



Briuselis, 2026 m. birželio 15 d.  
(OR. en)

10065/1/26  
REV 1

---

---

Tarpinstitucinė byla:  
2025/0420 (COD)

---

---

CLIMA 304  
ENV 612  
TRANS 386  
MI 581  
CODEC 1084

## PRANEŠIMAS

---

|          |                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| nuo:     | Tarybos generalinio sekretoriato                                                                                                                                                                                                                                                    |
| kam:     | Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai                                                                                                                                                                                                                                              |
| Dalykas: | Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO, kuriuo dėl naujų lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO <sub>2</sub> normų ir transporto priemonių ženklavimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/631 ir panaikinama Direktyva 1999/94/EB<br>– Pažangos ataskaita |

---

## I. IVADAS

1. 2025 m. gruodžio 16 d. Komisija pateikė pasiūlymą iš dalies pakeisti Reglamentą dėl naujų lengvųjų transporto priemonių ir furgonų išmetamo CO<sub>2</sub> normų (toliau – pasiūlymas dėl CO<sub>2</sub> standartų)<sup>1</sup>. Į jį taip pat įtrauktos transporto priemonių ženklavimo taisyklės.
2. Pasiūlymas buvo pateiktas kaip automobilių pramonės dokumentų rinkinio, į kurį taip pat įtrauktas pasiūlymas dėl netaršių įmonių transporto priemonių ir pasiūlymai dėl automobilių pramonės teisės aktų supaprastinimo (automobilių pramonės bendrasis rinkinys), dalis.

---

<sup>1</sup> Dok. 17010/25 + ADD1.

3. Pasiūlymu siekiama užtikrinti lankstesnę ir technologiškai neutralų požiūrį, atsižvelgiant į technologinius ir rinkos pokyčius, kartu išlaikant poveikio klimatui neutralumo kryptį, prisidedant prie energetinio saugumo ir nepriklausomybės laipsniškai nutraukiant iškastinio kuro naudojimą kelių transporte ir išlaikant nuspėjamumą gamintojams ir investuotojams, kad būtų galima teisingai pereiti prie visai netaršaus judumo.

Juo visų pirma lengvųjų automobilių ir furgonų 2035 m. tikslai sumažinami nuo 100 % iki 90 %, o furgonų 2030 m. tikslas – nuo 50 % iki 40 % ir gamintojams suteikiama naujų lankstumo priemonių, kad jie galėtų pasiekti savo konkrečius išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslus: siūloma, kad 2030–2032 m. laikotarpiu atitikties vertinimas būtų dauginamasis, iki 2034 m. siūloma įvesti ypatinguosius kreditus mažiems elektromobiliams, pagamintiems ES, o nuo 2035 m. – kreditus už tvarių degalų iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių naudojimą ir kreditus mažo anglies dioksido pėdsako plienui, pagamintam ES. Pastarosios dvi lankstumo priemonės turi būti naudojamos likusiam išmetamųjų teršalų kiekiui kompensuoti, kad būtų užtikrintas pasiūlymo poveikio klimatui neutralumas. Jomis didinamas technologinis neutralumas ir atsižvelgiama į išmetamųjų teršalų kiekio mažinimą ne tik per išmetimo vamzdį.

4. 2026 m. kovo 17 d. Taryba (aplinka) dėl pasiūlymo surengė politinius debatus, daugiausia dėmesio skirdama pagrindiniams pasiūlymo elementams, t. y. išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslams ir naujosioms lankstumo priemonėms.
5. Europos Parlamente pranešėju ENVI komiteto vardu paskirtas Massimiliano SALINI (PPE, IT). Balsavimas plenarinėje sesijoje numatytas 2026 m. lapkričio mėn.
6. Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nuomonę dėl pasiūlymo pateikė 2026 m. balandžio 29 d. Regionų komitetas nuomonės dėl pasiūlymo dar nepateikė.
7. Toliau pirmininkaujanti valstybė narė pristato iki šiol padarytą su pasiūlymu susijusią pažangą ir pateikia išsamią pagrindinių dar neišspręstų klausimų dabartinės padėties apžvalgą.

## **II. DABARTINĖ PADĖTIS**

### **Bendra informacija**

8. Aplinkos darbo grupė pasiūlymą dėl CO<sub>2</sub> standartų nagrinėjo keliuose posėdžiuose, paskiausias įvyko 2026 m. gegužės 21 d.

9. Politiniai debatai kovo mėn. Aplinkos tarybos posėdyje ir išsamus nagrinėjimas darbo grupės lygmeniu leido nustatyti pagrindinius pasiūlymo klausimus ir delegacijų bendrąsias pozicijas dėl jų. Vis dėlto kelios delegacijos laikosi tikrinimo išlygų dėl viso teksto ar jo dalių.
10. Be to, dvi pagrindinės pasiūlymo nuostatos – ypatingieji kreditai mažiems elektromobiliams, pagamintiems ES, ir kreditai mažo anglies dioksido pėdsako plienui, pagamintam ES, – yra glaudžiai susijusios su pasiūlymu dėl automobilių pramonės bendrojo rinkinio ir pasiūlymu dėl Pramonės spartinimo akto (PSA). Pasiūlymas dėl PSA buvo pateiktas tik 2026 m. kovo 4 d. ir nagrinėjimas vis dar yra palyginti ankstyvame etape. 2026 m. birželio 5 d. Nuolatinių atstovų komitete įvyko diskusija dėl šių tarpusavyje susijusių nuostatų.
11. Nors pirmininkaujanti valstybė narė tęsė darbą, susijusį su visais pasiūlymo elementais, konkrečiai šiame etape ji daugiausia dėmesio skyrė tam, kad būtų pasiektas kompromisas, visų pirma dėl ženklinimo ir labiau techninių klausimų. Dėl naujausio pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinio teksto iš esmės susitarta, tačiau liko neišspręstų klausimų, daugiausia susijusių su naudotomis transporto priemonėmis ir transporto priemonių energijos vartojimo efektyvumo rodiklio įtraukimo į etiketę. Dar keli neišspręsti klausimai yra susiję su pagrindiniais pasiūlymo klausimais.
12. Pirmininkaujančios valstybės narės bendru vertinimu, siekiant tolesnės su pasiūlymu susijusios pažangos reikės išspręsti visus pagrindinius neišspręstus klausimus, kad būtų pasiektas bendras subalansuotas kompromisas.

### **Pagrindiniai neišspręsti klausimai**

13. Nuo pat pasiūlymo nagrinėjimo pradžios buvo aišku, kad pagrindiniai politiniai klausimai rutuliojasi dėl 2035 m. ir 2030 m. išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslų ir naujųjų lankstumo priemonių. Atsižvelgiant į tai, kad Europos automobilių sektorius susiduria su iššūkiais, susijusiais su gamybos sąnaudomis, pertekliniais pajėgumais ir didėjančia pasauline konkurencija, diskusijose daugiausia dėmesio skirta tam, kad būtų rasta tinkama siekio išlaikyti poveikio klimatui neutralumo kryptį ir elektrifikavimo skatinimo pusiausvyra, kartu suteikiant gamintojams daugiau galimybių ir lankstumo pasiekti savo išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslus, taip stiprinant technologinį neutralumą, kartu užtikrinant stiprią ir konkurencingą automobilių pramonę ES. Viena vertus, manoma, kad lankstumas gamintojams ir technologinis neutralumas yra labai svarbūs siekiant užtikrinti pramonės konkurencingumą, o kita vertus, laikomasi nuomonės, kad tolesnis elektrifikavimo kelias ir tempas yra būdas užtikrinti konkurencingumą prisitaikant ateities poreikiams.

Atsižvelgdamos į tai, kelios delegacijos pageidauja išplėsti visai netaršių transporto priemonių apibrėžtį, kad ji apimtų transporto priemones, varomas tik neutralaus anglies dioksido poveikio degalais. Šios delegacijos siūlo sąvoką „neutralaus anglies dioksido poveikio“ apibrėžti kaip apimančią visų rūšių degalus iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, išvardytus Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvoje (AIED). Viena delegacija pageidauja išplėsti apibrėžtį, kad ji apimtų „degalus iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, įskaitant pažangiuosius biodegalus“. Kitos delegacijos tam prieštarauja manydamos, kad apibrėžtis ir toliau turėtų būti grindžiama pro išmetimo vamzdį išmetamais teršalais. Viena delegacija siūlo pereiti prie viso gyvavimo ciklo vertinimo metodo.

Taip pat buvo atsižvelgta į valstybių narių nuomonių skirtumus, be kita ko, susijusius su elektrinių transporto priemonių naudojimu ir infrastruktūros diegimu.

*a) Išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslai*

Kelios delegacijos dar nepareiškė jokios galutinės ar konkrečios pozicijos dėl siūlomų išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslų. Jau pareikštos pozicijos labai skiriasi.

14. 2030 m. tikslas furgonams

Nors kai kurios delegacijos aiškiai pritarė tam, kad 2030 m. tikslas furgonams būtų sumažintas nuo 50 % iki 40 %, daugelis delegacijų laikosi išlygų dėl turinio arba vis dar vertina pasiūlymą. Kelios delegacijos, nors ir palankiai vertindamos svarstymų kryptį, ragina šį tikslą dar labiau sumažinti, atsižvelgiant į struktūrines kliūtis elektrinių furgonų naudojimui. Kitos delegacijos dėl tikslo sumažinimo laikosi išlygų ir abejoja, ar tai būtina. Viena delegacija aiškiai paragino sumažinti 2030 m. tikslą ir lengviesiems automobiliams.

Atrodo, kad plačiai pritariama trejų metų vidurkiui siekiant 2030 m. tikslo (tiek lengviesiems automobiliams, tiek furgonams). Kelios delegacijos dėl vidurkio laikosi išlygų, o kai kurios kitos teigia, kad reikia daugiau lankstumo, ir pageidauja, kad jis būtų penkerių metų; dar kai kurios delegacijos mano, kad to reikia ir 2025 m. tikslo atveju. Kitos delegacijos prieštarauja bendram laikotarpio prailginimui iki penkerių metų.

15. 2035 m. tikslas lengviesiems automobiliams ir furgonams ir pareiga kompensuoti likusį išmetamųjų teršalų kiekį

Kai kurios delegacijos nurodė pritariančios 90 % tikslui ir pareigai kompensuoti likusį išmetamųjų teršalų kiekį, o kai kurios taip pat paragino užtikrinti, kad išmetamųjų teršalų kiekio mažinimas atitiktų Europos klimato teisės aktą.

Kitos delegacijos pareiškė galinčios pritarti 90 % tikslui su tam tikromis išlygomis, visų pirma, kad 90 % išmetamųjų teršalų kiekio turėtų būti besąlygiškai arba bent iš dalies kompensuojama ir (arba) kad gamintojų lankstumas siekiant savo konkrečių tikslų turėtų būti padidintas ir išplėstas, kad atspindėtų rinkos realijas. Kai kurios delegacijos pasisako už tolesnį 2035 m. tikslų mažinimą tiek lengviesiems automobiliams, tiek furgonams arba tik furgonams, abejodamos dėl siūlomų tikslų įgyvendinamumo.

Kita vertus, kelios delegacijos 2035 m. tikslų mažinimą vertina kritiškai. Kai kurios nori laikytis dabartinių 100 % tikslų, nurodydamos tokius aspektus kaip jų tikslai pagal Pastangų pasidalijimo reglamentą, poreikis pasiųsti aiškų signalą dėl elektrifikacijos ir laikytis Europos klimato teisės akto tikslų. Kai kurios delegacijos nurodė, kad jų išlygos yra susijusios su jų skeptišku požiūriu į tai, ar taikant kompensavimo kreditais mechanizmą išmetamųjų teršalų kiekis bus sumažintas tiek pat, kiek siekiama dabartiniais tikslais.

*b) Lankstumo priemonės*

16. 2030 m. tikslas lengviesiems automobiliams. Ypatingieji kreditai ES pagamintoms mažoms elektrinėms transporto priemonėms

Ypatingųjų kreditų mažiems lengviesiems automobiliams koncepcijai, atrodo, iš esmės pritariama, tačiau kelios delegacijos ragina pakeisti konkretų pasiūlymą arba laikosi tikrinimo išlygų dėl tam tikrų jo elementų. Visų pirma kelios delegacijos mano, kad laikantis technologiškai neutralaus požiūrio taip pat turėtų būti galima suteikti ypatinguosius kreditus mažiems lengviesiems automobiliams, varomiems tik neutralaus anglies dioksido poveikio degalais ir (arba) degalais iš atsinaujinančiųjų išteklių. Kai kurios delegacijos pabrėžia, kad esminis elementas vertinant šią nuostatą yra tokių mažų lengvųjų automobilių įperkamumas.

Tačiau kai kurios delegacijos dėl šios sąvokos laikosi išlygų, kelios nori, kad ji būtų taikoma ir didesniems elektromobiliams, o viena delegacija pasiūlymą visiškai atmeta.

Sąvokos „maža elektrinė transporto priemonė“ apibrėžtis siūloma automobilių pramonės bendrajame rinkinyje, dėl kurio dar tariamasi Taryboje.

Dėl sąvokos „pagaminta ES“ žr. toliau.

17. 2035 m. tikslai lengviesiems automobiliams ir furgonams. Kreditai už degalus ir mažo anglies dioksido pėdsako plieną

Degalų kreditų klausimu daug delegacijų laikosi išlygų dėl šios nuostatos, nes ji nėra pakankamai plati, kad joms būtų užtikrintas lankstumas ar remiamas technologinis neutralumas, arba jos abejoja dėl pasiūlymo aplinkosauginio naudingumo, taip pat dėl to, kad ja rinkai siunčiami neteisingi signalai. Kelios delegacijos šią nuostatą nori išplėsti, be kita ko, ją taikant iki 2035 m. ir (arba) padidinant kreditų procentinę dalį ir (arba) išplečiant biodegalų rūšis. Kelios delegacijos pritaria tam, kad transporto priemonės, varomos tik neutralaus anglies dioksido poveikio degalais ir (arba) degalais iš atsinaujinančiųjų išteklių, turėtų būti laikomos visai netaršiomis transporto priemonėmis. Atsižvelgiant į tai, siūloma, kad visiems AIED išvardytiems degalams būtų taikomos vienodos nuostatos. Kita vertus, kita delegacijų grupė laikosi griežtų išlygų, teigdama, kad dėl lankstumo nebus papildomai sumažintas išmetamųjų teršalų kiekis, pasiūla bus nukreipta nuo sektorių (aviacijos ir jūrų), kuriems šie degalai reikalingi nesant dekarbonizacijos alternatyvų, ir susilpnintas signalas dėl elektrifikacijos. Jos nepitaria tam, kad transporto priemonės, varomos tik neutralaus anglies dioksido poveikio degalais ir (arba) degalais iš atsinaujinančiųjų išteklių, būtų laikomos visai netaršiomis transporto priemonėmis.

Kalbant apie mažo anglies dioksido pėdsako plieno kreditus, ši koncepcija ir tikslas skatinti pirmaujančią ES pagaminto mažo anglies dioksido pėdsako plieno rinką yra gana plačiai palaikomi arba bent jau priimami atvirai. Kai kurios valstybės narės nori taikyti kreditus anksčiau nei 2035 m., o kitos ragina išplėsti kreditų taikymo sritį, visų pirma įtraukiant aliuminį. Tačiau delegacijoms apskritai kyla klausimų dėl mažo anglies dioksido pėdsako plieno apibrėžimo metodikos ir parametrų, kurie bus nustatyti deleguotajame akte pagal Ekologinio projektavimo reglamentą.

Dėl sąvokos „pagaminta ES“ žr. toliau.

18. Kelios delegacijos laikosi išlygų dėl bendro fondo apribojimo įtraukiant tik susijusius gamintojus, teigdamos, kad dėl to bus iškraipyta konkurencija.

19. Sąvoka „pagaminta ES“ ir sąsajos su pasiūlymu dėl PSA

Atsižvelgiant į tai, kad pasiūlymas dėl PSA dar tik pradėtas nagrinėti, dauguma delegacijų iki šiol laikėsi tikrinimo išlygų ir pateikė klausimų dėl sąvokos „pagaminta ES“ ir, kaip minėta pirmiau, dėl mažo anglies dioksido pėdsako plieno.

Kai kurios delegacijos pareiškė visiškai arba bent iš dalies pritariančios sąvokos „pagaminta ES“ koncepcijai. Kelioms delegacijoms tai yra esminis pasiūlymo dėl CO<sub>2</sub> standartų elementas, siekiant skatinti nuolatinės investicijas į Europos Sąjungoje vykdomą gamybą ir sumažinti priklausomybę nuo importo. Kitos delegacijos pareiškė turinčios dvejonių dėl sąvokos „pagaminta ES“ koncepcijos, abejodamos jos suderinamumu su tarptautiniais įsipareigojimais ir jos veiksmingumu išsaugant vertės grandines gamintojams.

20. Peržiūra

Kelios delegacijos mano, kad 2035 m. numatyta reglamento peržiūra yra per vėlyva, o kai kurios prašo pateikti daugiau informacijos apie peržiūros turinį. Kitos delegacijos nemano, kad peržiūrą reikia paankstinti.

21. Laidu įkraunamų hibridinių transporto priemonių naudingumo koeficientas

Nors tai nėra pasiūlymo dėl CO<sub>2</sub> standartų dalis, viena delegacijų grupė paragino įšaldyti vadinamąjį naudingumo koeficientą, taikomą laidu įkraunamoms hibridinėms transporto priemonėms, o kita grupė tam prieštarauja. Naudingumo koeficientas naudojamas apskaičiuojant šių transporto priemonių išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį ir degalų sąnaudas. Jis nustatomas remiantis važiavimo elektriniu režimu ir važiavimo vidaus degimo variklio režimu santykio įvertinimu. Atnaujintas naudingumo koeficientas buvo priimtas antrinės teisės aktais siekiant užtikrinti, kad išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis geriau atspindėtų tikrąjį šių transporto priemonių išmetamą teršalų kiekį, ir bus taikomas nuo 2026 m. lapkričio 29 d.

### III. IŠVADA

Nuolatinių atstovų komiteto prašoma susipažinti su šia pažangos ataskaita ir perduoti ją Tarybai (aplinka) rengiantis jos 2026 m. birželio 25 d. posėdžiui.