



EUROPOS SAJUNGA

EUROPOS PARLAMENTAS

TARYBA

Bruselis, 2019 m. gegužės 24 d.
(OR. en)

2018/0143 (COD)

PE-CONS 60/19

CLIMA 61
ENV 170
TRANS 123
MI 184
CODEC 497

TEISĖS AKTAI IR KITI DOKUMENTAI

Dalykas: EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai ir iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS
REGLAMENTAS (ES) 2019/...**

... m. ... d.

**kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai ir
iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir
(ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros²,

¹ OL L 62, 2019 2 15, p. 286.

² 2019 m. balandžio 18 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir ... m. ... d. Tarybos sprendimas.

kadangi:

- (1) Paryžiaus susitarime, *inter alia*, nustatytas ilgalaikis tikslas, atitinkantis siekį užtikrinti, kad vidutinės pasaulio temperatūros didėjimas būtų gerokai mažesnis nei 2 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, ir toliau siekti, kad temperatūros didėjimas neviršytų 1,5 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu. Tarpvyriausybinės klimato kaitos komisijos (toliau – IPCC) specialiojoje ataskaitoje pateikti naujausi mokslinių tyrimų rezultatai dėl visuotinio atšilimo 1,5 °C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, poveikio ir susijusių visuotinių išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio perspektyvų vienareikšmiškai patvirtina neigiamą klimato kaitos poveikį. Specialiojoje ataskaitoje daroma išvada, kad siekiant apriboti visuotinį atšilimą nepaprastai svarbu visuose sektoriuose sumažinti išmetamų teršalų kiekį;
- (2) siekiant prisidėti prie Paryžiaus susitarimo tikslų, reikia paspartinti viso transporto sektoriaus pertvarkymą, kad išmetamų teršalų kiekis būtų lygus nuliui, atsižvelgiant į 2018 m. lapkričio 28 d. Komisijos komunikatą „Švari mūsų visų planeta. Strateginė klestinčios, modernios ir konkurencingos neutralizuoto poveikio klimatui Europos ekonomikos ateities vizija“, kuriame apibrėžiama, kokių ekonominių ir visuomeninių pokyčių, apimančių visus ekonomikos sektorius ir visą visuomenę, reikia siekiant užtikrinti perėjimą prie nulinio grynojo išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio iki 2050 m. Be to, reikia nedelsiant drastiškai sumažinti mūsų sveikatai ir aplinkai labai kenksmingų transporto sektoriuje išmetamų oro teršalų kiekį;

- (3) Komisija susisiekimu dokumentų rinkinius priėmė 2017 m. gegužės 31 d. („Europa kelyje. Socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisiekimu visiems darbotvarkė“) ir 2017 m. lapkričio 8 d. („Mažataršio judumo įgyvendinimas. Planetą sauganti, vartotojams galių suteikianti ir pramonę bei darbuotojus ginanti Europos Sąjunga“). Tuose dokumentų rinkiniuose pateikta konstruktyvi darbotvarkė, kuria taip pat siekiama užtikrinti sklandų perėjimą prie švaraus, konkurencingo ir susietojo susisiekimu visiems;
- (4) šis reglamentas yra 2018 m. gegužės 17 d. Komisijos trečiojo judumo dokumentų rinkinio „Europa kelyje. Tvarus judamas Europoje: saugus, susietas ir netaršus“ dalis, kuria plėtojamas 2017 m. rugsėjo 13 d. Komisijos komunikatas „Investicijos į išmanią, novatorišką ir tvarią pramonę. Persvarstyta ES pramonės politikos strategija“. Šiuo reglamentu taip pat siekiama užbaigti procesą, kuriuo Sąjungai suteikiama galimybė visapusiškai pasinaudoti judumo modernizavimo ir jo priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo nauda. To trečiojo judumo dokumentų rinkinio tikslas – padidinti susisiekimu Europoje saugumą ir prieinamumą, Europos pramonės konkurencingumą, Europos darbo vietų garantijas ir užtikrinti, kad susisiekimu sistema taptų netaršesnė ir būtų geriau pritaikyta prie būtinybės kovoti su klimato kaita. Tam reikės visų Sąjungos, valstybių narių ir suinteresuotųjų subjektų pastangų, be kita ko, labiau mažinti išmetamo anglies dioksido (toliau – CO₂) kiekį ir oro taršą;

- (5) kartu su Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2019/...¹⁺, šiuo reglamentu nustatoma aiški kelių transporto sektoriuje išmetamo CO₂ kiekio mažinimo trajektorija ir padedama siekti privalomo tikslo ne vėliau kaip 2030 m. ES viduje visos ekonomikos mastu išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 40 proc., palyginti su 1990 m., patvirtinto 2014 m. spalio 23–24 d. Europos Vadovų Tarybos išvadose ir 2015 m. kovo 6 d. Tarybos posėdyje kaip „Sąjungos įgyvendinamas Paryžiaus susitarime numatomas nacionaliniu lygmeniu nustatytas įpareigojantis veiksmas“;
- (6) 2014 m. spalio 23–24 d. Europos Vadovų Tarybos išvadose pritarta sektoriuose, kurie neįtraukti į Sąjungos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą, išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį 2030 m. sumažinti 30 proc., palyginti su 2005 m. Kelių transporto sektoriaus išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos labiausiai iš tų sektorių prisideda prie taršos. Kelių transporto sektoriuje 2016 m. buvo išmesta maždaug ketvirtadalis viso Sąjungoje išmetamo teršalų kiekio. Jame išmetamų teršalų kiekis nuolat didėja ir toliau yra gerokai didesnis nei 1990 m. Jei kelių transporto sektoriuje išmetamų teršalų kiekis didės, niekais nueis pastangos mažinti išmetamų teršalų kiekį kituose sektoriuose kovojant su klimato kaita;

¹ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/... kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų CO₂ teršalų normos ir panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011, (OL L,, p. ...).

⁺ OL: Prašom tekste įrašyti reglamento, pateikiamo dokumente 2017/0293(COD) - PE 6/19, numerį ir užpildyti atitinkamą išnašą.

- (7) 2014 m. spalio 23–24 d. Europos Vadovų Tarybos išvadose pabrėžiama, kad išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir riziką, susijusią su priklausomybe nuo iškastinio kuro, transporto sektoriuje svarbu mažinti visapusiškais ir technologiškai neutraliais metodais, kuriais ir po 2020 m. transporto sektoriuje būtų skatinama išmesti mažiau teršalų ir efektyviau vartoti energiją, naudoti elektra varomas transporto priemonės ir vartoti atsinaujinančių išteklių energiją;
- (8) siekiant energiją vartotojams Sąjungoje tiekti saugiai, darniai, konkurencingai ir įperkama kaina, energijos vartojimo efektyvumo indėlis į vartojimo nuosaikumą yra vienas iš penkių tarpusavio poveikį stiprinančių ir glaudžiai susijusių metodų, nurodytų 2015 m. vasario 25 d. Komisijos komunikate „Atsparios energetikos sąjungos ir perspektyvios klimato kaitos politikos pagrindų strategija“. Tame Komunikate teigiama, kad energijos vartojimo efektyvumas turi būti didinamas visuose ūkio sektoriuose, tačiau ypač didelių galimybių energiją vartoti našiau yra transporto sektoriuje;
- (9) sunkiųjų transporto priemonių, įskaitant sunkvežimius, miesto autobusus ir tolimojo susisiekimo autobusus, išmetamo CO₂ kiekis sudaro maždaug 6 proc. viso ES ir maždaug 25 proc. viso ES kelių transporto sektoriuje išmetamo CO₂ kiekio. Nesiėmus papildomų priemonių, sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio dalis 2010–2030 m. išaugtų maždaug 9 proc. Šiuo metu Sąjungos teisėje jokių sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimų nenustatyta, todėl reikia nedelsiant sukurti konkrečias priemones tokioms transporto priemonėms;

- (10) todėl, atsižvelgus į transporto priemonių parko atnaujinimo laiką ir į būtiną transporto sektoriaus indėlį siekiant Sąjungos klimato ir energetikos tikslų, nustatytų 2030 m. ir vėlesniam laikotarpiui, visos Sąjungos naujų sunkiųjų transporto priemonių parkams turėtų būti nustatyti 2025 ir 2030 m. išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslai. Reikalavimus nustatant laipsniškai, be kita ko, duodamas aiškus ir išankstinis ženklas pramonei paspartinti efektyvaus energijos vartojimo technologijų ir mažataršių bei netaršių sunkiųjų transporto priemonių diegimo rinkoje. Naudojant netaršias sunkiąsias transporto priemones taip pat turėtų būti prisidedama prie miesto judumo problemų sprendimo. Nors labai svarbu mažinti kelių transporto išmetamą CO₂ kiekį, gamintojų pastangos skatinti naudoti tokias sunkiąsias transporto priemones taip pat svarbios siekiant veiksmingai mažinti oro teršalų kiekį ir pernelyg didelį triukšmo lygį miestuose ir miestų rajonuose;
- (11) siekiant išnaudoti visas galimybes efektyviai vartoti energiją ir užtikrinti, kad visas kelių transporto sektorius padėtų, kaip sutarta, mažinti išmetamų teršalų kiekį, tikslinga papildyti jau sukurtus naujų lengvųjų automobilių ir lengvųjų komercinės paskirties transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartus – nustatyti naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartus. Šie standartai paskatins kurti degalų taupymo technologijų inovacijas ir taip padės Sąjungos gamintojams ir tiekėjams pirmauti technologijų srityje bei užtikrins aukštos kvalifikacijos reikalaujančias darbo vietas ilguoju laikotarpiu;

- (12) atsižvelgiant į tai, kad klimato kaita yra tarpvalstybinė problema ir kad reikia išsaugoti sklandžiai veikiančią ir kelių transporto paslaugų, ir sunkiųjų transporto priemonių bendrąją rinką išvengiant rinkos susiskaidymo, tikslinga Sąjungos lygmeniu nustatyti sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartus. Tie standartai neturėtų daryti poveikio Sąjungos konkurencijos teisei;
- (13) nustatant išmetamo CO₂ kiekio sumažinimo lygius, kuriuos reikėtų pasiekti visame Sąjungos sunkiųjų transporto priemonių parke, reikėtų atsižvelgti į tai, kiek tokio lygio sumažinimas veiksmingai padės iki 2030 m. ekonomiškai efektyviai sumažinti išmetamų CO₂ teršalų kiekį sektoriuose, kuriems taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/842¹, kiek tai kainuos ir padės sutaupyti visuomenei, gamintojams, vežėjams ir vartotojams, taip pat į tai, kaip tiesiogiai ir netiesiogiai bus paveiktas užimtumas ir inovacijos ir kokia papildoma nauda dėl sumažėjusios oro taršos ir pagerėjusio energetinio saugumo;

¹ 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/842, kuriuo, prisidedant prie klimato politikos veiksmų, kad būtų vykdomi įsipareigojimai pagal Paryžiaus susitarimą, valstybėms narėms nustatomi įpareigojimai 2021–2030 m. laikotarpiu sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų metinį kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 525/2013 (OL L 156, 2018 6 19, p. 26).

- (14) reikia užtikrinti socialiniu požiūriu priimtina ir teisingą perėjimą prie netaršaus judumo. Todėl svarbu atsižvelgti į perėjimo socialinius padarinius visoje automobilių pramonės vertės grandinėje ir aktyviai spręsti su užimtumu susijusius klausimus. Todėl reikia apsvarstyti tikslinių darbuotojų perkvalifikavimo, kvalifikacijos kėlimo ir perkėlimo programų bei švietimo ir darbo paieškos iniciatyvų bendruomenėse ir regionuose, patiriančiuose neigiamas pasekmes, įgyvendinimą Sąjungos, nacionaliniu ir regioniniu lygmenimis, palaikant glaudų dialogą su socialiniais partneriais ir kompetentingomis institucijomis. Vykdam tą perėjimą reikia didinti moterų užimtumą ir lygias galimybes tame sektoriuje;
- (15) siekiant sėkmingai pereiti prie netaršaus judumo reikia taikyti integruotą principą ir sudaryti tinkamas palankias sąlygas, kad būtų skatinamos inovacijos, o Sąjunga išliktų technologijų lydere kelių transporto sektoriuje. Tai apima viešąsias ir privačiąsias investicijas į mokslinius tyrimus ir inovacijas, didėjančią mažataršių ir netaršių sunkiųjų transporto priemonių pasiūlą, baterijų įkrovimo ir degalinių infrastruktūros diegimą, integraciją į energetikos sistemas, taip pat tvarų medžiagų tiekimą baterijų gamybai ir jų tvarią gamybą, pakartotinį naudojimą ir perdirbimą Europoje. Tam reikia nuoseklių veiksmų Sąjungos, nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmenimis, be kita ko, teikiant paskatas remti mažataršių ir netaršių sunkiųjų transporto priemonių naudojimą;

- (16) įgyvendinant Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 595/2009¹ sukurta nauja atskirų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų nustatymo procedūra. Komisijos reglamente (ES) 2017/2400² pateikiama metodika, pagrįsta priemone VECTO, kuria galima modeliuoti, kiek sunkioji transporto priemonė, kaip visuma, išmeta CO₂ ir kokios jos degalų sąnaudos. Ta metodika užtikrina galimybę atsižvelgti į sunkiųjų transporto priemonių sektoriaus įvairovę ir į tai, kad atskiros sunkiosios transporto priemonės gali būti specialiai pritaikytos, todėl labai skirtingos. Visų pirma, nuo 2019 m. liepos 1 d. nustatomi išmetamo CO₂ kiekiai keturioms sunkiųjų transporto priemonių grupėms, kurioms tenka maždaug 65–70 proc. viso ES sunkiųjų transporto priemonių parko išmetamo CO₂ kiekio;
- (17) siekiant atsižvelgti į inovacijas ir sunkiųjų transporto priemonių degalų sąnaudas mažinančių naujų technologijų diegimą, modeliavimo priemonė VECTO ir Reglamentas (ES) 2017/2400 bus nuolat ir laiku atnaujinami;

¹ 2009 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 595/2009 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį (euro VI) ir dėl galimybės naudotis transporto priemonių remonto ir priežiūros informacija, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Direktyvą 2007/46/EB, bei panaikinantis Direktyvas 80/1269/EEB, 2005/55/EB ir 2005/78/EB (OL L 188, 2009 7 18, p. 1).

² 2017 m. gruodžio 12 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 595/2009 nuostatos dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų nustatymo ir iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011 (OL L 349, 2017 12 29, p. 1).

- (18) išmetamo CO₂ kiekio duomenys, nustatomi pagal Reglamentą (ES) 2017/2400, turi būti stebimi pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/956¹. Šiais duomenimis turėtų būti remiamasi nustatant išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normas, kurias Sąjungoje turėtų pasiekti keturių taršiausių grupių sunkiosios transporto priemonės, ir gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį konkrečiu ataskaitiniu laikotarpiu;
- (19) 2025 m. mažinimo normą reikėtų nustatyti kaip santykinį išmetamo CO₂ kiekio mažinimą, pagrįstą vidutiniu tų sunkiųjų transporto priemonių, kurios buvo naujai įregistruotos laikotarpiu nuo 2019 m. liepos 1 d. iki 2020 m. birželio 30 d., išmesto CO₂ kiekiu ir atspindintį jau prieinamų ekonomiškai efektyvių technologijų diegimą tradicinėse transporto priemonėse. Išmetamo CO₂ kiekio mažinimo norma taip pat turėtų būti nustatyta nuo 2030 m. Reikėtų taikyti tą normą, nebent būtų nuspręsta kitaip pagal 2022 m. atliktiną peržiūrą. 2030 m. tikslas turėtų būti įvertintas atsižvelgiant į Europos Sąjungos įsipareigojimus pagal Paryžiaus susitarimą;
- (20) siekiant užtikrinti išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės patikimumą, kad sunkiųjų transporto priemonių sektoriuje išmetamo CO₂ kiekis nepadidėtų dėl netinkamų procedūrinių priemonių, kai netinkamai atspindima padėtis tuo atveju, kai CO₂ išmetamas kiekis jau yra reguliuojamas, yra tikslinga nustatyti metodiką, kaip prireikus koreguoti išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertes;

¹ 2018 m. birželio 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/956 dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų stebėsenos bei duomenų teikimo, (OL L 173, 2018 7 9, p. 1).

- (21) suskystintos gamtinės dujos (toliau – LNG) yra jau prieinami dyzeliniams alternatyvūs sunkiųjų transporto priemonių degalai. Diegiant turimas ir būsimas novatoriškesnes LNG pagrįstas technologijas bus lengviau pasiekti išmetamo CO₂ kiekio normas trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu, nes naudojant LNG technologijas išmetama mažiau CO₂, palyginti su dyzelinėmis transporto priemonėmis. Priemonėje VECTO jau atsižvelgta į suskystintomis gamtinėmis dujomis varomų transporto priemonių potencialą sumažinti išmetamo CO₂ kiekį. Be to, naudojant dabartines suskystintų gamtinių dujų technologijas išmetama mažiau oro teršalų, tokių kaip NO_x ir kietosios dalelės. Pakankama minimali degalų papildymo infrastruktūra taip pat jau sukurta ir toliau plėtojama pagal nacionalines alternatyviųjų degalų infrastruktūros politikos strategijas;
- (22) apskaičiuojant išmestų CO₂ teršalų atskaitos vertes, pagal kurias bus nustatomos 2025 ir 2030 m. savitosios išmetamo CO₂ kiekio normos, reikėtų atsižvelgti į tikėtiną viso sunkiųjų transporto priemonių parko potencialą sumažinti išmetamų CO₂ teršalų kiekį. Todėl tikslinga atliekant skaičiavimą nepaisyti specialiųjų transporto priemonių, tokių kaip šiukšlėms vežti ar statybos darbams naudojamos transporto priemonės. Tų transporto priemonių rida palyginti maža ir dėl jų savito naudojimo modelio nepanašu, kad išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų mažinimo techninės priemonės joms tiek pat ekonomiškai efektyvios, kiek prekėms vežti naudojamoms sunkiosioms transporto priemonėms;
- (23) išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimai turėtų būti išreikšti CO₂ gramais tonkilometriui, kad būtų atspindėtas sunkiosios transporto priemonės naudingumas;

- (24) reikėtų užtikrinti sąžiningą bendrų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimų paskirstymą gamintojams, atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių įvairovę: konstrukciją ir važiavimo modelį, metinę ridą, naudingąją apkrovą ir priekabos konfigūraciją. Todėl tikslinga sunkiąsias transporto priemones suskirstyti į skirtingus atskirus transporto priemonių pogrupius pagal tipinį transporto priemonių naudojimo modelį ir specifines technines charakteristikas. Metines gamintojų savitąsias normas nustatant kaip kiekvienam transporto priemonių pogrupiui apibrėžtų išmetamo CO₂ kiekio normų svertinį vidurkį, gamintojams taip pat suteikiama priemonė galimus prastesnius tam tikrų pogrupių transporto priemonių rezultatus veiksmingai kompensuoti geresniais, nei planuota, kitų pogrupių transporto priemonių rezultatais, atsižvelgiant į vidutinį per eksploatavimo ciklą skirtingų pogrupių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį;
- (25) kaip gamintojas laikosi savo metinių išmetamo CO₂ kiekio savitųjų normų, turėtų būti įvertinta pagal jo vidutinį išmetamo CO₂ kiekį. Nustatant vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, reikėtų atsižvelgti ir į skirtingų pogrupių transporto priemonių ypatumus. Todėl gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis turėtų būti pagrįstas kiekvienam transporto priemonių pogrupiui nustatytu vidutiniu išmetamų teršalų kiekiu (įskaitant jų numanoma vidutine metine rida ir vidutine naudingąją apkrova pagrįstą korekcinį koeficientą), kuris atspindi visą per eksploatavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekį. Kadangi specialiųjų transporto priemonių galimybės mažiau teršti ribotos, skaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamų CO₂ teršalų kiekį į tas transporto priemones atsižvelgti nereikėtų;

- (26) siekiant užtikrinti sklandų perėjimą prie netaršaus susisiekimo ir suteikti paskatų kurti ir plėsti Sąjungos netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių rinką ir papildyti tokias su paklausa susijusias priemones, kaip Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/33/EB¹, reikėtų nustatyti specialų ypatingaisiais kreditais pagrįstą mechanizmą, taikomą ataskaitiniais laikotarpiais iki 2025 m., ir netaršių bei mažataršių transporto priemonių dalies gamintojo transporto priemonių parke lyginamąjį rodiklį, taikomą ataskaitiniais laikotarpiais nuo 2025 m.;
- (27) siekiant skatinti greitą netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių diegimą Sąjungos rinkoje, reikėtų parengti paskatų sistemą, kad įkrovimo infrastruktūros teikėjams ir gamintojams būtų užtikrintas tikrumas dėl investicijų, gamintojams suteikiant tam tikro lankstumo sprendžiant dėl savo investicijų tvarkaraščio;
- (28) apskaičiuojant gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, ataskaitiniais laikotarpiais iki 2025 m. visos netaršios ir mažataršės sunkiosios transporto priemonės turėtų būti įskaitomos kelis kartus. Ataskaitiniais laikotarpiais nuo 2025 m. gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis turėtų būti apskaičiuojamas atsižvelgiant į jo rezultatus, vertinamus taikant netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių dalies lyginamąjį rodiklį. Paskatų mastas turėtų skirtis, priklausomai nuo faktinio transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekio. Siekiant užtikrinti, kad nesumenktų aplinkosaugos tikslai, turėtų būti nustatyta iš to gaunamų išmetamo CO₂ taršos mažinimo rezultatų riba;

¹ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones (OL L 120, 2009 5 15, p. 5).

- (29) mažataršems sunkiosioms transporto priemonėms turėtų būti teikiamos paskatos tik tuo atveju, jeigu jų išmetamo CO₂ kiekis sudaro mažiau nei pusę visų pogrupio, kuriam priskiriama transporto priemonė, transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės. Tai paskatintų šios srities inovacijas;
- (30) kuriant netaršių sunkiųjų transporto priemonių diegimo paskatų mechanizmą, reikėtų jį taikyti ir mažesniems sunkvežimiams, kuriems netaikomos išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normos pagal šį reglamentą. Tos transporto priemonės taip pat labai padėtų spręsti oro taršos problemas miestuose. Siekiant užtikrinti gerą skatinimo priemonių balansą skirtingų transporto priemonių tipų atžvilgiu, turėtų būti nustatyta ir netaršių mažesnių sunkvežimių gamintojo vidutinio savitojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo rezultatų riba;
- (31) siekiant skatinti ekonomiškai efektyvų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo reikalavimų įgyvendinimą, kartu atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių parko sudėties ir išmetamo CO₂ kiekio svyravimą per kelerius metus, reikėtų suteikti gamintojams galimybę pasinaudoti savo geresniais, nei numatyta, vienais metais pasiektais savitosios išmetamo CO₂ normos laikymosi rezultatais tam, kad būtų kompensuoti prastesni kitų metų rezultatai;

- (32) kad atsirastų paskatų išmetamo CO₂ kiekio sumažinimą pasiekti anksčiau, gamintojas, kurio vidutinis savitasis išmetamas CO₂ kiekis nesiekia išmetamo CO₂ kiekio mažinimo trajektorijos nuo išmetamo CO₂ atskaitos vertės iki 2025 m. normos, turėtų gauti galimybę rezervuoti šiuos išmetamų teršalų kreditus CO₂ kiekio mažinimo normos laikymosi 2025 m. tikslais. Panašiai gamintojas, kurio vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis mažesnis negu išmetamų teršalų kiekio mažinimo trajektorija tarp 2025 m. normos ir nuo 2030 m. taikomos normos, turėtų gauti galimybę rezervuoti tuos teršalų išmetimo kreditus CO₂ kiekio mažinimo normų laikymosi laikotarpiu nuo 2025 m. liepos 1 d. iki 2030 m. birželio 30 d. tikslais;
- (33) jei bet kuriuo 12 mėnesių ataskaitiniu laikotarpiu nuo 2025 m. liepos 1 d. iki 2030 m. birželio 30 d. gamintojas nesilaiko savitosios išmetamo CO₂ normos, jam reikėtų suteikti galimybę sukaupti ribotą išmetamų teršalų skolą. Tačiau visas likusias išmetamų teršalų skolas gamintojai turėtų atlyginti 2029 m. ataskaitiniu laikotarpiu, kuris baigsis 2030 m. birželio 30 d.;
- (34) į išmetamų teršalų kreditus ir teršalų skolas turėtų būti atsižvelgiama tik nustatant, ar gamintojas laikosi savitosios išmetamo CO₂ normos, ir jos neturėtų būti laikomos perduodamu turtu ar fiskalinių priemonių objektu;

(35) nustačiusi gamintojo išmetamo CO₂ normos perviršį ir atsižvelgdama į išmetamų teršalų kreditus ir teršalų skolas, Komisija turėtų skirti piniginę nuobaudą – mokestį už išmetamo CO₂ normos perviršį. Informacija apie gamintojų išmetamo CO₂ normos perviršį turėtų būti skelbiama viešai. Siekiant suteikti gamintojams pakankamą paskatą imtis priemonių mažinti savitąjį sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį, svarbu, kad mokestis visada viršytų vidutines technologijų, kurių reikia norint įvykdyti išmetamo CO₂ normas, ribines sąnaudas. Mokesčių rinkimo metodika turėtų būti nustatyta įgyvendinimo aktu, atsižvelgiant į metodiką, priimtą pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 443/2009¹; Mokestis turėtų būti laikomas Europos Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis. Komisija, atlikdama peržiūrą pagal Reglamentą (ES) 2019/...⁺, turėtų įvertinti galimybę šias sumas skirti konkrečiam fondui arba atitinkamai programai, kuria siekiama užtikrinti tinkamą perėjimą prie netaršaus judumo ir remti automobilių sektoriaus darbuotojų perkvalifikavimą, kvalifikacijos kėlimą ir kitą įgūdžių ugdymą;

¹ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 443/2009, nustatantis naujų keleivinių automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį (OL L 140, 2009 6 5, p. 1).

⁺ OL: Prašom tekste įrašyti reglamento, pateikiamo dokumente 2017/0293(COD) - PE 6/19, numerį.

- (36) siekiant užtikrinti, kad šiame reglamente numatytos išmetamo CO₂ normos būtų pasiektos, reikia patikimo normų laikymosi užtikrinimo mechanizmo. Gamintojų įpareigojimas pateikti tikslius duomenis pagal Reglamentą (ES) 2018/956 ir administracinės baudos, kurios gali būti paskirtos už to įpareigojimo nesilaikymą, padeda užtikrinti duomenų, naudojamų nustatant, ar laikomasi šiame reglamente numatytų normų, patikimumą;
- (37) tam, kad taikant šį reglamentą būtų sumažintas išmetamo CO₂ kiekis, sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis turėtų atitikti vertes, nustatytas pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemones. Todėl reikėtų suteikti Komisijai galimybę, apskaičiuojant gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, atsižvelgti į kiekvieną tipo patvirtinimo institucijų nustatytą sistemingą eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio reikalavimų nesilaikymą;

(38) kad galėtų imtis tokių priemonių, Komisija turėtų būti įgaliota nustatyti ir įgyvendinti eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio, kaip nustatyta pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemones, ir išmetamo CO₂ kiekio dydžių, nurodytų atitikties liudijimuose, atskiruose tipo patvirtinimo sertifikatuose ar informacijos klientui byloje, atitikties patikros procedūrą. Rengiant šią procedūrą daug dėmesio turėtų būti skiriama metodų, įskaitant transporto priemonėje esančių degalų ir (arba) energijos vartojimo stebėjimo prietaisų duomenų naudojimą, nustatymui, siekiant nustatyti strategijas, kurias taikant sertifikavimo procedūros metu dirbtinai gerinamos su išmetamu CO₂ kiekiu susijusios transporto priemonės eksploatacinės charakteristikos. Tuo atveju, kai atliekant tokius patikrinimus nustatomi nukrypimai arba strategijos, kurias taikant dirbtinai pagerinamos su išmetamu CO₂ kiekiu susijusios transporto priemonės eksploatacinės charakteristikos, turi būti laikoma, kad tokios išvados yra pakankama priežastis įtarti didelę neatitikties Reglamente (EB) Nr. 595/2009 ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2018/858¹ nustatytiems reikalavimams riziką, ir tuo pagrindu valstybės narės turėtų imtis reikiamų priemonių pagal Reglamento (ES) 2018/858 XI skyrių;

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

- (39) šiame reglamente nustatyto išmetamo CO₂ normų veiksmingumas labai priklauso nuo metodikos, naudojamos išmetamo CO₂ kiekiui nustatyti, atitiktis tikrovei. Pagal 2016 m. Mokslinių konsultacijų mechanizmo nuomonę dėl lengvųjų transporto priemonių ir Europos Parlamento rekomendaciją, kurią jis pateikė atlikęs išmetamų teršalų kiekio matavimo automobilių pramonėje tyrimą, mechanizmą, skirtą vertinti, ar pagal Reglamentą (ES) 2017/2400 nustatytos išmetamo CO₂ kiekio ir energijos vartojimo vertės atitinka tikrovę, tikslinga sukurti ir sunkiosioms transporto priemonėms. Transporto priemonėje esančių degalų ir (arba) energijos vartojimo stebėjimo prietaisų duomenų naudojimas – tai patikimiausias būdas užtikrinti tų verčių atitiktį tikrovei. Todėl Komisija turėtų būti įgaliota parengti reikiamas tokiam vertinimui būtinų degalų ir energijos vartojimo duomenų rinkimo ir tvarkymo procedūras ir užtikrinti, kad tokie duomenys būtų prieinami viešai, kartu garantuojant asmens duomenų apsaugą;
- (40) Komisija turėtų įvertinti, kaip degalų ir energijos vartojimo duomenys galėtų padėti užtikrinti, kad transporto priemonės išmetamas CO₂ kiekis, nustatytas naudojant priemonę VECTO pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemones, ilgainiui ir toliau atitiktų visų gamintojų tikrąjį išmetamo CO₂ kiekį ir, tiksliau, kaip tokie duomenys galėtų būti naudojami priemone VECTO nustatyto ir tikrojo išmetamo CO₂ kiekio skirtumui stebėti, o prireikus užtikrinti, kad šis skirtumas nedidėtų;

- (41) 2022 m. Komisija turėtų įvertinti, ar veiksmingi šiame reglamente nustatyti išmetamo CO₂ kiekio standartai, ypač iki 2030 m. pasiektinas išmetamo CO₂ mažinimo tikslų mastas, būdai, kuriais būtų galima tą normą pasiekti, ir ar nustatyti išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normas kitų tipų sunkiosioms transporto priemonėms, tokioms kaip mažesni sunkvežimiai, specialiosios transporto priemonės, miesto autobusai, tolimojo susisiekimo autobusai ir priekabos. Tame vertinime vien tik šio reglamento tikslams taip pat turėtų būti apsvarstytos sunkiosios transporto priemonės ir transporto priemonių junginiai, atsižvelgiant į nacionaliniam transportui galiojančius svorių ir matmenų standartus, pavyzdžiui, modulinės ir intermodulinės koncepcijos, kartu atsižvelgiant į galimus transporto saugos ir efektyvumo aspektus, intermodalinį, aplinkosauginį, infrastruktūros ir grįžtamąjį poveikį, taip pat valstybių narių geografinę padėtį;
- (42) svarbu Sąjungos lygmeniu įvertinti per visą sunkiųjų transporto priemonių gyvavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekį. Tuo tikslu Komisija ne vėliau kaip iki 2023 m. turėtų įvertinti galimybę parengti bendrą per visą sunkiųjų transporto priemonių, pateiktų Sąjungos rinkai, gyvavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekio vertinimo ir nuoseklaus duomenų teikimo metodiką. Komisija turėtų priimti tolesnes priemones, įskaitant, kai tinkama, pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų;

- (43) siekiant užtikrinti, kad savitasis sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis liktų reprezentatyvus ir visapusiškai atnaujintas, šio reglamento nuostatos turėtų atspindėti Reglamento (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemonių pakeitimus, kurie turi įtakos tiems savitiesiems išmetamo CO₂ kiekiams. Tuo tikslu Komisijai turėtų būti suteikta galių apibrėžti metodiką, kaip nustatyti kiekvieno transporto priemonių pogrupio reprezentatyviają transporto priemonę, pagal kurią būtų vertinamas savitojo išmetamo CO₂ kiekio pokytis;
- (44) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, susiję su tam tikrų duomenų ir gamintojų rezultatų skelbimu;

(45) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, susiję su transporto priemonių, kurios yra sertifikuotos kaip specialiosios transporto priemonės, identifikavimu ir gamintojo metinio vidutinio savitojo išmetamo CO₂ kiekio korekcijų taikymu, mokesčių už išmetamo CO₂ normos perviršį surinkimu, pranešimu apie nuokrypius nuo išmetamo CO₂ verčių ir atsižvelgimu į juos skaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, sąlygų, kuriomis nustatomos išmetamo CO₂ atskaitos vertės, taikymo vertinimu, ir kriterijais, pagal kuriuos nustatoma ar tos išmetamų teršalų vertės nebuvo netinkamai padidintos ir, jei taip, kaip jos turi būti ištaisytos, užtikrinimu, kad Komisijai būtų pateikti tam tikri parametrai, susiję su tikroju sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekiu ir suvartojamos energijos kiekiu, patikrų, ar informacijos klientui byloje pateiktos išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų vertės atitinka eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų vertes, ir ar taikomos strategijos, kuriomis atliekant bandymus ar skaičiavimus dirbtinai pagerinamos transporto priemonės eksploatacinės charakteristikos, atlikimu, ir transporto priemonių pogrupio vienos ar daugiau reprezentatyviųjų transporto priemonių, pagal kurias nustatomas naudingosios apkrovos patikslinimas, apibrėžimu. Siekiant užtikrinti vienodas Reglamento (EB) 595/2009 įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, susiję su M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonių aplinkosauginio veiksmingumo tam tikrų aspektų nustatymu. Šioje konstatuojamojoje dalyje nurodytais įgyvendinimo įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011¹;

¹ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

- (46) kad neesminės šio reglamento nuostatos galėtų būti iš dalies pakeistos arba papildytos, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų patikslinamos išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės, kiek tai susiję su eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio tikrinimo procedūrų pagrindinių principų ir kriterijų nustatymu, ir iš dalies keičiami šio reglamento priedai, kiek tai susiję su tam tikrais techniniais parametrais, įskaitant paskirties svorinius daugiklius, naudingosios apkrovos vertes, metinės ridos koeficientus ir naudingosios apkrovos patikslinimo faktorius. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros¹ nustatytais principais. Visų pirma, siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus turėtų gauti tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams turėtų būti sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

¹ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

- (47) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartų, valstybės narės negali deramai pasiekti, bet dėl veiksmo masto arba poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;
- (48) Todėl reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB¹ turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeisti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

¹ 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyva 96/53/EB nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 235, 1996 9 17, p. 59).

I straipsnis
Dalykas ir tikslas

Siekiant prisidėti prie to, kad būtų pasiektas Sąjungos tikslas 2030 m. joje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 30 proc., palyginti su 2005 m., sektoriuose, kuriems taikomas Reglamento (ES) 2018/842 2 straipsnis, ir būtų įgyvendinti Paryžiaus susitarimo tikslai, bei užtikrinti tinkamą vidaus rinkos veikimą, šiame reglamente nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio reikalavimai, kuriais savitasis Sąjungos naujų sunkiųjų transporto priemonių parko išmetamo CO₂ kiekis, palyginti su išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertėmis, mažinamas taip:

- a) ataskaitiniais laikotarpiais nuo 2025 m. – 15 proc.;
- b) ataskaitiniais laikotarpiais nuo 2030 m. – 30 proc., nebent būtų nuspręsta kitaip pagal 15 straipsnyje nurodytą peržiūrą.

Išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės grindžiamos stebėjimo duomenimis, teikiamais pagal Reglamentą (ES) 2018/956 apie laikotarpį nuo 2019 m. liepos 1 d. iki 2020 m. birželio 30 d. (toliau – atskaitos laikotarpis), išskyrus specialiųjų transporto priemonių duomenis, ir apskaičiuojamos pagal šio reglamento I priedo 3 punktą.

2 straipsnis
Taikymo sritis

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

Šio reglamento 5 straipsnio ir I priedo 2.3 punkto tikslais jis taip pat taikomas naujoms N kategorijos sunkiosioms transporto priemonėms, kurioms netaikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 510/2011¹ ir kurioms nebūdingos pirmos pastraipos a–d punktuose nurodytos savybės.

¹ 2011 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 510/2011, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos pagal Sąjungos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį (OL L 145, 2011 5 31, p. 1).

Šio straipsnio pirmoje ir antroje pastraipose nurodytos transporto priemonių kategorijos yra transporto priemonių kategorijos, apibrėžtos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB¹ II priede.

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

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

3. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato specialią procedūrą, skirtą sunkiosioms transporto priemonėms, kurios pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemones yra sertifikuotos kaip specialiosios transporto priemonės, bet neįregistruotos kaip tokios transporto priemonės, identifikuoti, ir taiko gamintojo metinio vidutinio savitojo išmetamo CO₂ kiekio korekcijas atsižvelgiant į tas transporto priemones, pradedant nuo 2021 m. ataskaitinio laikotarpio ir vėliau kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal šio reglamento 16 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

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

3 straipsnis
Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė – visų naujų kiekvieno pogrupio sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus specialiąsias transporto priemones, vidutinis savitasis išmetamų CO₂ teršalų kiekis 1 straipsnio antroje pastraipoje nurodytu atskaitos laikotarpiu, nustatytas pagal I priedo 3 punktą;
- 2) savitasis išmetamo CO₂ kiekis – atskiros sunkiosios transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekis, nustatytas pagal I priedo 2.1 punktą;
- 3) Y metų ataskaitinis laikotarpis – laikotarpis nuo Y metų liepos 1 d. iki Y+1 metų birželio 30 d.;
- 4) vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis – gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių vidutinis savitasis išmetamų CO₂ teršalų kiekis per konkretų ataskaitinį laikotarpį, nustatytas pagal I priedo 2.7 punktą;
- 5) savitoji išmetamo CO₂ norma – kasmet pagal I priedo 4 punktą nustatoma individualaus gamintojo praėjusio ataskaitinio laikotarpio išmetamo CO₂ norma, išreiškiama g/tkm;

- 6) kietosios jungties sunkvežimis – sunkvežimis, kuris nėra suprojektuotas ar pagamintas puspriekabei vilkti;
- 7) vilkikas – vilkikas, suprojektuotas ir pagamintas vien ar iš esmės puspriekabėms vilkti;
- 8) transporto priemonių pogrupis – transporto priemonių, kurioms būdinga visuma bendrų skiriamųjų techninių kriterijų, svarbių nustatant tų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį ir degalų sąnaudas, grupė, apibrėžta I priedo 1 punkte;
- 9) specialioji transporto priemonė – sunkioji transporto priemonė, kurios išmetamo CO₂ kiekis ir degalų suvartojimas pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemones nustatyti tik kitoms nei šio reglamento I priedo 2.1 punkte apibrėžtosioms paskirtims;
- 10) gamintojas – asmuo arba organizacija, atsakingas (-a) už duomenų, susijusių su naujomis sunkiosiomis transporto priemonėmis, pateikimą pagal Reglamento (ES) 2018/956 5 straipsnį, o netaršių sunkiųjų transporto priemonių atveju – asmuo arba organizacija, atsakingas (-a) patvirtinimo institucijai už visus EB visos transporto priemonės tipo patvirtinimo procedūros ar individualaus patvirtinimo procedūros aspektus pagal Direktyvą 2007/46/EB ir už gamybos atitikties užtikrinimą;

- 11) netarši sunkioji transporto priemonė – sunkioji transporto priemonė be vidaus degimo variklio arba su vidaus degimo varikliu, išmetančiu mažiau negu 1 g CO₂/kWh, kaip nustatyta pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemones, arba išmetančiu mažiau negu 1 g CO₂/km, kaip nustatyta pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 715/2007¹ ir jo įgyvendinimo priemones;
- 12) mažataršė sunkioji transporto priemonė – sunkioji transporto priemonė, kuri nėra netarši sunkioji transporto priemonė, bet kurios savitasis išmetamo CO₂ kiekis mažesnis nei pusė visų pogrupio, kuriam priskiriama transporto priemonė, transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės, kaip nustatyta pagal I priedo 2.3.3 punktą;
- 13) paskirtis – tikslinio greičio ciklo, naudingosios apkrovos vertės, korpuso ar priekabos konfigūracijos ir kitų parametų derinys, jei taikoma, parodantis specifinį transporto priemonės naudojimo modelį, pagal kurį nustatomas oficialus sunkiosios transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekis ir degalų sąnaudos;
- 14) tikslinis greičio ciklas apibūdina transporto priemonės greitį, kurį nori pasiekti vairuotojas ar kuriuo vairuotojas yra apribotas dėl eismo sąlygų, kaip kelionėje nuvažiuoto atstumo funkciją;

¹ 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 171, 2007 6 29, p. 1).

- 15) naudingoji apkrova – įvairiomis sąlygomis transporto priemonės vežamų prekių svoris.

4 straipsnis

Gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis

2020 m. liepos 1 d. ir vėliau kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu Komisija nustato kiekvieno gamintojo ankstesnio ataskaitinio laikotarpio vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį g/tkm, atsižvelgdama į:

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

Vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis nustatomas pagal I priedo 2.7 punktą.

5 straipsnis

Netaršios ir mažataršės sunkiosios transporto priemonės

1. 2020 m. liepos 1 d. ir vėliau kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu Komisija nustato kiekvieno gamintojo ankstesnio ataskaitinio laikotarpio netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientą.

Netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientas atspindi gamintojo parko netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių, įskaitant netaršias 2 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodytas sunkiasias transporto priemones, taip pat netaršias ir mažataršes specialiąsias transporto priemones, skaičių ir išmetamo CO₂ kiekį ataskaitiniu laikotarpiu ir nustatomas pagal I priedo 2.3 punktą.

2. 1 dalies tikslais 2019–2024 m. ataskaitiniais laikotarpiais netaršios ir mažataršės sunkiosios transporto priemonės skaičiuojamos taip:
 - a) netarši sunkioji transporto priemonė skaičiuojama kaip dvi transporto priemonės; ir
 - b) mažataršė sunkioji transporto priemonė skaičiuojama taip – iki dviejų transporto priemonių, kaip jos savitojo išmetamo CO₂ kiekio ir transporto priemonių pogrupio, kuriam priskiriama transporto priemonė mažos taršos ribinės vertės, nustatytos pagal I priedo 2.3.3 punktą, funkcija.

Netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientas nustatomas pagal I priedo 2.3.1 punktą.

3. 2025 m. ir vėlesniais ataskaitiniais laikotarpiais netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientas nustatomas remiantis 2 proc. lyginamuoju rodikliu pagal I priedo 2.3.2 punktą.

4. Gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis dėl netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficiento sumažinamas ne daugiau kaip 3 proc. Tam koeficientui pasikeitus dėl 2 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodytų netaršių sunkiųjų transporto priemonių, gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis sumažinamas ne daugiau kaip 1,5 proc.

6 straipsnis

Gamintojo savitoji išmetamo CO₂ kiekio norma

Nuo 2026 m. liepos 1 d. ir kiekvienu paskesniu ataskaitiniu laikotarpiu Komisija nustato kiekvieno gamintojo ankstesnio ataskaitinio laikotarpio savitąją išmetamo CO₂ kiekio normą. Ta savitoji išmetamo CO₂ kiekio norma yra suma, gauta sudėjus visų pogrupių transporto priemonių verčių, kurios išvardytos toliau, sandaugas:

- a) išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normos, kuri nurodyta 1 straipsnio pirmos pastraipos atitinkamai a arba b punkte;
- b) išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės;
- c) kiekvienam transporto priemonių pogrupiui priskiriamų gamintojo transporto priemonių dalies;
- d) kiekvienam transporto priemonių pogrupiui taikomų metinės ridos ir naudingosios apkrovos svorinių daugiklių.

Savitoji išmetamo CO₂ kiekio norma nustatoma pagal I priedo 4 punktą.

7 straipsnis

Išmetamų teršalų kreditai ir išmetamų teršalų skolos

1. Siekiant nustatyti, ar 2025–2029 m. ataskaitiniais laikotarpiais gamintojas laikosi savitosios CO₂ teršalų išmetimo normos, atsižvelgiama į jo išmetamų teršalų kreditus ar išmetamų teršalų skolas, nustatytus pagal I priedo 5 punktą, kurie lygūs gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus specialiąsias transporto priemones, skaičiui ataskaitiniais laikotarpiais, padaugintam iš:
 - a) skirtumo tarp 2 dalyje nurodytos to gamintojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo trajektorijos ir vidutinio savitojo išmetamų CO₂ teršalų kiekio, jei skirtumas teigiamas (išmetamų teršalų kreditai), arba
 - b) skirtumo tarp to gamintojo vidutinio savitojo išmetamo CO₂ kiekio ir savitosios išmetamo CO₂ kiekio normos, jei skirtumas neigiamas (išmetamų teršalų skolos).

Išmetamų teršalų kreditai kaupiami 2019–2029 m. ataskaitiniais laikotarpiais. Tačiau į 2019–2024 m. ataskaitiniais laikotarpiais sukauptus išmetamų teršalų kreditus atsižvelgiama tik siekiant nustatyti, ar gamintojas laikosi 2025 m. ataskaitinio laikotarpio savitosios išmetamo CO₂ kiekio normos.

Teršalų išmetimo skolos kaupiasi 2025–2029 m. ataskaitiniais laikotarpiais. Tačiau bendra gamintojo išmetamų teršalų skola neturi viršyti 5 proc. gamintojo 2025 m. ataskaitinio laikotarpio savitosios išmetamo CO₂ kiekio normos, padaugintos iš gamintojo to laikotarpio sunkiųjų transporto priemonių skaičiaus (išmetamų teršalų skolos ribinė vertė).

2025–2028 m. ataskaitiniais laikotarpiais sukaupti išmetamų teršalų kreditai ir išmetamų teršalų skolos, jei tokių sukaupta, perkeliama iš vieno kalendorinio ataskaitinio laikotarpio į kitą. Bet kokios likusios išmetamų teršalų skolos atlyginamos per 2029 m. ataskaitinį laikotarpį.

2. Išmetamo CO₂ kiekio mažinimo trajektorija kiekvienam gamintojui nustatoma pagal I priedo 5.1 punktą, remiantis linijine trajektorija tarp 1 straipsnio antroje pastraipoje nurodytų išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių ir to straipsnio pirmos pastraipos a punkte nurodytos 2025 m. ataskaitinio laikotarpio išmetamo CO₂ normos, taip pat tarp 2025 m. ataskaitinio laikotarpio išmetamo CO₂ normos ir išmetamo CO₂ normos, taikytinos ataskaitiniams laikotarpiams nuo 2030 m., kaip nurodyta to straipsnio pirmos pastraipos b punkte.

8 straipsnis

Savitųjų išmetamo CO₂ kiekio normų laikymasis

1. Pagal 2 dalį nustatčius gamintojo išmetamo CO₂ kiekio normos perviršį konkrečiu ataskaitiniu laikotarpiu nuo 2025 m., Komisija skiria mokestį už išmetamo CO₂ normos perviršį, apskaičiuotą pagal formulę:
 - a) 2025–2029 m. laikotarpiu:
$$(\text{mokestis už išmetamo CO}_2 \text{ normos perviršį}) = (\text{išmetamo CO}_2 \text{ normos perviršis} \times 4\,250 \text{ €/g CO}_2/\text{tkm}),$$
 - b) nuo 2030 m.:
$$(\text{mokestis už išmetamo CO}_2 \text{ normos perviršį}) = (\text{išmetamo CO}_2 \text{ normos perviršis} \times 6\,800 \text{ €/g CO}_2/\text{tkm}).$$
2. Laikoma, kad gamintojas yra viršijęs išmetamo CO₂ normą visais šiais atvejais:
 - a) kai bet kuriuo iš 2025–2028 m. ataskaitinių laikotarpių išmetamų teršalų skolų suma, iš jos atėmus išmetamų teršalų kreditus, viršija 7 straipsnio 1 dalies trečioje pastraipoje nurodytą išmetamų teršalų skolos ribinę vertę;
 - b) kai 2029 m. ataskaitiniu laikotarpiu išmetamų teršalų skolų suma, iš jos atėmus išmetamų teršalų kreditus, yra teigiama;
 - c) kai 2030 m. ataskaitiniu laikotarpiu ir vėlesniais ataskaitiniais laikotarpiais gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis viršija jo savitąją išmetamo CO₂ kiekio normą.

Išmetamo CO₂ normos perviršis konkrečiu ataskaitiniu laikotarpiu apskaičiuojamas pagal I priedo 6 punktą.

3. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato mokesčių už išmetamo CO₂ normos perviršį pagal šio straipsnio 1 dalį surinkimo priemones. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 16 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.
4. Mokesčiai už išmetamo CO₂ normos perviršį laikomi Europos Sąjungos bendrojo biudžeto įplaukomis.

9 straipsnis

Stebėjimo duomenų tikrinimas

1. Tipo patvirtinimo institucijos nedelsdamos praneša Komisijai apie eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio verčių nuokrypius nuo atitikties liudijime arba Reglamento(ES) 2017/2400 9 straipsnio 4 dalyje nurodytoje informacijos klientui byloje nurodytų verčių, kurie nustatyti atlikus patikras pagal šio reglamento 13 straipsnyje nurodytą procedūrą.
2. Į tokius 1 dalyje nurodytus nuokrypius Komisija atsižvelgia apskaičiuodama gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį.

3. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato išsamias procedūras, kaip teikti pranešimus apie tokius nuokrypius ir kaip į juos atsižvelgti skaičiuojant vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį, taisykles. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 16 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

10 straipsnis

Išmetamo CO₂ atskaitos verčių vertinimas

Siekdama užtikrinti, kad išmetamo CO₂ atskaitos vertės, naudojamos visos Sąjungos transporto priemonių parko išmetamo CO₂ kiekio normoms nustatyti, būtų patikimos ir atitiktų tikrąsias vertes, Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato metodiką, pagal kurią vertinamas sąlygų, kuriomis nustatomos išmetamo CO₂ atskaitos vertės, taikymas, ir kriterijus, pagal kuriuos nustatoma ar tos išmetamo CO₂ kiekio vertės nebuvo netinkamai padidintos ir, jei taip, kaip jos turi būti ištaisytos.

Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 16 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

11 straipsnis

Duomenų ir gamintojų rezultatų skelbimas

1. Ne vėliau kaip kiekvienų metų balandžio 30 d. Komisija įgyvendinimo aktuose skelbia sąrašą, kuriame nurodoma:
 - a) nuo 2020 m. liepos 1 d. – kiekvieno gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu, kaip nurodyta 4 straipsnyje;
 - b) nuo 2020 m. liepos 1 d. – kiekvieno gamintojo netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientas praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu, kaip nurodyta 5 straipsnio 1 dalyje;
 - c) nuo 2026 m. liepos 1 d. – kiekvieno gamintojo savitoji išmetamo CO₂ kiekio norma praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu, kaip nurodyta 6 straipsnyje;
 - d) 2020 m. liepos 1 d.–2031 m. birželio 30 d. – kiekvieno gamintojo išmetamo CO₂ kiekio mažinimo trajektorija, išmetimo kreditai, o 2026 m. liepos 1 d.–2031 m. birželio 30 d. – jo išmetamų teršalų skolos praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu, kaip nurodyta 7 straipsnyje;
 - e) nuo 2026 m. liepos 1 d. – kiekvieno gamintojo CO₂ teršalų išmetimo normos perviršis praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu, kaip nurodyta 8 straipsnio 1 dalyje;
 - f) nuo 2020 m. liepos 1 d. – visų praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu Sąjungoje įregistruotų naujų sunkiųjų transporto priemonių vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis.

Iki 2021 m. balandžio 30 d. paskelbtiname sąrašė pateikiamos 1 straipsnio antroje pastraipoje nurodytos išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės.

2. Komisija pagal 17 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais patikslina išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertes:
 - a) taikydama II priedo 1 punkte nustatytą procedūrą, jei paskirties svoriniai daugikliai arba naudingosios apkrovos vertės patikslintos pagal 14 straipsnio 1 dalies b arba c punktą;
 - b) pritaikydama išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės patikslinimo faktorius, jei tie patikslinimo faktoriai yra nustatyti pagal 14 straipsnio 2 dalį;
 - c) jei pagal 10 straipsnyje nurodytą metodiką nustatoma, kad išmetamo CO₂ atskaitos vertės buvo netinkamai padidintos, ištaisydama išmetamo CO₂ atskaitos vertes ne vėliau kaip 2022 m. balandžio 30 d.

Komisija skelbia patikslintas išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertes ir pagal jas apskaičiuoja gamintojų savitąsias CO₂ teršalų išmetimo normas, taikomas ataskaitiniais laikotarpiais, prasidedančiais nuo deleguotųjų aktų, kuriais vertės patikslinamos, taikymo pradžios datos.

12 straipsnis

Tikrasis išmetamo CO₂ kiekis ir suvartojamos energijos kiekis

1. Komisija stebi ir vertina, kaip pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 apskaičiuotos išmetamo CO₂ kiekio ir suvartojamos energijos kiekio vertės atitinka tikrąsias vertes.

Be to, Komisija, pradėdama nuo naujų sunkiųjų transporto priemonių, įregistruotų nuo Reglamento (EB) Nr. 595/2009 5c straipsnio b punkte nurodytų priemonių taikymo pradžios datos, reguliariai renka duomenis apie sunkiųjų transporto priemonių tikrąjį išmetamo CO₂ kiekį ir suvartojamos energijos kiekį naudojant transporto priemonėje esančius degalų ir (arba) energijos vartojimo stebėjimo prietaisus.

Komisija užtikrina, kad visuomenė būtų informuojama, kaip ilgainiui keičiasi tų verčių atitiktis tikrosioms vertėms.

2. Šio straipsnio 1 dalies tikslais Komisija užtikrina, kad toliau išvardytus parametrus, susijusius su sunkiųjų transporto priemonių tikruoju išmetamo CO₂ kiekiu ir suvartojamos energijos kiekiu, nuo Reglamento (EB) Nr. 595/2009 5c straipsnio b punkte nurodytų priemonių taikymo pradžios datos jai reguliariai teiktų gamintojai ir nacionalinės institucijos arba, atitinkamais atvejais, tai būtų daroma pasitelkiant tiesioginį duomenų perdavimą iš transporto priemonių:

- a) transporto priemonės identifikavimo numeris;

- b) suvartotų degalų ir elektros energijos kiekis;
- c) bendras nuvažiuotas atstumas;
- d) naudingoji apkrova;
- e) iš išorės įkraunamų hibridinių elektrinių sunkiųjų transporto priemonių atveju – suvartotų degalų ir elektros energijos kiekis ir nuvažiuotas atstumas, paskirstytas pagal skirtingus važiavimo režimus;
- f) kiti parametrai, kurių reikia siekiant užtikrinti šio straipsnio 1 dalyje nustatytą įpareigojimų vykdymą.

Pagal šios dalies pirmąją pastraipą gautus duomenis Komisija tvarko taip, kad sukurtų anonimišką suvestinę duomenų bazę 1 dalies tikslais, be kita ko, duomenis išskirstant pagal gamintoją. Transporto priemonės identifikavimo numeriai naudojami tik tų duomenų tvarkymo tikslu ir nesaugomi ilgiau nei būtina tam tikslui pasiekti.

3. Siekiant, kad skirtumas, palyginti su tikruoju išmetamų teršalų kiekiu, nedidėtų, Komisija ne vėliau kaip po dvejų metų ir penkių mėnesių nuo Reglamento (EB) Nr. 595/2009 5c straipsnio b punkte nurodytų priemonių taikymo pradžios datos įvertina, kaip degalų ir energijos suvartojimo duomenys galėtų būti panaudoti siekiant užtikrinti, kad pagal tą reglamentą nustatytos transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekio ir energijos suvartojimo vertės ilgainiui ir toliau atspindėtų kiekvieno gamintojo transporto priemonių tikrąjį išmetamų teršalų kiekį.

Komisija stebi ir kasmet teikia pirmoje pastraipoje nurodytus duomenis apie to skirtumo pokyčius ir, siekdama išvengti to skirtumo didėjimo, 2027 m. įvertina galimybes sukurti mechanizmą, kad būtų galima patikslinti gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį nuo 2030 m., ir prireikus pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo būtų nustatytas toks mechanizmas.

4. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma išsami šio straipsnio 2 dalyje nurodytų duomenų rinkimo ir tvarkymo procedūra. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 16 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

13 straipsnis

Eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio patikra

1. Gamintojai užtikrina, kad Reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnio 4 dalyje nurodytoje informacijos klientui byloje pateiktos išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų vertės atitiktų tame reglamente nustatytas eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų vertes.

2. Įsigaliojus 4 dalyje nurodytoms procedūroms, tipo patvirtinimo institucijos, remdamosi tinkamomis ir reprezentatyviosiomis transporto priemonių imtimis, patikrina, ar tų gamintojų, kuriems jos pagal Reglamentą (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemones suteikė licenciją naudoti modeliavimo priemonę, informacijos klientui bylose pateiktos išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų vertės atitinka eksploatuojamų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų vertes, nustatytas pagal tą reglamentą ir jo įgyvendinimo priemones, be kita ko, naudojant turimus transporto priemonėje esančių degalų ir (arba) energijos vartojimo stebėjimo prietaisų duomenis.

Tipo patvirtinimo institucijos taip pat patikrina, ar yra taikomos kokios nors strategijos atrinktoje transporto priemonėje arba su ja susijusios strategijos, kuriomis atliekant bandymus ar skaičiavimus dirbtinai pagerinamos transporto priemonės eksploatacinės charakteristikos siekiant išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų sertifikavimo, be kita ko, naudojant transporto priemonėje esančių degalų ir (arba) energijos vartojimo stebėjimo prietaisų duomenis.

3. Kai atliekant patikras pagal 2 dalį nustatomas išmetamo CO₂ kiekio ir degalų suvartojimo vertės neatitikimas, kurio negalima priskirti modeliavimo priemonės gedimui, arba strategijos, kuriomis dirbtinai pagerinamos transporto priemonės eksploatacinės charakteristikos, atsakinga tipo patvirtinimo institucija ne tik imasi reikiamų priemonių, numatytų Reglamento (ES) 2018/858 XI skyriuje, bet ir užtikrina, kad atitinkamai būtų ištaisyti informacijos klientui bylos, atitikties liudijimai ir atskiri tipo patvirtinimo sertifikatai.

4. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato šio straipsnio 2 dalyje nurodytų patikrų vykdymo procedūras. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 16 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

Komisijai suteikiami įgaliojimai, prieš priimant pirmoje pastraipoje nurodytus įgyvendinimo aktus, pagal 17 straipsnį priimti deleguotąjį aktą, kuriuo šis reglamentas papildomas išdėstant pagrindinius procedūrų, nurodytų pirmoje pastraipoje, nustatymo principus ir kriterijus.

14 straipsnis

I ir II priedų daliniai pakeitimai

1. Siekiant užtikrinti, kad pagal 4 straipsnį skaičiuojant gamintojo vidutinį savitąjį išmetamo CO₂ kiekį ir pagal 6 straipsnį skaičiuojant savitąsias išmetamo CO₂ kiekio normas naudojami techniniai parametrai atspindėtų technikos pažangą ir krovinio transporto logistikos raidą, Komisijai pagal 17 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamos šios I ir II priedų nuostatos:
- a) I priedo 1 lentelėje pateikti kabinos tipo arba variklio galios įrašai ir toje lentelėje nurodytų terminų „miegamoji kabina“ ir „kabina be miegamosios vietos“ apibrėžtys;
 - b) I priedo 2 lentelėje pateikti paskirties svoriniai daugikliai;

- c) I priedo 3 lentelėje pateiktos naudingosios apkrovos vertės ir II priedo 1 lentelėje pateikti naudingosios apkrovos patikslinimo faktoriai;
 - d) I priedo 4 lentelėje nustatytos metinės ridos vertės.
2. Kai Reglamente (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemonėse nustatytos tipo patvirtinimo procedūros pakeičiamos kitais pakeitimais nei numatytieji šio straipsnio 1 dalies b ir c punktuose taip, kad pagal šią dalį apibrėžtas reprezentatyviųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ lygis sumažėja arba padidėja daugiau kaip 5 g CO₂/km, Komisija pagal 11 straipsnio 2 dalies pirmos pastraipos b punktą išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertėms pritaiko patikslinimo faktorių, kuris turi būti apskaičiuojamas pagal II priedo 2 punkte pateiktą formulę.
3. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato metodiką, kaip apibrėžti transporto priemonių pogrupio vieną ar daugiau reprezentatyviųjų transporto priemonių, įskaitant jų statistinius svorius, kuriais remiantis nustatomas šio straipsnio 2 dalyje nurodytas patikslinimas, atsižvelgiant į stebėjimo duomenis, pateiktus pagal Reglamentą (ES) 2018/956, ir Reglamento (ES) 2017/2400 12 straipsnio 1 dalyje išvardytų transporto priemonių technines charakteristikas. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal šio reglamento 16 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

15 straipsnis
Peržiūra ir ataskaita

1. Komisija ne vėliau kaip 2022 m. gruodžio 31 d. Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl šio reglamento veiksmingumo, dėl nuo 2030 m. taikytinos išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normos ir paskatų mechanizmo, skirto netaršioms ir mažataršėms sunkiosioms transporto priemonėms, lygmenis, dėl kitų tipų sunkiųjų transporto priemonių, įskaitant priekabas, miesto autobusus ir tolimojo susisiekimo autobusus ir specialiąsias transporto priemones, išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normų ir dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio privalomų normų nuo 2035 m. ir nuo 2040 m. nustatymo. 2030 m. tikslas įvertinamas atsižvelgiant į Europos Sąjungos įsipareigojimus pagal Paryžiaus susitarimą.
2. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytoje ataskaitoje visų pirma taip pat:
 - a) įvertinama, ar veiksminga 7 straipsnyje nurodyta išmetamų teršalų kreditų ir išmetamų teršalų skolų sistema ir ar tikslinga ją toliau taikyti 2030 m. ir vėliau;
 - b) įvertinamas netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių naudojimas, atsižvelgiant į Direktyvoje 2009/33/EB nustatytas normas, taip pat atitinkami parametrai ir sąlygos, kurie daro poveikį tokių sunkiųjų transporto priemonių pateikimui rinkai;

- c) įvertinamas 5 straipsnyje nustatyto netaršių ir mažataršių sunkiujų transporto priemonių paskatų mechanizmo veiksmingumas ir skirtingų jo elementų tinkamumas, siekiant jį pritaikyti laikotarpiui po 2025 m., kad būtų galima diferencijuoti pagal netaršiai nuvažiuojamą nuotolį ir suskirstymą į transporto priemonių pogrupius, derinant su ridos ir naudingosios apkrovos svoriniais daugikliais, nustatant taikymo datą, suteikiančią bent trijų metų pereinamąjį laikotarpį;
- d) įvertinamas reikiamos įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūros diegimas, galimybė nustatyti variklio išmetamo CO₂ kiekio standartus, visų pirma taikomus specialiosioms transporto priemonėms, ir išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų verčių, nustatytų pagal Reglamentą (ES) 2017/2400, atitiktis tikrovei;
- e) apsvarstomos, tik šio reglamento tikslu, sunkiosios transporto priemonės ir transporto priemonių junginiai, atsižvelgiant į nacionaliniam transportui galiojančius svorių ir matmenų standartus, pavyzdžiui, modulinės ir intermodulinės koncepcijos, kartu atsižvelgiant į galimus transporto saugos ir efektyvumo aspektus, intermodalinį, aplinkosauginį, infrastruktūros ir grįžtamąjį poveikį, taip pat valstybių narių geografinę padėtį;
- f) įvertinama modeliavimo priemonė VECTO siekiant užtikrinti, kad ši priemonė būtų nuolat ir laiku atnaujinama;

- g) įvertinama galimybė parengti specialią metodiką, pagal kurią, naudojant sintetinius ir pažangiuosius alternatyvius skystus ir dujinius atsinaujinančius degalus, įskaitant e. kurą, pagamintus naudojant atsinaujinančiųjų išteklių energiją ir atitinkančius tvarumo ir išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo kriterijus pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2018/2001¹, būtų galima prisidėti prie išmetamo CO₂ kiekio mažinimo;
 - h) įvertinama galimybė sukurti atvirą, skaidrų ir nediskriminacinį gamintojų bendro fondo mechanizmą;
 - i) įvertinamas mokesčio už viršytą išmetamo CO₂ normą lygis, siekiant užtikrinti, kad mokestis būtų didesnis už technologijų, kurių reikia išmetamo CO₂ normoms pasiekti, vidutines ribines sąnaudas.
3. Prireikus, kartu su 1 dalyje nurodyta ataskaita pateikiamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo iš dalies keičiamas šis reglamentas.

¹ 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančių išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82).

4. Atlikdama vertinimą pagal Reglamento (ES) 2019/...⁺15 straipsnio 5 dalį, Komisija įvertina galimybę skirti pajamas, gautas iš mokesčių už viršytą išmetamo CO₂ normą, konkrečiam fondui arba atitinkamai programai, kad būtų galima užtikrinti tinkamą perėjimą prie Paryžiaus susitarimo 4 straipsnio 1 dalyje nurodytos neutralizuoto poveikio klimatui ekonomikos ir, visų pirma, paremti darbuotojų perkvalifikavimą, kvalifikacijos kėlimą, kitą įgūdžių ugdymą ir darbuotojų perkėlimą automobilių sektoriuje visose atitinkamose valstybėse narėse, visų pirma regionuose ir bendruomenėse, kuriuos labiausiai paveikė perėjimas. Jei reikia, tuo tikslu Komisija ne vėliau kaip iki 2027 m. pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.
5. Komisija ne vėliau kaip iki 2023 m. įvertina galimybę parengti bendrą Sąjungos per visą naujų sunkiųjų transporto priemonių, pateiktų Sąjungos rinkai, gyvavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekio vertinimo ir nuoseklaus duomenų teikimo metodiką. Komisija tą vertinimą, įskaitant, kai tinkama, pasiūlymus dėl tolesnių priemonių, pvz., pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų, pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai.

⁺ OL: Prašom tekste įrašyti reglamento, pateikiamo dokumente 2017/0293(COD) - PE 6/19, numerį.

16 straipsnis
Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Klimato kaitos komitetas, nurodytas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1999¹ 44 straipsnio 1 dalies a punkte. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.
3. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

¹ 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1999 dėl energetikos sąjungos ir klimato politikos veiksmų valdymo, kuriuo iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 663/2009 ir (EB) Nr. 715/2009, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 94/22/EB, 98/70/EB, 2009/31/EB, 2009/73/EB, 2010/31/ES, 2012/27/ES ir 2013/30/ES, Tarybos direktyvos 2009/119/EB ir (ES) 2015/652 ir panaikinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 525/2013 (OL L 328, 2018 12 21, p. 1).

17 straipsnis
Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 11 straipsnio 2 dalyje, 13 straipsnio 4 dalies antroje pastraipoje ir 14 straipsnio 1 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo [šio reglamento įsigaliojimo data]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiais, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 11 straipsnio 2 dalyje, 13 straipsnio 4 dalies antroje pastraipoje ir 14 straipsnio 1 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 11 straipsnio 2 dalį, 13 straipsnio 4 dalies antrą pastraipą ir 14 straipsnio 1 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

18 straipsnis

Reglamento (EB) Nr. 595/2009 daliniai pakeitimai

Reglamentas (EB) Nr. 595/2009 iš dalies keičiamas taip:

- 1) 2 straipsnio pirma pastraipa papildoma šiuo sakiniu:

„5a, 5b ir 5c straipsnių tikslais jis taip pat taikomas O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonėms.“;

2) įterpiami šie straipsniai:

„5a straipsnis

Specialieji reikalavimai gamintojams dėl M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonių aplinkosauginio veiksmingumo

1. Gamintojai užtikrina, kad parduodamos, registruojamos arba pradamos eksploatuoti naujos O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonės atitiktų šiuos reikalavimus:
 - a) šių transporto priemonių poveikis motorinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekiui, degalų sąnaudoms, elektros energijos suvartojimui ir netaršiai nuvažiuojamam nuotoliui nustatomas pagal 5c straipsnio a punkte nurodytą metodiką;
 - b) jose yra įrengti transporto priemonėse esantys įtaisai, skirti naudingajai apkrovai stebėti ir registruoti pagal 5c straipsnio b punkte nurodytus reikalavimus.
2. Gamintojai užtikrina, kad parduodomose, registruojamose arba pradamosiose eksploatuoti naujose M₂, M₃, N₂ ir N₃ kategorijų transporto priemonėse, būtų įrengti transporto priemonėse esantys įtaisai, skirti degalų sąnaudoms ir (arba) energijos suvartojimui, naudingajai apkrovai bei ridai stebėti ir registruoti pagal 5c straipsnio b punkte nurodytus reikalavimus.

Jie taip pat užtikrina, kad tų transporto priemonių netaršiai nuvažiuojamas nuotolis ir elektros energijos suvartojimas būtų nustatomi pagal 5c straipsnio c punkte nurodytą metodiką.

5b straipsnis

Specialieji reikalavimai valstybėms narėms dėl M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonių aplinkosauginio veiksmingumo

1. Nacionalinės institucijos, laikydamosi 5c straipsnyje nurodytų įgyvendinimo priemonių, atsisako suteikti ES tipo patvirtinimą arba nacionalinį tipo patvirtinimą M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ ir O₄ kategorijų naujiems transporto priemonių tipams, kurie neatitinka tose įgyvendinimo priemonėse nustatytų reikalavimų.
2. Nacionalinės institucijos, laikydamosi 5c straipsnyje nurodytų įgyvendinimo priemonių, draudžia parduoti registruoti arba pradėti eksploatuoti naujas M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemones, kurios neatitinka tose įgyvendinimo priemonėse nustatytų reikalavimų.

5c straipsnis

M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonių tam tikrų aplinkosauginio veiksmingumo aspektų nustatymo priemonės

Ne vėliau kaip iki 2021 m. gruodžio 31 d. Komisija įgyvendinimo aktai patvirtina šias priemones:

- a) metodiką, pagal kurią įvertinamas O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonių veikimas, susijęs su jų poveikiu išmetamo CO₂ kiekiui, degalų sąnaudoms, elektros energijos sunaudojimui ir motorinių transporto priemonių netaršiai nuvažiuojamam nuotoliui;

- b) techninius reikalavimus, taikomus transporto priemonėse esančių įtaisų, skirtų M₂, M₃, N₂ ir N₃ kategorijų transporto priemonių degalų sąnaudoms ir (arba) energijos suvartojimui ir ridai stebėti bei transporto priemonių, kurios atitinka Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/...⁺⁺ 2 straipsnio 1 dalies pirmos pastraipos a, b, c arba d punkte nustatytas savybes, ir jų junginių su O₃ ir O₄ kategorijų transporto priemonėmis naudingajai apkrovai arba bendrai masei nustatyti ir registruoti, įskaitant, jei reikia, duomenų perdavimą tarp junginiuose esančių transporto priemonių, įrengimo;
- c) metodiką, pagal kurią nustatoma naujų M₂, M₃, N₂ ir N₃ kategorijų transporto priemonių netaršiai nuvažiuojamas nuotolis ir elektros energijos suvartojimas.

Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 13a straipsnyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.

* Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/..., kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai ir kuriuo iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB (OL ..., ..., p. ...).“;

⁺ OL: Prašom tekste įrašyti reglamento, pateikiamo dokumente 2018/0143(COD) - PE 60/19, numerį ir užpildyti atitinkamą išnašą

3) pridedamas šis straipsnis:

„13a straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Motorinių transporto priemonių techninis komitetas, įsteigtas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/858*. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.
3. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

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

19 straipsnis
Reglamento (EB) Nr. 2018/956 daliniai pakeitimai

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

- 1) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

„3 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys nustatytos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2007/46/EB*, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentuose (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2019/...**+.

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

** Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/..., kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai ir kuriuo iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB (OL ..., ..., p. ...).“;

+ OL: Prašom tekste įrašyti reglamento, pateikiamo dokumente 2018/0143(COD)- PE 60/19, numerį ir užpildyti atitinkamą išnašą

2) 4 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

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

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

2019 m. atžvilgiu ne vėliau kaip 2020 m. rugsėjo 30 d. pateikti duomenys turi apimti nuo 2019 m. sausio 1 d. iki 2020 m. birželio 30 d. stebėtus duomenis.

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

3) 5 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

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

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

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

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

4) 10 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

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

5) II priedo 3.2 punktas pakeičiamas taip:

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

20 straipsnis
Direktyvos 96/53/EB daliniai pakeitimai

Direktyva 96/53/EB iš dalies keičiama taip:

- 1) 2 straipsnyje po apibrėžties „alternatyviaisiais degalais varoma transporto priemonė“ įterpiama ši apibrėžtis:

„– netarši transporto priemonė – netarši sunkioji transporto priemonė, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/...⁺ 3 straipsnio 11 punkte;

* Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/..., kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai ir kuriuo iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB (OL L ..., ..., p. ...).“;

- 2) 10b straipsnis pakeičiamas taip:

„10b straipsnis

Alternatyviaisiais degalais varomų arba netaršių transporto priemonių didžiausia leistina masė yra tokia, kaip nustatyta I priedo 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 ir 2.4 punktuose.

⁺ OL: Prašom tekste įrašyti reglamento, pateikiamo dokumente 2018/0143(COD) - PE 60/19, numerį ir užpildyti atitinkamą išnašą.

Alternatyviaisiais degalais varomos arba netaršios transporto priemonės taip pat turi atitikti I priedo 3 punkte nurodytas ašių maksimalios leistinos masės ribas.

Alternatyviaisiais degalais varomoms arba netaršioms transporto priemonėms reikalinga papildoma masė nustatoma remiantis atitinkamo gamintojo pateiktais dokumentais atitinkamos transporto priemonės patvirtinimo metu. Ta papildoma masė nurodoma oficialiame įrodymo dokumente, reikalaujame pagal 6 straipsnį.

Komisijai pagal 10h straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šios direktyvos tikslais atnaujinamas 2 straipsnyje nurodytų alternatyviųjų degalų, dėl kurių reikalinga papildoma masė, sąrašas. Ypač svarbu, kad Komisija vadovautųsi savo įprasta praktika ir prieš priimdama tuos deleguotuosius aktus konsultuotųsi su ekspertais, įskaitant valstybių narių ekspertus.“;

3) I priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 ir 2.2.4 punktų antra skiltis papildoma šia pastraipa:

„Transporto priemonių junginių, kuriuose yra alternatyviaisiais degalais varomų arba netaršių transporto priemonių, šiame skirsnyje nurodyta maksimali leistina masė padidinama papildomai atitinkamai ne daugiau kaip 1 tona arba 2 tonomis, kurių reikia dėl alternatyviųjų degalų technologijos arba netaršios technologijos.“;

b) 2.3.1 punkto antra skiltis papildoma šia pastraipa:

„Netaršios transporto priemonės: maksimali leistina 18 tonų masė padidinama papildomai ne daugiau kaip 2 tonomis, kurių reikia dėl netaršios technologijos.“;

c) 2.3.2 punkto trečia skiltis papildoma šia pastraipa:

„Triašės netaršios transporto priemonės: maksimali masė – 25 tonos arba 26 tonos (kai varomojoje ašyje įtaisyti sudvejinti ratlankiai ir pneumatinė pakaba arba pakaba, kuri Sąjungoje pripažįstama ekvivalentiška, kaip apibrėžta II priede, arba jei kiekvienoje varomojoje ašyje įtaisyti sudvejinti ratlankiai, o maksimali leistina kiekvienos ašies apkrova neviršija 9,5 tonų) – padidinama papildomai ne daugiau kaip 2 tonomis, kurios reikia dėl netaršios technologijos.“;

d) 2.4 punkto trečia skiltis papildoma šia pastraipa:

„Triašiai sujungti autobusai, kurie yra netaršios transporto priemonės: maksimali leistina 28 tonų masė padidinama papildomai ne daugiau kaip 2 tonomis, kurių reikia dėl netaršios technologijos.“.

21 straipsnis

Įsigaliojimas

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta ...

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

Tarybos vardu

Pirmininkas

I PRIEDAS\

Vidutiniai savitieji išmetamo CO₂ kiekiai,
vidutinės savitosios išmetamo CO₂ normos ir išmetamo CO₂ normos perviršis

1. Transporto priemonių pogrupiai

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

1 lentelė. Transporto priemonių pogrupiai (sg)

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

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

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

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

Jei nauja sunkioji transporto priemonė priskiriama prie 4-UD transporto priemonių pogrupio, bet duomenų apie jos išmetamo CO₂ kiekį g/km pagal 2.1 punkto 2 lentelėje nustatytą UDL arba UDR paskirtį nėra, ji priskiriama prie 4-RD transporto priemonių pogrupio.

2. GAMINTOJO VIDUTINIS SAVITASIS IŠMETAMO CO₂ KIEKIS

2.1 Naujos sunkiosios transporto priemonės savitasis išmetamo CO₂ kiekis

Naujos sunkiosios transporto priemonės v , priskiriamos prie transporto priemonių pogrupio sg , savitasis išmetamo CO₂ kiekis g/km (CO_{2v}) apskaičiuojamas pagal formulę:

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

Čia:

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

sg – transporto priemonių pogrupis, prie kurio pagal šio priedo 1 punktą priskirta nauja sunkioji transporto priemonė v ;

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

$CO_{2v,mp}$ – naujos sunkiosios transporto priemonės v išmetamo CO₂ kiekis g/km, nustatytas pagal paskirtį mp ir nurodytas pranešant duomenis pagal Reglamentą (ES) 2018/956.

Netaršios sunkiosios transporto priemonės savitasis išmetamo CO₂ kiekis prilyginamas 0 g CO₂/km.

Specialiosios transporto priemonės savitasis išmetamo CO₂ kiekis prilyginamas vidutiniam išmetamo CO₂ kiekiui g/km, nurodytam pranešant duomenis pagal Reglamentą (ES) 2018/956.

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

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

Paskirčių apibrėžtys

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

2.2. Gamintojo visų naujų sunkiųjų transporto priemonių, priskiriamų prie transporto priemonių pogrupio, vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis

Kiekvieno gamintojo kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu transporto priemonių pogrupio *sg* visų naujų sunkiųjų transporto priemonių vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis g/tkm (*avgCO2_{sg}*) apskaičiuojamas taip:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}}$$

čia:

$\sum v$ – visų gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių, priskiriamų prie transporto priemonių pogrupio *sg*, išskyrus 4 straipsnio pirmos pastraipos a punkte nurodytas specialiąsias transporto priemones, verčių suma;

CO_{2v} – naujos sunkiosios transporto priemonės *v* savitasis išmetamo CO₂ kiekis, nustatytas pagal 2.1 punktą;

V_{sg} – gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių, priskiriamų prie transporto priemonių pogrupio *sg*, išskyrus 4 straipsnio pirmos pastraipos a punkte nurodytas specialiąsias transporto priemones, skaičius;

PL_{sg} – transporto priemonių, priskiriamų prie transporto priemonių pogrupio *sg*, vidutinė naudingoji apkrova, kaip nustatyta 2.5 punkte.

2.3. 5 straipsnyje nurodyto netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientas

2.3.1 2019–2024 m. ataskaitiniai laikotarpiai

Kiekvieno gamintojo 5 straipsnyje nurodytas netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientas (NMTP, angl. ZLEV) kiekvienu 2019–2024 m. ataskaitiniu laikotarpiu apskaičiuojamas taip:

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

čia:

V – gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių, kurios atitinka 2 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje nustatytas savybes, išskyrus 4 straipsnio pirmos pastraipos a punkte nurodytas specialiąsias transporto priemones, skaičius;

V_{conv} – gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių, kurios atitinka 2 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje nustatytas savybes, išskyrus 4 straipsnio pirmos pastraipos a punkte nurodytas specialiąsias transporto priemones, taip pat netaršias ir mažataršes transporto priemones, skaičius;

V_{zlev} V_{in} ir V_{out} suma;

čia:

$$V_{in} = -\sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg})),$$

kur Σ_v yra visų naujų netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių, kurios atitinka 2 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje nustatytas savybes, verčių suma;

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

LET_{sg} – transporto priemonių pogrupio sg , kuriam priskiriama transporto priemonė v , mažos taršos ribinė vertė, kaip nustatyta 2.3.3 punkte;

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

2.3.2 2025 m. ir vėlesni ataskaitiniai laikotarpiai

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

$ZLEV = 1 - (y - x)$, nebent ši suma būtų didesnė už 1 arba mažesnė už 0,97 –
tuomet ZLEV koeficientas prilyginamas atitinkamai 1 arba 0,97

čia:

x – 0,02;

y – V_{in} ir V_{out} suma, padalinta iš V_{total} , kur:

Vin – bendras naujai įregistruotų netaršių ir mažataršių sunkiųjų transporto priemonių, kurios atitinka 2 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje nustatytas savybes, skaičius, kai kiekviena iš jų skaičiuojama kaip ZLEV_{specific} pagal šią formulę:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

čia

CO_{2v} – netaršios arba mažataršės sunkiosios transporto priemonės *v* savitasis išmetamo CO₂ kiekis g/km, nustatytas pagal 2.1 punktą;

LET_{sg} – transporto priemonių pogrupio *sg*, kuriam priskiriama transporto priemonė *v*, mažos taršos ribinė vertė, kaip nustatyta 2.3.3 punkte;

V_{out} – bendras naujai įregistruotų 2 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodytų netaršių sunkiųjų transporto priemonių skaičius, esant ne daugiau kaip 0,035 V_{total};

V_{total} – bendras tuo ataskaitiniu laikotarpiu naujai registruotų gamintojo sunkiųjų transporto priemonių skaičius;

Jei Vin/V_{total} yra mažesnis nei 0,0075, ZLEV koeficientas yra 1.

2.3.3 Mažos taršos ribinė vertė

Transporto priemonių pogrupio *sg* mažos taršos ribinė vertė LET_{sg} nustatoma taip:

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

čia:

$rCO2_{sg}$ –transporto priemonių pogrupio *sg* išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė, kaip nustatyta 3 punkte;

PL_{sg} –transporto priemonių pogrupio *sg* transporto priemonių vidutinė naudingoji apkrova, kaip nustatyta 2.5 punkte.

2.4. Prie tam tikro transporto priemonių pogrupio priskiriamų gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių dalis

Prie transporto priemonių pogrupio *sg* priskiriamų kiekvieno gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių dalis $share_{sg}$ kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu apskaičiuojama taip:

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

čia:

V_{sg} – gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių, priskiriamų prie transporto priemonių pogrupio *sg*, išskyrus 4 straipsnio pirmos pastraipos a punkte nurodytas specialiąsias transporto priemones, skaičius;

V – gamintojo naujų sunkiųjų transporto priemonių, išskyrus 4 straipsnio pirmos pastraipos a punkte nurodytas specialiąsias transporto priemones, skaičius.

2.5. Visų prie tam tikro transporto priemonių pogrupio priskiriamų transporto priemonių vidutinė naudingosios apkrovos vertė

Vidutinė prie transporto priemonių pogrupio sg priskiriamos transporto priemonės naudingoji apkrova PL_{sg} apskaičiuojama taip:

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

čia:

Σ_{mp} – visų paskirčių mp verčių suma;

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

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

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

Transporto priemonių pogrupis sg	Paskirtis ¹ mp									
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL	RER	LEL	LER
4-UD	0,9	4,4	1,9	14	0,9	4,4	3,5	17,5	3,5	26,5
4-RD										
4-LH										
5-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
5-LH										
9-RD	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5
9-LH										
10-RD	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5
10-LH										

¹ Paskirčių apibrėžtis žr. 2.1 punkto 2 lentelėje.

2.6 Ridos ir naudingosios apkrovos svorinis daugiklis

Transporto priemonių pogrupio *sg* ridos ir naudingosios apkrovos svorinis daugiklis (MPW_{sg}) – tai 4 lentelėje nustatytos metinės ridos ir 2.5 punkto 3 lentelėje nustatytos kiekvieno transporto priemonių pogrupio naudingosios apkrovos vertės sandauga, normalizuota pagal atitinkamą transporto priemonių pogrupio 5-LH vertę, ir jis apskaičiuojamas taip:

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

čia:

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

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

PL_{sg} vidutinė naudingosios apkrovos vertė, kaip nustatyta 2.5 punkte;

PL_{5-LH} prie transporto priemonių pogrupio 5-LH priskiriamų transporto priemonių vidutinė naudingosios apkrovos vertė, kaip nustatyta 2.5 punkte.

4 lentelė. Metinė rida

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

2.7. Gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis g/tkm, nurodytas 4 straipsnyje

Kiekvieno gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis g/tkm kiekvienu *ataskaitiniu laikotarpiu* apskaičiuojamas taip:

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

čia:

\sum_{sg} – visų transporto priemonių pogrupių verčių suma;

ZLEV – netaršių ir mažataršių transporto priemonių koeficientas, kaip nustatyta 2.3 punkte;

share_{sg} – naujų sunkiųjų transporto priemonių dalis transporto priemonių pogrupyje *sg*, kaip nustatyta 2.4 punkte;

MPW_{sg} – ridos ir naudingosios apkrovos svorinis daugiklis, kaip nustatyta 2.6 punkte;

avgCO_{2sg} – vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis g/tkm, kaip nustatyta 2.2 punkte.

3. 1 STRAIPSNIO ANTROJE PASTRAIPOJE NURODYTA IŠMETAMO CO₂ KIEKIO ATSKAITOS VERTĖ

Kiekvieno transporto priemonių pogrupio *sg* išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė (*rCO_{2sg}*), atsižvelgiant į visas naujas visų gamintojų atskaitos laikotarpio sunkiausias transporto priemones, apskaičiuojama taip:

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

čia:

Σ_v – visų atskaitos laikotarpiu įregistruotų naujų sunkiųjų transporto priemonių, priskiriamų prie transporto priemonių pogrupio *sg*, išskyrus 1 straipsnio antroje pastraipoje nurodytas specialiausias transporto priemones, verčių suma;

CO_{2v} – naujos sunkiosios transporto priemonės *v* savitasis išmetamo CO₂ kiekis, nustatytas pagal 2.1 punktą, jei taikoma, patikslintas pagal II priedą;

rV_{sg} – visų atskaitos laikotarpiu įregistruotų naujų sunkiųjų transporto priemonių, priskiriamų prie transporto priemonių pogrupio *sg*, išskyrus 1 straipsnio antroje pastraipoje nurodytas specialiausias transporto priemones, skaičius;

PL_{sg} – prie transporto priemonių pogrupio *sg* priskiriamų transporto priemonių vidutinė naudingoji apkrova, kaip nustatyta 2.5 punkte.

4. 6 STRAIPSNYJE NURODYTA GAMINTOJO SAVITOJI IŠMETAMO CO₂ KIEKIO NORMA

Kiekvieno gamintojo savitoji išmetamo CO₂ norma T nuo 2025 m. liepos 1 d. kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu apskaičiuojama taip:

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

čia:

Σ_{sg} – visų transporto priemonių pogrupių verčių suma;

$share_{sg}$ – naujų sunkiųjų transporto priemonių dalis transporto priemonių pogrupyje sg , kaip nustatyta 2.4 punkte;

MPW_{sg} – ridos ir naudingosios apkrovos svorinis daugiklis, kaip nustatyta 2.6 punkte;

rf – išmetamo CO₂ mažinimo norma (proc.), taikoma tuo konkrečiu ataskaitiniu laikotarpiu;

$rCO2_{sg}$ – išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė, kaip nustatyta punkte.

5. 7 STRAIPSNYJE NURODYTI IŠMETAMŪJŲ TERŠALŲ KREDITAI IR IŠMETAMŪJŲ TERŠALŲ SKOLOS

5.1 Išmetamo CO₂ kiekio mažinimo trajektorija išmetamųjų teršalų kreditams

Kiekvienam gamintojui ir kiekvienam Y metų ataskaitiniam laikotarpiui 2019–2030 m. laikotarpiu išmetamo CO₂ kiekio mažinimo trajektorija (ET_Y) nustatoma taip:

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

čia:

$\Sigma_{sg} (...)$ – visų transporto priemonių pogrupių verčių suma;

$share_{sg}$ – naujų sunkiųjų transporto priemonių dalis transporto priemonių pogrupyje sg , kaip nustatyta 2.4 punkte;

MPW_{sg} – ridos ir naudingosios apkrovos svorinis daugiklis, kaip nustatyta 2.6 punkte;

$rCO2_{sg}$ – išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė, kaip nustatyta 3 punkte;

čia:

2019–2025 m. laikotarpio Y metų ataskaitiniais laikotarpiais:

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

ir 2026–2030 m. laikotarpio Y metų ataskaitiniais laikotarpiais:

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

rf_{2025} ir rf_{2030} – išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normos (proc.), taikomos atitinkamai 2025 m. ir 2030 m. ataskaitiniams laikotarpiams.

5.2. Išmetamų teršalų kreditų ir išmetamų teršalų skolų apskaičiavimas kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu

Kiekvienam gamintojui ir kiekvienam Y metų ataskaitiniam laikotarpiui 2019–2029 m. laikotarpiu išmetamų teršalų kreditai (cCO_{2Y}) ir skolos (dCO_{2Y}) apskaičiuojami taip:

Jei $CO_{2Y} < ET_Y$:

$$cCO_{2Y} = (ET_Y - CO_{2Y}) \times V_Y \text{ ir}$$

$$dCO_{2Y} = 0$$

Jei 2025–2029 metais $CO_{2Y} > T_Y$:

$$dCO_{2Y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y \text{ ir}$$

$$cCO_{2Y} = 0$$

Visais kitais atvejais dCO_{2Y} ir cCO_{2Y} prilyginami 0.

Čia:

ET_Y – gamintojo išmetamo CO₂ mažinimo trajektorija Y metų ataskaitiniu laikotarpiu, nustatyta pagal 5.1 punktą;

CO_{2Y} – gamintojo vidutinis savitasis išmetamo CO₂ kiekis Y metų ataskaitiniu laikotarpiu, nustatytas pagal 2.7 punktą;

T_Y – gamintojo savitoji išmetamo CO₂ norma Y metų ataskaitiniu laikotarpiu, nustatyta pagal 4 punktą;

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

5.3. Išmetamųjų teršalų skolos ribinė vertė

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

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

čia:

T_{2025} gamintojo savitoji išmetamo CO₂ norma 2025 m. ataskaitiniu laikotarpiu, nustatyta pagal 4 punktą;

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

5.4. Išmetamųjų teršalų kreditai, įgyti iki 2025 m.

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

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

čia:

\min – mažesnė iš dviejų skliaustuose nurodytų verčių;

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

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

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

6. 8 STRAIPSNIO 2 DALYJE NURODYTAS GAMINTOJO IŠMETAMO CO₂ PERVERŠIS

Kiekvieno gamintojo išmetamo CO₂ normos perviršis (*exeCO_{2y}*) kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu nuo 2025 m., jei vertė yra teigiama, apskaičiuojamas taip:

2025 m. ataskaitiniu laikotarpiu

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

2026–2028 m. laikotarpio Y metų ataskaitiniais laikotarpiais

$$exeCO_{2Y} = \sum_{I=2025}^Y (dCO_{2I} - cCO_{2I}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_{2J} - redCO_2 - limCO_2$$

2029 m. ataskaitiniu laikotarpiu

$$exeCO_{2Y} = \sum_{I=2025}^{2029} (dCO_{2I} - cCO_{2I}) - \sum_{J=2025}^{2028} exeCO_{2J} - redCO_2$$

2030 m. ir vėlesnio laikotarpio Y metų ataskaitiniais laikotarpiais

$$exeCO_{2y} = (CO_{2Y} - T_Y) \times V_Y$$

čia:

$\sum_{Y=2019}^{2025}$ – 2019–2025 m. laikotarpio Y metų ataskaitinių laikotarpių verčių suma;

$\sum_{I=2025}^Y$ – 2025–Y m. laikotarpio I metų ataskaitinių laikotarpių verčių suma;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$ – 2025–(Y-1) m. laikotarpio J metų ataskaitinių laikotarpių verčių suma;

$\sum_{J=2025}^{2028}$ – 2025–2028 m. laikotarpio J metų ataskaitinių laikotarpių verčių suma;

$\sum_{I=2025}^{2029}$ – 2025–2029 m. laikotarpio I metų ataskaitinių laikotarpių verčių suma;

$dCO2_Y$ – išmetamųjų teršalų skolos Y metų ataskaitiniu laikotarpiu, nustatytos pagal 5.2 punktą;

$cCO2_Y$ – išmetamųjų teršalų kreditai Y metų ataskaitiniu laikotarpiu, nustatyti pagal 5.2 punktą;

$limCO2$ – išmetamųjų teršalų skolos ribinė vertė, nustatyta pagal 5.3 punktą;

$redCO2$ – 2025 m. ataskaitinio laikotarpio išmetamųjų teršalų skolų sumažinimas, nustatytas pagal 5.4 punktą.

Visais kitais atvejais išmetamo CO₂ normos perviršis $exeCO2_Y$ prilyginamas 0.

II PRIEDAS

Patikslinimo procedūros

1. 14 STRAIPSNIO 1 DALIES C PUNKTE NURODYTI NAUDINGOSIOS APKROVOS PATIKSLINIMO FAKTORIAI

Vadovaujantis 11 straipsnio 2 dalies a punktu, skaičiuojant 1 straipsnio antroje pastraipoje nurodytą išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertę, naudojami atskaitiniu laikotarpiu taikytini paskirties svoriniai daugikliai ir naudingosios apkrovos vertės, kai įsigalios 14 straipsnio 1 dalies c punkte nurodyti pakeitimai, taikomi visoms naujoms sunkiosioms transporto priemonėms, ir sunkiosios transporto priemonės *v* išmetamo CO₂ kiekis g/km, nustatytas pagal I priedo 2.1 punkto 2 lentelėje nurodytą *mp* paskirtį, patikslinamas taip:

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

čia:

sg transporto priemonių pogrupis, kuriam priskiriama transporto priemonė *v*;

$CO2(RP)_{v,mp}$ – transporto priemonės *v* savitasis išmetamo CO₂ kiekis g/km, nustatytas pagal paskirtį *mp*, remiantis atskaitos laikotarpio stebėsenos duomenimis, praneštais pagal Reglamentą (ES) 2018/956;

$PL(RP)_{sg, mp}$ – I priedo 2.5 punkto 3 lentelėje nurodyta transporto priemonių pogrupio sg transporto priemonei v pagal paskirtį mp atskaitos laikotarpiu priskirta naudingoji apkrova, siekiant nustatyti atskaitos laikotarpio stebėsenos duomenis, praneštus pagal Reglamentą (ES) 2018/956;

$PL_{sg, mp}$ – transporto priemonių pogrupio sg transporto priemonėms pagal paskirtį mp priskirta naudingoji apkrova atskaitiniu laikotarpiu, kuriuo visoms naujoms sunkiosioms transporto priemonėms įsigalioja 14 straipsnio 1 dalies c punkte nurodyti pakeitimai, nustatyta pagal I priedo 2.5 punkto 3 lentelę;

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

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

$PLa_{sg, mp}$ (1/tonos)		Paskirtys mp^1				
		RDL, RDR	REL, RER	LHL, LHR	LEL, LER	UDL, UDR
Transporto priemonių pogrupiai sg	4-UD	0,026	N.A.	0,015	N.A.	0,026
	4-RD					
	4-LH					
	5-RD	0,022	0,022	0,017	0,017	0,022
	5-LH					
	9-RD	0,026	0,025	0,015	0,015	0,026
	9-LH					
	10-RD	0,022	0,021	0,016	0,016	0,022
10-LH						

¹ paskirčių apibrėžtis žr. I priedo 2.1 punkte.

2. 11 STRAIPSNIO 2 DALIES B PUNKTE NURODYTI PATIKSLINIMO FAKTORIAI

Vadovaujantis 11 straipsnio 2 dalies b punktu, skaičiuojant 1 straipsnio antroje pastraipoje nurodytą išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertę, naudojami ataskaitiniu laikotarpiu taikytini paskirties svoriniai daugikliai ir naudingos apkrovos vertės, kai įsigalios 14 straipsnio 1 dalies c punkte nurodyti pakeitimai, taikomi visoms naujoms sunkiosioms transporto priemonėms, ir sunkiosios transporto priemonės *v* išmetamo CO₂ kiekis g/km, nustatytas pagal I priedo 2.1 punkte nurodytą *mp* paskirtį, patikslinamas taip:

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

čia:

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

sg – transporto priemonių pogrupis, kuriam priskiriama transporto priemonė *v*;

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

$CO2(RP)_{v,mp}$ – transporto priemonės *v* savitasis išmetamo CO₂ kiekis g/km, nustatytas pagal paskirtį *mp*, remiantis atskaitos laikotarpio stebėsenos duomenimis, praneštais pagal Reglamentą (ES) 2018/956;

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

$CO_{2r,mp}$ – savitasis reprezentatyviosios transporto priemonės r išmetamo CO_2 kiekis, nustatytas pagal paskirtį mp vadovaujantis Reglamentu (EB) Nr. 595/2009 ir jo įgyvendinimo priemonėmis ataskaitiniu laikotarpiu, kuriuo visoms naujoms sunkiosioms transporto priemonėms įsigalioja šio reglamento 14 straipsnio 2 dalyje nurodyti pakeitimai.

Reprezentatyvioji transporto priemonė r nustatoma pagal šio reglamento 14 straipsnio 3 dalyje nurodytą metodiką.
