Ženeva, 1996).

13 PRIEDAS

ARTIMOSIOS ŠVIESOS ŽIBINTŲ AUTOMATINIO JUNGIMO SĄLYGOS

Artimosios šviesos žibintų automatinio jungimo sąlygos ⁽¹⁾		
Aplinkos šviesa ne transporto priemonėje ⁽²⁾	Artimosios šviesos žibintai	Atsako laikas
mažiau nei 1 000 lux	IJUNGTA	ne daugiau kaip 2 sekundės
1 000–7 000 lux	gamintojo nuožiūra	gamintojo nuožiūra
mažiau nei 7 000 lux	IŠJUNGTA	daugiau nei 5 sekundės, bet ne daugiau nei 300 sekundžių

(¹) Paraiškos pateikėjas įrodo atitiktį šioms sąlygoms naudodamas modeliavimą ar kitą patvirtinimo metodą, kurį pripažįsta tipo patvirtinimo institucija.

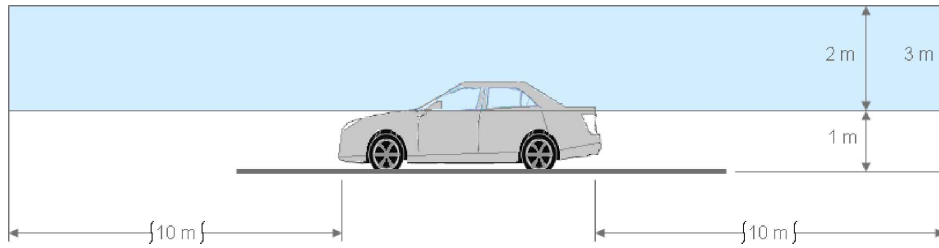
(²) Apšvieta matuojama horizontaliame paviršiuje su pagal kosinusą pakoreguotu jutikliu tokiame pačiame aukštyje kaip ir jutiklio montavimo padėtis transporto priemonėje. Tai gamintojas gali įrodyti pateikdamas visus reikiamus dokumentus arba kitomis priemonėmis, kurias pripažįsta tipo patvirtinimo institucija.

14 PRIEDAS

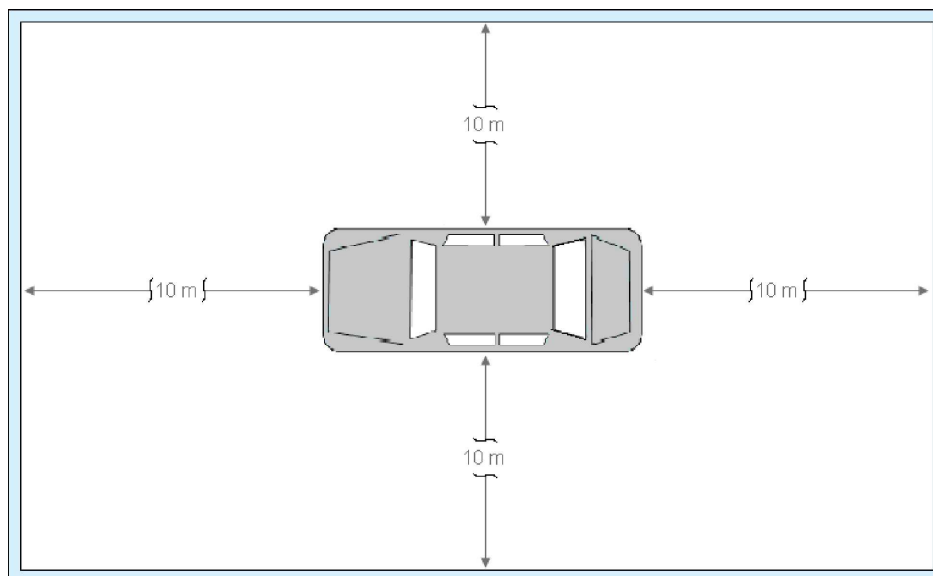
STEBĖJIMO SRITIS PRIE MANEVRAVIMO IR PAPILDOMŲ ŽIBINTŲ TARIAMOJO PAVIRŠIAUS

Stebėjimo sritys

Brėžinyje pavaizduota sritis iš vienos pusės, kitos sritys rodo transporto priemonės priekį, galą ir kitą pusę.

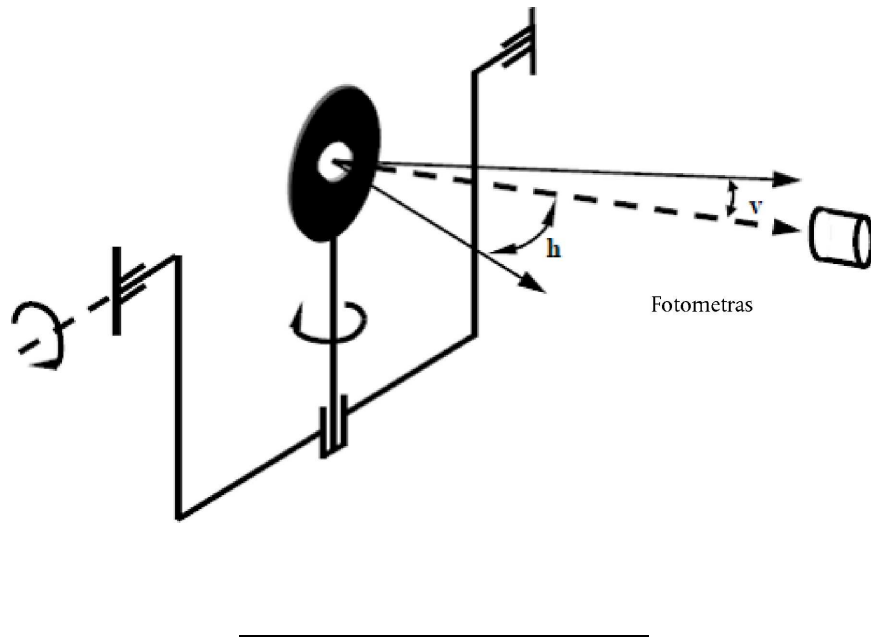


Sričių ribos



15 PRIEDAS

GONIO(FOTO)METRINĖ SISTEMA, NAUDOJAMA FOTOMETRINIAMS MATAVIMAMS ATLIKTI, KAIP
APIBRĖŽTA ŠIOS TAISYKLĖS 2.34 PUNKTE



ISSN 1977-0723 (elektroninis leidimas)
ISSN 1725-5120 (popierinis leidimas)



Europos Sąjungos leidinių biuras
2985 Liuksemburgas
LIUKSEMBURGAS

LT