



Briuselis, 2025 m. spalio 2 d.
(OR. en)

13259/25

Tarpinstitucinė byla:
2023/0134 (COD)

TRANS 411
ENV 937
FIN 1144
CODEC 1428

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2025 m. spalio 2 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Dalykas:	Pakeistas pasiūlymas EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA kuria dėl sunkiųjų transporto priemonių su priekabomis CO2 taršos klasės iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB, Tarybos direktyva 1999/37/EB ir Direktyva (ES) 2019/520 ir kuria išaiškinamos ir supaprastinamos kai kurios nuostatos

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2025) 589 final.

Pridedama: COM(2025) 589 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2025 10 02
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Pakeistas pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria dėl sunkiųjų transporto priemonių su priekabomis CO₂ taršos klasės iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB, Tarybos direktyva 1999/37/EB ir Direktyva (ES) 2019/520 ir kuria išaiškinamos ir supaprastinamos kai kurios nuostatos

(Tekstas svarbus EEE)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

2024–2029 m. Europos Komisijos politinėse gairėse¹ paskelbta, kad Komisija pateiks pasiūlymų, kaip supaprastinti ir konsoliduoti Europos Sąjungos teisės aktus. Komunikate „Paprastesnė ir greitesnė Europa“² rašoma, kad teisės aktai turi būti paprasti, lengvai suprantami ir įgyvendinami, aiškiai suformuluoti ir nedviprasmiški.

Šiuo iš dalies pakeistu pasiūlymu dėl direktyvos, kuria būtų iš dalies pakeistos tam tikros Direktyvos 1999/62/EB³ nuostatos, kuriose daroma nuoroda į kitus ES teisės aktus, kad tos nuostatos būtų aiškesnės, paprastesnės ir tikslesnės.

Pirminį pasiūlymą (toliau – pirminis pasiūlymas) dėl šios direktyvos, kuria daromi pakeitimai, Komisija priėmė 2023 m. gegužės 4 d.⁴ Pirminio pasiūlymo tikslas buvo nustatyti taisykles, pagal kurias priekabų poveikis sunkiųjų krovinių transporto priemonių junginių išmetamo CO₂ kiekiui būtų įtrauktas į kelių mokesčių nustatymo tvarką, pagal kurią kelių mokesčiai diferencijuojami atsižvelgiant į transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį. Be to, siekiant daugiau teisinio aiškumo, juo būtų pakeistos tam tikros direktyvos nuostatos, kuriose daroma nuoroda į kitus ES teisės aktus.

Direktyva 1999/62/EB reglamentuojamas rinkliavų ir naudotojo mokesčių už naudojimąsi kelių infrastruktūra ėmimas. Direktyva grindžiama principais „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“. Pagal principą „teršėjas moka“ kelių mokesčiai nustatomi atsižvelgiant į transporto priemonių aplinkosauginį veiksmingumą, siekiant skatinti transporto priemonių parko atnaujinimą taip, kad būtų sumažintas neigiamas kelių transporto poveikis aplinkai.

Direktyva 1999/62/EB buvo iš dalies pakeista Direktyva (ES) 2022/362⁵, kuria, be kitų pakeitimų, sudarytos sąlygos nustatyti kelių mokesčius atsižvelgiant į transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį. Pagal šią sistemą kelių transporto sektoriui suteikiama galimybė prisidėti prie ES klimato ir energetikos tikslų įgyvendinimo. Todėl direktyvoje pateiktos kelios nuorodos į ES teisės aktus, kuriais reglamentuojamos sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio normos. Šis klausimas ES konkrečiai reglamentuojamas Reglamentu (ES) 2019/1242, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_it?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_LT.pdf

² Komisijos komunikatas Europos parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui „Paprastesnė ir greitesnė Europa. Komunikatas dėl įgyvendinimo ir supaprastinimo“, COM(2025) 47 *final*.

³ 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra, (OL L 187, 1999 7 20, p. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

⁴ Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS, kuria dėl sunkiųjų transporto priemonių su priekabomis CO₂ taršos klasės iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB, Tarybos direktyva 1999/37/EB ir Direktyva (ES) 2019/520.

⁵ 2022 m. vasario 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/362, kuria iš dalies keičiamos Direktyvos 1999/62/EB, 1999/37/EB ir (ES) 2019/520, kiek tai susiję su transporto priemonių apmokestinimu už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra, (OL L 69, 2022 3 4, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

standartai⁶, ir Komisijos reglamentu (ES) 2017/2400 dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų nustatymo⁷.

Po pirminio pasiūlymo priėmimo atlikti naujausi minėtų reglamentų pakeitimai turėjo įtakos Direktyvos 1999/62/EB nuostatoms, kuriose daroma nuoroda į tuos reglamentus. Dėl to sumažėjo teisinis aiškumas ir susidurta su didesnėmis įgyvendinimo ir administracinėmis kliūtimis. Be to, iš dalies pakeitus minėtus reglamentus, kai kurios Direktyvos 1999/62/EB nuostatos tapo nebeaktualios.

Reglamentas (ES) 2019/1242 buvo iš dalies pakeistas Reglamentu (ES) 2024/1610⁸. Pagrindiniai pakeitimai apėmė naujų išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslų nustatymą iki 2040 m. ir naujų transporto priemonių grupių įtraukimą į jo taikymo sritį. Be to, pirminė šio reglamento struktūra buvo taip pakeista, kad kai kurios Direktyvoje 1999/62/EB ir pirminiame pasiūlyme pateiktos kryžminės nuorodos į jį tapo nebeaktualios. Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400 buvo iš dalies pakeistas Komisijos reglamentu (ES) 2022/1379⁹. Be kita ko, pakeista informacijos klientui bylos – dokumento, kuriame nurodomas naujų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis, – struktūra.

Dabartiniame pakeistame pasiūlyme išlaikomi pirminio pasiūlymo tikslai (būtent dėl priekabų poveikio). Be to, juo būtų pirmiausia pakoreguotos Direktyvos 1999/62/EB nuorodos į minėtus reglamentus, siekiant padidinti šių nuostatų teisinį aiškumą. Antra, juo būtų užtikrinta, kad Reglamento (ES) 2019/1242 pakeitimams, atspindėtiems Direktyvoje 1999/62/EB, pvz., dėl naujų transporto priemonių pogrupių įtraukimo¹⁰, įgyvendinti būtų skirta pakankamai laiko. Trečia, siekiant užtikrinti suderintą požiūrį visoje ES, į jį būtų įtrauktos tikslinės nuostatos, kuriomis būtų nurodyta, kaip traktuoti tam tikras į tų reglamentų taikymo sritį patenkančias transporto priemones tais atvejais, kai pagal Direktyvą 1999/62/EB galėtų kilti dviprasmiškumų.

Šis pasiūlymas pateikiamas praėjus vieniems metams nuo Reglamento (ES) 2024/1610 priėmimo, siekiant išaiškinti, kaip minėtu reglamentu padaryti pakeitimai turėtų būti įgyvendinti Direktyvoje 1999/62/EB. Nenumatyti išmetamo teršalų kiekio mažinimo

⁶ 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1242, 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, (OL L 198, 2019 7 25, p. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁷ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

⁸ 2024 m. gegužės 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1610, kuriuo dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ normų sugriežtinimo ir pareigos teikti informaciją įtraukimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/1242, iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinamas Reglamentas (ES) 2018/956, (OL L, 2024/1610, 2024 6 6, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁹ 2022 m. liepos 5 d. Komisijos reglamentas (ES) 2022/1379, kuriuo dėl vidutinių ir sunkiųjų sunkvežimių bei sunkiųjų autobusų išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų nustatymo bei elektrinių transporto priemonių ir kitų naujų technologijų įdiegimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2017/2400, (OL L 212, 2022 8 12, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁰ Žr. Direktyvos (ES) 2022/362 29 konstatuojamąją dalį.

trajektorijos, pagal kurią nustatomas transporto priemonių CO₂ taršos klasių paskirstymas, pakeitimai įsigalioja 2026 m. liepos 1 d.¹¹

Be to, šiuo pasiūlymu Direktyva 1999/62/EB supaprastinama, išbraukiant iš jos nuostatas, pagal kurias direktyvą leidžiama taikyti ir toms transporto priemonių grupėms, kurioms jau taikomas Reglamentas (ES) 2017/2400, bet kurioms dar netaikomas Reglamentas (ES) 2019/1242. Abiejų reglamentų taikymo sritys iš pradžių skyrėsi. Tačiau Reglamento (ES) 2019/1242 taikymo sritis buvo išplėsta Reglamentu (ES) 2024/1610 ir dabar atitinka Reglamento (ES) 2017/2400 taikymo sritį. Todėl Direktyvos 1999/62/EB nuostatos, pagal kurias galėta sumažinti atotrūkį tarp šių dviejų reglamentų taikymo sričių, tapo nebeaktualios ir gali būti išbrauktos.

Dėl tos pačios priežasties Komisija planuoja panaikinti Komisijos įgyvendinimo sprendimą (ES) 2023/2698¹², kai 1, 2, 3, 11, 12 ir 16 transporto priemonių pogrupių išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės bus paskelbtos įgyvendinimo aktuose, priimtuose pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 1 dalį. Iš tikrųjų transporto priemonių pogrupiai, kuriems taikomas šis įgyvendinimo sprendimas, dabar patenka į Reglamento (ES) 2019/1242 taikymo sritį, todėl tų transporto priemonių pogrupių išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės planuojama paskelbti pagal tą reglamentą. Direktyvoje 1999/62/EB jau nurodyta, kad išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės paskelbus pagal Reglamentą (ES) 2019/1242 tos vertės, o ne pagal Direktyvą 1999/62/EB paskelbtosios, ir turėtų būti naudojamos.

Šiuo pasiūlymu padedama įgyvendinti tikslą išlaikyti ES teisės aktų kokybę ir suderinamumą. Juo užtikrinamas didesnis teisinis aiškumas ir tikrumas, leidžiantis nacionalinėms administracijoms ir įmonėms aiškiau suprasti savo teises ir įpareigojimus.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Šiuo pasiūlymu siekiama pakoreguoti Direktyvos 1999/62/EB nuostatas, kuriose pateiktos nuorodos į kai kuriuos reglamentus ir kurios tapo nebeaiškos iš dalies pakeitus tuos reglamentus, ir išbraukti kai kurias kitas nebeaktualias nuostatas. Siūlomi pakeitimai (kartu su pakeitimais, įtrauktais į pirminį pasiūlymą) atitinka pagal Direktyvą (ES) 2022/362 priimtų priemonių esmę.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Šis pasiūlymas susijęs su Direktyvoje 1999/62/EB pateiktomis nuorodomis į Reglamentą (ES) 2019/1242 ir Komisijos reglamentą (ES) 2022/1379. Kryžminių nuorodų suderinamumą būtina užtikrinti atsižvelgiant į ankstesnius ir (kiek įmanoma) būsimus tų reglamentų pakeitimus.

¹¹ Žr. toliau pateiktą išsamų 2 straipsnio 1 dalies 37 punkto paaiškinimą.

¹² 2023 m. gruodžio 4 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2023/2698 dėl sunkiųjų transporto priemonių grupių, kurioms netaikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1242, išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių nustatymo pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 1999/62/EB, (OL L, 2023/2698, 2023 12 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Direktyvos 1999/62/EB teisinis pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 ir 113 straipsniai. Čia pateiktas pasiūlymas susijęs su kelių mokesčių nustatymu transporto priemonėms, t. y. sritimi, kuriai taikoma SESV 91 straipsnio 1 dalis. Todėl teisinis šio pasiūlymo pagrindas yra SESV 91 straipsnio 1 dalis.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Kompetencija reglamentuoti transporto sritį pagal SESV 4 straipsnio 2 dalies g punktą ES dalijasi su valstybėmis narėmis. Tačiau tik ES gali pritaikyti galiojančias ES taisykles. Tai galioja ir Direktyvoje 1999/62/EB pateiktų nuorodų į kitus ES teisės aktus koregavimui.

- **Proporcingumo principas**

Šiuo dabartiniu pasiūlymu būtų ištaisyti ES teisės aktų neatitikimai. Todėl juo nebūtų viršijama to, kas būtina Sutarčių tikslams pasiekti.

- **Priemonės pasirinkimas**

Iš dalies keistinas teisės aktas yra direktyva, todėl ir iš dalies keičiantis aktas turėtų būti direktyva.

3. *EX POST* VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Šiuo pasiūlymu ES akto teisinis tekstas patobulinamas išlaikant jo pirminę prasmę. Todėl *ex post* vertinimo atlikti nereikia.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Komisija nuolat palaiko ryšius su valstybėse narėse veikiančiais rinkliavos rinkėjais ir rinkliavos paslaugų teikėjais. Su šiomis suinteresuotosiomis šalimis aptariami konkretūs dėl netikslių kryžminių nuorodų kylantys sunkumai. Komisija ne kartą patarė suinteresuotoms šalims direktyvos įgyvendinimo klausimais.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Komisijos analizėje, kuria remiantis parengtas šis pasiūlymas, atsižvelgiama į suinteresuotųjų šalių ir nacionalinių ekspertų pateiktą informaciją.

- **Poveikio vertinimas**

Šiuo pasiūlymu būtų patobulintas ES teisės akto tekstas ir pagerintas jo suderinamumas su kitais ES teisėkūros procedūra priimtais aktais, tačiau politika nebūtų pakeista. Todėl poveikio vertinimo atlikti nereikia.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Šis pasiūlymas padėtų įgyvendinti reglamentavimo tinkamumo tikslus, nes juo būtų supaprastintas direktyvos tekstas ir padidintas jos teisinis aiškumas. Tai būtų naudinga kelių transporto įmonėms (kurios daugiausia yra labai mažos, mažosios ir vidutinės įmonės), nes būtų išaiškinta, kada ir kurioms transporto priemonėms taikomi palankesni rinkliavų tarifai.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymu užtikrinamos pagrindinės teisės ir laikomasi principų, visų pirma pripažįstamų Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Šiuo pasiūlymu ES akto teisinis tekstas būtų patobulintas nekeičiant politikos. Todėl jis neturi poveikio ES biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

- **Igyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Direktyvoje 1999/62/EB numatyti konkretūs ataskaitų teikimo reikalavimai valstybėms narėms, susiję su infrastruktūros ar naudotojo mokesčių diferencijavimu, atsižvelgiant į transporto priemonių aplinkosauginį veiksmingumą.

Iš dalies pakeistu pasiūlymu ES akto teisinis tekstas patobulinamas siekiant padaryti jį paprastesnį, aiškesnį ir tikslesnį. Todėl jam nereikalingas įgyvendinimo planas, stebėseną ar vertinimas.

Siūloma nauja nuostata, pagal kurią gamintojams būtų leidžiama nustatyti dvirūšių degalų vienalaikio naudojimo transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį, jei tokios transporto priemonės pagamintos iki tos technologijos įtraukimo į Reglamento (ES) 2017/2400 taikymo sritį. Nustatoma nauja ataskaitų teikimo tvarka, kad būtų galima prižiūrėti, kaip Reglamente (ES) 2017/2400 numatyta modeliavimo priemonė naudojama kitais nei tame reglamente nustatytais tikslais, nes modeliavimo priemonė yra atvirojo kodo ir gali būti naudojama neteisėtai.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Pakoreguotas teisinis nuorodas valstybės narės į savo nacionalinę teisę privalo perkelti tokiu mastu, koku tos nuorodos jau yra įtrauktos į jų nacionalinę teisę¹³. Prie pranešimų apie perkėlimo į nacionalinę teisę priemonės turi būti pridėtas vienas ar daugiau dokumentų, kuriuose paaiškinamos iš dalies pakeistų Direktyvos 1999/62/EB dalių ir atitinkamų nacionalinių teisės aktų dalių sąsajos.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Pirminio pasiūlymo pakeitimai paaiškinami toliau.

1 straipsnio 1 dalis: 2 straipsnis. Apibrėžtys

2 straipsnio 1 dalies 28 punktas: sąvokos „išmetamo CO₂ kiekis“ apibrėžtis

Šiai apibrėžčiai reikia daugiau teisinio aiškumo, nes nuoroda į Reglamentą (ES) 2017/2400 yra netiksli. Pirminiame pasiūlyme ši apibrėžtis nebuvo iš dalies pakeista.

¹³ Kai kurios valstybės narės įvykdė perkėlimo į nacionalinę teisę įpareigojimus savo nacionalinėje teisėje pateikdamos nuorodas į ES teisę. Todėl gali būti, kad toms valstybėms narėms nereikės koreguoti savo nacionalinės teisės aktų, kuriais direktyva buvo perkelta į nacionalinę teisę. Vis dėlto, jei taip yra iš tikrųjų, jos turėtų apie tai pranešti Komisijai.

Reglamente (ES) 2017/2400 nurodyta informacijos klientui bylos, kuri yra gamintojų parengtas dokumentas, patvirtinantis naujų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį, struktūra. Iš pradžių apie transporto priemonės savitąjį išmetamo CO₂ kiekį buvo pranešama informacijos klientui bylos 2.3 punkte. Po Reglamento (ES) 2022/1379 priėmimo ši informacija dabar nurodoma informacijos klientui bylos 2.6 punkte. Laikoma, kad būsimų pakeitimų atžvilgiu naujoji informacijos klientui bylos struktūra yra stabili.

Be to, Direktyvoje 1999/62/EB bus atspindėtas po Reglamento (ES) 2024/1610 priėmimo atliktas Reglamento (ES) 2019/1242 taikymo srities išplėtimas tolimojo susisiekimo autobusams ir vietos autobusams. Todėl apibrėžtyje turėtų būti paaiškinta, kad apie sunkiųjų krovininių transporto priemonių savitąjį išmetamo CO₂ kiekį (gCO₂/t-km) pranešama informacijos klientui bylos 2.6.1 punkte, o apie tolimojo susisiekimo autobusų ir vietos autobusų savitąjį išmetamo CO₂ kiekį (gCO₂/p-km) – informacijos klientui bylos 2.6.4 punkte.

Todėl sunkiosios transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekio apibrėžtis pakoreguojama, joje nurodant teisingus informacijos klientui bylos laukelius.

2 straipsnio 1 dalies 30 punktas: sąvokos „mažataršė transporto priemonė“ apibrėžtis

Pirminiame pasiūlyme ši apibrėžtis buvo iš dalies pakeista, tačiau po Reglamento (ES) 2024/1610 priėmimo tas pasiūlymas tapo nebeaktualus.

Šią apibrėžtį reikėtų supaprastinti. Toliau pateiktas paaiškinimas yra susijęs su šiomis direktyvos nuostatomis: 2 straipsnio 1 dalies 30 punkto b papunkčiu ir 38 punkto b papunkčiu, 7ga straipsnio 1 dalies trečia pastraipa ir 7ga straipsnio 7 dalimi. Išsamiam tų nuostatų paaiškinime bus remiamasi šiame skirsnyje pateikta informacija.

Direktyvoje 1999/62/EB numatytos nuostatos, pagal kurias jos taikymo sritį galima išplėsti, įtraukiant į ją naujas transporto priemonių grupes, kurios dar nebuvo įtrauktos į Reglamento (ES) 2019/1242 taikymo sritį, bet kurioms jau buvo taikomas Reglamentas (ES) 2017/2400. Iš tikrųjų Reglamento (ES) 2019/1242 taikymo sričiai iš pradžių priklausė tik dalis Reglamento (ES) 2017/2400 taikymo sričiai priklausančių transporto priemonių grupių¹⁴.

Pagal Direktyvą 1999/62/EB, į jos taikymo sritį buvo galima įtraukti likusias transporto priemonių grupes, kai tik tapo prieinami duomenys apie toms transporto priemonių grupėms priklausančių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį¹⁵. Taip yra todėl, kad Reglamento

¹⁴ Reglamento (ES) 2019/1242 taikymo sričiai priklausančiam pirminiam transporto priemonių pogrupiui (4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ir 10-LH transporto priemonių pogrupiai) tenka apie 73 proc. sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio. Reglamento (ES) 2017/2400 taikymo sričiai priklausančioms transporto priemonių grupėms tenka 98 proc. sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio. Transporto priemonės, kurioms tenka likę 2 proc., negali būti įtrauktos į Reglamento (ES) 2017/2400 taikymo sritį. Šiuo klausimu žr. SWD(2023) 88, poveikio vertinimo, pridėto prie pasiūlymo, kuriuo remiantis buvo priimtas Reglamentas (ES) 2024/1610, 2 dalies 8 priedo 17.3 skirsnį.

¹⁵ Siekiant išplėsti Direktyvos 1999/62/EB taikymo sritį, remiantis 7ga straipsnio 7 dalimi turėtų būti paskelbtas įgyvendinimo aktas. Jį priėmus, remiantis 7ga straipsnio 1 dalies trečia pastraipa, atitinkamoms transporto priemonių grupėms priklausančios transporto priemonės galėtų būti priskirtos 4-ai CO₂ taršos klasei (mažataršės transporto priemonės). Tačiau tų transporto priemonių priskirti 2-ai ir 3-iai klasėms nebūtų galima, nes transporto priemonės toms klasėms priskiriamos remiantis tų transporto priemonių pogrupių išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorija, pagal kurią reikalaujama, kad tų transporto priemonių grupių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslai būtų nustatyti Reglamente (ES) 2019/1242.

(ES) 2019/1242 priėmimo metu nežinota, kada jo taikymo sritis bus išplėsta, kad apimtų likusias transporto priemonių grupes.

Reglamentas (ES) 2019/1242 buvo iš dalies pakeistas Reglamentu (ES) 2024/1610, siekiant įtraukti visas transporto priemonių grupes, kurioms taikomas Reglamentas (ES) 2017/2400. Todėl Direktyvos 1999/62/EB nuostatos, pagal kurias leidžiama išplėsti jos taikymo sritį, kad būtų sumažintas atotrūkis tarp šių dviejų reglamentų taikymo sričių, tapo nebeaktualios. Siekiant direktyvos tekstą supaprastinti ir padaryti aiškesnį, šias nuostatas reikėtų išbraukti.

Todėl sąvokos „mažataršė transporto priemonė“ apibrėžties b papunktis išbraukiamas.

2 straipsnio 1 dalies 35 punktas: sąvokos „transporto priemonių grupė“ apibrėžtis

Šiai apibrėžčiai reikia daugiau teisinio aiškumo. Pirminiame pasiūlyme ši apibrėžtis nebuvo iš dalies pakeista, tačiau dabar ją privalu iš dalies pakeisti, nes nuoroda į Reglamento (ES) 2017/2400 I priedo 1 lentelę yra netiksli.

Reglamento (ES) 2017/2400 I priedo 1 lentelėje apibrėžtos sunkiųjų sunkvežimių transporto priemonių grupės. Tačiau Reglamento (ES) 2019/1242 taikymo sritis buvo išplėsta, kad apimtų Reglamento (ES) 2017/2400 I priedo 2–6 lentelėse apibrėžtus transporto priemonių pogrupius (pvz., vidutinio dydžio sunkvežimius, taip pat vietos autobusus ir tolimojo susisiekimo autobusus). Be to, transporto priemonių grupės apibrėžtos Reglamento (ES) 2017/2400 4 straipsnio pirmoje pastraipoje, kurioje daroma nuoroda į tas lenteles ir kuria taip pat atsižvelgiama į būsimus to reglamento priedų pakeitimus.

Todėl transporto priemonių grupės apibrėžtis pakoreguojama, joje pateikiant nuorodą į Reglamento (ES) 2017/2400 4 straipsnio pirmą pastraipą.

2 straipsnio 1 dalies 37 punktas: sąvokos „išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorija“ apibrėžtis

Reikėtų padidinti šios apibrėžties teisinį aiškumą ir išsaugoti pirminę jos prasmę. Pirminiame pasiūlyme ši apibrėžtis buvo iš dalies pakeista, tačiau jame nebuvo atsižvelgta į visus Reglamentu (ES) 2024/1610 nustatytus pakeitimus. Ši apibrėžtis iš dalies keičiama, kaip nurodyta toliau.

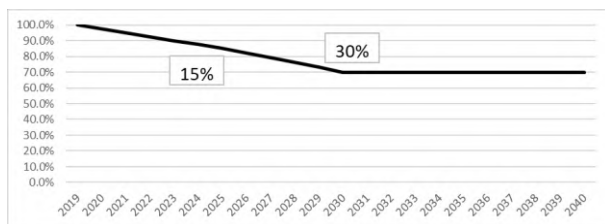
- Paskutinis sakinyss yra savarankiška norminė nuostata, susijusi su galimais išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių koregavimais. Tokie koregavimai grindžiami teisės aktais, priimtais pagal Reglamento (ES) 2019/2142 11 straipsnio 2 dalį. Ši norminė nuostata neturėtų būti įtraukta į apibrėžtį, todėl ji perkeliama į 7ga straipsnio 1 dalį¹⁶.
- Apibrėžtyje pateikiama matematinė formulė, todėl ją sunku suprasti nuodugniai nesusipažinus su Reglamentu (ES) 2019/1242 ir jo priedais. Kai buvo priimtas Reglamentas (ES) 2024/1610, ta pati formulė buvo įtraukta į Reglamento (ES) 2019/1242 I priedo 5.1.2.1 punktą. Be to, ši formulė taikoma tolimojo susisiekimo autobusų ir vietos autobusų, kurie nėra įtraukti į dabartinę Direktyvos 1999/62/EB apibrėžtį, nors šios direktyvos taikymo sritis bus išplėsta įtraukiant į ją šias transporto priemones, išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijoms.

¹⁶ Taip pat žr. 7ga straipsnio 1 dalies paaiškinimą.

Laikoma, kad būsimų to reglamento pakeitimų atžvilgiu Reglamento (ES) 2019/1242 I priede pateikta formulė yra stabili. Todėl dabar apibrėžtyje nurodoma ta formulė.

- Priėmus Reglamentą (ES) 2024/1610 išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos forma pasikeitė dėl apibrėžtyje pateiktų nuorodų į Reglamentą (ES) 2019/1242 ir nesant aiškaus politiniais sumetimais pagrįsto sprendimo. Todėl nustatytos griežtesnės 2-os ir 3-ios CO₂ taršos klasių ribinės vertės ir toms klasėms bus galima priskirti mažiau įprastinių transporto priemonių.

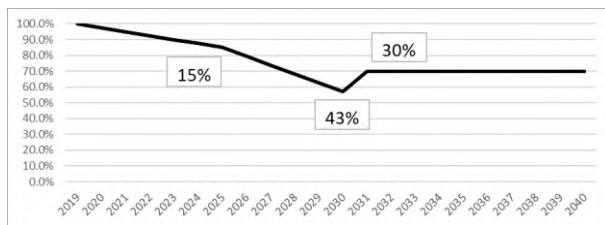
Pirmiausia paaiškinamas išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos tikslas. Pagal išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektoriją nustatomos transporto priemonių priskyrimo 2-ai ir 3-iai CO₂ taršos klasėms ribinės vertės, kad laikui bėgant jas būtų galima sumažinti. 2-a ir 3-ia CO₂ taršos klasės skirtos įprastinių transporto priemonių, varomų iškastiniu kuru, efektyvumo didinimui skatinti. Toliau pavaizduota 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ir 10-LH transporto priemonių pogrupių (toliau – pirminiai transporto priemonių pogrupiai) išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos forma, kaip priimta Direktyvoje (ES) 2022/362. Laikotarpiu iki 2030 m. išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos apibrėžtis grindžiama Reglamente (ES) 2019/1242 nustatytu išmetamo CO₂ kiekio mažinimo koeficientu (R-ET_Y). Savo ruožtu R-ET_Y priklauso nuo tame reglamente nustatytų 2015 ir 2030 m. išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslų. 2031 m. ir vėlesniais metais išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorija apibrėžiama linijiškai ir jos lygis atitinka 30 proc. išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslą. Šis linijiškumas atspindi didėjančią efektyvumą išmetamo CO₂ kiekio srityje, kurį gali pasiekti įprastinės transporto priemonės.



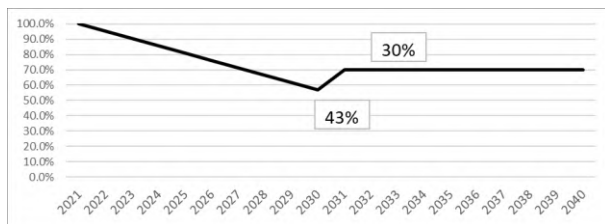
Reglamentu (ES) 2024/1610 išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslas iki 2030 m. padidintas nuo 30 proc. iki 43 proc. Šiuo pakeitimu gamintojai įpareigojami didinti netaišių transporto priemonių naudojimą. Tačiau tas pats tikslas turi įtakos ir šios direktyvos išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijai bei atitinkamoms 2-os ir 3-ios CO₂ taršos klasių, skirtų tik įprastinėms transporto priemonėms, ribinėms vertėms.

Išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorija, kaip ji galioja šiuo metu, iki 2030 m. imtinai pasižymi nauja forma – spartesnio mažėjimo kreive, todėl šiuo laikotarpiu 2-os ir 3-ios CO₂ taršos klasėms taikomos griežtesnės ribinės vertės. 2031 m. ir vėlesniais metais išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorija išlieka linijiška ir jos lygis atitinka 30 proc. išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslą.

Pirminių transporto priemonių pogrupių trajektorijai įtakos turi 2026–2030 m. ataskaitiniai laikotarpiai imtinai, kaip pavaizduota toliau. Todėl tiems transporto priemonių pogrupiams priklausančių transporto priemonių paskirstymas bus paveiktas nuo 2026 m. ataskaitinio laikotarpio pradžios – 2026 m. liepos 1 d.



Transporto priemonių pogrupių su 2021 m. ataskaitiniu laikotarpiu (t. y. 1, 2, 3, 11, 12 ir 16 transporto priemonių pogrupių) trajektorijai daromas poveikis nuo pat ataskaitinio laikotarpio pradžios iki 2030 m., kaip pavaizduota toliau pateiktoje diagramoje¹⁷. Todėl tiems transporto priemonių pogrupiams priklausančių transporto priemonių paskirstymui daromas poveikis nuo to momento, kai tie transporto priemonių pogrupiai bus įtraukti į Direktyvos 1999/62/EB taikymo sritį¹⁸.



Todėl apibrėžtis iš dalies keičiama, kad būtų atkurta pirminė išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos forma, kaip pavaizduota pirmoje diagramoje, aiškiai nurodant išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslą iki 2030 m. ir trajektorijos linijškumą laikotarpiu po 2030 m.

2 straipsnio 1 dalies 38 punktas: sąvokos „transporto priemonių grupės išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė“ apibrėžtis

Šią apibrėžtį galima supaprastinti, be to, reikėtų padidinti jos teisinį aiškumą. Pirminiame pasiūlyme ši apibrėžtis buvo iš dalies pakeista, tačiau priėmus Reglamentą (ES) 2024/1610 tas pasiūlymas tapo nebeaktualus. Sąvokos „transporto priemonių grupės išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė“ apibrėžtis iš dalies keičiama, kaip nurodyta toliau.

Pirma, 2 straipsnio 1 dalies 38 punkto a papunktis supaprastinamas darant nuorodą į Reglamento (ES) 2019/1242 3 straipsnio 1 dalyje pateiktą išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės apibrėžtį. Šios dvi apibrėžtys yra lygiavertės, nes abi jos paremtos Reglamento (ES) Nr. 2019/1242 I priedo 3 punktu. Šiuo pakeitimu šios apibrėžties formuluotė suderinama su visų kitų Direktyvos 1999/62/EB apibrėžčių, kuriose remiamasi Reglamentu (ES) 2019/1242, formuluotėmis.

Antra, 2 straipsnio 1 dalies 38 punkto b papunktis tapo nebeaktualus dėl pirmiau pateiktame paaiškinime dėl sąvokos „mažataršė transporto priemonė“ apibrėžties nurodytų priežasčių. Todėl siekiant supaprastinti šią nuostatą apibrėžties b punktas išbraukiamas.

¹⁷ Nauja 1, 2, 3, 11, 12 ir 16 transporto priemonių pogrupių išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos forma skiriasi nuo pirminių transporto priemonių pogrupių išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos formos dėl tarpinio pirminių transporto priemonių pogrupių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslo iki 2025 m..

¹⁸ Žr. toliau pateiktą 7ga straipsnio 1 dalies paaiškinimą dėl taikymo srities išplėtimo momento.

1 straipsnio 2 dalis: 7ga straipsnis. Sunkiųjų transporto priemonių mokesčių diferencijavimas

7ga straipsnio 1 dalies antra–ketvirta pastraipos: įpareigojimas diferencijuoti mokesčius pagal išmetamo CO₂ kiekį

Šią nuostatą reikėtų supaprastinti, kad nacionalinės administracijos ir įmonės aiškiai suprastų savo teises ir įpareigojimus. Be to, reikėtų nustatyti pakankamą laikotarpį jai įgyvendinti. Į pirminį pasiūlymą buvo įtrauktas pakeitimas, kuriuo siekta supaprastinti šią apibrėžtį, tačiau jame nebuvo numatytas aiškus terminas, per kurį nacionalinės administracijos ir įmonės turėtų įgyvendinti Reglamento (ES) 2024/1610 nustatytus pakeitimus.

Tam, kad šį skyrių būtų galima suprasti, pirmiausia reikėtų paaiškinti dabartinę 7ga straipsnio 1 dalies antros–ketvirtos pastraipų struktūrą:

- 7ga straipsnio 1 dalies antra pastraipa yra susijusi su transporto priemonių pogrupiais, kuriems taikomas Reglamentas (ES) 2019/1242,
- 7ga straipsnio 1 dalies trečia pastraipa yra susijusi su Direktyvos 1999/62/EB taikymo srities išplėtimu, įtraukiant į ją transporto priemonių grupes, kurioms jau taikomas Reglamentas (ES) 2017/2400, bet kurios dar nėra įtrauktos į Reglamento (ES) 2019/1242 taikymo sritį, o
- 7ga straipsnio 1 dalies ketvirta pastraipa yra susijusi su Direktyvos 1999/62/EB taikymo srities išplėtimu, įtraukiant į ją naujus transporto priemonių pogrupius po to, kai jie buvo įtraukti į Reglamento (ES) 2019/1242 taikymo sritį.

7ga straipsnio 1 dalies antra–ketvirta pastraipos iš dalies keičiamos dėl šių priežasčių:

- Visose trijose pastraipose pateiktos nuorodos į Reglamento (ES) 2019/1242 2 straipsnio 1 dalį, siekiant nustatyti to reglamento taikymo sričiai priklausančius transporto priemonių pogrupius. Vis dėlto Reglamentu (ES) 2024/1610 buvo pakeista to reglamento struktūra, todėl į jo taikymo sritį patenkantys transporto priemonių pogrupiai nurodyti nebe 2 straipsnio 1 dalyje, o I priedo 1 punkte. Todėl nuorodos į to reglamento 2 straipsnio 1 dalį yra netikslios.
- 7ga straipsnio 1 dalies trečia pastraipa tapo nebeaktuali dėl pirmiau pateiktame paaiškinime dėl sąvokos „mažataršė transporto priemonė“ apibrėžties nurodytų priežasčių.
- 7ga straipsnio 1 dalis netaikoma išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių pakoregavimams, atliktiems pagal Reglamento (ES) 2019/2142 11 straipsnio 2 dalį, kuriems vietoj to taikomas išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos apibrėžties paskutinis sakiny. Vis dėlto, kaip paaiškinta pirmiau pateiktame skirsnyje dėl sąvokos „išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorija“ apibrėžties, ta nuostata yra savarankiška norminė nuostata, o ne apibrėžtis, todėl ją reikėtų įtraukti į 7ga straipsnio 1 dalį.
- Be to, nustatyta per mažai laiko išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių koregavimams įgyvendinti. Pagal Direktyvą 1999/62/EB, koregavimai atliekami „už ataskaitinius laikotarpius, prasidedančius po tų deleguotųjų aktų taikymo pradžios atitinkamų datų“. Tačiau įgyvendinimo laikas nenumatytas, jei tie aktai priimami prieš pat ataskaitinio laikotarpio pradžią.
- 7ga straipsnio 1 dalies ketvirtoje pastraipoje pateikta informacija apie *momentą, kai Reglamento (ES) 2019/1242 taikymo sritis išplečiama įtraukiant į ją naujus transporto*

priemonių pogrupius, yra netiksli. Šioje nuostatoje konkrečiai nurodyta, kad kelių mokesčiai naujiems transporto priemonių pogrupiams diferencijuojami, kai įsigalioja transporto priemonių pogrupių, kuriems dar netaikomas Reglamentas (ES) 2019/1242, išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos, kaip nustatyta ES teisėkūros procedūra priimame teisės akte. Tačiau nėra jokio ES akto, kuris įsigaliotų ir kuriuo būtų nustatytos transporto priemonių grupės išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos vertės. Vietoj to transporto priemonių grupės išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorija apskaičiuojama remiantis formulėmis, kurios jau yra nurodytos direktyvos 2 straipsnio 1 dalies 37 punkte pateiktoje apibrėžtyje. Transporto priemonių pogrupių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo trajektorija yra to transporto priemonių pogrupio išmetamo teršalų kiekio mažinimo tikslų (kaip nustatyta Reglamento (ES) 2019/1242 3a straipsnyje ir I priedo 4.3 punkte) ir transporto priemonių pogrupio išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių (kaip paskelbta akte pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 1 dalį per metus, einančius po to transporto priemonių pogrupio ataskaitinio laikotarpio¹⁹) sandauga. Taigi transporto priemonių pogrupio išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorija gali būti apskaičiuojama paskelbus to transporto priemonių pogrupio išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertes. Todėl 7ga straipsnio 1 dalies ketvirtoje pastraipoje nustatytas taikymo srities išplėtimo įtraukiant į ją naujus transporto priemonių pogrupius momentas yra susijęs su tų transporto priemonių pogrupių išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių paskelbimu akte pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 1 dalį.

- Toje pačioje pastraipoje nenustatytas Direktyvos 1999/62/EB taikymo srities išplėtimo, įtraukiant į ją naujus transporto priemonių pogrupius, įgyvendinimo laikotarpis. Pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 1 dalį priimti aktai įsigalioja nuo pranešimo adresatams dienos. Tačiau tiems transporto priemonių pogrupiams priklausančias transporto priemones norint priskirti CO₂ taršos klasėms reikia parengti rinkliavos sistemų veikimui skirtas IT sistemas, suderinti nacionalinių institucijų ir rinkliavos paslaugų teikėjų veiksmus bei informuoti kelių naudotojus apie jų teises. Šiam darbui atlikti reikia maždaug šešių mėnesių.

Dėl šių priežasčių 7ga straipsnio 1 dalies antra–ketvirta pastraipos iš dalies keičiamos, kaip nurodyta toliau.

- Šios trys pastraipos supaprastinamos:
 - ištaisant nuorodas į Reglamentą (ES) 2019/1242: vietoj nuorodos „Reglamento (ES) 2019/1242 2 straipsnio 1 dalies a–d punktuose“ vartojami žodžiai „transporto priemonių pogrupių, nurodytų Reglamente (ES) 2019/1242“;
 - išbraukiant trečią pastraipą, kuri dabar nebeaktuali. Dėl tos pačios priežasties taip pat išbraukiama pirminio pasiūlymo pastraipa dėl diferencijavimo dėl 1-os, 4-os ir 5-os CO₂ taršos klasių;
 - sujungiant dabartines antrą ir ketvirtą pastraipas, nes abi jos susijusios su tuo, kaip transporto priemonių pogrupiai, nurodyti Reglamente (ES) 2019/1242, įtraukiami į infrastruktūros mokesčių diferencijavimą, kaip reglamentuojama 7ga straipsnyje.

¹⁹ To akto paskelbimo laikas savo ruožtu priklauso nuo grupės ataskaitinio laikotarpio, kaip nustatyta Reglamento (ES) 2019/1242 I priedo 3.2 punkte. Iš pradžių to reglamento taikymo sričiai priklausiusių transporto priemonių pogrupių (4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ir 10-LH transporto priemonių pogrupių) ataskaitinis laikotarpis buvo 2019 m. 1, 2, 3, 11, 12 ir 16 transporto priemonių pogrupių ataskaitinis laikotarpis yra 2021 m. Visų kitų pogrupių ataskaitinis laikotarpis – 2025 m.

- Pridedama nauja pastraipa, kuria iš išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos apibrėžties į šį straipsnį perkeliama nuostata dėl išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių koregavimo.
- Siekiant patikslinti Reglamento (ES) 2019/1242 pakeitimų įgyvendinimo laiką Direktyvoje 1999/62/EB, daromi šie pakeitimai:
 - Reikėtų patikslinti taikymo srities išplėtimo įtraukiant į ją naujus transporto priemonių pogrupius (pagal išplėstą Reglamento (ES) 2019/1242 taikymo sritį) laiką. Šis išplėtimas taikomas visiems transporto priemonių pogrupiams, kurių ataskaitinis laikotarpis nėra 2019 m. (žr. 19 išnašą). Išbraukiamos nuorodos į išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijų įsigaliojimą. Kaip nurodyta pirmiau, momentas, nuo kurio turėtų būti taikomas diferencijavimas, yra susijęs su to transporto priemonių pogrupio išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių, priimtų pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 1 dalį, paskelbimu. Taigi 7ga straipsnio 1 dalyje taip pat kalbama apie tu aktų paskelbimą.
 - Po išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių, priimtų pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 1 dalį, paskelbimo dienos numatomas šešių mėnesių įgyvendinimo laikotarpis. Pirminių transporto priemonių pogrupių išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės jau paskelbtos, todėl aiškiai nustatyta taikymo tiems pogrupiams data – 2023 m. gegužės 13 d.²⁰
 - Jei reikėtų pakoreguoti išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertes pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 2 dalį, tam numatomas šešių mėnesių įgyvendinimo laikotarpis. Šių koregavimų taikymo pradžios data nurodoma kaip „pirmoji šešto mėnesio po jų paskelbimo diena“, siekiant užtikrinti, kad panašios transporto priemonės būtų traktuojamos vienodai visose valstybėse, ir išvengti konkurencijos iškraipymų tarp panašias transporto priemones turinčių vežėjų.

Kadangi numatoma, kad aktas pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 2 dalį bus priimtas ir taikomas nuo 2025 m. ataskaitinio laikotarpio pirminiams transporto priemonių pogrupiams, ir kadangi gali būti, kad šešių mėnesių laikotarpis baigsis maždaug tuo metu, kai šis pasiūlymas bus priimtas, taikymo pradžios data tiems transporto priemonių pogrupiams gali būti per trumpa arba kelti neaiškumų. Siekiant užtikrinti, kad koregavimų taikymo tiems transporto priemonių pogrupiams data būtų aiški ir kad būtų skirtas pakankamas įgyvendinimo laikotarpis, tas koregavimas pagal direktyvą turėtų būti taikomas nuo 2026 m. liepos 1 d.²¹

²⁰ Ši data nustatyta praėjus dvejiems metams nuo tada, kai pradėtas taikyti 2021 m. gegužės 10 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2021/781 dėl sąrašo, kuriame pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/1242 pateikiamos 2019 m. ataskaitinio laikotarpio tam tikros gamintojų išmesto CO₂ kiekio vertės, taip pat visų naujų Sąjungoje įregistruotų sunkiųjų transporto priemonių vidutinis savitasis išmesto CO₂ kiekis ir išmesto CO₂ kiekio atskaitos vertės, paskelbimo (OL L 167, 2021 5 12, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

²¹ Ši nuostata atitinka dabartinę išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos apibrėžties paskutinio sakinio redakciją. Iš tiesų toje nuostatoje nurodyta, kad pakoreguotos vertės taikomos nuo ataskaitinio laikotarpio, kuris prasideda to akto taikymo pradžios dieną, t. y. 2026 m. liepos 1 d.

7ga straipsnio 2 dalis: transporto priemonių priskyrimas CO₂ taršos klasėms

Pirminiame pasiūlyme ši nuostata nebuvo iš dalies pakeista. Tačiau ją reikia iš dalies pakeisti dėl reglamentais (ES) 2024/1610 ir (ES) 2022/1379 padarytų pakeitimų. Siekiant užtikrinti suderintą požiūrį visoje ES, ją iš dalies reikėtų pakeisti taip, kad joje būtų nurodyta, kaip priskirti atitinkamai klasei transporto priemonės tam tikrais atvejais, kuriuos pagal Direktyvą 1999/62/EB būtų galima aiškinti dviprasmiškai.

Šioje dalyje nurodoma, kaip:

- (a) priskirti transporto priemonės kitai klasei remiantis išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorija, kaip iš pradžių apibrėžta Direktyvoje (ES) 2022/362,
- (b) priskirti atitinkamai klasei transporto priemonės, prie kurių pridėta informacijos klientui byla ir kurios užregistruotos iki išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos ataskaitinio laikotarpio pradžios,
- (c) priskirti atitinkamai klasei specialiąsias transporto priemonės,
- (d) priskirti atitinkamai klasei modifikuotas netaršias transporto priemonės ir
- (e) priskirti atitinkamai klasei dvirūšių degalų vienalaikio naudojimo transporto priemonės.

ES teisėje nustačius, kaip nagrinėti šiuos atvejus, užtikrinamas direktyvos įgyvendinimo teisinis tikrumas.

- *Transporto priemonių priskyrimas kitai taršos klasei remiantis pirmine išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos apibrėžtimi.* Šiuo pasiūlymu siekiama atkurti pirminę išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos formą ir jos apibrėžties prasmę²². Tačiau iki šio pasiūlymo priėmimo tam tikrai CO₂ taršos klasei priskirtos transporto priemonės gali būti priskirtos nepalankiai klasei.

Kad būtų užtikrintos sąlygos tiek transporto priemonėms, kurios CO₂ taršos klasei bus priskirtos po šio pasiūlymo priėmimo, tiek transporto priemonėms, kurios atitinkamai klasei priskiriamos remiantis 43 proc. išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslu iki 2030 m., valstybės narės privalo tas transporto priemonės priskirti kitai klasei per du mėnesius nuo šio pasiūlymo įsigaliojimo dienos.

Ši nuostata būtina tik tuo atveju, jei šis pasiūlymas įsigalioja po vieno iš šių dviejų momentų: po 2026 m. liepos 1 d. (daromas poveikis pirminiams transporto priemonių pogrupiams priklausančioms transporto priemonėms) arba po Direktyvos 1999/62/EB taikymo srities išplėtimo įtraukiant į ją 1, 2, 3, 11, 12 ir 16 transporto priemonių pogrupius²³. Ši nuostata nebūtų reikalinga, jei šis pasiūlymas įsigaliotų prieš abu šiuos įvykius.

- *Transporto priemonės, prie kurių pridėta informacijos klientui byla ir kurios užregistruotos iki išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos ataskaitinio laikotarpio pradžios.* Direktyva 1999/62/EB nereglamentuojama, kaip priskirti CO₂ taršos klasėms transporto priemonės, kurios buvo užregistruotos iki atitinkamo transporto priemonių pogrupio išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos

²² Žr. pirmiau pateiktą 2 straipsnio 1 dalies 37 punkto paaiškinimą.

²³ Žr. toliau pateiktą 7ga straipsnio 1 dalies paaiškinimą dėl taikymo srities išplėtimo momento.

ataskaitinio laikotarpio pradžios, net jei savininkai, remdamiesi informacijos klientui byla, gali pateikti įrodymus dėl išmetamo CO₂ kiekio.

Transporto priemonių pogrupių, kurių ataskaitinis laikotarpis yra 2021 arba 2025 m., atveju atsiranda neatitikimas tarp išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos pradžios metų ir terminų, iki kurių gamintojai privalo prie naujų transporto priemonių pridėti informacijos klientui bylą²⁴. Konkrečiai, gamintojams nustatytas terminas tai padaryti yra ankstesnis už išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos pradžios metus.

7ga straipsnio 2a dalyje paaiškinama, kad transporto priemonės, kurių išmetamo CO₂ kiekio įrodymus galima pateikti, gali būti priskiriamos CO₂ taršos klasei remiantis to pogrupio išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos pirmųjų metų vertėmis. Šiuo pasiūlymu būtų užtikrinta, kad ES būtų laikomasi suderinto požiūrio.

- *Specialiosios transporto priemonės.* Reglamente (ES) 2019/1242 specialiosios transporto priemonės (pvz., šiukšliavežiai ar statybos darbams naudojamos transporto priemonės²⁵) atskiriamos nuo kitų transporto priemonių tipų nustatant specialiųjų transporto priemonių pogrupius. Taip daroma todėl, kad specialiųjų transporto priemonių naudojimo dėsningumas skiriasi nuo transporto priemonių, skirtų kroviniams ar keleiviams vežti, naudojimo dėsningumo. Specialiosioms transporto priemonėms tenka apie 2 proc. sunkiųjų transporto priemonių sektoriuje išmetamo teršalų kiekio ir jos daugiausia eksploatuojamos miestuose²⁶.

Iš gamintojų nereikalaujama nurodyti, ar sunkioji transporto priemonė yra specialioji, nes galutinė transporto priemonės paskirtis gamybos metu vis dar gali būti neaiški. Vietoje to, taikant Reglamentą (ES) 2019/1242, specialiosios transporto priemonės tokiomis pripažįstamos po pirmosios transporto priemonių registracijos. Dėl to informacijos klientui byloje, kurią gauna transporto priemonių savininkai, nenurodoma, ar transporto priemonė yra specialioji. Todėl šios transporto priemonės negali būti laikomos atskiru transporto priemonių pogrupiu pagal dabartinę Direktyvos 1999/62/EB redakciją.

Pripažinus specialiųjų transporto priemonių pogrupius pagal Direktyvą 1999/62/EB, būtų reikalingi papildomi po transporto priemonės registracijos išduodami dokumentai tam, kad būtų galima nustatyti, ar transporto priemonė yra specialioji. Administracinė našta būtų neproporcinga, palyginti su maža specialiųjų transporto priemonių išmetamo teršalų kiekio dalimi ir nedideliu nuvažiuotų kilometrų skaičiumi keliais, kuriems taikomas direktyvos 7ga straipsnis (t. y. greitkeliais ir

²⁴ Išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorija prasideda transporto priemonių pogrupio ataskaitiniu laikotarpiu (kaip nustatyta Reglamento (ES) 2019/1242 I priedo 3.2 punkte), tačiau terminai gamintojams nustatyti Komisijos reglamento (ES) 2017/2400 9 ir 24 straipsniuose ir priklauso nuo transporto priemonių grupės. Pirminių transporto priemonių pogrupių atveju šios dvi datos sutapo: išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos pradžia – 2019 m. liepos 1 d., nes ataskaitinis laikotarpis (kaip apibrėžta Reglamente (ES) 2019/1242 tiems transporto priemonių pogrupiams) buvo 2019 m. Terminai, iki kurių gamintojai turėjo prie naujų transporto priemonių pridėti informacijos klientui bylą, taip pat buvo 2019 m. liepos 1 d. (kaip nustatyta Reglamento (ES) 2017/2400 24 straipsnio 1 dalies a punkte).

²⁵ Visą specialiųjų transporto priemonių tipų sąrašą galima rasti Reglamento (ES) 2019/1242 I priedo 1.2 punkte kartu su I priedo 2 priedėliu, pateiktu Reglamente (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 (OL L 151, 2018 6 14, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

²⁶ Žr. Reglamento (ES) 2024/1610 33 konstatuojamąją dalį.

TEN-T keliais). Be to, jei direktyvoje nebus nustatyta kitų dokumentų, išskyrus informacijos klientui bylą, naudojimo tvarka, kyla pavojus, kad valstybės narės taikys nenuoseklius metodus. Šios objektyvios priežastys pateisina tai, kad specialiųjų transporto priemonių pogrupiai būtų traktuojami kitaip nei kiti transporto priemonių pogrupiai.

Todėl 7ga straipsnio 2 dalyje reikalaujama, kad specialiosios transporto priemonės būtų laikomos priklausančiomis atitinkamam nespacialiųjų transporto priemonių pogrupiui. Ši informacija pateikiama visose transporto priemonių informacijos klientui bylose. Šiuo pasiūlymu būtų išaiškinta, kaip dabartinės direktyvos nuostatos turėtų būti taikomos specialiosioms transporto priemonėms.

- *Netaršios transporto priemonės, kurios modifikuojamos jų veikimo intervalui prailginti.* Dėl netaršių transporto priemonių veikimo intervalo jas ir toliau pranoksta įprastinės transporto priemonės. Siekiant padidinti transporto priemonės nuvažiuojamą atstumą, netaršias transporto priemones galima modifikuoti pakeičiant jų sudėtinę bateriją degalais varomu generatoriumi²⁷. Taigi taip modifikuotos transporto priemonės tampa hibridinėmis transporto priemonėmis.

Net naudojamos degalais varomą generatorių modifikuotos netaršios transporto priemonės pagal Direktyvą 1999/62/EB ir toliau būtų priskiriamos 5-ai CO₂ taršos klasei, nes transporto priemonių priskyrimas grindžiamas transporto priemonės dokumentais pirmą kartą registruojant transporto priemones.

Tokias transporto priemones priskiriant 5-ai CO₂ taršos klasei, iškraipoma krovinių gabenimo keliais rinka vežėjų, naudojančių nemodifikuotas netaršias transporto priemones, nenaudai. Toks priskyrimas Reglamento (ES) 2019/1242 tikslais taip pat neatspindi per visą transporto priemonių eksploatavimo laikotarpį faktiškai išmesto teršalų kiekio.

Be to, gamintojai, prieš pateikdami tas transporto priemones rinkai, gali apskaičiuoti jų savitąjį išmetamo CO₂ kiekį pasitelkdami modeliavimo priemonę VECTO, kaip nustatyta Reglamente (ES) 2017/2400.

Todėl siūloma, kad netaršios transporto priemonės, kurios modifikuojamos jų veikimo intervalui prailginti, būtų laikomos priskiriamomis ne 5-ai CO₂ taršos klasei, o 1-ai CO₂ taršos klasei. Šiuo pakeitimu užtikrinama, kad transporto priemonės būtų priskirtos CO₂ taršos klasėms remiantis modeliavimo priemonės VECTO rezultatais.

- *Dvirūšių degalų vienalaikio naudojimo transporto priemonės, pagamintos prieš įtraukiant jas į Reglamentą (ES) 2017/2400.* Dvirūšių degalų vienalaikio naudojimo transporto priemonėms, pagamintoms iki tos technologijos įtraukimo į Reglamentą (ES) 2017/2400 taikymo sritį Reglamentu (ES) 2022/1379, negali būti taikomi palankesni rinkliavos tarifai, nes prie jų nebuvo pridėta informacijos klientui byla. Dėl to šios transporto priemonės gali nukentėti konkurencinėje kovoje su panašiomis transporto priemonėmis, kurios buvo užregistruotos po tos datos. Atsižvelgiant į naujausius Reglamento (ES) 2017/2400 reikalavimus, galėtų būti atliktas naujas modeliavimas tų transporto priemonių, įskaitant jau užregistruotas transporto

²⁷ Žr. <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender> ir <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>.

priemonės, išmetamo CO₂ kiekiui nustatyti. Šį modeliavimą gali atlikti gamintojai, kurie dvirūšių degalų vienalaikio naudojimo transporto priemonės gamino prieš tai, kai toms transporto priemonėms buvo taikomas Reglamentas (ES) 2017/2400.

Todėl valstybės narės turėtų pripažinti šių modeliavimų rezultatus priskirdamos dvirūšių degalų vienalaikio naudojimo transporto priemonės CO₂ taršos klasėms. Kadangi modeliavimo priemonė yra atvirojo kodo ir gali būti naudojama neteisėtai, Komisija turėtų prižiūrėti, kada naudojamosi šia galimybe. Todėl nusprendęs pasinaudoti šia galimybe gamintojas apie savo ketinimą turėtų pranešti Komisijai. Siekiant užkirsti kelią neteisėtų modeliavimo bylų naudojimui, valstybės narės turėtų priimti naują modeliavimo bylą tik tuo atveju, jei i) ji gauta tiesiogiai iš gamintojo, ii) modeliavimo bylos formatas skaitmeninis ir iii) tam gamintojui buvo skirtas teigiamas Komisijos sprendimas.

7ga straipsnio 7 dalis. Išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių paskelbimas

Pirminiame pasiūlyme ši nuostata nebuvo numatyta. Ši dalis susijusi su transporto priemonių grupių, kurioms taikomas Reglamentas (ES) 2017/2400, bet kurios dar nėra įtrauktos į Reglamento (ES) 2019/1242 taikymo sritį, išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių paskelbimu. Kaip paaiškinta pirmiau, ši nuostata yra nebeaktuali, todėl išbraukiama siekiant supaprastinti direktyvą.

7gc straipsnio 7 dalis. Priekabų poveikis nustatant kelių mokesčių sumažinimą

Pirminis pasiūlymas iš dalies keičiamas siekiant patikslinti 3-ios klasės priekaboms priskiriamas priekabas, darant nuorodą į naują netaisytų priekabų apibrėžtį, nustatytą Reglamento (ES) 2019/1242 su pakeitimais, padarytais Reglamentu (ES) 2024/1610, 3 straipsnio 11 punkto c papunktyje.

8 straipsnio 3 dalis. 7ga straipsnio taikymo valstybėms narėms, kuriose taikoma bendra naudotojo mokesčių sistema, pradžios data

Pirminiame pasiūlyme ši nuostata nebuvo numatyta, tačiau norint ją suderinti su siūlomais 7ga straipsnio 1 dalies pakeitimais, šią nuostatą būtina iš dalies pakeisti. 8 straipsnio 3 dalyje iš tikrųjų daroma nuoroda į 7ga straipsnio 1 dalies antrą ir trečią pastraipą, kurioms šis pasiūlymas turi įtakos.

7ga straipsnio 1 dalies antra pastraipa dabar taikoma tiek pirminiems transporto priemonių pogrupiams, tiek naujiems transporto priemonių pogrupiams. Terminas valstybėms narėms, kuriose taikoma bendra naudotojo mokesčių sistema, pratęsiamas dėl to, kad mokesčių diferencijavimas pirminiems transporto priemonių pogrupiams įgyvendinamas pirmą kartą. Todėl dabar aiškiai nustatyta šių taisyklių taikymo pirminiems transporto priemonių pogrupiams pradžios data, panašiai kaip šiame pasiūlyme iš dalies keičiama 7ga straipsnio 1 dalis.

Pakeistas pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria dėl sunkiųjų transporto priemonių su priekabomis CO₂ taršos klasės iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB, Tarybos direktyva 1999/37/EB ir Direktyva (ES) 2019/520 ir kuria išaiškinamos ir supaprastinamos kai kurios nuostatos

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 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,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,
laikydami specialios teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) priėmus Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2022/362³ buvo sugriežtinti principai „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“, nustatant privalomą apmokestinimą pagal išmetamo CO₂ kiekį, t. y. diferencijuojant infrastruktūros ir naudotojų mokesčius pagal transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį arba taikant išorinių kaštų mokestį už išmetamo CO₂ kiekį. Šiuo metu transporto priemonių junginiams, sudarytiems iš motorinės transporto priemonės ir priekabos, taikomi kelių mokesčiai diferencijuojami pagal motorinės transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekį, neatsižvelgiant į sujungtos priekabos charakteristikas, visų pirma į priekabos poveikį transporto priemonių junginio išmetamo CO₂ kiekiui;
- (2) nors priekaba pati energijos nevartoja, jai judėti reikia motorinės transporto priemonės – vilkiko – energijos. Optimizavus priekabų energijos vartojimo efektyvumą, sumažėja įprastinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis ir padidėja transporto priemonių autonomiškumas. Toks priekabų optimizavimas susijęs su aerodinaminių savybių, riedėjimo varžos ir priekabų svorio gerinimu. Energijos vartojimo efektyvumo potencialas yra apie 7,5 proc. priekabų su grąžulu ir 15 proc. puspriekabių atveju, palyginti su 2020 m. etalonine priekaba. Todėl priekabų vaidmuo mažinant krovinių gabenimo keliais sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro galėtų būti

¹ OL C/2023/874, 2023 12 8, p. ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj>.

² OL C, , p. .

³ 2022 m. vasario 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/362, kuria iš dalies keičiamos Direktyvos 1999/62/EB, 1999/37/EB ir (ES) 2019/520, kiek tai susiję su transporto priemonių apmokestinimu už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra, (OL L 69, 2022 3 4, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

svarbus. Tačiau efektyvesnių priekabų diegimą rinkoje stabdo didesnės jų kainos ir tai, kad iki šiol priekabų pirkėjai negalėjo palyginti skirtingų priekabų pagal jų energijos vartojimo efektyvumą. Dėl to rinkoje energiją efektyviai vartojančių priekabų nėra daug. Rinkoje jau yra aerodinaminių įtaisų, o ateityje jų bus dar daugiau, tačiau dabartiniame Sąjungos transporto priemonių parke jie nėra plačiai naudojami;

- (3) Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2022/1362⁴ nustatytos teisiškai patvirtintos priekabų poveikio sunkiųjų krovininių transporto priemonių junginių išmetamo CO₂ kiekiui vertės. Siekiant dar labiau sumažinti efektyvesnių priekabų eksploatacines išlaidas, reiktų nustatyti taisykles, pagal kurias priekabų poveikio sunkiųjų krovininių transporto priemonių junginių išmetamo CO₂ kiekiui vertės būtų įtrauktos į kelių mokesčių sistemas, grindžiamas diferencijavimu pagal išmetamo CO₂ kiekį. Kadangi motorinės transporto priemonės gali būti sujungtos su skirtingomis priekabomis, priekabų įtraukimas į kelių mokesčių sistemas, grindžiamas diferencijavimu pagal išmetamo CO₂ kiekį, turėtų priklausyti nuo faktiškai naudojamos priekabos;
- (4) apmokestinimo remiantis išmetamo CO₂ kiekiu išplėtimas įtraukiant priekabas turėtų galioti tik toms priekaboms, kurioms taikomas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1362. Priekabų eksploatacinės savybės gali skirtis priklausomai nuo jų techninių parametrų. Siekiant įvertinti priekabų eksploatacines savybes energijos vartojimo efektyvumo požiūriu, konkrečios priekabos eksploatacinės savybės CO₂ mažinimo potencialo atžvilgiu lyginamos su etaloninės priekabos, kuri yra panaši pagal ašių konfigūraciją, didžiausią leidžiamąją ašies apkrovą ir važiuoklės konfigūraciją, eksploatacinėmis savybėmis. Konkrečios priekabos ir etaloninės priekabos verčių santykis Įgyvendinimo reglamente (ES) 2022/1362 apibrėžiamas kaip efektyvumo koeficientas. Efektyvesnių priekabų efektyvumo koeficiento vertė yra mažesnė nei 1;
- (5) efektyvumo koeficientas gali būti apskaičiuojamas pagal kilometrus, tonkilometrus arba m³ kilometrus. Visoms priekaboms, išskyrus dideliems kroviniams skirtas priekabas, turėtų būti taikomas efektyvumo koeficientas, apskaičiuotas pagal tonkilometrus. Dideliems kroviniams skirtos priekabos – tai priekabos, kurių pagrindinė paskirtis yra didelių krovinų gabenimas. Tonkilometrais pagrįstas efektyvumo koeficientas negali būti taikomas dideliems kroviniams skirtoms priekaboms, nes šių priekabų riedėjimo varža ir masė yra didesnės nei tradicinių priekabų. Dideliems kroviniams skirtoms priekaboms turėtų būti naudojamas m³ kilometrais grindžiamas efektyvumo koeficientas;
- (6) transporto priemonės junginio su efektyvesne priekaba CO₂ taršos klasė turėtų būti aukštesnė nei vien motorinės transporto priemonės CO₂ taršos klasė, todėl galima labiau sumažinti kelių mokesčius. Išmetamo CO₂ kiekio mažinimo potencialo, kurį turi priekaba, poveikis transporto priemonių junginio CO₂ taršos klasės nustatymui turėtų būti grindžiamas konkrečios priekabos efektyvumo koeficiento palyginimu su šioje direktyvoje nurodytomis efektyvumo koeficiento ribinėmis vertėmis. Puspriekabėms ir kitoms priekaboms numatytos skirtingos ribinės vertės, nes jų potencialas prisidėti prie ekonomiškai efektyvaus išmetamo CO₂ kiekio mažinimo skiriasi;

⁴ 2022 m. rugpjūčio 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1362, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 595/2009 nuostatos dėl sunkiųjų priekabų eksploatacinių savybių, nuo kurių priklauso motorinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis, degalų ir energijos sąnaudos bei netaršiai nuvažiuojamas nuotolis, ir iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/683, (OL L 205, 2022 8 5, p. 145, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**).

- (7) jeigu valstybė narė į savo teritorijoje taikomas kelių mokesčių sistemas įtraukia priekabų poveikį sunkiųjų krovinių transporto priemonių junginių išmetamo CO₂ kiekiui ir nustato konkrečius mokesčius transporto priemonių junginiams, kurių didžiausioji masė ir (arba) matmenys skiriasi nuo didžiausios masės ir (arba) matmenų, nustatytų Tarybos direktyvoje 96/53/EB⁵, tai valstybei narei turėtų būti leista sumažinti kelių mokesčius tokiems transporto priemonių junginiams, kuriuose naudojama bent dar viena efektyvesnė priekaba;
- (8) Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai deleguotaisiais aktais iš dalies pakeisti Direktyvos 1999/62/EB VIII priedą, nustatant arba patikslinant jame nustatytas efektyvumo koeficiento ribines vertes ir nustatant metodiką, pagal kurią priekabų klasės priskiriamos priekaboms, kurios buvo modifikuotos, visų pirma toms, kurioms efektyvumo koeficientas nebuvo priskirtas pagal Įgyvendinimo reglamentą (ES) 2022/1362. Efektyvumo koeficiento ribinės vertės turėtų būti apibrėžtos, kai tik pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/956⁶ bus surinkti bent vienu metų duomenys apie priekabų efektyvumą. Efektyvumo koeficiento ribinės vertės turėtų būti grindžiamos vidutiniu priekabų parko efektyvumu, kai skelbiamos tokių transporto priemonių išmetamo CO₂ atskaitos vertės, ir priekabų potencialu didinti efektyvumą. Vėliau jos turėtų būti pakoreguotos, kad atspindėtų technikos pažangą ir didėjančią naujų technologijų, pavyzdžiui, priekabų su varomosiomis ašimis, naudojimą. Apibrėžiant modifikuotoms priekaboms taikomą metodiką turėtų būti atsižvelgta į jų energijos suvartojimą gerinančios įrangos, pavyzdžiui, aerodinaminių įtaisų, kuriuos galima patikrinti atliekant periodinę techninę apžiūrą ir kurie turėtų būti nurodyti techninės apžiūros liudijime, kaip nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2014/45/ES⁷, įrengimą;
- (9) siekiant užtikrinti, kad vairuotojai, naudodamiesi sumažintais mokesčiais už išmetamo CO₂ kiekį, teisingai deklaruotų su motorine transporto priemone sujungtos priekabos eksploatacines savybes, būtina, kad vykdymo užtikrinimo pareigūnams paprašius būtų pateikti transporto priemonių junginio taršos klasės įrodymai, įskaitant priekabos eksploatacines savybes patvirtinančius įrodymus. Nepateikus tokių įrodymų, valstybė narė turėtų teisę taikyti mokesčius tik pagal motorinės transporto priemonės taršos klasę;
- (10) siekiant užtikrinti nuoseklų kelių mokesčių diferencijavimo pagal išmetamo CO₂ kiekį taikymą, būtina iš dalies pakeisti Tarybos direktyvą 1999/37/EB⁸, kad registracijos liudijime būtų reikalaujama nurodyti (tais atvejais, kai jis pateikiamas jų atitikties liudijime arba transporto priemonės individualaus patvirtinimo liudijime) priekabų efektyvumo koeficientą. Svarbu užtikrinti, kad su priekabų efektyvumu susiję

⁵ 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, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>**).

⁶ 2018 m. birželio 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/956 dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų duomenų stebėsenos ir teikimo (OL L 173, 2018 7 9, p. 1, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj>**).

⁷ 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, (OL L 127, 2014 4 29, p. 51, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

⁸ 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų, (OL L 138, 1999 6 1, p. 57, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

duomenys būtų prieinami valstybėms narėms keičiantis informacija, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2019/520⁹;

- (11) ~~be to, tikslinga iš dalies pakeisti Direktyvą 1999/62/EB, kad būtų atspindėta nauja Reglamento (ES) 2019/1242 su pakeitimais, padarytais [įrašyti nuorodą, kai ji bus žinoma], struktūra. Būtiniais pakeitimais siekiama išsaugoti dabartinę netaršios transporto priemonės, mažataršės transporto priemonės, išmetamo CO₂ atskaitos verčių ir išmetamo CO₂ kiekio mažinimo trajektorijos apibrėžčių reikšmę, o pastaroji turėtų būti atnaujinta, kad būtų suderinta su pirmiau minėtu reglamentu po 2030 m. Šie pakeitimai taip pat neturėtų paveikti įpareigojimo keisti infrastruktūros ir naudotojų mokesčius ir laiko, nuo kurio šis įpareigojimas taikomas. Kalbant apie transporto priemonių pogrupius, kuriems jau taikomas reglamentas, šiais pakeitimais visų pirma turėtų būti patikslinta, kad toks įpareigojimas taikomas nuo 2023 m. gegužės 13 d., t. y. praėjus dvejiems metams nuo Komisijos įgyvendinimo sprendimo (ES) 2021/781¹⁰, kuriuo nustatomos tų transporto priemonių pogrupių išmetamo CO₂ atskaitos vertės, paskelbimo dienos. Siekiant užtikrinti, kad šie pakeitimai būtų priimti laiku, atsižvelgiant į Reglamento (ES) 2019/1242 pakeitimų įsigaliojimo datą, turėtų būti nustatytas vienu metų perkėlimo į nacionalinę teisę terminas;~~

- (11) tikslinga išaiškinti ir supaprastinti kai kurias Direktyvos 1999/62/EB nuostatas, kad būtų atspindėti Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/1242¹¹ pakeitimai, padaryti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2024/1610¹², taip pat Komisijos reglamento (ES) 2017/2400¹³ pakeitimai, padaryti Komisijos reglamentu (ES) 2022/1379¹⁴. Siūlomi pakeitimai susiję su išmetamo CO₂ kiekio, netaršios transporto priemonės, mažataršės sunkiosios transporto priemonės, transporto priemonių grupės, išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos ir išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių apibrėžtimis, taip pat su 7ga straipsniu ir 8 straipsnio 3 dalimi, kartu išsaugant jų pirminę reikšmę;**

⁹ 2019 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/520 dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniu lygmeniu keisti informaciją apie kelių rinkliavų nesumokėjimo atvejus Sąjungoje, (OL L 91, 2019 3 29, p. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

¹⁰ 2021 m. gegužės 10 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2021/781 dėl sąrašo, kuriame pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/1242 pateikiamos 2019 m. ataskaitinio laikotarpio tam tikros gamintojų išmesto CO₂ kiekio vertės, taip pat visų naujų Sąjungoje įregistruotų sunkiųjų transporto priemonių vidutinis savitasis išmesto CO₂ kiekis ir išmesto CO₂ kiekio atskaitos vertės, paskelbimo, (OL L 167, 2021 5 12, p. 47).

¹¹ 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1242, 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, (OL L 198, 2019 7 25, p. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

¹² 2024 m. gegužės 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1610, kuriuo dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ normų sugriežtinimo ir pareigos teikti informaciją įtraukimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/1242, iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinamas Reglamentas (ES) 2018/956, (OL L, 2024/1610, 2024 6 6, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

¹³ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

¹⁴ 2022 m. liepos 5 d. Komisijos reglamentas (ES) 2022/1379, kuriuo dėl vidutinių ir sunkiųjų sunkvežimių bei sunkiųjų autobusų išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų nustatymo bei elektrinių transporto priemonių ir kitų naujų technologijų įdiegimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2017/2400, (OL L 212, 2022 8 12, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

- (12) šioje direktyvoje turėtų būti patikslinta, nuo kurio momento taikomas ipareigojimas diferencijuoti kelių mokesčius pagal transporto priemonių pogrupio išmetamo CO₂ kiekį. Todėl joje nurodomas transporto priemonių pogrupio išmesto CO₂ kiekio atskaitos verčių, priimtų pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 1 dalį, paskelbimas. Be to, pagal šią direktyvą nacionalinėms institucijoms ir rinkliavos paslaugų teikėjams turėtų būti suteiktas pakankamas įgyvendinimo laikotarpis tam, kad tų transporto priemonių pogrupių transporto priemonės būtų galima priskirti CO₂ taršos klasėms. Po išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių paskelbimo nustatomas šešių mėnesių įgyvendinimo laikotarpis. Apie transporto priemonių pogrupius, iš pradžių nurodytus tame reglamente, pasakytina, kad ipareigojimas diferencijuoti kelių mokesčius pradėtas taikyti 2023 m. gegužės 13 d., t. y. praėjus dvejiems metams nuo Komisijos įgyvendinimo sprendimo (ES) 2021/781¹⁵ paskelbimo dienos;
- (13) šioje direktyvoje turėtų būti patikslinta data, nuo kurios taikomi pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 2 dalį priimti išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių koregavimai. Šiam pakeitimui įgyvendinti tikslinga nustatyti šešių mėnesių laikotarpį. Ši data turėtų būti vienoda visose valstybėse narėse, kad būtų užtikrintos vienodos sąlygos vežėjams, kuriems priklauso panašios transporto priemonės, pirmą kartą užregistruotos tą pačią dieną, tačiau kurie yra isisteigę skirtingose valstybėse narėse. Be to, Komisijos įgyvendinimo sprendimu (ES) .../..., kuriuo koreguojamos Komisijos įgyvendinimo sprendime (ES) 2021/781 nurodytos išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės ir nustatoma reprezentatyviųjų transporto priemonių apibrėžimo metodika [įrašyti nuorodą, kai ji bus žinoma], buvo pakoreguotos išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės, kurių taikymo 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ir 10-LH transporto priemonių pogrupiams laikotarpis prasideda 2025 m. ataskaitiniu laikotarpiu. Pagal dabartinę išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos apibrėžties redakciją numatoma, kad pakoreguotos vertės taikomos nuo ataskaitinio laikotarpio, prasidedančio po to akto taikymo pradžios dienos. Todėl jos turėtų būti taikomos nuo 2026 m. liepos 1 d. Kad šešių mėnesių įgyvendinimo laikotarpis po šios direktyvos priėmimo nebūtų per trumpas ir pakaktų laiko įgyvendinimui, aiškiai išlaikoma 2026 m. liepos 1 d. taikymo pradžios data;
- (14) šioje direktyvoje turėtų būti išsaugota Direktyvoje 1999/62/EB su pakeitimais, padarytais Direktyva (ES) 2022/362, pateiktos išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos apibrėžties reikšmė. Reglamentas (ES) 2019/1242 buvo iš dalies pakeistas Reglamentu (ES) 2024/1610, kuriuo nustatytas 43 proc. išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslas iki 2030 m. Šis pakeitimas daro poveikį Direktyvoje 1999/62/EB nustatytos išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos kreivei iki 2030 m. imtinai. Todėl tam tikros išmetamo CO₂ kiekio klasių ribinės vertės iki 2030 m. imtinai yra griežtesnės nei 2031 m. ir vėlesniais metais. Priimant Reglamentą (ES) 2024/1610 nebuvo numatyta, kad išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorija bus tokia. Todėl reikėtų atkurti pirminę išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektoriją, Direktyvoje 1999/62/EB nustatant 30 proc.

¹⁵ 2021 m. gegužės 10 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2021/781 dėl sąrašo, kuriame pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/1242 pateikiamos 2019 m. ataskaitinio laikotarpio tam tikros gamintojų išmesto CO₂ kiekio vertės, taip pat visų naujų Sąjungoje įregistruotų sunkiųjų transporto priemonių vidutinis savitasis išmesto CO₂ kiekis ir išmesto CO₂ kiekio atskaitos vertės, paskelbimo, (OL L 167, 2021 5 12, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslą iki 2030 m. Gali būti, kad iki šių pakeitimų taikymo pradžios tam tikros transporto priemonės bus priskirtos CO₂ taršos klasei, kurios išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorija grindžiama 43 proc. išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslu iki 2030 m. Kad būtų užtikrintos vienodos sąlygos transporto priemonėms, kurios CO₂ taršos klasei priskirtos po šios direktyvos priėmimo, valstybės narės per du mėnesius nuo šios direktyvos įsigaliojimo tas transporto priemones turėtų priskirti kitai klasei pagal išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektoriją, grindžiamą 30 proc. išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslu iki 2030 m.;

- (15) šioje direktyvoje turėtų būti išaiškinta, kaip CO₂ taršos klasėms priskirti transporto priemonės, prie kurių pridėdama informacijos klientui byla ir kurios pirmą kartą užregistruotos prieš pradedant taikyti išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektoriją. Apie transporto priemonių pogrupius, kurių ataskaitinis laikotarpis yra 2021 arba 2025 m., kaip nustatyta Reglamente (ES) 2019/1242, pasakytina, kad atsiranda neatitikimas tarp jų išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijų pradžios datos ir termino, iki kurio gamintojai privalo prie naujų transporto priemonių pridėti informacijos klientui byla, išduotą pagal Komisijos reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnį. Transporto priemonių pogrupio išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos pradžios data yra pirmoji to transporto priemonių pogrupio ataskaitinio laikotarpio diena, kaip nustatyta Reglamento (ES) 2019/1242 I priedo 3.2 punkte. Terminas, iki kurio gamintojai privalo prie transporto priemonių pogrupio naujų transporto priemonių pridėti informacijos klientui byla, nustatytas Komisijos reglamento (ES) 2017/2400 24 straipsnyje. Tu transporto priemonių pogrupių atveju gamintojams nustatytas terminas yra ankstesnis už išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos pradžios datą. Direktyvoje 1999/62/EB nenurodyta, kaip CO₂ taršos klasėms priskirti transporto priemonės, kurios pirmą kartą buvo užregistruotos iki išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos pradžios. Valstybės narės turėtų priskirti CO₂ taršos klasei tas transporto priemones, dėl kurių išmetamo CO₂ kiekio savininkas gali pateikti įrodymus informacijos klientui byloje. CO₂ taršos klasių ribinės vertės prieš pradedant išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektoriją yra tos pačios kaip ir pirmais išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos metais;
- (16) šioje direktyvoje turėtų būti išaiškinta, kaip CO₂ taršos klasėms priskirti specialiasias transporto priemones. Reglamente (ES) 2019/1242 specialiosios transporto priemonės, pavyzdžiui, šiukšliavežiai ar statybos darbams naudojamos transporto priemonės, atskiriamos nuo kitų tipų transporto priemonių tipų nustatant specialiųjų transporto priemonių pogrupius. Šioms transporto priemonėms tenka apie 2 proc. sunkiųjų transporto priemonių sektoriuje išmetamo teršalų kiekio ir jos daugiausia eksploatuojamos miestuose. Priėmus Reglamentą (ES) 2024/160, specialiosios transporto priemonės tokiomis pripažįstamos tik po jų pirmosios registracijos. Todėl naujos transporto priemonės informacijos klientui byloje nėra informacijos apie tai, ar transporto priemonė yra specialioji. Todėl specialiosios transporto priemonės negali būti pripažintos kaip priklausančios specialiųjų transporto priemonių pogrupiui, kai jos priskirtos tam tikrai CO₂ taršos klasei. Dėl objektyvių ir praktinių priežasčių Direktyvos 1999/62/EB tikslais specialiosios transporto priemonės turėtų būti traktuojamos kaip priklausančios atitinkamam nespecialiųjų transporto priemonių pogrupiui;

- (17) šioje direktyvoje turėtų būti išaiškinta, kaip CO₂ taršos klasėms priskirti modifikuotas netaršias transporto priemones. Reglamentu (ES) 2019/1242 gamintojams nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslai. Pagal tą reglamentą, gamintojams ypač palanku rinkai pateikti netaršias transporto priemones. Direktyva 1999/62/EB skatinama tu transporto priemonių paklausa, nustatant mažesnius mokesčius pagal 5-ą CO₂ taršos klasę. Netaršios transporto priemonės turi vieną trūkumą – jų nuvažiuojamas atstumas yra trumpesnis nei įprastinių transporto priemonių. Siekiant padidinti transporto priemonės nuvažiuojamą atstumą, netaršias transporto priemones galima modifikuoti pakeičiant jų sudėtinę bateriją degalais varomu generatoriumi veikimo intervalui prailginti. Taigi taip modifikuotos transporto priemonės tampa hibridinėmis transporto priemonėmis. Pagal Direktyvą 1999/62/EB transporto priemonės priskiriamos CO₂ taršos klasėms pagal transporto priemonės dokumentus, kuriuos gamintojai parengia prieš pirmą transporto priemonės registraciją. Tai reiškia, kad pagal dabartinę teisinę sistemą tokioms modifikuotoms transporto priemonėms ir toliau būtų taikomi mažesni mokesčiai pagal 5-ą CO₂ taršos klasę, nors jose ir būtų įrengtas degalais varomas generatorius. Tačiau toks traktavimas iškreipia krovinių gabenimo keliais rinką vežėjų, naudojančių nemodifikuotas netaršias transporto priemones, nenaudai ir neatspindi per visą transporto priemonių eksploatavimo laikotarpį faktiškai išmesto teršalų kiekio sumažėjimo, kaip numatyta Reglamente (ES) 2019/1242. Siekiant užtikrinti, kad, remiantis modeliavimo priemonės VECTO rezultatais, visos transporto priemonės būtų priskiriamos CO₂ taršos klasėms, netaršios transporto priemonės, kurios modifikuojamos jose įrengiant degalais varomą variklį, pagal Direktyvą 1999/62/EB turėtų būti laikomos priskiriamomis 1-ai CO₂ taršos klasei;
- (18) šioje direktyvoje turėtų būti išaiškinta, kaip CO₂ taršos klasėms priskirti dvirūšių degalų viena laikio naudojimo transporto priemones. Komisijos reglamento (ES) 2017/2400 24 straipsnio 2 dalies g punkte gamintojai įpareigojami nuo 2024 m. sausio 1 d. išduoti informacijos klientui bylą dėl dvirūšių degalų viena laikio naudojimo transporto priemonių. Tačiau iki tos datos tam tikros dvirūšių degalų viena laikio naudojimo transporto priemonės buvo užregistruotos prie jų nepridedant informacijos klientui bylos. Transporto priemonėms, kurios pirmą kartą buvo užregistruotos iki tos datos, negali būti taikomi palankesni rinkliavos tarifai ir jos gali nukentėti konkurencinėje kovoje su panašiomis vėliau užregistruotomis transporto priemonėmis. Gamintojai gali nustatyti užregistruotos transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekį atlikdami naują modeliavimą, kuriuo atsižvelgiama į naujausius Reglamento (ES) 2017/2400 reikalavimus. Valstybės narės turėtų pripažinti tu modeliavimo rezultatus kaip transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekio įrodymą. Komisija turėtų užkirsti kelią neteisėtų modeliavimo rezultatų naudojimui prižiūrėdama, kaip gamintojai naudojami šia galimybe. Todėl nusprendęs pasinaudoti šia galimybe gamintojas apie tai turėtų pranešti Komisijai. Valstybės narės turėtų priimti šį dokumentą tik tuo atveju, jei jis gautas tiesiogiai iš gamintojo, jei dokumentas yra skaitmeninis, nes tokį formatą sunkiau padirbti, ir jei tam gamintojui buvo skirtas teigiamas Komisijos sprendimas;
- (19) šioje direktyvoje turėtų būti išbrauktos tam tikros nebeaktualiomis tapusios nuostatos. Direktyvoje 1999/62/EB numatyta, kad jos taikymo sritį galima išplėsti, įtraukiant į ją transporto priemonių pogrupius, kurie yra įtraukti į Reglamento (ES) 2017/2400 taikymo sritį, bet kuriems dar nėra taikomas

Reglamentas (ES) 2019/1242. Direktyvos 1999/62/EB atitinkamos nuostatos: 2 straipsnio 1 dalies 30 punkto b papunktis, 2 straipsnio 1 dalies 38 punkto b papunktis, 7a straipsnio 1 dalies trečia pastraipa ir 7a straipsnio 7 dalis. Reglamento (ES) 2019/1242 taikymo sritis buvo išplėsta Reglamentu (ES) 2024/1610, kad atitiktų Reglamento (ES) 2017/2400 taikymo sritį. Todėl Direktyvos 1999/62/EB atitinkamos nuostatos tapo nebeaktualios ir turėtų būti išbrauktos, siekiant supaprastinti tos direktyvos tekstą;

(+220) todėl direktyvos 1999/62/EB, 1999/37/EB ir (ES) 2019/520 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistos,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 1999/62/EB pakeitimai

Direktyva 1999/62/EB iš dalies keičiama taip:

1) 2 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama taip:

(a) 28 punktas pakeičiamas taip:

„28) sunkiosios transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekis – jos savitasis išmetamo CO₂ kiekis (gCO₂/t-km), nurodytąsios informacijos klientui bylos 2.6.1 punkte, jei tai sunkioji krovininė transporto priemonė, arba jos savitasis išmetamo CO₂ kiekis (gCO₂/p-km), nurodytąsios informacijos klientui bylos 2.6.4 punkte, jei tai yra tolimojo susisiekimo autobusas arba vietos autobusas, kaip apibrėžta Komisijos reglamento (ES) 2017/2400 (*) IV priedo II dalyje;“

* 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 saraudų 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>);

a) 29 punkto a papunktis pakeičiamas taip:

„a) sunkioji transporto priemonė, nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/1242(**) 3 straipsnio 11 punkto a ir **arba** b papunktyje, arba“

** 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1242, 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, (OL L 198, 2019 7 25, p. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>);

b) 30 punkto b papunktis 30 punktas pakeičiamas taip:

„30) mažataršė sunkioji transporto priemonė – Reglamento (ES) 2019/1242 3 straipsnio 12 punkte apibrėžta transporto priemonė;“

~~„b) sunkioji transporto priemonė, priklausanti transporto priemonių grupei, kuriai taikomas pagal 7gą straipsnio 7 dalį priimtas įgyvendinimo aktas ir kurios išmetamo CO₂ kiekis nesiekia 50 proc. jos transporto priemonių grupės išmetamo CO₂ atskaitos vertės, išskyrus netaršią transporto priemonę;“;~~

„d) 35 punktą pakeičiamas taip:

„35) transporto priemonių grupė – transporto priemonių grupė, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2017/2400 4 straipsnio pirmoje pastraipoje;“;

ee) 37 punktą pakeičiamas taip:

„37) transporto priemonių pogrupio (sg) išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorija – sunkiuoju krovininiu transporto priemonių ($ET_{sg,Y}$) arba vietos autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų ($ETp_{sg,Y}$) išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorija, nustatyta pagal Reglamento (ES) 2019/1242 I priedo 5.1.2.1 punktą ir pakoreguota taip:

(a) $Y \leq 2030$ metams išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslas iki 2030 m. ($rf_{sg,Y}$ arba $rfp_{sg,Y}$, kai $Y=2030$) yra 30 proc., o

(b) $Y > 2030$ metams tikslinis koeficientas ($RET_{sg,Y}$ arba $RETp_{sg,Y}$) yra 0,7;“;

~~„37) transporto priemonių pogrupio (sg) ir (Y) metų ataskaitinio laikotarpio ir išmetamo CO₂ kiekio mažinimo trajektorija, t. y. $ET_{sg,Y}$ – metinio išmetamo CO₂ kiekio mažinimo koeficiento ($RET_{sg,Y}$) ir (sg) pogrupio išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės (rCO_{2sg}) sandauga, t. y. $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2sg}$; $RET_{sg,Y}$ yra nustatomas pagal Reglamento (ES) 2019/1242 I priedo 5.1 punktą;“;~~

df) 38 punktą pakeičiamas taip:

„38) išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė – išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2019/1242 3 straipsnio 1 punkte;“;

~~„38) išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė:~~

~~a) transporto priemonių, kurioms taikomas Reglamentas (ES) 2019/1242, atveju – vertė, apskaičiuota pagal to reglamento I priedo 3 punkte pateiktą formulę;~~

~~b) transporto priemonių grupės, kuriai taikomas pagal 7gą straipsnio 7 dalį priimtas įgyvendinimo aktas, atveju – jame nurodyta išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė, atitinkanti viso tai transporto priemonių grupei priskiriamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio vidutinę vertę, apie kurią pranešama pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/956 (6) už pirmą ataskaitinį laikotarpį, kuris pradedamas skaičiuoti po datos, nuo kurios pagal Reglamento (ES) 2017/2400 24 straipsnį draudžiama registruoti, parduoti ar pradėti eksploatuoti tai transporto priemonių grupei priskiriamas transporto priemonės, kurių atveju nesilaikoma Reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnyje nustatytų įpareigojimų;“;~~

eg) įrašomi šie punktai:

„42) priekaba – priekaba, apibrėžta Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 17 punkte, patenkanti į Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1362 (***) taikymo sritį;

43) puspriekabė – priekaba, atitinkanti Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 33 punkte pateiktą puspriekabės apibrėžtį ir patenkanti į Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1362 taikymo sritį.“

*** 2022 m. rugpjūčio 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1362, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 595/2009 nuostatos dėl sunkiųjų priekabų eksploatacinių savybių, nuo kurių priklauso motorinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekis, degalų ir energijos sąnaudos bei netaršiai nuvažiuojamas nuotolis, ir iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/683 (OL L 205, 2022 8 5, p. 145, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**“;

2) 7ga straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies antra, trečia ir ketvirta pastraipos pakeičiamos taip:

„Valstybės narės pradeda taikyti tą diferencijavimą transporto priemonių pogrupiams, kuriems taikomas Reglamentas (ES) 2019/1242, **ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo** ~~remdamasi tu~~ **transporto priemonių pogrupių** išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė **verčių**, paskelbta **priimtu** pagal to reglamento 11 straipsnio 1 dalį, **paskelbimo**. Tačiau 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH transporto priemonių pogrupiams valstybės narės šį diferencijavimą taiko ne vėliau kaip nuo 2023 m. gegužės 13 d.

Valstybės narės pradeda taikyti išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertę ~~koreguojama~~ **verte, pakoreguota** pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 2 dalį, **nuo pirmos šešto mėnesio po jos paskelbimo dienos. Tačiau 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ir 10-LH transporto priemonių pogrupiams valstybės narės pradeda taikyti išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertes, pakoreguotas pagal Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) .../... [įrašyti nuorodą, kai ji bus žinoma] nuo 2026 m. liepos 1 d.** tokia išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė taikoma nuo kito ataskaitinio laikotarpio pradžios.

~~Nukrypstant nuo antros pastraipos, tas diferencijavimas dėl 1-os, 4-os ir 5-os CO₂ taršos klasių, nurodytų šio straipsnio 2 dalyje, transporto priemonių grupėms, kurioms taikomi pagal 7 dalį priimti įgyvendinimo aktai, pradedamas taikyti ne vėliau kaip per dvejus metus nuo tų įgyvendinimo aktų priėmimo. Diferencijavimas grindžiamas juose nurodyta CO₂ kiekio atskaitos verte ir taikomas tol, kol pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 1 dalį bus paskelbta atitinkamų transporto priemonių pogrupių CO₂ kiekio atskaitos vertė. Paskelbus CO₂ kiekio atskaitos vertę pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 1 dalį, valstybės narės šią CO₂ kiekio atskaitos vertę taiko vietoje pagal 7 dalį nurodytosios, o atitinkamiems transporto priemonių pogrupiams taikomas diferencijavimas galioja visoms taršos klasėms.“;~~

b) **2 dalis papildoma šiomis pastraipomis:**

„Valstybės narės ne vėliau kaip iki [šios direktyvos įsigaliojimo data + du mėnesiai] priskiria transporto priemones, kurios 2-ai arba 3-iai CO₂ taršos klasei buvo priskirtos pagal išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektoriją, grindžiama 43 proc. išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslu

iki 2030 m., kitai klasei remdamosi išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorija, grindžiama 30 proc. išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslu iki 2030 m.

Valstybės narės laiko, kad CO₂ taršos klasei priskirtinos visos transporto priemonės, dėl kurių išmetamo CO₂ kiekio kelių naudotojas gali pateikti įrodymus informacijos klientui byloje, išduotoje pagal Reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnį. Jei transporto priemonės pirmosios registracijos data yra ankstesnė už transporto priemonių pogrupio, kuriam ta transporto priemonė priklauso, išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos pradžią, taikomos to pogrupio išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos pirmų metų vertės.

Valstybės narės specialiąsias transporto priemones, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2019/1242 3 straipsnio 9 punkte, laiko transporto priemonėmis, priklausančiomis atitinkamam nespecialiųjų transporto priemonių pogrupiui.

Valstybės narės netaršioms transporto priemonėms, kurios buvo modifikuotos jose įrengiant degalais varomą variklį, gaminantį elektros energiją arba padedantį varyti transporto priemonę, netaiko sumažintų mokesčių pagal 5-ą CO₂ taršos klasę. Vietoj to valstybės narės taiko mokesčius pagal 1-ą CO₂ taršos klasę.

Transporto priemonių gamintojai gali naudoti Reglamento (ES) 2017/2400 5 straipsnyje numatytą modeliavimo priemonę dvirūšių degalų vienalaikio naudojimo transporto priemonės, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2017/2400 3 straipsnio 21 punkte, išmetamo CO₂ kiekiui nustatyti po jos pagaminimo datos, jei tos transporto priemonės pagaminimo data yra ankstesnė nei 2024 m. sausio 1 d. Šia galimybe ketinantis pasinaudoti gamintojas apie savo ketinimą praneša Komisijai, o Komisija nusprendžia, ar tas gamintojas gali naudoti modeliavimo priemonę šioje dalyje nustatytu tikslu. Priskirdamos transporto priemonę CO₂ taršos klasei, valstybės narės pripažįsta gamintojų parengtą modeliavimo rezultatus kaip transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekio įrodymą, jei gamintojas modeliavimo rezultatus kartu su tam gamintojui skirtu Komisijos sprendimu siunčia tiesiogiai ir skaitmenine forma.“;

b) 7 dalis išbraukiama 7 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos transporto priemonių grupių, išskyrus pogrupius 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės.“;

3) įrašomas šis straipsnis:

„7gc straipsnis

1. Iki 2030 m. birželio 30 d. valstybės narės, taikydamos 7ga straipsnį, gali atsižvelgti į priekabų poveikį motorinių transporto priemonių junginių išmetamo CO₂ kiekiui. Nuo 2030 m. liepos 1 d. jos į tokį poveikį atsižvelgia.

Jei valstybė narė taiko pirmą pastraipą, 7ga straipsnio 2 dalyje nurodyto transporto priemonių junginio CO₂ taršos klasei įtakos turi velkamos priekabos klasė pagal VIII priedą.

2. Jei valstybė narė taiko pirmą pastraipą ir pagal 9 straipsnio 1 dalies a punktą nustato specialius mokesčius transporto priemonių junginiams, kurie nukrypsta nuo didžiausio svorio ir (arba) matmenų, nustatytų Tarybos direktyvos 96/53/EB * I priede, vadovaudamasi tos direktyvos 4 straipsnio 4 dalimi, ji gali sumažinti kelių mokesčius, taikomus tokiems transporto priemonių junginiams, kuriuose yra bent viena priekaba, kuriai priskirta priekabų klasė pagal šios direktyvos VIII priedą.

Kelių mokesčio sumažinimo suma gali atitikti sumažinimo dydį, taikomą transporto priemonių junginiams, kurie nenukrypsta nuo didžiausio svorio ir (arba) matmenų.

3. Komisijai pagal 9d straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotąjį aktą, kuriuo iš dalies keičiamas VIII priedas, siekiant nustatyti jame apibrėžtas efektyvumo koeficiento ribinės vertes arba jas pakoreguoti atsižvelgiant į technikos pažangą. Jas nustatant pirmą kartą, jos grindžiamas vidutiniu priekabų parko efektyvumu, kai skelbiamos šių transporto priemonių išmetamo CO₂ atskaitos vertės, ir priekabų galimybėmis didinti efektyvumą, atsižvelgiant į puspriekabių ir kitų priekabų skirtingas galimybes.

1-os ir 2-os klasių priekabų, nurodytų VIII priedo lentelėje, atveju Komisija priima deleguotąjį aktą, kuriuo nustato efektyvumo koeficiento ribines vertes, ne vėliau kaip praėjus vieniems metams po to, kai pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 1 dalį paskelbiamos priekabų CO₂ taršos atskaitos vertės.

3-ios klasės **priekaboms priekabų, nurodytoms nurodytų VIII priedo lentelėje, priskiriamos netaršios priekabos, apibrėžtos Reglamento (ES) 2019/1242 3 straipsnio 11 punkto c papunktyje ir atitinkančios 3-ios klasės priekabų** t. y. ~~priekabų su įrengtu jų varymą aktyviai skatinančiu įtaisu, be vidaus degimo variklio arba su vidaus degimo varikliu, išmetančiu mažiau negu 5 gCO₂/kWh, atveju~~ **efektyvumo koeficiento ribines vertes.** Komisija priima deleguotąjį aktą, kuriuo nustatomos efektyvumo koeficiento ribinės vertės, gavusi teisiškai patvirtintas šių priekabų vertes.

Komisija pagal 9d straipsnį įgaliojama priimti deleguotąjį aktą, kad iš dalies pakeistų VIII priedą, siekdama nustatyti metodiką, pagal kurią nustatoma priekabų, modifikuotų jose sumontuojant energijos vartojimo efektyvumą didinančią įrangą, ypač tų, kurios buvo įregistruotos, parduotos arba pradėtos eksploatuoti iki Įgyvendinimo reglamento (ES) 2022/1362 taikymo pradžios dienos, klasė.

4. Registruodamos 3 dalies ketvirtoje pastraipoje nurodytą įrangą, valstybės narės naudojasi Direktyvos 2014/45/ES** II priedo 10 punktu (kita informacija).

* 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).

** 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, (OL L 127, 2014 4 29, p. 51).“;

4) 7j straipsnio 2a dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Kai vairuotojas arba, jei tinkama, vežėjas arba Europos elektroninės rinkliavos paslaugos (EERP) teikėjas negali pateikti įrodymų dėl transporto priemonės taršos klasės 7g straipsnio 2 dalies, 7ga arba 7gb straipsnių tikslais, valstybės narės gali taikyti didžiausio tarifo rinkliavas arba naudotojo mokesčius. Kai vairuotojas arba,

jei tinkama, vežėjas arba Europos elektroninės rinkliavos paslaugos (EERP) teikėjas negali pateikti įrodymų dėl transporto priemonės junginio taršos klasės 7g straipsnio tikslais, valstybės narės gali taikyti rinkliavas arba naudotojo mokesčius pagal motorinės transporto priemonės taršos klasę.“;

5) 8 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytos bendros naudotojo mokesčių sistemos atveju galutinė 7ga straipsnio 1 dalyje nurodytų pakeitimų taikymo pradžios data 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ir 10-LH transporto priemonių pogrupiams yra 2025 m. kovo 25 d.“;

(56) 9d straipsnio pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Komisijai pagal šios direktyvos 9e straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiama ši direktyva, kiek tai susiję su 0 priedu, IIIa priedo 4.1 ir 4.2 punktuose pateiktomis formulėmis ir IIIb bei IIIc priedų lentelėse nurodytomis sumomis, siekiant juos suderinti su mokslo ir technikos pažanga, ir VIII priedo lentelėje nurodytomis efektyvumo koeficiento ribinėmis vertėmis, siekiant jas nustatyti ar koreguoti, suderinant jas su technikos pažanga.“;

67) 11 straipsnio c punktas keičiamas taip:

„c) infrastruktūros mokesčių arba naudotojo mokesčių diferencijavimą atsižvelgiant į transporto priemonių aplinkosauginį veiksmingumą pagal 7g, 7ga, 7gb arba 7gc straipsnį;“;

78) šios direktyvos priedo tekstas pridedamas kaip VIII priedas.

2 straipsnis

Direktyvos (ES) 2019/520 pakeitimas

Direktyvos (ES) 2019/520 I priedo I dalis pakeičiama taip:

„I dalis. Su transporto priemonėmis susiję duomenys

Duomenų elementas	P/N⁽¹⁾	Pastabos
Registracijos numeris	P	
Važiuklės numeris/transporto priemonės identifikavimo numeris (VIN)	P	
Registracijos valstybė narė	P	
Markė	P	(D.1 ⁽²⁾), pvz., „Ford“, „Opel“, „Renault“
Komercinis transporto priemonės tipas	P	(D.3), pvz., „Focus“, „Astra“, „Megane“
ES kategorijos kodas	P	(J), pvz., mopedai, motociklai, automobiliai
euro taršos klasė	P	pvz., euro 4, euro 6

CO ₂ taršos klasė	N	Taikoma sunkiųjų transporto priemonių atveju
Priskyrimo kitai klasei data	N	Taikoma sunkiųjų transporto priemonių atveju
CO ₂ g/tkm	N	Taikoma sunkiųjų transporto priemonių atveju
Skirta dideliems kroviniams: taip / ne	N	taikoma priekaboms
Efektyvumo koeficientas pagal tonkilometrus (-)...	N	taikoma priekaboms
Efektyvumo koeficientas pagal m ³ kilometrus (-)...	N	taikoma priekaboms
Maksimali techniškai leistina pakrautos transporto priemonės masė	P	
1) P – privaloma, jei yra nacionaliniame registre, N – neprivaloma. 2) Suderintas Sąjungos kodas, žr. Direktyvą 1999/37/EB.		

“

3 straipsnis

Direktyvos 1999/37/EB pakeitimas

Direktyvos 1999/37/EB I priedo V punktas „išmetamosios dujos“ papildomas šiais papunkčiais:

„(V.11) efektyvumo koeficientas:

- priekabų, kurios nėra skirtos dideliems kroviniams, efektyvumo koeficientas pagal tonkilometrus, jei jis nurodytas atitikties liudijimo, apibrėžto Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2020/683* VIII priedo priedėlyje, 49.11.2 punkte arba transporto priemonės individualaus patvirtinimo liudijimo, apibrėžto to reglamento III priedo 1 priedėlyje, 49.11.2 punkte;
- priekabų, kurios yra skirtos dideliems kroviniams, efektyvumo koeficientas pagal m³ kilometrus jei jis nurodytas atitikties liudijimo, apibrėžto Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2020/683 VIII priedo priedėlyje, 49.11.3 punkte arba transporto priemonės individualaus patvirtinimo liudijimo, apibrėžto to reglamento III priedo 1 priedėlyje, 49.11.3 punkte.

Ar transporto priemonė yra skirta dideliems kroviniams, nurodoma sunkiųjų transporto priemonių atitikties liudijimo, apibrėžto Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2020/683 VIII priedo priedėlyje, 49.10 punkte arba transporto priemonės individualaus patvirtinimo liudijimo, apibrėžto to reglamento III priedo 1 priedėlyje, 49.10 punkte;

(V.12) priekabos klasė, paskirta pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/62/EB 7gc straipsnį;

* 2020 m. balandžio 15 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/683, kuriuo įgyvendinamas 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 administracinių

4 straipsnis

1. Valstybės narės ne vėliau kaip [vieni metai nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos] priima įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.
Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.
2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

5 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

6 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė