

Šis tekstas yra skirtas tik informacijai ir teisinės galios neturi. Europos Sąjungos institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį. Autentiškos atitinkamų teisės aktų, įskaitant jų preambules, versijos skelbiamos Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje ir pateikiamos svetainėje „EUR-Lex“. Oficialūs tekstai tiesiogiai prieinami naudojantis šiuo dokumente pateikiamomis nuorodomis

► **B** ► **M9** EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 1999/62/EB
 1999 m. birželio 17 d.
 dėl transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi kelių infrastruktūra ◀
 (OL L 187, 1999 7 20, p. 42)

iš dalies keičiama:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
► M1	2006 m. gegužės 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/38/EB	L 157	8	2006 6 9
► M2	2006 m. lapkričio 20 d. Nėukogu Direktiiv 2006/103/EŪ	L 363	344	2006 12 20
► M3	2011 m. rugsėjo 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/76/ES	L 269	1	2011 10 14
► M4	2013 m. gegužės 13 d. Tarybos direktyva 2013/22/ES	L 158	356	2013 6 10
► M5	II priede ir IIIb priedo 1 ir 2 lentelėse nurodytų taikomų verčių eurais atnaujinimas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/62/EB (su pakeitimais) 10a straipsnį 2014/C 46/05	C 46	3	2014 2 18
► M6	II priede ir IIIb priedo 1 ir 2 lentelėse nurodytų taikomų verčių eurais atnaujinimas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/62/EB, iš dalies keičiamos Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/76/ES, 10a straipsnį 2016/C 101/01	C 101	1	2016 3 17
► M7	II priede ir IIIb priedo 1 ir 2 lentelėse nurodytų taikomų verčių eurais atnaujinimas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/62/EB su pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/76/ES, 10a straipsnį 2018/C 205/01	C 205	1	2018 6 14
► M8	II priede ir IIIb priedo 1 ir 2 lentelėse nurodytų taikomų verčių eurais atnaujinimas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/62/EB su pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2011/76/ES, 10a straipsnį 2020/C 223/01	C 223	1	2020 7 7

- **M9** 2022 m. vasario 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) L 69 1 2022 3 4
2022/362

iš dalies keičiama:

- **A1** Aktas dėl Čekijos Respublikos, Estijos Respublikos, Kipro Respublikos, Latvijos Respublikos, Lietuvos Respublikos, Vengrijos Respublikos, Maltos Respublikos, Lenkijos Respublikos, Slovėnijos Respublikos ir Slovakijos Respublikos stojimo sąlygų ir sutarčių, kuriomis yra grindžiama Europos Sąjunga, pritaikomųjų pataisų L 236 33 2003 9 23

pataisyta:

- **C1** Klaidų ištaisymas, OL C 194, 2016 6 1, p. 15 (2016/C 101/01)
► **C2** Klaidų ištaisymas, OL L 5, 2019 1 8, p. 3 (2006/38/EB)
► **C3** Klaidų ištaisymas, OL L 227, 2022 9 1, p. 133 (2022/362)

▼ B▼ M9

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA
1999/62/EB**

1999 m. birželio 17 d.

**dėl transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi kelių
infrastruktūra**

▼ B

I SKYRIUS

Bendrosios nuostatos

▼ M9

1 straipsnis

1. Ši direktyva taikoma:
 - a) sunkiosioms kroviniams transporto priemonėms nustatytiems transporto priemonių mokesčiams;
 - b) transporto priemonėms taikomoms rinkliavoms ir naudotojo mokesčiams.
2. Ši direktyva netaikoma transporto priemonėms, kurios naudojamos tik neeuropinėse valstybių narių teritorijose.
3. Ši direktyva netaikoma Kanarų salose, Seutoje ir Meliljoje, Azoruose ar Madeiroje registruotoms transporto priemonėms, kuriomis transporto operacijos yra vykdomos tik tose teritorijose arba tarp tų teritorijų ir atitinkamai Ispanijos ir Portugalijos žemyninės dalies.

2 straipsnis

1. Šioje direktyvoje:
 - 1) transeuropinis kelių tinklas – Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1315/2013 ⁽¹⁾ II skyriaus 3 skirsnyje nurodyta kelių transporto infrastruktūra, vaizduojama to reglamento I priede pateiktuose žemėlapiuose;
 - 2) pagrindinis transeuropinis transporto tinklas – transporto infrastruktūra, nustatyta pagal Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 III skyrių;
 - 3) statybos kaštai – su statyba susiję kaštai, įskaitant, kai tinkama, bet kurį iš šių finansavimo kaštų:
 - a) naujos infrastruktūros ar naujos infrastruktūros patobulinimų, įskaitant didelius konstrukcijų remontus;
 - b) infrastruktūros arba infrastruktūros patobulinimų, įskaitant didelius konstrukcijų remontus, užbaigtų ne anksčiau kaip likus 30 metų iki 2008 m. birželio 10 d., jeigu iki 2008 m. birželio 10 d. rinkliavų tvarka jau buvo nustatyta, arba užbaigtų ne anksčiau kaip likus 30 metų prieš nustatant naują rinkliavų tvarką, įvestą po 2008 m. birželio 10 d., arba

⁽¹⁾ 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

▼ M9

- c) infrastruktūros arba infrastruktūros patobulinimų, užbaigtų iki b punkte nurodytų terminų, jeigu:
 - i) valstybė narė, sudarydama sutartį su rinkliavų sistemos operatoriumi arba priimdama kitus lygiaverčio poveikio teisės aktus, kurie įsigaliojo anksčiau nei 2008 m. birželio 10 d., nustatė rinkliavų sistemą, kurioje numatytas šių kaštų susigrąžinimas, arba
 - ii) valstybė narė gali įrodyti, kad atitinkamą infrastruktūrą leista statyti su sąlyga, kad jos projekte numatytas eksploataavimo laikotarpis viršytų 30 metų;
- 4) finansavimo kaštai – paskolų palūkanos ir akcininkų įnešto viso nuosavo kapitalo grąža;
- 5) dideli konstrukcijų remontai – konstrukcijų remontai, išskyrus tuos remontus, kurie nebeteikia aktualios naudos kelių naudotojams, visų pirma jeigu vietoj remontų vykdomas tolesnis naujos kelio dangos klojimas ar kiti statybos darbai;
- 6) greitkelis – specialiai motorinių transporto priemonių eismui suprojektuotas ir nutiestas kelias, nenaudojamas šalia esantiems nuosavybės objektams aptarnauti, kuris atitinka šiuos kriterijus:
 - a) išskyrus specialiose vietose arba laikinai, jis turi abiemis eismo kryptims atskiras juostas, viena nuo kitos atskirtas eismui neskirta skiriamąja juosta arba išimtiniais atvejais kitu būdu;
 - b) tame pačiame lygyje nesikerta su jokių kitu keliu, geležinkeliu, tramvajų keliu arba dviračių ar pėsčiųjų taku, ir
 - c) yra specialiai pažymėtas kaip greitkelis;
- 7) rinkliava – nustatyto dydžio suma, mokama už transporto priemonę ir apskaičiuojama pagal atitinkama infrastruktūra nuvažiuotą atstumą ir transporto priemonės tipą, kurią sumokėjus suteikiama teisė ta transporto priemone naudotis atitinkama infrastruktūra ir kurią sudaro vienas ar daugiau iš šių mokesčių:
 - a) infrastruktūros mokestis;
 - b) spūsčių mokestis, arba
 - c) išorinių kaštų mokestis;
- 8) infrastruktūros mokestis – mokestis, renkamas valstybėje narėje patiriamiems infrastruktūros statybos, priežiūros, eksploataavimo ir plėtros kaštams susigrąžinti;
- 9) išorinių kaštų mokestis – mokestis, renkamas susigrąžinti patirtus kaštus, susijusius su vienu ar daugiau iš šių aspektų:
 - a) eismo oro tarša;

▼ M9

- b) eismo akustine tarša, arba
 - c) eismo išmetamo CO₂ kiekiu;
- 10) eismo oro taršos kaštai – kaštai, patirti dėl kietųjų dalelių ir ozono pirmtakų, pvz., NO_x ir lakiųjų organinių junginių, išsiskiriančių veikiant transporto priemonei, daromos žalos žmonių sveikatai ir aplinkai;
 - 11) eismo akustinės taršos kaštai – kaštai, patirti dėl triukšmo, kurį kelia transporto priemonės arba kuris kyla joms riedant kelio danga, daromos žalos žmonių sveikatai ir aplinkai;
 - 12) eismo išmetamo CO₂ kiekio kaštai – kaštai, patirti dėl transporto priemonės eksploatavimo metu išmetamo CO₂ padarytos žalos;
 - 13) spūstis – situacija, kai eismo srautas priartėja prie kelio pajėgumo ribos arba ją viršija;
 - 14) spūsčių mokestis – transporto priemonėms taikomas mokestis, renkamas valstybėje narėje patirtiems spūsčių kaštams susigrąžinti ir spūstims mažinti;
 - 15) infrastruktūros mokesčio svertinis vidurkis – per atitinkamą laikotarpį iš infrastruktūros mokesčio gautų pajamų bendra suma, padalinta iš kilometrų, kuriuos sunkioji transporto priemonė nuvažiavo per tą laikotarpį tuo mokesčiu apmokestintomis kelio atkarpomis, skaičiaus;
 - 16) naudotojo mokestis – nustatyto dydžio mokestis, kurį sumokėjus suteikiama teisė tam tikrą laikotarpį transporto priemone naudotis 7 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytomis infrastruktūromis;
 - 17) transporto priemonė – keturių ar daugiau ratų motorinė transporto priemonė arba sekcijomis sujungiama transporto priemonė, skirta naudoti arba naudojama keleiviams arba kroviniams vežti keliais;
 - 18) sunkioji transporto priemonė – transporto priemonė, kurios didžiausia techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra didesnė kaip 3,5 tonos;
 - 19) sunkiasvorė krovininė transporto priemonė – kroviniams vežti skirta sunkioji transporto priemonė;
 - 20) tolimojo susisiekimo autobusas ir vietos autobusas – daugiau nei aštuoniems keleiviams, neskaitant vairuotojo, vežti skirta sunkioji transporto priemonė;
 - 21) lengvoji transporto priemonė – transporto priemonė, kurios didžiausia techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra ne didesnė kaip 3,5 tonos;

▼ **M9**

- 22) lengvasis automobilis – ne daugiau kaip aštuoniems keleiviams, neskaitant vairuotojo, vežti skirta lengvoji transporto priemonė;
- 23) istorinės vertės transporto priemonė – transporto priemonė, kuri turi istorinę vertę, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/45/ES ⁽¹⁾ 3 straipsnio 7 punkte;
- 24) mikroautobusas – daugiau kaip aštuoniems keleiviams, neskaitant vairuotojo, vežti skirta lengvoji transporto priemonė;
- 25) kempingas – transporto priemonė su gyvenamąja patalpa, kurioje yra sėdynės ir stalas, atskira arba tokia, kurią galima įrengti pertvarkius sėdynes, miegui skirta vieta, valgio gaminimo įranga ir daiktų laikymo vieta;
- 26) lengvoji komercinė transporto priemonė – kroviniams vežti skirta lengvoji transporto priemonė;
- 27) furgonas – lengvoji transporto priemonė, kaip tai suprantama Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/858 ⁽²⁾ I priedo C dalies 4.2 punkte;
- 28) sunkiosios transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekis – jos savitasis išmetamo CO₂ kiekis, pateikiamas jos informacijos klientui bylos, kaip apibrėžta Komisijos reglamento (ES) 2017/2400 ⁽³⁾ IV priedo II dalyje, 2.3 punkte;
- 29) netaisanti transporto priemonė:
- a) netaisanti sunkioji transporto priemonė, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/1242 ⁽⁴⁾ 3 straipsnio 11 punkte, arba
- b) lengvasis automobilis, mikroautobusas arba lengvoji komercinė transporto priemonė be vidaus degimo variklio;
- 30) mažataršė sunkioji transporto priemonė:
- a) mažataršė sunkioji transporto priemonė, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2019/1242 3 straipsnio 12 punkte, arba

⁽¹⁾ 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros, kuria panaikinama Direktyva 2009/40/EB (OL L 127, 2014 4 29, p. 51).

⁽²⁾ 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018 6 14, p. 1).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

▼ **M9**

- b) sunkioji transporto priemonė, nepatenkanti į to reglamento 2 straipsnio 1 dalies a–d punktų taikymo sritį, kurios išmetamo CO₂ kiekis yra mažesnis nei jos transporto priemonių grupės 50 % išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės, išskyrus netaršias transporto priemones;
- 31) vežėjas – krovinius arba keleivius keliais vežanti įmonė;
- 32) euro 0, euro I, euro II, euro III, euro IV, euro V, EEV, euro VI taršos klasės transporto priemonė – sunkioji transporto priemonė, kuri atitinka 0 priede nustatytas išmetamųjų teršalų ribines vertes;
- 33) sunkiosios transporto priemonės tipas – kategorija, kuriai priskiriama sunkioji transporto priemonė pagal jos ašių skaičių, matmenis ar masę, ar pagal kitus žala keliams atspindinčius transporto priemonių klasifikacijos koeficientus, kaip antai IV priede nustatytą žalos keliams klasifikavimo sistemą, jeigu naudojama klasifikavimo sistema yra grindžiama tokiomis transporto priemonės charakteristikomis, kurios nurodytos visose valstybėse narėse naudojamuose dokumentuose arba kurios yra aiškiai matomos;
- 34) transporto priemonių pogrupis – transporto priemonių pogrupis, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2019/1242 3 straipsnio 8 punkte;
- 35) transporto priemonių grupė – viena iš transporto priemonių grupių, išvardytų Reglamento (ES) 2017/2400 I priedo 1 lentelėje;
- 36) Y metų ataskaitinis laikotarpis – Y metų ataskaitinis laikotarpis, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2019/1242 3 straipsnio 3 punkte;
- 37) Y metų ataskaitinio laikotarpio ir transporto priemonių pogrupio (sg) išmetamo CO₂ kiekio mažinimo trajektorija $ET_{Y,sg}$ – metinio išmetamo CO₂ kiekio mažinimo koeficiento ($R-ET_Y$) produktas, padauginus iš sg pogrupio išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės ($r\ CO_2\ sg$), t. y. $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times r\ CO_2\ sg$; Y ≤ 2030 metams $R-ET_Y$ ir $r\ CO_2\ sg$ yra nustatyti pagal Reglamento (ES) 2019/1242 I priedo 5.1 punktą; Y > 2030 metams $R-ET_Y$ yra 0,70; $r\ CO_2\ sg$ taikoma patikslinus deleguotaisiais aktais, priimtais pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 2 dalį, už ataskaitinius laikotarpius, prasidedančius po tų deleguotųjų aktų taikymo pradžios atitinkamų datų;
- 38) transporto priemonių grupės 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, kurioms netaikomas Reglamentas (ES) 2019/1242, atveju – viso tai transporto priemonių grupei priskiriamų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio vidutinė vertė, apie kurią pranešama pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/956⁽¹⁾ už pirmą ataskaitinį laikotarpį,

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

▼ **M9**

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 priemonės, kurių atveju nesilaikoma Reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnyje nustatytų įpareigojimų;

- 39) koncesijos sutartis – darbų arba paslaugų koncesija, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/23/ES ⁽¹⁾ 5 straipsnio 1 punkto a arba b papunkčiuose;
- 40) koncesijos rinkliava – rinkliava, kurią koncesininkas ima pagal koncesijos sutartį;
- 41) iš esmės pakeista rinkliavų arba apmokestinimo tvarka – rinkliavų arba apmokestinimo tvarka, pagal kurią iš dalies pakeitus tarifus pajamos turėtų padidėti daugiau kaip 10 %, palyginti su ankstesniais ataskaitiniais metais, nepriklausomai nuo eismo padidėjimo poveikio ir atlikus koregavimą dėl infliacijos, apskaičiuotos atsižvelgiant į ES mastu suderinto vartotojų kainų indekso (SVKI) (neįskaitant energijos ir neperdirbtų maisto produktų) pokyčius, kaip paskelbia Komisija (Eurostatas).

2. 1 dalies 2 punkto tikslais:

- a) bet kuriuo atveju statybos kaštų, į kuriuos reikia atsižvelgti, dalis neviršija tų infrastruktūros komponentų, kurie dar veiks 2008 m. birželio 10 d. arba naujos rinkliavų tvarkos nustatymo dieną, jei ji yra vėlesnė, dabartinio eksploatavimo laikotarpio dalies;
- b) į infrastruktūros arba infrastruktūros patobulinimų kaštus galima įtraukti konkrečius infrastruktūros kaštus, skirtus triukšmo poveikiui sumažinti, novatoriškoms technologijoms diegti ar kelių eismo saugumui pagerinti, bei faktinius infrastruktūros operatoriaus mokėjimus, susijusius su objektyviais aplinkos apsaugos elementais, pavyzdžiui, apsauga nuo dirvožemio taršos.

3. Nedarant poveikio 7da straipsnio 3 daliai, valstybės narės gali laikyti kemperius tolimojo susisiekimo ar vietos autobusais arba lengvaisiais automobiliais.

▼ **B****II SKYRIUS****Transporto priemonių apmokestinimas***3 straipsnis*

1. 1 straipsnyje nurodyti transporto priemonės mokesčiai yra tokie:

— *Belgija:*

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen,

⁽¹⁾ 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/23/ES dėl koncesijos sutarčių suteikimo (OL L 94, 2014 3 28, p. 1).

▼ M2

— *Bulgarija*:
данък върху превозните средства,

▼ A1

— *Čekija*:
silniční daň,

▼ B

— *Danija*:
vaegtafgift of motorkoeretoejer m.v.,
— *Vokietija*:
Kraftfahrzeugsteuer,

▼ A1

— *Estija*:
raskeveokimaks,

▼ B

— *Graikija*:
Τέλη κυκλοφορίας,
— *Ispanija*:
a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;
b) impuesto sobre actividades económicas (tik rinkliavoms už transporto priemonės),
— *Prancūzija*:
a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;
b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,

▼ M4

— *Kroatija*:
godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila,

▼ B

— *Airija*:
transporto priemonių akcizas,
— *Italija*:
a) tassa automobilistica;
b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

▼ A1

— *Kipras*:
Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,

▼ A1

— *Latvija:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,

— *Lietuva:*

a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;

b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones,

▼ B

— *Liuksemburgas:*

taxe sur les véhicules automoteurs,

▼ A1

— *Vengrija:*

gépjárműadó,

— *Malta:*

licenzja tat-triqroad licence fee,

▼ B

— *Nyderlandai:*

motorrijtuigenbelasting,

— *Austrija:*

Kraftfahrzeugsteuer,

▼ A1

— *Lenkija:*

podatek od środków transportowych,

▼ B

— *Portugalija:*

a) imposto de camionagem;

b) imposto de circulação,

▼ M2

— *Rumunija:*

Taxa asupra mijloacelor de transport,

▼ A1

— *Slovėnija:*

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,

— *Slovakija:*

cestná daň,

▼ B

— *Suomija:*

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,

▼B

— Švedija:

fordonsskatt,

— Jungtinė Karalystė:

a) vehicle excise duty;

b) motor vehicles licence.

2. Keisdamos kurį nors šio straipsnio 1 dalyje nurodytą mokestį kitu tos pačios rūšies mokesčiu valstybės narės apie tai praneša Komisijai, kuri padaro reikiamus pakeitimus.

4 straipsnis

Kiekviena valstybė narė nustato 3 straipsnyje nurodytų mokesčių nustatymo ir rinkimo tvarką.

5 straipsnis

Už valstybėse narėse registruotas transporto priemonės 3 straipsnyje nurodytus mokesčius ima tik ta valstybė narė, kurioje tos transporto priemonės yra registruotos.

6 straipsnis

1. Kokia bebūtų 3 straipsnyje nurodytų mokesčių struktūra, valstybės narės nustato tokius tarifus, kurie užtikrintų, jog kiekvienai I priede nurodytai transporto priemonių kategorijai arba pakategorei būtų taikomas ne mažesnis nei tame priede nustatytas minimalus mokesčio tarifas.

Dvejus metus nuo šios direktyvos įsigaliojimo Graikijai, Italijai, Portugalijai ir Ispanijai suteikiama teisė taikyti mažesnius, tačiau ne mažesnius nei 65 % I priede nustatytų minimalių dydžių tarifus.

2. Valstybės narės gali taikyti sumažintus tarifus arba atleisti nuo mokesčių, imamų už:

a) transporto priemonės, naudojamas valstybės arba civilinės gynybos tikslams, priešgaisrinės bei kitų avarinių tarnybų, policijos ir kelių priežiūros transporto priemonės;

b) transporto priemonės, kuriomis tik retkarčiais važiuojama jas įregistravusios valstybės narės viešaisiais keliais ir kurias naudoja fiziniai ar juridiniai asmenys, kurių pagrindinis verslas nėra krovinių gabnimas tik tada, jei šiomis transporto priemonėmis atliekamos transporto operacijos neiškveipia konkurencijos ir atitinka susitarimą su Komisija.

3. a) Komisijos siūlymu Taryba, vieningai balsuodama, gali leisti, kad valstybė narė ir toliau atleistų nuo mokesčių arba mažintų mokesčius, imamus už transporto priemonės, remiantis konkrečia socialinio ekonominio pobūdžio politika arba atsižvelgiant į tos valstybės infrastruktūrą. Nuo mokesčių gali būti

▼B

atleidžiamos arba sumažinti mokesčiai gali būti taikomi tik toje valstybėje registruotoms transporto priemonėms, atliekančioms transporto operacijas tik aiškiai apibrėžtoje jos teritorijos dalyje;

- b) bet kuri valstybė narė, norinti ir toliau atleisti nuo mokesčių arba juos mažinti, apie tai praneša Komisijai ir pateikia jai visą reikalingą informaciją. Per mėnesį Komisija informuoja kitas valstybes nares apie pasiūlymą atleisti nuo mokesčių arba juos sumažinti.

Taryba laikoma davusia sutikimą ir toliau atleisti nuo mokesčių ar juos mažinti, jei per du mėnesius nuo tos dienos, kai kitoms valstybėms narėms apie tai buvo pranešta pagal pirmos pastraipos nuostatas, nei Komisija, nei kuri nors valstybė narė nepaprašo šio reikalo svarstyti Taryboje.

4. Nepažeisdamos šio straipsnio 1 dalies antros pastraipos bei šio straipsnio 2 ir 3 dalių nei 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyvos 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo ⁽¹⁾ 6 straipsnio, valstybės narės negali atleisti nuo 3 straipsnyje nurodytų mokesčių arba juos sumažinti tiek, kad imamas mokeskis būtų mažesnis nei šio straipsnio 1 dalyje nurodytas minimalus mokesčio tarifas.

III SKYRIUS**Rinkliavos ir naudotojo mokesčiai****▼M9***7 straipsnis*

1. Nedarant poveikio 9 straipsnio 1a daliai, valstybės narės gali palikti galioti arba nustatyti rinkliavas ir naudotojo mokesčius transeuropiniame kelių tinkle arba tam tikrose to tinklo atkarpose ir kitose papildomose savo greitkelių tinklo atkarpose, kurios nėra transeuropinio kelių tinklo dalis, laikantis šio straipsnio 4–14 dalyse bei 7a–7k straipsniuose nustatytų sąlygų.

2. 1 dalis nedaro poveikio valstybių narių teisei laikantis SESV taikyti rinkliavas ir naudotojo mokesčius kituose keliuose, jeigu taikant rinkliavas ir naudotojo mokesčius tokiuose keliuose nediskriminuojami tarptautinio eismo dalyviai ir neiškreipiama operatorių konkurencija. Keliams, kurie nepriklauso transeuropiniam kelių tinklui ir kurie nėra greitkeliai, taikomos rinkliavos ir naudotojo mokesčiai turi atitikti šio straipsnio 4 ir 5 dalyse, 7a straipsnyje ir 7j straipsnio 1, 2 ir 4 dalyse nustatytas sąlygas.

3. Nedarant poveikio kitoms šios direktyvos nuostatoms, gali būti nustatyti arba toliau taikomi (nepriklausomai vieni nuo kitų) rinkliavos ir naudotojo mokesčiai, taikomi skirtingoms transporto priemonių kategorijoms, pavyzdžiui, sunkiosioms transporto priemonėms, sunkiasvorioms kroviniams transporto priemonėms, tolimojo susisiekimo ir vietos autobusams, lengvosios transporto priemonėms, lengvosios komercinės transporto priemonėms, mikroautobusams ir lengviesiems automobiliams. Tačiau tais atvejais, kai valstybės narės apmokestina lengvuosius automobilius, jos taip pat apmokestina lengvasias komercines transporto priemones.

⁽¹⁾ OL L 368, 1992 12 17, p. 38.

▼M9

4. Valstybės narės jokios kategorijos transporto priemonei už naudojimąsi ta pačia kelio atkarpa netaiko kartu ir rinkliavų, ir naudotojo mokesčių. Vis dėlto už naudojimąsi jos tinklu naudotojo mokesčių imanti valstybė narė taip pat gali imti rinkliavas už naudojimąsi tiltais, tuneliais ir kalnų pervažomis.

Valstybės narės gali nuspręsti netaikyti 7ca straipsnio 3 dalies, 7ga straipsnio 1 dalies ir 7gb straipsnio 2 dalies tokioms rinkliavoms už naudojimąsi tiltais, tuneliais ir kalnų pervažomis, jeigu tenkinama viena arba abi iš šių sąlygų:

- a) 7ca straipsnio 3 dalies, 7ga straipsnio 1 dalies ir 7gb straipsnio 2 dalies taikymas būtų techniškai neįmanomas siekiant pradėti taikyti tokį diferencijavimą atitinkamoje rinkliavų sistemoje;
- b) dėl 7ca straipsnio 3 dalies, 7ga straipsnio 1 dalies ir 7gb straipsnio 2 dalies taikymo būtų nukreiptas taršiausių transporto priemonių eismas, o tai darytų neigiamą poveikį kelių eismo saugumui ir visuomenės sveikatai.

Valstybė narė, kuri nusprendžia netaikyti 7ca straipsnio 3 dalies, 7ga straipsnio 1 dalies ir 7gb straipsnio 2 dalies pagal šios dalies antrą pastraipą, apie savo sprendimą praneša Komisijai.

5. Renkant rinkliavas ir naudotojo mokesčius negali būti tiesiogiai ar netiesiogiai diskriminuojama dėl:

- a) kelių naudotojo pilietybės;
- b) valstybės narės ar trečiosios valstybės, kurioje įsisteigęs vežėjas;
- c) valstybės narės ar trečiosios valstybės, kurioje įregistruota transporto priemonė, arba
- d) transporto operacijos pradžios ar paskirties vietos.

6. Valstybės narės gali numatyti mažesnes rinkliavas ar naudotojo mokesčius arba nuspręsti jų netaikyti tam tikroms kelio atkarpoms, visų pirma toms, kuriose yra nedidelis eismo intensyvumas retai apgyvendintose vietovėse.

7. Kelių infrastruktūros, kuriai taikomos koncesijos sutartys, atveju, kai sutartis buvo pasirašyta anksčiau nei 2022 m. kovo 24 d. arba viešųjų pirkimų konkurso tvarka gauti pasiūlymai ar atsakymai į kvietimus dalyvauti derybose pagal derybų procedūrą buvo gauti anksčiau nei 2022 m. kovo 24 d., valstybės narės gali nuspręsti netaikyti 7ca straipsnio 3 dalies, 7g straipsnio 1 ir 2 dalių, 7ga ir 7gb straipsnių rinkliavoms ir naudotojo mokesčiams už naudojimąsi tomis infrastruktūromis, kol nebus atnaujinta koncesijos sutartis arba kol iš esmės nebus pakeista rinkliavų arba apmokestinimo tvarka.

8. 7 dalis taip pat taikoma viešųjų ir neviešųjų subjektų sudarytomis ilgalaikėms sutartims, pasirašytoms anksčiau nei 2022 m. kovo 24 d., dėl darbų vykdymo ir (arba) paslaugų valdymo, išskyrus darbų, neapimančių paklausos rizikos perkėlimą, vykdymą.

▼M9

9. Valstybės narės gali numatyti mažesnes rinkliavas ar naudotojo mokesčius arba atleisti nuo pareigos mokėti rinkliavas ar naudotojo mokesčius už:

- a) sunkiąsias transporto priemones, kurioms netaikomas reikalavimas įdiegti ir naudoti tachografus pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 165/2014 ⁽¹⁾;
- b) sunkiasvores krovinines transporto priemones, kurių didžiausia techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra didesnė kaip 3,5 tonos, bet mažesnė kaip 7,5 tonos, vairuotojo naudojamas savo darbe naudojamoms medžiagoms, įrangai ar aparatams gabenti arba besiverčiant amatu pagamintoms prekėms pristatyti, jei nevezama sandos pagrindais ar už atlygį;
- c) visas transporto priemones, kurioms taikomos 6 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose nustatytos sąlygos arba kurias naudoja neįgalieji arba kurios jiems priklauso, ir
- d) netaršias transporto priemones, kurių didžiausia techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra ne didesnė kaip 4,25 tonos.

10. Nuo 2030 m. kovo 25 d. valstybės narės netaiko naudotojo mokesčių sunkiosioms transporto priemonėms, esančioms pagrindiniame transeuropiniame transporto tinkle.

11. Nukrypstant nuo 10 dalies, valstybės narės gali taikyti naudotojo mokesčius sunkiosioms transporto priemonėms esančioms pagrindinio transeuropinio transporto tinklo atkarpose, tačiau tik tinkamai pagrįstais atvejais, kai rinkliavos taikymas:

- a) būtų susijęs su neproporcingomis administracinėmis, investicinėmis ir veiklos sąnaudomis, palyginti su numatomomis pajamomis ar nauda, kurias tokia rinkliava duotų, pavyzdžiui, dėl riboto atitinkamų kelio atkarpų ilgio arba palyginti mažo gyventojų tankio ar palyginti mažo eismo, arba
- b) lemtų eismo nukreipimą, o tai darytų neigiamą poveikį kelių eismo saugai arba visuomenės sveikatai.

Valstybės narės, prieš pradėdamos taikyti tuos naudotojo mokesčius, apie savo ketinimą tai daryti praneša Komisijai. Tame pranešime nurodomos priežastys, kuriomis, atsižvelgiant į pirmą pastraipą, pagrindžiamas naudotojo mokesčio taikymas remiantis objektyviais kriterijais ir aiškia informacija apie transporto priemones ir kelio atkarpas, kurioms taikomas naudotojo mokesčiai.

Valstybės narės gali pateikti vieną pranešimą dėl kelių atkarpų, kurioms taikomos išimtys, su sąlyga, kad dėl kiekvienos atkarpos nurodomos pagrindžiančios priežastys.

⁽¹⁾ 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 60, 2014 2 28, p. 1).

▼ **M9**

12. Jei valstybės narės taiko bendrą naudotojo mokesčių sistemą pagal 8 straipsnį, tos valstybės narės pritaiko arba panaikina bendrą sistemą ne vėliau kaip 2032 m. kovo 25 d.

13. Sunkiasvorių krovininių transporto priemonių atveju iki 2027 m. kovo 25 d. valstybė narė gali nuspręsti taikyti rinkliavas arba naudotojo mokesčius tik toms sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra ne mažesnė kaip 12 tonų, jei ji mano, kad taikant rinkliavas arba naudotojo mokesčius sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, kurių masė yra mažesnė kaip 12 tonų:

- a) dėl eismo nukreipimo būtų labai apsunkinamas laisvas eismo srautas, daromas didelis neigiamas poveikis aplinkai, labai padidėtų triukšmo lygis, susidarytų spūstys, būtų daroma didelė žala sveikatai ar ženkliai sumažėtų kelių eismo saugumas;
- b) susidarytų administracinių išlaidų, sudarančių daugiau kaip 15 % dėl tokio taikymo išplėtimo gautinų papildomų pajamų, arba
- c) tai būtų susiję su transporto priemonių, dėl kurių nesusidaro daugiau nei 10 % infrastruktūros kaštų apmokestinamosios vertės, kategorija.

Valstybės narės, kurios nusprendžia taikyti rinkliavas arba naudotojo mokesčius, arba juos abu tik sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, kurių didžiausia techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra ne mažesnė kaip 12 tonų, apie savo sprendimą ir motyvus, kuriais jis grindžiamas, informuoja Komisiją.

14. Kai rinkliavos taikomos visoms sunkiosioms transporto priemonėms, valstybės narės gali nuspręsti susigrąžinti skirtingą kaštų procentinę dalį už, viena vertus, tolimojo susisiekimo autobusus ir vietos autobusus, taip pat kemprius, ir, kita vertus, už sunkiasvorių krovininių transporto priemonių.

15. Ne vėliau kaip 2027 m. kovo 25 d. Komisija įvertina šios direktyvos įgyvendinimą ir veiksmingumą, kiek tai susiję su lengvųjų transporto priemonių apmokestinimu.

Atliekant tą vertinimą atsižvelgiama į lengvosios transporto priemonės taikomų apmokestinimo sistemų raidą, atsižvelgiant į įvairioms transporto priemonių kategorijoms taikomo apmokestinimo rūšį, tinklo aprėpties mastą, apmokestinimo proporcingumą ir kitus svarbius elementus.

Komisija, remdamasi tuo vertinimu, prireikus pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, siekiant iš dalies pakeisti atitinkamas šios direktyvos nuostatas.

7a straipsnis

1. Naudotojo mokesčiai turi būti proporcingi naudojimosi infrastruktūra trukmei.

2. Jei naudotojo mokesčiai taikomi sunkiosioms transporto priemonėms, infrastruktūra leidžiama naudotis bent šiais laikotarpiais: dieną, savaitę, mėnesį ir metus. Mėnesio tarifas turi būti ne didesnis kaip 10 % metinio tarifo, savaitės tarifas turi būti ne didesnis kaip 5 % metinio tarifo, o dienos tarifas turi būti ne didesnis kaip 2 % metinio tarifo.

▼ **M9**

Valstybė narė gali nuspręsti joje registruotoms transporto priemonėms taikyti tik metinius tarifus.

Valstybės narės visoms sunkiosioms transporto priemonėms nustato tokio dydžio naudotojo mokesčius (įskaitant administracines išlaidas), kurie neviršija II priede nustatytų maksimalių tarifų.

3. Jei naudotojo mokesčiai taikomi lengviesiems automobiliams, infrastruktūra leidžiama naudotis bent šiais laikotarpiais: dieną, savaitę arba 10 dienų ar abu laikotarpius, mėnesį arba du mėnesius ar abu laikotarpius, ir metus. Dviejų mėnesių tarifas turi būti ne didesnis kaip 30 % metinio tarifo, mėnesio tarifas – ne didesnis kaip 19 % metinio tarifo, 10 dienų tarifas – ne didesnis kaip 12 % metinio tarifo, savaitės tarifas – ne didesnis kaip 11 % metinio tarifo, o dienos tarifas – ne didesnis kaip 9 % metinio tarifo.

Valstybės narės gali apriboti dienomis skaičiuojamą naudotojo mokesčių tik tranzito tikslais.

Valstybės narės gali suteikti galimybę naudotis infrastruktūra ir kitos trukmės laikotarpiais. Tokiais atvejais valstybės narės taiko vienodų sąlygų užtikrinimo naudotojams principu grindžiamus tarifus atsižvelgdamos į visus aktualius veiksnius, visų pirma metinį tarifą ir kitais pirmoje pastraipoje nurodytais laikotarpiais taikomus tarifus, esamus naudojimo dėsningumus ir administracines išlaidas.

Anksčiau nei 2022 m. kovo 24 d. priimtų naudotojo mokesčių sistemų atveju valstybės narės gali palikti galioti pirmoje pastraipoje nurodytas ribas viršijančius tarifus, jei jie galiojo iki tos datos, taip pat gali palikti galioti atitinkamus didesnius kitų naudojimo laikotarpių tarifus, laikydamosi vienodų sąlygų užtikrinimo principo. ► **C3** Tačiau kai tik įsigalioja iš esmės pakeista apmokestinimo tvarka ir ne vėliau kaip nuo 2030 m. kovo 25 d. jos turi laikytis pirmoje pastraipoje nustatytų ribų ir trečios pastraipos. ◀

4. Mikroautobusų ir lengvųjų komercinių transporto priemonių atveju valstybės narės laikosi 2 arba 3 dalies. Tais atvejais, kai valstybės narės lengvosioms komercinėms transporto priemonėms ir lengviesiems automobiliams nustato nevienodus naudotojo mokesčius, jos turi lengvosioms komercinėms transporto priemonėms nustatyti didesnius naudotojo mokesčius nei lengviesiems automobiliams.

5. Ne vėliau kaip 2027 m. kovo 25 d. Komisija įvertina technines ir teises galimybes diferencijuoti skirtingoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms taikomas sąlygas pagal tai, ar atitinkamoje lengvojoje komercinėje transporto priemonėje įrengtas tachografas. Komisija, remdamasi tuo vertinimu, prireikus pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, siekiant iš dalies atitinkamai pakeisti šią direktyvą.

7aa straipsnis

1. Valstybės narės, kurios taikė rinkliavas savo pagrindiniame trans-europiniame transporto tinkle arba jo dalyje anksčiau nei 2022 m. kovo 24 d., gali nustatyti mišrią visų sunkiųjų transporto priemonių arba kai kurių rūšių sunkiųjų transporto priemonių apmokestinimo sistemą.

▼ M9

2. Pagal tą mišrią apmokestinimo sistemą valstybės narės, nepaisant 7 straipsnio 10 dalies, gali taikyti naudotojo mokesčius visoms sunkiosioms transporto priemonėms arba kai kurių rūšių sunkiosioms transporto priemonėms, įskaitant kai kurių kategorijų sunkiasias transporto priemones esančias pagrindiniame transeuropiniame transporto tinkle arba jo dalyse, pagal 7 straipsnio 4 dalį.

3. Šio straipsnio 2 dalyje nurodyti naudotojo mokesčiai diferencijuojami laikantis 7a straipsnio pagal euro taršos klasę. Be to, valstybės narės už atitinkamas sunkiasias transporto priemones nustato tokio dydžio naudotojo mokesčius (įskaitant administracines išlaidas), kurie neviršija II priede nustatytų maksimalių tarifų.

4. Valstybės narės, nustatydamos mišrią apmokestinimo sistemą, atlieka poveikio vertinimą arba analizę, kuriose paaiškinamas ir pagrindžiamas jos įvedimas, apie kurią pranešama Komisijai likus ne mažiau kaip šešioms mėnesiams iki jos įvedimo.

7b straipsnis

1. Infrastruktūros mokestis, taikomas sunkiosioms transporto priemonėms, grindžiamas infrastruktūros kaštų susigražinimo principu. Infrastruktūros mokesčio, taikomo sunkiosioms transporto priemonėms, svertinis vidurkis siejamas su atitinkamo infrastruktūros tinklo statybos, eksploatavimo, priežiūros ir plėtros kaštais. Į svertinį vidutinį infrastruktūros mokestį taip pat gali būti įskaičiuota kapitalo grąža ir (arba) rinkos sąlygomis grindžiama pelno marža.

2. Kaštai, į kuriuos atsižvelgiama, turi būti susiję su tinklu arba tinklo dalimi, už kurį (kurią) renkami infrastruktūros mokesčiai, taikomi sunkiosioms transporto priemonėms, ir su transporto priemonėmis, kurioms tie mokesčiai taikomi. Valstybės narės gali nuspręsti susigražinti tik tam tikrą tų kaštų procentinę dalį.

7c straipsnis

1. Valstybės narės gali toliau taikyti arba įvesti išorinių kaštų mokestį, susijusį su eismo oro tarša, akustine tarša, išmetamo CO₂ kiekiu arba bet koku jų deriniu.

Kai išorinių kaštų mokestis taikomas už sunkiasias transporto priemones, valstybės narės jį diferencijuoja ir nustato laikydamosi būtiniausių reikalavimų ir metodų, nurodytų IIIa priede, ir laikosi IIIb ir IIIc prieduose nustatytų pamatinių verčių. Valstybės narės gali nuspręsti susigražinti tik tam tikrą tų kaštų procentinę dalį.

2. Išorinių kaštų mokesčio sumą nustato atitinkama valstybė narė. Jei valstybė narė paveda tai atlikti tam tikrai institucijai, ta institucija turi būti teisiškai ir finansiškai nepriklausoma nuo organizacijos, kuriai pavesta administruoti ar rinkti visą mokestį ar jo dalį.

3. Valstybės narės gali taikyti išimtis, suteikiančias galimybę istorinės vertės transporto priemonių atveju diferencijuoti išorinių kaštų mokesčių tarifą.

▼ M9*7ca straipsnis*

1. Jei renkamas su oro ar akustine tarša susijęs išorinių kaštų mokestis, valstybės narės atsižvelgia į kaštus, susijusius su tinklu arba tinklo dalimi, už kurią (kurią) tas mokestis renkamas, ir transporto priemonės, kurioms tas mokestis taikomas.

2. Su eismo oro tarša susijęs išorinių kaštų mokestis netaikomas griežčiausias euro taršos normas atitinkančioms sunkiosioms transporto priemonėms.

Pirma pastraipa nustoja galioti praėjus ketveriems metams nuo datos, kurią pradėtos taikyti taisyklės, nustatančios tas normas.

3. Nuo 2026 m. kovo 25 d. valstybės narės taiko išorinių kaštų mokestį už eismo oro taršą sunkiosioms transporto priemonėms 7 straipsnio 1 dalyje nurodytame apmokestintame tinkle.

Nukrypstant nuo pirmos pastraipos, valstybės narės gali nuspręsti netaikyti išorinių kaštų mokesčio tose kelio atkarpose, kuriose dėl to būtų nukreipiamas taršiausių transporto priemonių eismas, ir tai neigiamai paveiktų kelių eismo saugumą ir visuomenės sveikatą.

4. Valstybės narės gali įvertinti galimybę taikyti išorinių kaštų mokestį už CO₂ taršą ir už oro taršą arba nuolaidas, susijusias su tais išmetamaisiais teršalais, kai koncesijos rinkliavos nediferencijuojamos pagal 7g ir 7ga straipsnius sunkiųjų transporto priemonių atveju ir pagal 7gb straipsnį lengvųjų transporto priemonių atveju.

Apie to neprivalomo vertinimo rezultatus, įskaitant pagrindžiančias priežastis, dėl kurių netaikomas išorinių kaštų mokestis arba nuolaida, pranešama Komisijai.

7cb straipsnis

1. Valstybės narės gali taikyti didesnius išorinių kaštų mokesčius už išmetamo CO₂ kiekį nei IIIc priede nustatytos pamatinės vertės, jeigu tai daroma nediskriminuojant ir jeigu minėti mokesčiai IIIc priede nustatytas vertes viršija ne daugiau kaip du kartus. Nusprendusios taikyti šią dalį valstybės narės savo sprendimą pagrindžia ir apie jį praneša Komisijai pagal IIIa priedą.

2. Vietos autobusams ir tolimojo susisiekimo autobusams valstybės narės gali pasirinkti taikyti tokias pačias arba mažesnes vertes nei tos, kurios taikomos sunkiosioms krovininėms transporto priemonėms.

3. Išorinių kaštų mokestis už išmetamo CO₂ kiekį gali būti taikomas kartu su infrastruktūros mokesčiu, kuris buvo diferencijuotas pagal 7ga straipsnį.

▼ M9

4. Ne vėliau kaip 2027 m. kovo 25 d. Komisija įvertina išorinių kaštų apmokestinimo už išmetamą CO₂ kiekį įgyvendinimą ir veiksmingumą, taip pat jo suderinamumą su Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB ⁽¹⁾ ir Tarybos direktyva 2003/96/EB ⁽²⁾. Komisija, remdamasi tuo vertinimu, priteikus pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, siekiant iš dalies pakeisti šį straipsnį. Jei šis straipsnis iki 2027 m. sausio 1 d. nebūtų atitinkamai pakeistas, tačiau Direktyvos 2003/87/EB arba Direktyvos 2003/96/EB nuostatos būtų pakeistos taip, kad būtų faktiškai internalizuota bent dalis kelių transporto sektoriuje išmetamo CO₂ išorinių kaštų, Komisija priims deleguotuosius aktus pagal šios direktyvos 9d straipsnį, kuriais iš dalies keičiamas šios direktyvos IIIc priedas, siekiant patikslinant išorinių kaštų mokesčio už išmetamą CO₂ kiekį pamatines vertes, atsižvelgiant į faktinę anglies dioksido kainą, taikomą kelių transporto degalams Sąjungoje.

7d straipsnis

Ne vėliau kaip praėjus šešiams mėnesiams po naujų griežtesnių euro taršos normų patvirtinimo, Komisija, kai tikslinga, pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, siekiant nustatyti IIIb priede pateiktas atitinkamas pamatines vertes ir patikslinti II priede pateiktus maksimalius naudotojo mokesčio tarifus.

7da straipsnis

1. Valstybės narės, laikydamosi V priede išdėstytų reikalavimų, gali nustatyti spūsčių mokestį, taikomą bet kuriai savo kelių tinklo atkarpai, kurioje susidaro spūstys. Spūsčių mokestis gali būti taikomas tik tose kelio atkarpose, kuriose dažnai susidaro spūstys, ir tik tais laikotarpiais, kai jos paprastai susidaro.

2. Valstybės narės nustato 1 dalyje nurodytas kelių atkarpas ir laikotarpius remdamosi objektyviais kriterijais, susijusiais su spūsčių tuose keliuose ir jų apylinkėse lygiu, vertinamu, *inter alia*, vidutiniu vėlavimu arba eismo eilių ilgiu.

3. Bet kuriai kelių tinklo atkarpai nustatytas spūsčių mokestis nediskriminuojant taikomas visų kategorijų transporto priemonėms laikantis V priede nustatytų standartinių ekvivalentiškumo koeficientų. Vis dėlto valstybės narės gali nuo spūsčių mokesčio iš dalies arba visiškai atleisti mikroautobusus, vietos autobusus ir tolimojo susisiekimo autobusus, siekdamas skatinti kolektyvinio transporto naudojimą, socioekonominių

⁽¹⁾ 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB (OL L 275, 2003 10 25, p. 32).

⁽²⁾ 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyva 2003/96/EB, pakeičianti Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą (OL L 283, 2003 10 31, p. 51).

▼ M9

vystymąsi ir teritorinę sanglaudą. Šios dalies taikymo tikslais, kemperiai, neatsižvelgiant į didžiausią techniškai leidžiamą pakrautos transporto priemonės masę, nelaikomi tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais.

4. Spūsčių mokestis nustatomas laikantis būtiniausių V priede nurodytų reikalavimų. Jis turi atspindėti kaštus, kuriuos dėl transporto priemonės patiria kiti kelių naudotojai ir, netiesiogiai, visuomenė, ir turi atitikti VI priede nustatytas pamatines vertes kiekvienam konkrečiam kelio tipui. Jeigu valstybė narė ketina taikyti spūsčių mokesčius, viršijančius VI priede nustatytas pamatines vertes, ji apie tai praneša Komisijai laikydamasi V priede nurodytų reikalavimų.

Iš spūsčių mokesčių gautos pajamos arba tų pajamų finansinės vertės atitinkmuo naudojamas spręsti spūsčių problemą arba apskritai plėtoti tvarų transportą ir judumą.

Kai tokios pajamos priskiriamos bendrajam biudžetui, laikoma, kad valstybė narė taiko antrą pastraipą, jei ji įgyvendina finansinės paramos politikos priemones, kuriomis siekiama spręsti spūsčių problemą arba plėtoti tvarų transportą ir judumą, ir kurių vertė lygi iš spūsčių mokesčių gautoms pajamoms.

5. Valstybės narės įdiegia tinkamus mechanizmus spūsčių mokesčių poveikiui stebėti ir mokesčių dydžiui peržiūrėti. Kiekviena valstybė narė reguliariai – bent kas trejus metus – peržiūri mokesčių dydį siekdama užtikrinti, kad jie nebūtų didesni nei toje valstybėje narėje patiriami spūsčių kaštai tose kelių atkarpose, kuriose taikomas spūsčių mokestis.

▼ M3*7e straipsnis***▼ M9**

1. Valstybės narės apskaičiuoja infrastruktūros mokesčio maksimalų dydį, taikomą sunkiosioms transporto priemonėms, naudodamos 7b straipsnyje ir III priede nustatytais pagrindiniais apskaičiavimo principais grindžiamą metodiką.

2. Koncesijos rinkliavų atveju infrastruktūros mokesčio, taikomo sunkiosioms transporto priemonėms, maksimalus dydis turi atitikti dydį, kuris būtų apskaičiuotas naudojant 7b straipsnyje ir III priede nustatytais pagrindiniais apskaičiavimo principais grindžiamą metodiką, arba būti už jį mažesnis. Tokios atitikties vertinimas atliekamas remiantis pakankamai ilgu ataskaitiniu laikotarpiu, atitinkančiu koncesijos sutarties pobūdį.

▼ M3

3. Iki 2008 m. birželio 10 d. jau nustatyta rinkliavų tvarka ar rinkliavų tvarka, dėl kurios iki 2008 m. birželio 10 d. viešųjų pirkimų konkurso tvarka gautos paraiškos ar atsakymai į kvietimus dalyvauti derybose pagal derybų procedūrą, 1 ir 2 dalyse nustatytos pareigos netaikomos, kol ta tvarka lieka galioti ir nėra iš esmės keičiama.

▼ M9*7f straipsnis*

1. Informavusi Komisiją, valstybė narė infrastruktūros mokestį, taikomą konkrečiose kelio atkarpose, kuriose nuolat susidaro spūstys arba kuriomis važiuodamos transporto priemonės daro didelę žalą aplinkai, gali padidinti, jeigu laikomasi šių sąlygų:

- a) dėl mokesčio padidinimo gautos pajamos investuojamos į transporto paslaugų plėtojimo arba į pagrindinio transeuropinio transporto tinklo transporto infrastruktūros, kuri tiesiogiai padėtų sumažinti spūstis arba žalą aplinkai ir kuri yra tame pačiame koridoriuje, kaip ir kelio atkarpa, kuriai taikomas mokesčio padidinimas, statybos arba priežiūros finansavimą;
- b) mokesčio padidinimas neviršija 15 % infrastruktūros mokesčio svertinio vidurkio, apskaičiuoto pagal šios direktyvos 7b straipsnio 1 dalį ir 7e straipsnį, išskyrus atvejus, kai gautos pajamos investuojamos į pagrindinio tinklo koridoriaus, nustatyto pagal Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 IV skyrių, tarpvalstybines atkarpas; tokiu atveju mokesčio padidinimas negali viršyti 25 % to infrastruktūros mokesčio svertinio vidurkio, arba kai dvi ar daugiau valstybių narių taiko mokesčio padidinimą tame pačiame koridoriuje; tokiu atveju, pritarus visoms valstybėms narėms, kurios yra tame koridoriuje ir kurios ribojasi su valstybėmis narėmis, kurių teritorijoje yra koridoriaus atkarpa, kuriai bus taikomas mokesčio padidinimas, tas padidinimas gali viršyti 25 %, bet negali viršyti 50 % to infrastruktūros mokesčio svertinio vidurkio;
- c) taikant padidintą mokestį negali būti sudarytos nesąžiningos sąlygos komerciniam transportui, palyginti su kitais kelių naudotojais;
- d) tikslios vietovės, kurioje bus taikomas padidintas mokestis, apibūdinimas ir sprendimo finansuoti a punkte nurodytą transporto infrastruktūrą ar transporto paslaugas įrodymai pateikiami Komisijai prieš pradėdant taikyti padidintą mokestį;
- e) laikotarpis, kuriuo bus taikomas padidintas mokestis, nustatomas ir apribojamas iš anksto ir, atsižvelgiant į planuojamas gauti pajamas, jis turi atitikti projektų, kurie bendrai finansuojami iš padidinto mokesčio gautų pajamų, finansinius planus ir ekonominės naudos analizę.

2. Naujo tarpvalstybinio projekto atveju mokestis gali būti padidintas tik jei tam pritaria visos projekte dalyvaujančios valstybės narės.

3. Mokesčio padidinimas gali būti taikomas pagal 7g, 7ga arba 7gb straipsnį diferencijuojamam infrastruktūros mokesčiui.

4. Gavusi iš valstybės narės, ketinančios padidinti mokestį, reikiamą informaciją, Komisija pateikia ją 9c straipsnyje nurodyto komiteto nariams. Jei Komisija mano, kad planuojamas mokesčio padidinimas neatitinka šio straipsnio 1 dalyje nustatytų sąlygų arba kad planuojamas mokesčio padidinimas padarys didelį neigiamą poveikį periferinių regionų ekonominiam vystymuisi, ji gali priimti įgyvendinimo aktus,

▼ M9

kuriais atitinkamos valstybės narės pateikti apmokestinimo planai atmetami arba juos prašoma pakeisti. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 9c straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

5. Mokesčio padidinimas negali būti taikomas toms kelių atkarpoms, kuriose renkamas spūsčių mokestis.

7g straipsnis

1. Infrastruktūros mokestis gali būti diferencijuojamas siekiant sumažinti spūstis, kuo labiau sumažinti žalą infrastruktūrai ir optimizuoti naudojimąsi atitinkama infrastruktūra arba skatinti kelių eismo saugumą, jeigu laikomasi šių sąlygų:

- a) diferencijavimas yra skaidrus, skelbiamas viešai ir taikomas vienodomis sąlygomis visiems naudotojams;
- b) diferencijuojama pagal paros metą, dieną arba metų laiką;
- c) joks infrastruktūros mokestis daugiau kaip 175 % neviršija maksimalaus infrastruktūros mokesčio svertinio vidurkio, nurodyto 7b straipsnyje;
- d) piko metas, per kurį, siekiant sumažinti transporto spūstis, taikomi aukštesni infrastruktūros mokesčiai, neviršija šešių valandų per dieną;
- e) diferencijavimas nustatomas bei taikomas skaidriai ir pajamų atžvilgiu neutraliai kelio atkarpoje, kurioje yra spūsčių, taikant mažesnius rinkliavų tarifus kelių naudotojams, kurie keliauja ne piko metu, ir didesnius rinkliavų tarifus kelių naudotojams, kurie keliauja ta pačia kelio atkarpa piko valandomis;
- f) atitinkamoje kelio atkarpoje nerenkamas joks spūsčių mokestis.

Valstybė narė, pageidaujanti pradėti taikyti tokį diferencijavimą arba pakeisti taikomą diferencijavimą, apie tai praneša Komisijai ir pateikia jai informaciją, būtiną siekiant įvertinti, ar laikomasi nustatytų sąlygų.

2. Kol nebus pradėti diferencijuoti 7ga straipsnyje nurodyti infrastruktūros mokesčiai ir naudotojo mokesčiai, valstybės narės sunkiųjų transporto priemonių atveju diferencijuoja infrastruktūros mokestį pagal transporto priemonės euro taršos klasę taip, kad joks infrastruktūros mokestis daugiau kaip 100 % neviršytų to paties mokesčio, taikomo griežčiausius euro išmetamųjų teršalų standartus atitinkančioms lygiavertėms transporto priemonėms. Kai infrastruktūros mokesčiai ir naudotojo mokesčiai diferencijuojami pagal 7ga straipsnį, valstybės narės gali nustoti taikyti diferencijavimą pagal euro taršos klasę.

▼ **M9**

Nukrypstant nuo pirmos pastraipos, valstybė narė gali nuspręsti netaikyti reikalavimo diferencijuoti infrastruktūros mokestį, jeigu egzistuoja bet kuri iš šių aplinkybių:

- a) reikalavimo taikymas rimtai pakenktų jos teritorijoje taikomų rinkliavų sistemų nuoseklumui;
- b) tokio diferencijavimo būtų techniškai neįmanoma įdiegti atitinkamoje rinkliavų sistemoje;
- c) taikant šį reikalavimą būtų nukreiptas taršiausių transporto priemonių eismas, o tai darytų neigiamą poveikį kelių eismo saugumui ir visuomenės sveikatai;
- d) į rinkliavą yra įskaičiuotas išorinių kaštų mokestis už oro taršą.

Apie visas tokias nukrypti leidžiančias nuostatas arba išimtis pranešama Komisijai.

3. Šiame straipsnyje nurodytas diferencijavimas nėra skirtas tam, kad atsirastų papildomų pajamų.

7ga straipsnis

1. Valstybės narės diferencijuoja infrastruktūros mokesčius ir naudoja mokesčius sunkiosioms transporto priemonėms vadovaudamosi šiuo straipsniu.

Valstybės narės pradeda taikyti tą diferencijavimą sunkiųjų transporto priemonių pogrupiams, kuriems taikomi Reglamento (ES) 2019/1242 2 straipsnio 1 dalies a–d punktai, ne vėliau kaip per dvejus metus nuo tų transporto priemonių pogrupių išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių paskelbimo pagal to reglamento 11 straipsnio 1 dalį priimtuose įgyvendinimo aktuose.

Diferencijavimas dėl 1-os, 4-os ir 5-os CO₂ taršos klasių, nurodytų šio straipsnio 2 dalyje, sunkiųjų transporto priemonių grupėms, kurioms netaikomi Reglamento (ES) 2019/1242 2 straipsnio 1 dalies a–d punktai, pradedamas taikyti ne vėliau kaip per dvejus metus nuo atitinkamos grupės išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių paskelbimo pagal šio straipsnio 7 dalį priimtuose įgyvendinimo aktuose. Jeigu Reglamento (ES) 2019/1242 I priedo 5.1 punktas Sąjungos teisėkūros procedūra priimamu aktu iš dalies pakeičiamas taip, kad į jį būtų įtraukta tam tikrai sunkiųjų transporto priemonių grupei taikoma išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė, tokia išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė nustatoma nebe pagal šio straipsnio 7 dalį, bet pagal to reglamento I priedo 5.1 punktą.

Jei sunkiųjų transporto priemonių grupių, kurioms netaikomi Reglamento (ES) 2019/1242 2 straipsnio 1 dalies a–d punktai, išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos nustatomos Sąjungos teisėkūros procedūra priimamu aktu, kuriuo iš dalies pakeičiamas to reglamento I priedo 5.1 punktas, diferencijavimas dėl 2-os ir 3-ios CO₂ taršos klasių, kaip apibrėžta šio straipsnio 2 dalyje, taikomas nuo naujų išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijų įsigaliojimo dienos.

▼M9

Nedarant poveikio 3 dalyje numatytam tarifų sumažinimui, nuo 2022 m. kovo 24 d. iki 2025 m. gruodžio 31 d. valstybės narės gali numatyti sumažintus infrastruktūros ar naudotojo mokesčius arba jų visai netaikyti bet kurios transporto priemonių grupės netaršioms transporto priemonėms. Nuo 2026 m. sausio 1 d. tokie sumažinimai gali siekti iki 75 %, palyginti su mokesčiu, taikomu 1-ai CO₂ taršos klasei, kaip apibrėžta 2 dalyje.

2. Nedarant poveikio 1 daliai, valstybės narės kiekvienam sunkiujų transporto priemonių tipui nustato šias CO₂ taršos klases:

- a) 1-a CO₂ taršos klasė – transporto priemonės, nepriklausančios nė vienai iš b–e punktuose nurodytų CO₂ taršos klasių;
- b) 2-a CO₂ taršos klasė – Y metų ataskaitiniu laikotarpiu pirmą kartą užregistruotos transporto priemonių sg pogrupio transporto priemonės, kurių išmetamo CO₂ kiekis yra daugiau kaip 5 % mažesnis už Y metų ataskaitinio laikotarpio ir transporto priemonių sg pogrupio išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektoriją, bet nepriklausančios nė vienai iš c, d ir e punktuose nurodytų CO₂ taršos klasių;
- c) 3-ia CO₂ taršos klasė – Y metų ataskaitiniu laikotarpiu pirmą kartą užregistruotos transporto priemonių sg pogrupio transporto priemonės, kurių išmetamo CO₂ kiekis yra daugiau kaip 8 % mažesnis už Y metų ataskaitinio laikotarpio ir transporto priemonių sg pogrupio išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektoriją, nepriklausančios nė vienai iš d ir e punktuose nurodytų CO₂ taršos klasių;
- d) 4-a CO₂ taršos klasė – mažataršės sunkiosios transporto priemonės;
- e) 5-a CO₂ taršos klasė – netaršios transporto priemonės.

Valstybės narės užtikrina, kad transporto priemonė, patenkanti į 2-ą arba 3-ią CO₂ taršos klasę, būtų iš naujo vertinama kas šešerius metus nuo jos pirmosios registracijos ir kad, kai aktualu, transporto priemonė būtų priskirta kitai atitinkamai taršos klasei remiantis tuo metu taikomomis ribinėmis vertėmis. Naudotojo mokesčio atžvilgiu priskyrimas kitai klasei įsigalioja ne vėliau kaip pirmą jo galiojimo dieną, t. y. to priskyrimo kitai klasei dieną arba sekančią dieną.

3. Nedarant poveikio 1 daliai, sumažinti mokesčiai transporto priemonėms, priskiriamoms 2-ai, 3-iai, 4-ai ir 5-ai CO₂ taršos klasėms, taikomi šia tvarka:

- a) 2-a CO₂ taršos klasė – 5 %–15 % sumažinimas, palyginti su 1-ai CO₂ taršos klasei taikomu mokesčiu;
- b) 3-ia CO₂ taršos klasė – 15 %–30 % sumažinimas, palyginti su 1-ai CO₂ taršos klasei taikomu mokesčiu;
- c) 4-a CO₂ taršos klasė – 30 %–50 % sumažinimas, palyginti su 1-ai CO₂ taršos klasei taikomu mokesčiu;
- d) 5-a CO₂ taršos klasė – 50 %–75 % sumažinimas, palyginti su 1-ai CO₂ taršos klasei taikomu mokesčiu.

▼M9

Jeigu infrastruktūros mokestis arba naudotojo mokestis taip pat diferencijuojamas pagal euro taršos klasę, pirmoje pastraipoje nurodyti sumažinimai taikomi palyginti su mokesčiu, taikomu pagal griežčiausius euro išmetamųjų teršalų standartus.

4. Šiame straipsnyje nurodytas diferencijavimas nėra skirtas tam, kad atsirastų papildomų pajamų.

5. Nukrypstant nuo 1 dalies, valstybė narė gali nuspręsti netaikyti reikalavimo diferencijuoti infrastruktūros mokestį pagal 2 dalį, jei išorinių kaštų mokestis už išmetamo CO₂ kiekį yra renkamas ir diferencijuojamas atsižvelgiant į IIIc priede nustatytas išorinių kaštų mokesčio už išmetamo CO₂ kiekį pamatines vertes.

6. Kelio atkarpose, kuriose transporto priemonė patikrinamu būdu eksploatuojama neišmetant CO₂, valstybės narės gali tai transporto priemonei taikyti mažesnius mokesčius pagal 5-ą CO₂ taršos klasę. Ta galimybe besinaudojančios valstybės narės tai transporto priemonei kituose kelio ruožuose taiko mokesčius, taikytinus 1-ai CO₂ taršos klasei.

7. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos transporto priemonių grupių, nenurodytų Reglamento (ES) 2019/1242 2 straipsnio 1 dalies a–d punktuose, išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės.

Tuose įgyvendinimo aktuose pakartojami su kiekviena transporto priemonių grupe susiję duomenys, paskelbti Reglamento (ES) 2018/956 10 straipsnyje nurodytoje ataskaitoje. Komisija tuos įgyvendinimo aktus priima ne vėliau kaip praėjus šešioms mėnesiams nuo Reglamento (ES) 2018/956 10 straipsnyje nurodytos atitinkamos ataskaitos paskelbimo.

8. Ne vėliau kaip 2027 m. kovo 25 d. Komisija įvertina šiame straipsnyje nurodyto mokesčių diferencijavimo pagal išmetamo CO₂ kiekį įgyvendinimą ir veiksmingumą, taip pat jo būtinumą ir suderinamumą su Direktyvomis 2003/87/EB ir 2003/96/EB. Komisija, remdamasi tuo vertinimu, prirėikus pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, siekiant iš dalies pakeisti atitinkamas šios direktyvos nuostatas dėl mokesčių diferencijavimo pagal išmetamo CO₂ kiekį.

9. Komisija kas penkerius metus nuo 2022 m. kovo 24 d. peržiūri II priede nustatytus maksimalius naudotojo mokesčių tarifus ir 3 dalyje nurodytus sumažinimo dydžius ir, remdamasi to peržiūros proceso rezultatais, prirėikus pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, siekiant iš dalies pakeisti tas nuostatas.

10. Komisija kas 30 mėnesių nuo 2022 m. kovo 24 d. parengia ataskaitą, kurioje įvertinamas 2-os ir 3-ios CO₂ taršos klasių ribinių verčių, nurodytų šios direktyvos 7ga straipsnio 2 dalies b ir c punktuose, tinkamumas atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekio atskaitos vertes, paskelbtas pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 1 dalį, arba į išmetamą CO₂ kiekį, apie kurį pranešama pagal Reglamentą (ES) 2018/956, ir prirėikus pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, siekiant iš dalies pakeisti tas ribines vertes remiantis to vertinimo rezultatais.

▼ **M9**

11. Šiame straipsnyje nurodyto mokesčių diferencijavimo pagal išmetamo CO₂ kiekį neprivaloma taikyti, jeigu yra taikoma kita Sąjungos anglies dioksido apmokestinimo priemonė kelių transporto degalų atžvilgiu.

7gb straipsnis

1. Valstybės narės gali diferencijuoti rinkliavas ir naudotojo mokesčius, taikomus lengvosios transporto priemonėms, atsižvelgdamos į transporto priemonės aplinkosauginį veiksmingumą, nustatomą pagal bendrą arba svertinį bendrą savitojo išmetamo CO₂ kiekį, nurodytą transporto priemonės atitikties liudijimo 49-ame įraše, ir pagal euro taršos normas.

Nedarant poveikio šio straipsnio 2 daliai, mažesni rinkliavų ir naudotojo mokesčių tarifai taikomi lengviesiems automobiliams, mikroautobusams ir lengvosios komercinės transporto priemonėms, atitinkantiems abi toliau nurodytas sąlygas:

a) jų savitasis išmetamo CO₂ kiekis, nustatytas pagal Komisijos reglamentą (ES) 2017/1151 ⁽¹⁾, yra nulinis arba mažesnis nei šie lygiai:

i) 2021–2024 m. laikotarpiu – viso ES parko tikslai₂₀₂₁, nustatyti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/631 ⁽²⁾ I priedo A dalies 6 punktą ir B dalies 6 punktą;

ii) 2025–2029 m. laikotarpiu – viso ES parko tikslai, nustatyti pagal Reglamento (ES) 2019/631 I priedo A dalies 6.1.1 punktą ir B dalies 6.1.1 punktą;

iii) laikotarpiu po 2030 m. – viso ES parko tikslai, nustatyti pagal Reglamento (ES) 2019/631 I priedo A dalies 6.1.2 punktą ir B dalies 6.1.2 punktą;

b) jų išmetamųjų teršalų kiekis, nustatytas pagal Reglamentą (ES) 2017/1151, yra toks, koks nurodytas šios direktyvos VII priede pateikiamoje lentelėje. Valstybės narės gali taikyti sumažinimą netaršioms transporto priemonėms, kaip nurodyta šios direktyvos VII priede, netaikydamos sumažinimų kitoms tame priede nurodytoms išmetamųjų teršalų kiekio normų kategorijoms.

⁽¹⁾ 2017 m. birželio 1 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, kuriuo papildomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 5 ir euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos, iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012 ir kuriuo panaikinamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 (OL L 175, 2017 7 7, p. 1).

⁽²⁾ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/631, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos, ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 (OL L 111, 2019 4 25, p. 13).

▼ M9

2. Nuo 2026 m. sausio 1 d., jei techniškai įmanoma, valstybės narės, laikydamosi VII priede nustatytų taisyklių, diferencijuoja rinkliavas ir metinius naudotojo mokesčių tarifus furgonams ir mikroautobusams, atsižvelgdamos į transporto priemonės aplinkosauginį veiksmingumą. Tuo tikslu 1 dalies antros pastraipos nuostatos yra orientacinės.

Jeigu valstybės narės nusprendžia taikyti skirtingus išmetamųjų teršalų kiekio kriterijus ar sumažinimo lygius nei nustatyti 1 dalyje, arba nusprendžia nustatyti kitokius ar papildomus kriterijus, apie savo pasirinkimą ir jo priežastis jos praneša Komisijai likus ne mažiau kaip šešioms mėnesiams iki diferencijavimo įvedimo.

Tačiau valstybės narės gali pasirinkti taikyti sumažinimus tik netaršioms transporto priemonėms, netaikydamos diferencijavimo kitoms transporto priemonėms; valstybės narės neprivalo pranešti Komisijai apie tokį savo pasirinkimą.

3. Su sąlyga, kad laikomasi 1 ir 2 dalyse nustatytų sąlygų, valstybės narės gali atsižvelgti į transporto priemonės aplinkosauginio veiksmingumo padidėjimą, susijusį su tos transporto priemonės pertvarkymu į alternatyviuosius degalus naudojančią transporto priemonę.

4. Valstybės narės gali priimti išskirtines priemones istorinės vertės transporto priemonių apmokestinimo tikslu.

5. Šiame straipsnyje nurodytas diferencijavimas nėra skirtas tam, kad atsirastų papildomų pajamų.

▼ M3*7h straipsnis***▼ M9**

1. Likus ne mažiau kaip šešioms mėnesiams iki infrastruktūros mokesčiams padengti skirtos naujos arba iš esmės pakeistos rinkliavų tvarkos įgyvendinimo, valstybės narės Komisijai pateikia:

▼ M3

a) dėl rinkliavų tvarkos (išskyrus su koncesijos rinkliavomis susijusią tvarką):

- vienetų vertes ir kitus parametrus, naudojamus apskaičiuojant įvairius infrastruktūros kaštų elementus,
- aiškią informaciją apie transporto priemones, kurioms taikoma rinkliavų tvarka, apie tinklo ar tinklo dalies geografinę aprėptį, kuria naudojamosi apskaičiuojant visus kaštus, ir apie kaštų, kuriuos siekiama susigrąžinti, procentinę dalį; ir

▼ M9

- kai taikytina, aiškią informaciją apie pagrindines elektroninės kelių rinkliavos sistemos charakteristikas, įskaitant informaciją apie sąveikumą;

▼ M3

b) dėl rinkliavų tvarkos, susijusios su koncesijos rinkliavomis:

- koncesijos sutartis ar svarbius tokių sutarčių pakeitimus,
- bazinį scenarijų, kuriuo koncesijos teikėjas rėmėsi pranešdamas apie koncesiją, kaip nurodyta 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/18/EB dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo tvarkos derinimo ⁽¹⁾ VII B priede; į šį bazinį scenarijų turėtų būti įtraukti koncesijos metu numatomi kaštai, apibrėžti 7b straipsnio 1 dalyje, pagal transporto priemonių tipus suskirstytas prognozuojamas eismas, numatomi rinkliavų dydžiai ir tinklo, kuriam taikoma koncesijos sutartis, geografinė aprėptis.

▼ M9

1a. Teikdama Komisijai informaciją pagal 1 dalį, valstybė narė gali įtraukti informaciją apie daugiau nei vieną infrastruktūros mokesčiams padengti skirtos rinkliavų tvarkos įgyvendinimo pakeitimą. Kai Komisija jau buvo informuota apie pakeitimą, laikoma, kad valstybė narė jau įvykdė informacijos pateikimo reikalavimus pagal 1 dalį ir kad tas pakeitimas gali būti įgyvendinamas be tolesnio pranešimo Komisijai.

▼ M3

2. Gavusi visą būtiną informaciją pagal 1 dalį, Komisija per šešis mėnesius pateikia nuomonę, ar įvykdytos 7e straipsnyje nustatytos pareigos. Komisijos nuomonės pranešamos 9c straipsnyje nurodytam komitetui.

▼ M9

3. Prieš įgyvendindamos naują arba iš esmės pakeistą išorinių kaštų mokesčiams arba spūsčių mokesčiams padengti skirtą rinkliavų tvarką, valstybės narės informuoja Komisiją apie atitinkamą tinklą, numatomus tarifus pagal transporto priemonių kategorijas ir taršos klases ir, kai taikytina, praneša Komisijai pagal IIIa priedo 2 punktą arba V priedo 2 punktą.

▼ M3*7i straipsnis*

1. Valstybės narės jokiam naudotojui nenumato nuolaidų ar sumažinimų, susijusių su į rinkliavą įeinančiais išorinių kaštų mokesčio dalimi.

2. Valstybės narės gali numatyti infrastruktūros mokesčio nuolaidas ar sumažinimus, jeigu:

- a) jas taikant susidariusi apmokestinimo struktūra yra proporcinga, viešai skelbiama, prieinama naudotojams vienodomis sąlygomis, ir dėl jos kitiems naudotojams neturi kilti papildomų kaštų mokant didesnes rinkliavas; ir

⁽¹⁾ OL L 134, 2004 4 30, p. 114.

▼ **M9**

- b) tokios nuolaidos ar sumažinimai atspindi faktinį administracinių išlaidų, susijusių su dažnais naudotojais, sutaupymą, palyginti su administracinėmis išlaidomis, susijusiomis su nenuolatiniais naudotojais;
- c) sumažinimai neviršija 13 % infrastruktūros mokesčio, mokamo už lygiavertes transporto priemones, kurioms nuolaida ar sumažinimas netaikomi.

2a. Valstybės narės gali numatyti lengviesiems automobiliams taikomo infrastruktūros mokesčio nuolaidas ar sumažinimus dažniems naudotojams, ypač vietovėse, kuriose gyvenvietės yra išsibarsčiusios, ir miestų pakraščiuose. Pajamų sumažėjimas dėl dažniems naudotojams taikomos nuolaidos neturi būti perkeliamas ne tokiems dažniems naudotojams.

3. Laikantis šios direktyvos 7g straipsnio 1 dalies b punkte ir 3 dalyje numatytų sąlygų, pagrindinio transeuropinio transporto tinklo pagrindinių projektų, kurių žemėlapiai pateikti Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 I priede, atveju rinkliavų tarifai gali būti diferencijuojami kitais būdais, siekiant užtikrinti tokių projektų komercinį perspektyvumą, kai jie tiesiogiai konkuruoja su kitų rūšių transportu. Dėl to susidariusi apmokestinimo struktūra turi būti linijinė ir proporcinga. Duomenys apie ją turi būti viešai skelbiami ir prieinami visiems naudotojams vienodomis sąlygomis. Dėl jos kitiems naudotojams neturi kilti papildomų kaštų mokant didesnes rinkliavas.

▼ **M3***7j straipsnis*▼ **M9**

1. Rinkliavos ir naudotojo mokesčiai taikomi ir renkami, o jų mokėjimas stebimas taip, kad būtų kuo mažiau trukdoma laisvam eismo judėjimui ir dėl jų nereikėtų privalomos kontrolės ar patikrinimų prie Sąjungos vidaus sienų. Tuo tikslu valstybės narės bendradarbiauja nustatydamos būdus sudaryti eismo dalyviams sąlygas mokėti rinkliavas ir naudotojo mokesčius visą parą bent elektroniniu būdu, arba pasienyje, arba pagrindinėse prekybos vietose, atsiskaitant įprastais mokėjimo būdais tiek tose valstybėse narėse, kuriose šie mokesčiai yra imami, tiek už jų ribų. Valstybės narės neprivalo įrengti fizinių mokėjimo vietų.

▼ **M3**

2. Dėl rinkliavų ir naudotojo mokesčių rinkimo tvarkos naudotojai, kurie naudojami kelių tinklu nereguliariai, neturi nepagrįstai atsidurti nei finansiniu, nei kitu požiūriu nepalankioje padėtyje. Visų pirma, kai valstybė narė renka rinkliavas arba naudotojo mokesčius taikydama tik tokią sistemą, pagal kurią reikia naudotis transporto priemonėse įrengtais prietaisais, ta valstybė narė užtikrina, kad tinkamus transporto priemonėse įrengtus prietaisus, atitinkančius 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/52/EB dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo Bendrijoje⁽¹⁾ reikalavimus, visi naudotojai galėtų gauti pagrįstomis administracinėmis bei ekonominėmis sąlygomis.

⁽¹⁾ OL L 166, 2004 4 30, p. 124.

▼ **M9**

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

Valstybės narės imasi priemonių, būtinų užtikrinti, kad kelių eismo dalyvis, prieš pradėdamas naudotis infrastruktūra, galėtų deklaruoti transporto priemonės taršos klasę bent elektroninėmis priemonėmis. Valstybės narės gali pasiūlyti elektronines ir neelektronines priemones, kad naudotojas galėtų pateikti įrodymus siekdamas pasinaudoti rinkliavos sumažinimu arba, kai tinkama, patikrinimo atveju. Valstybės narės gali reikalauti, kad elektroninėmis priemonėmis pateikiami įrodymai būtų pateikti prieš pradėdant naudotis infrastruktūra.

Valstybės narės gali imtis būtinų priemonių užtikrinti, kad pateikti įrodymus pasinaudojus infrastruktūra būtų leidžiama 30 dienų arba ilgesnį laikotarpį, kurį valstybės narės nustato po naudojimosi infrastruktūra, ir užtikrinti, kad būtų kompensuotas skirtumas tarp pritaikytų rinkliavų ar naudotojo mokesčių ir atitinkamos transporto priemonės taršos klasės atitinkančios rinkliavos ar naudotojo mokesčio, taikytinų remiantis per nustatytą terminą pateiktais įrodymais.

3. Jeigu valstybė narė už transporto priemonę ima rinkliavą, bendra rinkliavos suma, infrastruktūros mokesčio suma, išorinių kaštų mokesčio suma ir spūsčių mokesčio suma, jei taikoma, nurodoma eismo dalyviui pateikiamame kvite, jeigu įmanoma, elektroninėmis priemonėmis. Eismo dalyviai gali sutikti su tuo, kad kvitas nebūtų pateiktas.

4. Kai tai ekonomiškai įmanoma, valstybės narės infrastruktūros mokesčius, išorinių kaštų mokesčius ir spūsčių mokesčius taiko ir renka naudojamos elektroninę kelių rinkliavos sistemą, atitinkančią Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2019/520⁽¹⁾ 3 straipsnio 1 dalies nuostatas. Komisija skatina valstybių narių bendradarbiavimą, kuris būtinas elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumui užtikrinti Europos lygmeniu.

7k straipsnis

Nedarant poveikio Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsniams, šia direktyva nedaromas poveikis valstybių narių, kurios įveda rinkliavų sistemą, laisvei numatyti atitinkamą kompensaciją.

⁽¹⁾ 2019 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/520 dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybinio lygmeniu keistis informacija apie kelių rinkliavų nesumokėjimo atvejus Sąjungoje (OL L 91, 2019 3 29, p. 45).

▼ B*8 straipsnis*

1. Dvi ar daugiau valstybių narių gali bendradarbiauti įvedant bendrą visose jų teritorijose taikytiną naudotojų mokesčių sistemą. Tokiu atveju šios valstybės narės užtikrina, kad Komisija glaudžiai bendradarbiautų šios sistemos įvedimo, tolesnio taikymo ir galimų keitimų procese.

2. Be 7 straipsnyje nustatytų sąlygų, bendrai sistemai taikomos tokios sąlygos:

▼ M9

a) sumokėjus bendrą naudotojo mokestį leidžiama naudotis tinklu, dalyvaujančių valstybių narių apibrėžtu pagal 7 straipsnio 1 ir 2 dalis;

b) dalyvaujančios valstybės narės nustato tokį bendro naudotojo mokesčio tarifą, kuris neviršytų 7a straipsnyje nustatytų maksimalių tarifų;

▼ B

c) prie bendros sistemos gali prisijungti kitos valstybės narės;

d) dalyvaujančios valstybės narės patvirtina sistemą, pagal kurią kiekviena iš jų iš surinkto naudotojo mokesčio gaus atitinkamą dalį pajamų.

▼ M9

3. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytos bendros naudotojo mokesčių sistemos atveju 7 ga straipsnio 1 dalies antroje ir trečioje pastraipose nurodyta galutinė diferencijavimo taikymo data pratęsiama iki 2025 m. kovo 25 d. arba, jei išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės paskelbiamos po 2022 m. kovo 24 d., – iki trejų metų po išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių paskelbimo.

▼ M1*8a straipsnis*

Kiekviena valstybė narė stebi rinkliavų ir (arba) naudotojo mokesčių sistemą, siekdama užtikrinti, kad ji veiktų skaidriai ir nediskriminuojančiu būdu.

▼ M3*8b straipsnis*

1. Dvi ar daugiau valstybių narių gali bendradarbiauti įvesdamos bendrą jų abiejų teritorijose taikytiną rinkliavų sistemą. Tokiu atveju tos valstybės narės užtikrina, kad Komisija būtų informuojama apie tokį bendradarbiavimą ir tolesnį sistemos veikimą bei galimus jos pakeitimus.

2. Bendrai rinkliavų sistemai taikomos 7–7k straipsniuose nustatytos sąlygos. Kitos valstybės narės gali prisijungti prie bendros sistemos.

▼ B**IV SKYRIUS**
Baigiamosios nuostatos*9 straipsnis***▼ M1**

1. Ši direktyva netrukdo valstybėms narėms nediskriminuojant taikyti:

- a) specialių rinkliavų arba mokesčių:
 - renkamų registruojant transporto priemonę arba
 - taikomų labai sunkioms arba didelėms transporto priemonėms ar kroviniams;
- b) mokesčių už transporto priemonių stovėjimą ir specialių miesto eismo mokesčių.

▼ M9

1a. Ši direktyva netrukdo valstybėms narėms taikyti:

- a) reguliavimo mokesčius, kurie specialiai nustatyti siekiant sumažinti eismo spūstis arba poveikį aplinkai, įskaitant prastą oro kokybę, visuose miestų teritorijose esančiuose keliuose, įskaitant transeuropinio tinklo kelius, kertančius miestų teritorijas;
- b) mokesčius, kurie specialiai nustatyti, siekiant finansuoti keliuose sumontuotų arba šalia ar virš kelių įrengtų įrenginių, kurie tiekia energiją judančioms mažataršėms bei netaršioms transporto priemonėms, statymą, eksploatavimą, priežiūrą bei plėtojimą, ir renkami už tokias transporto priemones.

Tie mokesčiai taikomi nediskriminuojant.

▼ M3

2. Valstybės narės nustato, kaip naudojamos pajamos, gautos įgyvendinant šią direktyvą. Siekiant išplėtoti visą transporto tinklą, iš infrastruktūros ir išorinių kaštų mokesčių gautos pajamos arba šių pajamų vertės finansinis atitikmuo turėtų būti naudojami transporto sektoriaus reikmėms ir visai transporto sistemai optimizuoti. Visų pirma, iš išorinių kaštų mokesčių gautos pajamos arba šių pajamų vertės finansinis atitikmuo turėtų būti naudojami siekiant didinti transporto tvarumą, įskaitant vieną ar daugiau iš toliau išvardytų:

- a) palankesnių sąlygų veiksmingai kainodarai sudarymą;
- b) kelių transporto taršos mažinimą jos susidarymo šaltinyje;
- c) kelių transporto taršos poveikio mažinimą jos susidarymo šaltinyje;
- d) transporto priemonių CO₂ rodiklių ir energinio naudingumo gerinimą;
- e) alternatyvios transporto naudotojams skirtos infrastruktūros kūrimą ir (arba) esamų pajėgumų didinimą;
- f) paramą transeuropiniam transporto tinklui;

▼ **M3**

- g) logistikos optimizavimą;
- h) kelių saugumo didinimą; ir
- e) saugių automobilių stovėjimo aikštelių užtikrinimą.

▼ **M9**

▼ **M1***9a straipsnis*

Valstybės narės nustato tinkamą kontrolę ir sankcijų sistemą, taikomą pagal šią direktyvą priimtų nacionalinių nuostatų pažeidimams; jos imasi visų būtinų priemonių, siekdamos užtikrinti jų įgyvendinimą. Nustatytos sankcijos privalo būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

▼ **M3***9b straipsnis*

Komisija sudaro palankesnes sąlygas valstybių narių dialogui ir keitimuisi technine patirtimi, kiek tai susiję su šios direktyvos, ypač jos priedų, įgyvendinimu.

9c straipsnis

1. Komisijai padeda komitetas. Šis komitetas – komitetas, kaip apibrėžta 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai ⁽¹⁾.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.

▼ **M9**

3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

9d straipsnis

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.

7cb straipsnio 4 dalyje nurodytomis aplinkybėmis Komisija pagal 9e straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiama ši direktyva, dėl IIIc priede nustatytų išorinių kaštų mokesčio už išmetamo CO₂ kiekį pamatinių verčių, atsižvelgiant į Sąjungoje kelių transporto

⁽¹⁾ OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

▼ **M9**

degalams taikomą faktinę anglies dioksido kainą. Tokiais pakeitimais siekiama tik užtikrinti, kad išorinių kaštų mokesčių už išmetamo CO₂ kiekį dydis neviršytų to, kas būtina tiems išoriniams kaštams internalizuoti.

9e straipsnis

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.

2. 9d straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2022 m. kovo 24 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 9d straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros⁽¹⁾ nustatytais principais.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 9d straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

▼ **B***10 straipsnis*

1. Šioje direktyvoje euro ir euro nepasirinkusių valstybių narių nacionalinių valiutų keitimo kursai yra tokie, kokie galiojo spalio pirmąją darbo dieną ir buvo paskelbti ► **M3** *Europos Sąjungos* ◀ *oficialiajame leidinyje*; jie įsigalioja nuo kitų kalendorinių metų sausio 1 d.

⁽¹⁾ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

▼ B

2. Euro nepasirinkusios valstybės narės gali toliau taikyti dydžius, galiojusius šio straipsnio 1 dalyje nustatyto metinio koregavimo metu, jeigu skirtumas, susidaręs tarp dydžių, gautų eurais išreikštus dydžius perskaičiavus į nacionalines valiutas, ir tų pačių dydžių nacionalinėmis valiutomis, yra mažesnis nei 5 procentai.

▼ M9*10a straipsnis*

1. Siekiant atsižvelgti į ES mastu suderinto vartotojų kainų indekso (SVKI), neįskaitant energijos ir neperdirbto maisto produktų, kuri skelbia Komisija (Eurostatas), pokyčius, II priede eurais nurodytos sumos ir IIIb bei IIIc priedų lentelėse centais nurodytos sumos kas dvejus metus tikslinamos. Pirmasis patikslinimas atliekamas ne vėliau kaip 2025 m. kovo 31 d.

Sumos atnaujinamos automatiškai, patikslinant bazinę sumą eurais arba centais pagal tame indekse nurodytą procentinio pokyčio dydį. Gautos sumos suapvalinamos iki euro II priedo atveju ir iki cento dešimtosios dalies IIIb bei IIIc priedų atveju.

2. Komisija 1 dalyje nurodytas patikslintas sumas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbia ne vėliau kaip 2025 d. kovo 31 d. Tos patikslintos sumos įsigalioja pirmą mėnesio po paskelbimo dieną.

11 straipsnis

1. Valstybės narės ne vėliau kaip 2025 m. kovo 25 d., o vėliau – kas penkerius metus, viešai skelbia suvestinę ataskaitą apie jų teritorijoje renkamas rinkliavas ir naudotojo mokesčius.

2. Pagal 1 dalį viešai paskelbtoje ataskaitoje pateikiama informacija apie:

- a) apmokestinimo už naudojimąsi kelių infrastruktūra raidą, t. y. apmokestintus tinklus ir transporto priemonių kategorijas, įskaitant visas išimtis pagal 7, 7c arba 7gb straipsnį;
- b) infrastruktūros mokesčių arba naudotojo mokesčių diferencijavimą pagal transporto priemonės kategoriją ir sunkiosios transporto priemonės tipą;
- c) infrastruktūros mokesčių arba naudotojo mokesčių diferencijavimą atsižvelgiant į transporto priemonių aplinkosauginį veiksmingumą pagal 7g, 7ga arba 7gb straipsnį;
- d) kai taikytina, infrastruktūros mokesčių diferencijavimą pagal paros metą, dieną arba metų laiką pagal 7g straipsnio 1 dalį;
- e) išorinių kaštų mokesčių, renkama už kiekvieną transporto priemonės klasės, kelio tipo ir laikotarpio derinį;
- f) infrastruktūros mokesčio svertinį vidurkį ir visas iš infrastruktūros mokesčio gautas pajamas;

▼ M9

- g) visas iš išorinių kaštų mokesčio gautas pajamas;
- h) visas iš spūsčių mokesčio gautas pajamas pagal transporto priemonių kategorijas;
- i) visas pajamas, gautas padidinus mokesčius, ir kelių atkarpas, kuriose tie padidinti mokesčiai buvo taikomi;
- j) visas iš rinkliavų ar naudotojo mokesčių arba, kai taikytina, iš jų abiejų gautas pajamas;
- k) pajamų, gautų taikant šią direktyvą, panaudojimą ir tai, kaip šis panaudojimas padėjo valstybei narei siekti 9 straipsnio 2 dalyje nurodytų tikslų, arba, kai tokios pajamos skiriamos bendrajam biudžetui, informaciją apie kelių transporto infrastruktūrai ir tvaraus transporto projektams skirtų išlaidų dydį, ir
- l) skirtingų taršos klasių transporto priemonėms mokamuose keliuose tenkančių dalių raidą.

Valstybės narės, kurios tą informaciją skelbia internete, gali nuspręsti ataskaitos nerengti.

▼ B*12 straipsnis*

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję ne vėliau kaip iki 2000 m. liepos 1 d., įgyvendina šią direktyvą. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Valstybės narės, tvirtindamos šias priemones, 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 nacionalinių teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus. Komisija apie tai paneša kitoms valstybėms narėms.

13 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja jos paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje* dieną.

14 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

▼ **M1**

0 PRIEDAS

EMISIJOS RIBOS

1. „EURO 0“ transporto priemonė

Anglies monoksido masė (CO) g/kWh	Angliavandenilių masė (HC) g/kWh	Azoto oksidų masė (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. „EURO I“/„EURO II“ transporto priemonės

	Anglies monoksido masė (CO) g/kWh	Angliavandenilių masė (HC) g/kWh	Azoto oksidų masė (NOx) g/kWh	Kietųjų dalelių masė (PT) g/kWh
„EURO I“ transporto priemonė	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
„EURO II“ transporto priemonė	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ 85 kW arba mažesnės galios variklių atveju kietųjų dalelių emisijos ribinei vertei taikomas koeficientas yra 1,7.

3. „EURO III“/„EURO IV“/„EURO V“/„EEV“ transporto priemonės

Konkrečios anglies monoksido, bendrosios angliavandenilių, azoto oksidų ir kietųjų dalelių masės, nustatytos ESC bandymu, bei išmetamųjų dujų drumstumas, nustatytas ELR bandymu, neturi viršyti šių verčių ⁽¹⁾:

	Anglies monoksidų masė (CO) g/kWh	Angliavandenilių masė (HC) g/kWh	Azoto oksidų masė (NOx) g/kWh	Kietųjų dalelių masė (PT) g/kWh	Išmetamosios dujos m ⁻¹
„EURO III“ transporto priemonė	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
„EURO IV“ transporto priemonė	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
„EURO V“ transporto priemonė	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
„EEV“ transporto priemonė	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Bandymo ciklą sudaro bandymo taškų seka, kurios kiekvienas taškas nustatomas pagal apsisukimų skaičių ir sukimo momentą, kuriais variklis turi dirbti nusistovėjusiu režimu (ESC bandymas) arba pereinamaisiais režimais (ETC ir ELR bandymai).

⁽²⁾ 0,13 – varikliams, kurių cilindro darbinis tūris yra mažesnis nei 0,7 dm³, o nominalus apsisukimų skaičius didesnis nei 3 000 min⁻¹.

▼ **M9**

euro VI taršos ribinės vertės

	Ribinės vertės							
	CO (mg/kWh)	Bendras angliavandenilių kiekis (mg/kWh)	Angliavandeniliai, išskyrus metaną (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Kietųjų dalelių masė (mg/kWh)	Kietųjų dalelių skaičius (#/kWh)
PMSNRC (KU)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
PMSPRC (KU)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

▼ **M9**

	Ribinės vertės							
	CO (mg/kWh)	Bendras anglia- vandeni- lių kiekis (mg/kWh)	Angliavan- deniliai, išskyrus metaną (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Kietųjų dalelių masė (mg/kWh)	Kietųjų dalelių skaičius (#/kWh)
PMSPRC (PU)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Pastaba.

PU = priverstinio uždegimo

KU = kompresinio uždegimo

⁽¹⁾ Vėliau gali būti nustatytas leidžiamas NO_x ribinės vertės NO₂ komponento lygis.

▼ **M1**

4. Ateityje gali būti svarstomos transporto priemonių emisijos klasės, kaip apibrėžta Direktyvoje 88/77/EEB ir jos vėlesniuose pakeitimuose.



I PRIEDAS

MINIMALŪS MOKESČIŲ TARIFAI, TAIKYTINI TRANSPORTO PRIEMONĖMS

Motorinės transporto priemonės

Ašių skaičius ir maksimalus leistinas pakrautos transporto priemonės svoris (t)		Minimalus mokesčio tarifas (eurais per metus)	
Ne mažiau kaip	Mažiau kaip	Varomosios ašys su pneumatine pakaba arba pripažintu ekvivalentu ⁽¹⁾	Kita (-os) varomosios (-ųjų) ašies (-ių) pakabų sistema (-os)
Dviašės			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
Triašės			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
Keturių ašių			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

⁽¹⁾ Pakaba pripažįstama ekvivalentiška pagal 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyvos 96/53/EB, nustatančios 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), II priede pateiktą apibrėžimą.

TRANSPORTO PRIEMONIŲ JUNGINIAI (SUJUNGTOSIOS TRANSPORTO PRIEMONĖS IR SUKABINAMIEJI AUTOTRAUKINIAI)

Ašių skaičius ir maksimalus leistinas pakrautos transporto priemonės svoris (t)		Minimalus mokesčio tarifas (eurais per metus)	
Ne mažiau kaip	Mažiau kaip	Varomosios ašys su pneumatine pakaba arba pripažintu ekvivalentu ⁽¹⁾	Kita (-os) varomosios (-ųjų) ašies (-ių) pakabų sistema (-os)
2 + 1 ašys			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97

▼B

Ašių skaičius ir maksimalus leistinas pakrautos transporto priemonės svoris (t)		Minimalus mokesčio tarifas (eurais per metus)	
Ne mažiau kaip	Mažiau kaip	Varomosios ašys su pneumatine pakaba arba pripažintu ekvivalentu ⁽¹⁾	Kita (-os) varomosios (-ųjų) ašies (-ių) pakabų sistema (-os)
23	25	97	175
25	28	175	307
2 + 2 ašys			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 ašys			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 ašys			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 ašys			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ Pakaba pripažįstama ekvivalentiška pagal 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyvos 96/53/EB, nustatančios 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), II priede pateiktą apibrėžimą.

▼ **M9***II PRIEDAS***NAUDOTOJO MOKESČIŲ MAKSIMALŪS DYDŽIAI EURAIS,
IŠKAITANT 7a STRAIPSNIO 2 DALYJE NURODYTAS
ADMINISTRACINES IŠLAIDAS****Kasmetinis**

	ne daugiau kaip trys ašys	ne mažiau kaip keturios ašys
euro 0	1 899	3 185
euro I	1 651	2 757
euro II	1 428	2 394
euro III	1 242	2 073
euro IV	1 081	1 803
euro V	940	1 567
euro VI	855	1 425

Kas mėnesį, kas savaitę ir kas dieną

Maksimalūs mėnesio, savaitės ir dienos tarifai yra proporcingi naudojimosi infrastruktūra trukmei.

▼ **M1**

III PRIEDAS

**KAŠTŲ PASKIRSTYMO IR RINKLIAVŲ APSKAIČIAVIMO
PAGRINDINIAI PRINCIPAI**▼ **M3**

Šiame priede, atsižvelgiant į 7b straipsnio 1 dalį, nustatomi pagrindiniai infrastruktūros mokesčio svertinio vidurkio apskaičiavimo principai. Įpareigojimas susieti infrastruktūros mokesčius su kaštais nedaro poveikio valstybių narių laisvei nuspręsti pagal 7b straipsnio 2 dalį nesusigražinti visų šių kaštų iš pajamų, gautų iš infrastruktūros mokesčių, arba laisvės pagal 7f straipsnį nustatyti konkrečių infrastruktūros mokesčių sumas, nelygias vidurkiui.

▼ **M1**

Šie principai taikomi visiškai nuosekliai su kitais galiojančiais įpareigojimais pagal ► **M3** Sąjungos ◀ teisę, pirmiausia reikalavimu, kad koncesijos sutartys būtų sudaromos laikantis Direktyvos 2004/18/EB ir kitų ► **M3** Sąjungos ◀ instrumentų viešųjų pirkimų srityje.

Jeigu valstybė narė veda derybas su viena ar daugiau trečiųjų šalių, siekdama sudaryti koncesijos sutartį dėl dalies savo infrastruktūros statybos ar jos valdymo, arba šiuo tikslu sudaro panašų susitarimą, grindžiamą nacionalinės teisės aktais arba valstybės narės vyriausybės sudarytu susitarimu, apie šių principų laikymąsi sprendžiama remiantis šių derybų rezultatais.

1. Tinklo ir transporto priemonių, kurioms taikomos rinkliavos, sąvokų apibrėžimas

- Jeigu bendra rinkliavų tvarka netaikytina visam ETT kelių tinklui, valstybė narė tiksliai nurodo tinklo dalį arba dalis, kurioms taikytina rinkliavų tvarka, bei sistemą, kurią ji naudoja transporto priemonėms klasifikuoti, siekdama taikyti skirtingas rinkliavas. Valstybės narės taip pat nurodo, ar jos rinkliavų tvarką taiko ir mažiau nei 12 tonų sveriančioms transporto priemonėms.
- Jeigu valstybė narė skirtingoms savo tinklo dalims pasirenka taikyti skirtingą kaštų susigrąžinimo politiką (kaip leidžiama pagal ► **M3** 7b straipsnio 2 dalį ◀), kiekvienos aiškiai apibrėžtos tinklo dalies kaštai apskaičiuojami atskirai. Valstybė narė gali nuspręsti padalyti savo tinklą į keletą aiškiai apibrėžtų dalių, siekdama sudaryti atskiras koncesijos arba panašias sutartis kiekvienai daliai.

2. Infrastruktūros kaštai**2.1. Investicijų kaštai**

- Investicijų kaštus sudaro infrastruktūros statybų kaštai (įskaitant finansavimo kaštus) ir infrastruktūros plėtros kaštai ir, jei tinkama, kapitalo investicijų grąža arba pelno marža. Taip pat įtraukiami žemės įsigijimo, planavimo, projektavimo, statybų sutarčių priežiūros, projekto valdymo, archeologinių ir žemės paviršiaus tyrimų bei kiti atitinkami būdingi kaštai.
- Statybos kaštų susigrąžinimas grindžiamas projekte numatytu infrastruktūros tarnavimo laikotarpiu arba kitu amortizacijos laikotarpiu (ne trumpesniu kaip 20 metų), kuris gali būti laikomas tinkamu finansuoti pagal koncesijos sutartį arba kitokiu būdu. Amortizacijos laikotarpio trukmė gali būti pagrindinis kintamasis derybose dėl koncesijos sutarčių sudarymo, ypač jeigu suinteresuota valstybė narė pageidauja sutartyje nustatyti viršutinę ribą taikytinai svertinei vidutinei rinkliavai.

▼ M1

- Nepažeidžiant investicijų kaštų apskaičiavimo, kaštai gali būti susigrąžinami:
 - paskirstant tolygiai amortizacijos laikotarpiu arba sutelkiant laikotarpio pirmaisiais, viduriniaisiais arba vėlesniais metais, jeigu toks skaičiavimas atliekamas skaidriai,
 - nustatant rinkliavų indeksavimą amortizacijos laikotarpiu.
- Visi praeityje turėti kaštai pagrindžiami sumokėtomis sumomis. Būsiami kaštai pagrindžiami tinkamomis kaštų prognozėmis.
- Vyriausybės investicijos gali būti laikomos finansuojamomis paskolomis. Praeityje turėtiems kaštams taikytina palūkanų norma yra tokia, kokia buvo taikoma vyriausybės paskoloms tuo laikotarpiu.

▼ M9

- Kaštai sunkiosioms transporto priemonėms paskirstomi objektyviai ir skaidriai atsižvelgiant į tai, kokią tinklo eismo dalį sudaro sunkiosios transporto priemonės, ir į su tuo susijusius kaštus. Sunkiųjų transporto priemonių nuvažiuotų kilometrų skaičius šiuo tikslu gali būti koreguojamas pagal objektyviai pagrįstus ekvivalentiškumo koeficientus, pvz., nustatytus 4 punkte ⁽¹⁾.

▼ M1

- Nuostata dėl numatytos kapitalo grąžos arba pelno maržos turi būti pagrįsta atsižvelgiant į rinkos sąlygas ir gali būti keičiama siekiant sutartį sudariusiai trečiajai šaliai suteikti vykdymo lengvatų, atsižvelgiant į paslaugų kokybės reikalavimus. Kapitalo grąža gali būti įvertinama naudojant ekonominius rodiklius, pavyzdžiui, VGN (investicijų vidinė grąžos norma) arba SKKV (svertinis kapitalo kaštų vidurkis).

2.2. Metiniai priežiūros kaštai ir konstrukcijų remonto kaštai

- Šiuos kaštus sudaro metiniai tinklo priežiūros kaštai ir periodiniai remonto, dangos stiprinimo bei dangos klojimo kaštai, patirti siekiant užtikrinti, kad ilgainiui būtų išlaikomas tinklo eksploatacinio funkcionalumo lygis.

▼ M9

- Tokie kaštai sunkiosioms transporto priemonėms ir kitoms transporto priemonėms paskirstomi remiantis faktiškai nuvažiuotų ir numatomų nuvažiuoti kilometrų skaičiumi ir gali būti koreguojami pagal objektyviai pagrįstus ekvivalentiškumo koeficientus, pvz., nustatytus 4 punkte.

▼ M1**3. Eksploatacijos, valdymo ir rinkliavų kaštai**

Šiuos kaštus sudaro visos infrastruktūros operatorių kaštai, kuriems netaikomas 2 skirsnis ir kurie susiję su infrastruktūros bei rinkliavų sistemos įgyvendinimu, eksploatavimu ir valdymu. Juos visų pirma sudaro:

- rinkliavų surinkimo kabinų ir kitų mokėjimo sistemų statybos, įrengimo ir priežiūros kaštai,

⁽¹⁾ Taikydamos ekvivalentiškumo koeficientus valstybės narės gali atsižvelgti į kelių tiesybą, kuri plėtojama laipsniškai arba pagal ilgo gyvavimo ciklo modelį.

▼ M1

- rinkliavų sistemos kasdienės eksploatacijos, administravimo ir taikymo kaštai,
- administracinės išlaidos ir su koncesijos sutartimis susiję mokesčiai,
- su infrastruktūros eksploatacija susiję valdymo, administravimo ir paslaugų kaštai.

Į kaštus galima įtraukti kapitalo grąžą arba pelno maržą, atspindinčius perkeltos rizikos laipsnį.

Tokie kaštai padalijami teisingai ir skaidriai visoms transporto priemonių klasėms, kurioms taikoma rinkliavų sistema.

▼ M9

4. Sunkiųjų transporto priemonių eismo dalis, ekvivalentiškumo koeficientai ir koregavimo mechanizmas

- Rinkliavų apskaičiavimas grindžiamas faktinėmis arba prognozuojamomis dalimis, kurias sudaro sunkiųjų transporto priemonių nuvažiuoti kilometrai, jeigu pageidaujama, pakoreguoti taikant ekvivalentiškumo koeficientus, kad būtų tinkamai atsižvelgta į sunkiųjų transporto priemonių naudojimui skirtos infrastruktūros statybos ir remonto padidėjusius kaštus.

▼ M1

- Lentelėje pateikiami orientaciniai ekvivalentiškumo koeficientai. Jeigu valstybė narė naudoja ekvivalentiškumo koeficientus, kurių dydžiai skiriasi nuo pateiktų lentelėje, jie grindžiami objektyviai pateisinamais kriterijais ir skelbiami viešai.

Transporto priemonės klasė ⁽¹⁾	Ekvivalentiškumo koeficientai		
	Konstrukcijų remontas ⁽²⁾	Investicijos	Metinė priežiūra
3,5–7,5 t, 0 klasė	1	1	1
> 7,5 t, I klasė	1,96	1	1
> 7,5 t, II klasė	3,47	1	1
> 7,5 t, III klasė	5,72	1	1

⁽¹⁾ Transporto priemonių klasės nustatymas numatytas IV priede.

⁽²⁾ Transporto priemonių klasės atitinka 5,5, 6,5, 7,5 ir 8,5 tonos ašies apkrovą.

- Rinkliavų tvarkos, kurios grindžiamos prognozuojamais eismo lygiais, numato koregavimo mechanizmą, kuriuo rinkliavos periodiškai derinamos siekiant koreguoti dėl prognozavimo klaidų per mažą arba per didelį kaštų susigrąžinimą.

▼ **M9***IIIa PRIEDAS***BŪTINIAUSI IŠORINIŲ KAŠTŲ MOKESČIO TAIKYMO REIKALAVIMAI**

Šiame priede nustatomi būtinausi reikalavimai, kurių turi būti laikomasi taikant išorinių kaštų mokesčių ir, kai taikytina, apskaičiuojant maksimalų išorinių kaštų mokesčių.

1. Atitinkamos kelių tinklo dalys

Valstybė narė tiksliai nurodo jos kelių tinklo dalį arba dalis, kuriose taikomas išorinių kaštų mokesčiai.

Jei valstybė narė ketina taikyti išorinių kaštų mokesčių tik vienoje kelių tinklo, kurį sudaro transeuropiniam kelių tinklui priklausanti jos dalis ir jos greitkeliai, dalyje arba keliose dalyse, ta dalis arba dalys pasirenkamos atlikus įvertinimą, kurio metu nustatoma, kad išorinių kaštų mokesčio įvedimas kitose taip sudaryto kelių tinklo dalyse galėtų turėti neigiamą poveikį aplinkai, visuomenės sveikatai arba kelių eismo saugumui.

Nuo 2026 m. kovo 25 d. valstybė narė, kuri ketina konkrečiose savo mokamų kelių tinklo atkarpose nerinkti išorinių kaštų mokesčio už oro taršą, tas konkrečias atkarpas taip pat pasirenka remdamasi tokiu įvertinimu.

2. Transporto priemonės, keliai ir laikotarpiai

Jei valstybė narė ketina taikyti didesnius išorinių kaštų mokesčius nei IIIb arba IIIc priede nurodytos pamatinės vertės, ji informuoja Komisiją apie transporto priemonių klasifikaciją, pagal kurią diferencijuojamas išorinių kaštų mokesčiai. Kai taikytina, ji informuoja Komisiją apie tai, kur yra keliai, kuriems taikomi didesni išorinių kaštų mokesčiai (priemiestiniai keliai (įskaitant greitkelius)), ir keliai, kuriems taikomi mažesni išorinių kaštų mokesčiai (tarp miestinių kelių (įskaitant greitkelius)).

Atitinkamais atvejais ji taip pat informuoja Komisiją apie tikslius laikotarpius, atitinkančius nakties metą, kuriais gali būti taikomas didesnis išorinių triukšmo kaštų mokesčiai, atspindintis didesnius triukšmo keliamus nepatogumus.

Kelių klasifikavimas į priemiestinius kelių (įskaitant greitkelius) ir tarp miestinius kelių (įskaitant greitkelius) ir laikotarpių apibrėžimas grindžiami objektyviais kriterijais, susijusiais su taršos poveikiu keliams ir jų apylinkėms, pavyzdžiui, gyventojų tankumu, metine vidutine oro tarša (visų pirma KD_{10} ir NO_2) ir dienų (KD_{10} atveju) bei valandų (NO_2 atveju), kuriomis viršijamos pagal Direktyvą 2008/50/EB nustatytos vertės, skaičiumi. Naudoti kriterijai nurodomi pranešime.

3. Mokesčio suma

Šis skirsnis taikomas, kai valstybė narė ketina taikyti didesnius išorinių kaštų mokesčius nei IIIb arba IIIc priede nurodytos pamatinės vertės.

▼ **M9**

Valstybė narė arba, kai tinkama, nepriklausoma institucija kiekvienai transporto priemonės klasei, kelio tipui ir laikotarpiui atitinkamai nustato vieną konkrečią sumą. Taip nustatyta apmokestinimo struktūra turi būti skaidri, skelbiama viešai ir visiems naudotojams taikoma vienodomis sąlygomis. Informacija turėtų būti skelbiama likus pakankamai laiko iki įgyvendinimo. Visi parametrai, duomenys ir kita informacija, reikalingi norint suprasti, kaip skaičiuojami įvairūs išorinių kaštų elementai, skelbiami viešai.

Nustatydamą mokesčius, valstybė narė arba, kai tinkama, nepriklausoma institucija vadovaujasi efektyvios kainodaros principu, pagal kurį kaina yra artima apmokestinamos transporto priemonės naudojimo socialiniams ribiniams kaštams.

Mokestis nustatomas atsižvelgus į eismo nukreipimo riziką ir visą kitą neigiamą poveikį kelių eismo saugai, aplinkai bei spūstims ir į priemones, kuriomis galima šią riziką sumažinti.

Valstybė narė arba, kai tinkama, nepriklausoma institucija stebi apmokestinimo schemos veiksmingumą mažinant kelių transporto daromą žalą aplinkai. Kas dvejus metus ji, kai tinkama, pakoreguoja apmokestinimo struktūrą ir atitinkamai transporto priemonių klasei, kelio tipui ir laikotarpiui nustatytą konkrečią mokesčio sumą atsižvelgdama į transporto pasiūlos ir paklausos pokyčius.

4. Išorinių kaštų elementai

4.1. Eismo oro taršos kaštai

Jei valstybė narė ketina taikyti didesnius išorinių kaštų mokesčius nei IIIb priede nurodytos pamatinės vertės, ta valstybė narė arba, kai tinkama, nepriklausoma institucija apskaičiuoja eismo oro taršos kaštų apmokestinamąją vertę pagal šią formulę:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

kai:

— PCV_{ij} = i klasės transporto priemonės oro taršos kaštai j tipo kelyje (EUR/transporto priemonės km)

— EF_{ik} = k teršalo ir i klasės transporto priemonės išmetamųjų teršalų koeficientas (g/transporto priemonės km)

— PC_{jk} = k teršalo kaštai pinigine išraiška j tipo kelyje (EUR/g)

Išmetamųjų teršalų koeficientai yra tokie patys kaip ir tie, kuriuos valstybės narės naudoja rengdamos nacionalinę išmetamųjų teršalų apskaitą, numatytą Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2016/2284 ⁽¹⁾ (pagal kurią reikalaujama naudoti EMEP/EEE gaires dėl išmetamųjų oro teršalų apskaitos ⁽²⁾). Teršalų kaštų pinigine išraiška apskaičiuoja valstybė narė arba, atitinkamais atvejais, šios direktyvos 7c straipsnio 2 dalyje nurodyta nepriklausoma institucija, naudodama mokslškai patvirtintus metodus.

⁽¹⁾ 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/2284 dėl tam tikrų valstybėse narėse į atmosferą išmetamų teršalų kiekio mažinimo, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/35/EB ir panaikinama Direktyva 2001/81/EB (OL L 344, 2016 12 17, p. 1).

⁽²⁾ Europos aplinkos agentūros metodika: 2019 m. EMEP/EEE gairės dėl išmetamųjų oro teršalų apskaitos – Techninės gairės nacionalinei išmetamųjų teršalų apskaitai parengti (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).

▼ **M9**

Valstybė narė arba, kai tinkama, nepriklausoma institucija, apskaičiuodama oro taršos kaštų vertę, gali taikyti alternatyvius moksliskai pagrįstus metodus, panaudodama oro teršalų matavimo duomenis ir oro taršos kaštų vietinės vertės piniginę išraišką.

4.2. *Eismo akustinės taršos kaštai*

Jei valstybė narė ketina taikyti didesnius išorinių kaštų mokesčius nei IIIb priede nurodytos pamatinės vertės, ta valstybė narė arba, atitinkamais atvejais, nepriklausoma institucija apskaičiuoja eismo akustinės taršos kaštų apmokestinamąją vertę pagal šias formules:

$$\text{NCV}_j \text{ (daily)} = e \cdot \sum_k \text{NC}_{jk} \times \text{POP}_k / \text{WADT}$$

$$\text{NCV}_j \text{ (day)} = a \times \text{NCV}_j$$

$$\text{NCV}_j \text{ (night)} = b \times \text{NCV}_j$$

kai:

- NCV_j = vienos sunkiosios krovinės transporto priemonės triukšmo kaštai j tipo kelyje (EUR/transporto priemonės nuvažiuoti km)
- NC_{jk} = vienam asmeniui tenkantys triukšmo kaštai j tipo kelyje esant k lygio triukšmui (EUR/asmeniui)
- POP_k = gyventojų, kasdien patiriančių k lygio triukšmą, skaičius viename kilometre (asmenys/km)
- WADT = dienos eismo svertinis vidurkis (lengvųjų automobilių ekvivalentu)
- a ir b = a ir b yra svertiniai koeficientai, kuriuos valstybė narė nustato taip, kad gautas triukšmo mokesčio svertinis vidurkis už transporto priemonės kilometrą atitiktų NCV_j (kasdien)

Eismo akustinė tarša siejama su triukšmo poveikiu netoli kelio esantiems piliečiams.

k lygio triukšmą patiriančių gyventojų skaičius imamas iš strateginių triukšmo žemėlapių, parengtų pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/49/EB ⁽¹⁾ 7 straipsnį arba kitą lygiavertį duomenų šaltinį.

Vienam asmeniui tenkančius kaštus esant k lygio triukšmui apskaičiuoja valstybė narė arba, kai tinkama, nepriklausoma institucija, naudodama moksliskai patvirtintus metodus.

Dienos eismo svertiniam vidurkiui nustatyti naudojamas sunkiųjų krovinių transporto priemonių ir lengvųjų automobilių ekvivalentiškumo koeficientas „ e “, gaunamas remiantis vidutinio automobilio ir vidutinės sunkiosios krovinės transporto priemonės skleidžiamo triukšmo lygiu ir atsižvelgiant į Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 540/2014 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ 2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo (OL L 189, 2002 7 18, p. 12).

⁽²⁾ 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 540/2014 dėl variklinių transporto priemonių ir keičiamųjų triukšmo slopinimo sistemų garso lygio, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2007/46/EB bei panaikinama Direktyva 70/157/EEB (OL L 158, 2014 5 27, p. 131).

▼M9

Valstybė narė arba, kai tinkama, nepriklausoma institucija gali nustatyti skirtingus triukšmo mokesčius, siekdama skatinti naudoti tylesnes transporto priemones, jeigu dėl to nediskriminuojamos užsienio transporto priemonės.

4.3. Dėl eismo išmetamo CO₂ kiekio kaštai

Jei valstybė narė ketina taikyti išorinių kaštų mokestį už išmetamo CO₂ kiekį, kuris yra didesnis nei IIIc priede nustatytos pamatinės vertės, ta valstybė narė arba, atitinkamais atvejais, nepriklausoma institucija apskaičiuoja apmokestinamąją vertę remdamasi moksliniais įrodymais, laikydamasi požiūrio, kad turi būti vengiama išlaidų, kurių galima išvengti, ir visų pirma atsižvelgdama į šiuos aspektus ir juos aiškindama:

- a) teršalų išmetimo normos lygio pasirinkimas;
- b) klimato kaitos švelninimo galimybių įvertinimas;
- c) atskaitos scenarijaus įvertinimas;
- d) siekis nepatirti rizikos ir nuostolių;
- e) nuosavo kapitalo svertinis koeficientas.

Likus ne mažiau kaip šešiams mėnesiams iki tokio išorinių kaštų mokesčio už išmetamo CO₂ kiekį taikymo pradžios, valstybė narė apie tai praneša Komisijai.

▼ **M9***IIIb PRIEDAS***IŠORINIŲ KAŠTŲ MOKESČIO PAMATINĖS VERTĖS**

Šiame priede nustatomos išorinių kaštų mokesčio, įskaitant oro taršos ir triukšmo kaštus, pamatinės vertės.

*1 lentelė***Dėl sunkių krovinių transporto priemonių patiriamų išorinių kaštų pamatinės vertės**

Transporto priemonių klasės	centai/transporto priemonės km	Priemiestiniai rajonai ⁽¹⁾	Tarpmiestiniai rajonai ⁽²⁾
Sunkioji krovininė transporto priemonė, kurios didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra mažesnė kaip 12 tonų arba kuri turi dvi ašis	euro 0	18,6	9,9
	euro I	12,6	6,4
	euro II	12,5	6,3
	euro III	9,6	4,8
	euro IV	7,3	3,4
	euro V	4,4	1,8
	euro VI	2,3	0,5
	Mažiau taršios nei euro VI, įskaitant netauršias transporto priemones	2,0	0,3
Sunkioji krovininė transporto priemonė, kurios didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 12–18 tonų arba kuri turi tris ašis	euro 0	24,6	13,7
	euro I	15,8	8,4
	euro II	15,8	8,4
	euro III	12,5	6,6
	euro IV	9,2	4,5
	euro V	5,6	2,7
	euro VI	2,8	0,7
	Mažiau taršios nei euro VI, įskaitant netauršias transporto priemones	2,3	0,3
Sunkioji krovininė transporto priemonė, kurios didžiausioji techniškai leidžiama Pakrautos transporto priemonės masė yra 18–32 tonos arba kuri turi keturias ašis	euro 0	27,8	15,8
	euro I	20,4	11,3
	euro II	20,4	11,2
	euro III	16,3	8,9
	euro IV	11,8	6,0
	euro V	6,6	3,4
	euro VI	3,1	0,8
	Mažiau taršios nei euro VI, įskaitant netauršias transporto priemones	2,5	0,3

▼ **M9**

Transporto priemonių klasės	centai/transporto priemonės km	Priemiestiniai rajonai ⁽¹⁾	Tarpmiestiniai rajonai ⁽²⁾
Sunkioji krovininė transporto priemonė, kurios didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė viršija 32 tonas arba kuri turi penkias ar daugiau ašių	euro 0	33,5	19,4
	euro I	25,0	14,1
	euro II	24,9	13,9
	euro III	20,1	11,1
	euro IV	14,2	7,5
	euro V	7,6	3,8
	euro VI	3,4	0,8
	Mažiau taršios nei euro VI, įskaitant netaišias transporto priemones	2,8	0,3

(¹) Priemiestiniai rajonai – rajonai, kuriuose gyventojų tankis yra 150–900 gyventojų/km² (medianinis gyventojų tankis – 300 gyventojų/km²).

(²) Tarpmiestiniai rajonai – rajonai, kuriuose gyventojų tankis mažesnis nei 150 gyventojų/km².

Kalnuotose vietovėse ir aplink aglomeracijas 1 lentelėje pateiktas vertes galima dauginti iš koeficiento, kuris yra mažesnis arba lygus 2, jeigu tai pagrįsta mažesne sklaida, kelių nuolydžiu, aukščiu virš jūros lygio arba temperatūros inversija. Jeigu yra mokslinių įrodymų, pagrindžiančių, kad koeficientas kalnuotose vietovėse ar aglomeracijose turi būti didesnis, šią pamatinę vertę galima padidinti remiantis išsamiu pagrindimu.

▼ **M9***IIIc PRIEDAS***DĖL IŠMETAMO CO₂ KIEKIO PATIRIAMŲ IŠORINIŲ KAŠTŲ PAMATINĖS VERTĖS**

Šiame priede nustatomos išorinių kaštų mokesčio pamatinės vertės, kuriose atsižvelgiama į su išmetamo CO₂ kiekiu susijusius kaštus.

*1 lentelė***Dėl sunkiųjų krovininių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio patiriamų išorinių kaštų pamatinės vertės**

Transporto priemonės klasė		centai/transporto priemonės km	Tarpmiestiniai keliai (įskaitant greitkelius)
Sunkioji krovininė transporto priemonė, kurios didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra mažesnė kaip 12 tonų arba kuri turi dvi ašis	CO ₂ taršos 1-a klasė	euro 0	4,5
		euro I euro II euro III euro IV euro V euro VI	4,0
	CO ₂ taršos 2-a klasė		3,8
	CO ₂ taršos 3-a klasė		3,6
	Mažataršė transporto priemonė		2,0
	Netarši transporto priemonė		0
Sunkioji krovininė transporto priemonė, kurios didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 12–18 tonų arba kuri turi tris ašis	CO ₂ taršos 1-a klasė	euro 0	6,0
		euro I euro II euro III	5,2
		euro IV euro V euro VI	5,0
	CO ₂ taršos 2-a klasė		4,8
	CO ₂ taršos 3-a klasė		4,5
	Mažataršė transporto priemonė		2,5
	Netarši transporto priemonė		0
Sunkioji krovininė transporto priemonė, kurios didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė yra 18–32 tonos arba kuri turi keturias ašis	CO ₂ taršos 1-a klasė	euro 0	7,9
		euro I	6,9
		euro II	
		euro III	
		euro IV	6,7
		euro V	
	euro VI		

▼ **M9**

Transporto priemonės klasė		centai/transporto priemonės km	Tarpmiestiniai keliai (įskaitant greitkelius)
	CO ₂ taršos 2-a klasė		6,4
	CO ₂ taršos 3-a klasė		6,0
	Mažataršė transporto priemonė		3,4
	Netarši transporto priemonė		0
Sunkioji krovininė transporto priemonė, kurios didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė viršija 32 tonas arba kuri turi penkias ar daugiau ašių	CO ₂ taršos 1-a klasė	euro 0	9,1
		euro I	8,1
		euro II	
		euro III	8,0
		euro IV	
		euro V	
		euro VI	
	CO ₂ taršos 2-a klasė		7,6
	CO ₂ taršos 3-a klasė		7,2
	Mažataršė transporto priemonė		4,0
	Netarši transporto priemonė		0

▼ **M1***IV PRIEDAS***TRANSPORTO PRIEMONIŲ KLASĖS ORIENTACINIS NUSTATYMAS**

Transporto priemonių klasės apibrėžiamos toliau pateiktoje lentelėje.

Transporto priemonės priskiriamos 0, I, II ir III pakategorėms didėjančia tvarka, atsižvelgiant į jų daromą žalą kelio dangai (todėl III klasė yra kelių infrastruktūrai didžiausią žalą daranti kategorija). Žala proporcingai didėja, didėjant ašies apkrovai.

Visos motorinės transporto priemonės ir transporto priemonių junginiai, kurių maksimalus leistinas pakrautos transporto priemonės svoris yra mažiau nei 7,5 t, priklauso 0 žalos klasei.

Motorinės transporto priemonės

Varomosios ašys su pneumatine pakaba arba su lygiaverte pripažįstama pakaba ⁽¹⁾		Kitos varomosios ašies pakabos sistemos		Žalos klasė	
Ašių skaičius ir maksimalus leistinas bendras pakrautos transporto priemonės svoris (tonomis)		Ašių skaičius ir maksimalus leistinas bendras pakrautos transporto priemonės svoris (tonomis)			
Ne mažiau kaip	Mažiau kaip	Ne mažiau kaip	Mažiau kaip		
<i>Dvi ašys</i>					
7,5	12	7,5	12	I	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
<i>Trys ašys</i>					
15	17	15	17	II	
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25				
25	26				
		23	25		
		25	26		
<i>Keturios ašys</i>					
23	25	23	25		I
25	27	25	27		
27	29				
		27	29	II	
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

⁽¹⁾ Pakaba, pripažįstama lygiaverte, kaip apibrėžta 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyvos 96/53/EB, nustatančios 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), II priede. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/7/EB (OL L 67, 2002 3 9, p. 47).

▼ **M9****Transporto priemonių junginiai (sujungtosios transporto priemonės ir auto-traukiniai)**

Varomosios ašys su pneumatine pakaba arba lygiaverte laikoma pakaba		Kitos varomosios ašies pakabos sistemos		Žalos klasė
Ašių skaičius ir didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė (tonomis)		Ašių skaičius ir didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė (tonomis)		
Ne mažiau kaip	Mažiau kaip	Ne mažiau kaip	Mažiau kaip	
2 + 1 ašys				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 ašys				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 ašys				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
2 + 4 ašys				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 ašys				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III
3 + 2 ašys				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40 44	III
40	44			

▼ **M9**

Varomosios ašys su pneumatine pakaba arba lygiaverte laikoma pakaba		Kitos varomosios ašies pakabos sistemos		Žalos klasė
Ašių skaičius ir didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė (tonomis)		Ašių skaičius ir didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė (tonomis)		
Ne mažiau kaip	Mažiau kaip	Ne mažiau kaip	Mažiau kaip	
3 + 3 ašys				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 ašys				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
Bent 8 ašys				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III

▼ **M9***V PRIEDAS***BŪTINIAUSI SPŪSČIŲ MOKESČIO TAIKYMO REIKALAVIMAI**

Šiame priede nustatomi būtinausi reikalavimai, kurių turi būti laikomasi taikant spūsčių mokesčių.

1. Tinklo dalys, kurioms taikomas spūsčių mokestis, atitinkamos transporto priemonės ir laikotarpiai

Valstybės narės tiksliai nurodo:

- a) 7 straipsnio 1 dalyje nurodyto kelių tinklo, kurį sudaro transeuropiniam tinklui priklausanti jos dalis ir jos greitkeliai, dalį arba dalis, kuriose ketinama taikyti spūsčių mokesčių pagal 7da straipsnio 1 ir 3 dalis;
- b) ar tinklo atkarpos, kuriose ketinama taikyti spūsčių mokestį, priklauso metropoliniams ar nemetropoliniams keliams. Klasifikuodamos kiekvieną kelio atkarpą valstybės narės remiasi 1 lentelėje nustatytais kriterijais;

*1 lentelė***Tinklo, nurodyto a punkte, kelių klasifikavimo į metropolinius ir nemetropolinius kriterijai**

Kelio kategorija	Klasifikavimo kriterijus
Metropoliniai keliai	Tinklo atkarpos, esančios aglomeracijose, kuriose gyvena 250 000 ar daugiau gyventojų
Nemetropoliniai keliai	Tinklo atkarpos, nepriskiriamos metropoliniams keliams

- c) mokesčio taikymo kiekviename atskirame segmente laikotarpius. Jei per apmokestinimo laikotarpį taikomi skirtingo dydžio mokesčiai, valstybės narės aiškiai nurodo kiekvieno konkretaus dydžio mokesčio taikymo pradžią ir pabaigą.

Nustatydamos skirtingų kategorijų transporto priemonėms taikomų mokesčio dydžių proporciją valstybės narės naudoja 2 lentelėje pateiktus ekvivalentiškumo koeficientus.

*2 lentelė***Ekvivalentiškumo koeficientai, taikomi nustatant skirtingų kategorijų transporto priemonėms taikomų spūsčių mokesčio dydžių proporciją**

Transporto priemonių kategorija	Ekvivalentiškumo koeficientas
Lengvosios transporto priemonės	1
Vientisos sunkiosios krovininės transporto priemonės	1,9
Tolimajo susisiekimo autobusai ir vietos autobusai	2,5
Sujungtosios sunkiosios krovininės transporto priemonės	2,9

▼ M9

2. Mokesčio suma

Kiekvienai transporto priemonių kategorijai, kelio segmentui ir laikotarpiui valstybė narė arba, kai tinkama, nepriklausoma institucija nustato vieną konkrečią sumą laikydamasi šio priedo 1 skirsnio nuostatų ir atsižvelgdama į VI priedo lentelėje nustatytą atitinkamą pamatinę vertę. Tokia apmokestinimo struktūra turi būti skaidri, skelbiama viešai ir visiems naudotojams taikoma vienodomis sąlygomis.

Prieš taikydama spūsčių mokestį, valstybė narė laiku paskelbia:

- a) visus parametrus, duomenis ir kitą informaciją, būtinus norint suprasti, kaip nustatyta kelių ir transporto priemonių klasifikacija ir kaip apibrėžiami mokesčio taikymo laikotarpiai;
- b) išsamų kiekvienai transporto priemonių kategorijai, kelio atkarpai ir laikotarpiui taikomo spūsčių mokesčio aprašymą.

Valstybės narės pateikia Komisijai visą informaciją, skelbtiną pagal a ir b punktus.

Mokestis nustatomas tik atsižvelgus į eismo nukreipimo riziką ir jo neigiamą poveikį kelių eismo saugumui, aplinkai bei spūstims ir į sprendimus, kuriais galima šią riziką sumažinti.

Jei valstybė narė ketina taikyti didesnius spūsčių mokesčius nei VI priedo lentelėje nustatytos pamatinės vertės, ji Komisijai praneša apie:

- i) kelių, kuriems taikomi spūsčių mokesčiai, vietą;
- ii) kelių klasifikavimą į metropolinius ir nemetropolinius, kaip nurodyta 1 skirsnio b punkte;
- iii) laikotarpius, kuriais taikomas mokestis, kaip nustatyta 1 skirsnio c punkte;
- iv) visus atvejus, kai šis mokestis iš dalies arba visiškai netaikomas mikroautobusams, vietos autobusams ir tolimojo susisiekimo autobusams.

3. Stebėseną

Valstybė narė arba, kai tinkama, nepriklausoma institucija stebi apmokestinimo sistemos veiksmingumą mažinant spūstis. Kai tinkama, ji kas trejus metus pakoreguoja apmokestinimo struktūrą, apmokestinimo laikotarpį (-ius) ir kiekvienai transporto priemonių kategorijai, kelio tipui ir laikotarpiui nustatytą konkrečią mokesčio sumą atsižvelgdama į transporto pasiūlos ir paklausos pokyčius.

▼ **M9***VI PRIEDAS***SPŪSČIŲ MOKESČIO PAMATINĖS VERTĖS**

Šiame priede nustatomos spūsčių mokesčio pamatinės vertės.

Lentelėje pateiktos pamatinės vertės, taikomos lengvosioms transporto priemonėms. Spūsčių mokestis kitų kategorijų transporto priemonėms nustatomas lengvosioms transporto priemonėms taikomą mokestį dauginant iš V priedo lentelėje pateiktų ekvivalentiškumo koeficientų.

*Lentelė***Lengvosioms transporto priemonėms taikomo spūsčių mokesčio pamatinės vertės**

centai/transporto priemonės km	Metropoliniai keliai	Nemetropoliniai keliai
Greitkeliai	25,9	23,7
Pagrindiniai keliai	61,0	41,5

▼ **M9**

VII PRIEDAS

IŠMETAMŲJŲ TERŠALŲ NORMOS

Šiame priede nustatomos išmetamųjų teršalų normos, kuriomis remiantis diferencijuojamos rinkliavos ir naudotojo mokesčiai pagal 7gb straipsnio 1 dalies b punktą.

Lentelė

Lengvųjų transporto priemonių išmetamųjų teršalų normų kriterijai

Rinkliava ir naudotojo mokesčiai	5–15 % mažesni už didžiausią tarifą	15–25 % mažesni už didžiausią tarifą	25–35 % mažesni už didžiausią tarifą	Iki 75 % mažesni už didžiausią tarifą
Išmetamųjų teršalų normos	EURO-6d-temp-x ^(#)	EURO-6d-x ^(#)	Deklaruotos maksimalaus įprastinėmis važiavimo sąlygomis išmetamo teršalų kiekio vertės ^(##) < 80 % taikytinų išmetamųjų teršalų ribinių verčių	Netaršios transporto priemonės

^(#) kai x gali būti tuščia arba viena iš toliau išvardytų (EVAP, EVAP-ISC, ISC arba ISC-FCM)

^(##) NO_x arba PN atveju, kaip nurodyta Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2020/683⁽¹⁾

⁽¹⁾ 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 reikalavimų (OL L 163, 2020 5 26, p. 1).