

I

(Įstatymo galią turintys teisės aktai)

DIREKTYVOS

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA (ES) 2022/362

2022 m. vasario 24 d.

kuria iš dalies keičiamos Direktyvos 1999/62/EB, 1999/37/EB ir (ES) 2019/520, kiek tai susiję su transporto priemonių apmokestinimu už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros ⁽³⁾,

kadangi:

- (1) pažanga siekiant tikslo, kurį Komisija nustatė 2011 m. kovo 28 d. Baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, t. y. siekti, kad būtų visapusiškai taikomi principai „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“, jog būtų gauta pajamų ir užtikrintas būsimų investicijų į transportą finansavimas, iki šiol buvo lėta, o kelių infrastruktūros apmokestinimas skirtingose valstybėse narėse vis dar nesuderintas;
- (2) toje Baltojoje knygoje Komisija ragina „privaloma tvarka pradėti internalizuoti visas kelių ir geležinkelių transporto išorės sąnaudas (įskaitant triukšmo, vietos taršos ir spūsčių, šalia privalomo dėvėjimosi sąnaudų padengimo)“;
- (3) dėl krovinių ir keleivinių transporto priemonių judėjimo į orą išmetama teršalų. Tokie teršalai, kurie turi didelį neigiamą poveikį žmonių sveikatai ir dėl kurių blogėja oro ir aplinkos kokybė Sąjungoje, be kita ko, yra kietosios dalelės PM_{2,5}, NO₂ ir O₃. Remiantis 2020 m. Europos aplinkos agentūros parengtu vertinimu, 2018 m. dėl šių trijų teršalų ilgalaikio poveikio įvyko atitinkamai 379 000, 54 000 ir 19 400 ankstyvų mirčių Sąjungoje;
- (4) pasak Pasaulio sveikatos organizacijos, vien kelių eismo triukšmas yra antras pagal kenksmingumą stresą keliantis aplinkos veiksnys Europoje po oro taršos. Bent 9 000 ankstyvų mirčių per metus galima susieti su eismo triukšmo sukeltomis širdies ligomis;

⁽¹⁾ OL C 81, 2018 3 2, p. 188.

⁽²⁾ OL C 176, 2018 5 23, p. 66.

⁽³⁾ 2018 m. spalio 25 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2021 m. lapkričio 9 d. Tarybos pozicija, priimta per pirmąjį svarstymą (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje). 2022 m. vasario 17 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

- (5) remiantis Europos aplinkos agentūros parengta 2020 m. oro kokybės Europoje ataskaita, 2018 m. kelių transporto sektorius pirmavo pagal išmetamo NO_x kiekį ir buvo antroje vietoje pagal taršą juodąja anglimi;
- (6) 2016 m. liepos 20 d. Komunikate dėl Europos mažataršio judumo strategijos Komisija paskelbė ketinanti pasiūlyti iš dalies pakeisti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 1999/62/EB⁽⁴⁾, kad būtų galima apmokestinimą diferencijuoti pagal išmetamą CO₂ kiekį, o kai kuriuos jos principus taikyti ir vietos autobusams bei tolimojo susisiekimo autobusams, taip pat lengviesiems automobiliams bei lengvosios komercinės transporto priemonės;
- (7) atsižvelgiant į transporto priemonių parko atnaujinimo laiką ir į būtinybę, kad kelių transporto sektorius prisidėtų siekiant Sąjungos klimato ir energetikos tikslų, nustatytų 2030 m. ir vėlesniam laikotarpiui, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2019/1242⁽⁵⁾ išmetamo CO₂ kiekio mažinimo normos naujoms sunkiosioms transporto priemonėms 2025 m. ir 2030 m. nustatytos atitinkamai 15 % ir 30 % mažesnės už nustatytą išmetamo CO₂ kiekio vidurkį;
- (8) siekiant sukurti kelių transporto vidaus rinką, kurioje būtų sudarytos vienodos sąlygos, būtina vienodai taikyti taisykles. Vienas iš pagrindinių šios direktyvos tikslų – pašalinti naudotojų konkurencijos iškraipymus;
- (9) nepaisant to, kad kelių transporto sektorius yra svarbus, visos sunkiosios transporto priemonės daro didelį poveikį kelių infrastruktūrai ir prisideda prie oro taršos. Nepaisant lengvųjų transporto priemonių ekonominės ir socialinės svarbos, jos yra daugumos neigiamų padarinių, kuriuos kelių transporto tarša ir spūstys sukelia aplinkai ir visuomenei, šaltinis. Vienodų sąlygų ir sąžiningos konkurencijos sumetimais turėtų būti užtikrinta, kad Direktyvoje 1999/62/EB nustatyta rinkliavų ir naudotojo mokesčių sistema būtų pradėta taikyti ir toms transporto priemonėms, kurioms iki šiol ji nebuvo taikoma. Todėl tos direktyvos taikymo sritis turėtų būti išplėsta į ją įtraukiant ne tik krovinius gabenančias sunkiąsias transporto priemones, bet ir kitas sunkiąsias transporto priemones, taip pat lengvąsias transporto priemones, įskaitant lengvuosius automobilius;
- (10) siekdamas neleisti, kad eismas nukryptų į nemokamus kelius – tai galėtų labai paveikti kelių eismo saugumą ir optimalų kelių naudojimą – valstybės narės turėtų galėti rinkti rinkliavas visose savo greitkelių tinklo atkarpose;
- (11) siekiant užtikrinti nuoseklų ir suderintą infrastruktūros apmokestinimo sistemos taikymą visoje Sąjungoje ir vienodas sąlygas krovinių vežimo rinkoje, svarbu, kad taikant skirtingą rinkliavų tvarką kaštai būtų apskaičiuojami panašiai. Atsižvelgiant į tai, kad esamose koncesijos sutartyse gali būti nustatyta kitokia nei šioje direktyvoje nustatytoji tvarka, valstybės narės, siekiant užtikrinti esamų koncesijų sutarčių finansinį gyvybingumą, turėtų būti leidžiama toms sutartims netaikyti tam tikrų šioje direktyvoje nustatytų pareigų, kol tos sutartys bus iš esmės pakeistos. Valstybės narės taip pat gali nuspręsti siekti, kad esamos koncesijos sutartys būtų suderintos su Sąjungos ar nacionalinės reguliavimo sistemos pakeitimais, arba įvertinti galimybes taikyti išorinių kaštų mokesčių už CO₂ bei oro taršą ir (arba) nuolaidas, susijusias su tais išmetamaisiais teršalais, kai koncesijos rinkliavos nediferencijuojamos pagal šią direktyvą;
- (12) pagal laiką skaičiuojami naudotojo mokesčiai dėl savo pobūdžio netiksliai atspindi realius naudojimosi keliais kaštus ir dėl panašių priežasčių nėra veiksmingi skatinant diegti švaresnes ir veiksmingesnes operacijas ar mažinant spūstis. Vis dėlto, siekiant užtikrinti, kad naudotojai palankiai vertintų būsimas kelių apmokestinimo sistemas, valstybės narės turėtų būti leista įvesti adekvačias mokesčių rinkimo sistemas kaip platesnio judumo paslaugų priemonių rinkinio dalį. Tokios sistemos turėtų užtikrinti sąžiningą infrastruktūros kaštų paskirstymą ir atitikti principą „teršėjas moka“. Bet kuri tokią sistemą įdiegianti valstybė narė turėtų užtikrinti, kad ta sistema atitiktų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2019/520⁽⁶⁾ nuostatas. Atsižvelgiant į reikšmingą sunkiųjų transporto priemonių poveikį kelių infrastruktūrai ir oro taršai, tikslų apmokestinimo sistemų taikymas jų atžvilgiu turėtų būti prioritetas. Visų pirma, siekiant skatinti, kad jomis vykdomos transporto operacijos būtų švaresnės ir efektyvesnės, pagal laiką skaičiuojamus naudotojo mokesčius iš esmės reikėtų laipsniškai panaikinti pagrindiniame transeuropiniame transporto tinkle, nes tą tinklą sudaro strategiškai svarbiausi transeuropinio transporto tinklo mazgai ir jungtys.

⁽⁴⁾ 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (OL L 187, 1999 7 20, p. 42).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 2019 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/520 dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybinių lygmeniu keistis informacija apie kelių rinkliavų nesumokėjimo atvejus Sąjungoje (OL L 91, 2019 3 29, p. 45).

Atsižvelgiant į istorines aplinkybes ir į išsūkius bei didelę administracinę naštą, susijusius su rinkliavų įvedimu, valstybėms narėms turėtų būti suteiktas pakankamai ilgas pereinamasis laikotarpis, kurio metu jos turėtų turėti galimybę nustatyti arba palikti galioti pagal laiką skaičiuojamus naudotojo mokesčius. Pasibaigus tam pereinamajam laikotarpiui, valstybės narės turėtų turėti galimybę vien pagal laiką skaičiuojamus naudotojo mokesčius sunkiosioms transporto priemonėms pagrindinėse transeuropinio transporto tinklo atkarpose taikyti tik tinkamai pagrįstais atvejais. Tokie tinkamai pagrįsti atvejai turėtų apimti tik atvejus, kai taikant rinkliavas sunkiosioms transporto priemonėms susidarytų neproporcingos administracinės, investicinės ir veiklos sąnaudos, palyginti su numatomomis pajamomis ar gaunama nauda, pavyzdžiui, dėl riboto atitinkamų kelio atkarpų ilgio, palyginti mažo gyventojų tankio ar palyginti mažo eismo, arba kai taikant rinkliavą būtų nukreiptas eismas, o tai turėtų neigiamą poveikį kelių eismo saugumui arba visuomenės sveikatai. Ta galimybė valstybėms narėms tinkamai pagrįstais atvejais yra būtina dėl svarbių viešojo intereso priežasčių, pavyzdžiui, atsižvelgiant į sudėtingą retai apgyvendintų vietovių padėtį ir izoliaciją, kelių eismo saugumą ar visuomenės sveikatą. Be to, taikant pagal laiką skaičiuojamus naudotojo mokesčius šiais tinkamai pagrįstais atvejais turėtų būti laikomasi procedūrinių reikalavimų: pareigos įvertinti tokios sistemos poreikį ir pareigos pranešti Komisijai apie jos taikymą. Tokiame pranešime turėtų būti nurodytos konkrečios priežastys, susijusios su pagrindinio transeuropinio transporto tinklo atkarpomis, kuriose taikomi pagal laiką skaičiuojami naudotojo mokesčiai;

- (13) valstybės narės, kurios įsigaliojant šiai direktyvai taiko rinkliavas savo pagrindiniame transeuropiniame transporto tinkle arba jo dalyje, turėtų turėti galimybę nustatyti mišrią visų sunkiųjų transporto priemonių arba kai kurių rūšių sunkiųjų transporto priemonių apmokestinimo sistemą. Tačiau ta galimybė turėtų būti įmanoma tik kaip rinkliavų sistemos pagrindiniame transeuropiniame transporto tinkle arba jo dalyje, kurioje yra strategiškai svarbiausi transeuropinio transporto tinklo mazgai ir jungtys, tęsinys ir papildymas. Ta sistema sudarytų sąlygas valstybėms narėms išplėsti principų „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“ įgyvendinimą už tinklo, kuriame taikomos rinkliavos, ribų, taikant naudotojo mokesčius tose pagrindinio transeuropinio transporto tinklo atkarpose, kuriose rinkliavos netaikomos, arba tam tikrų rūšių sunkiosioms transporto priemonėms, pvz., patenkančioms į tam tikrą kategoriją pagal masę, kurioms rinkliavos netaikomos. Tokiu būdu mišri apmokestinimo sistema padėtų valstybėms narėms daryti tolesnę pažangą ir užtikrinti žalesnį kelių transportą, visų pirma tais atvejais, kai neįdiegta jokia mokesčių sistema ir kai taikyti rinkliavas nėra ekonomiškai perspektyvi ar socialiai priimtina galimybė. Be to, siekiant visapusiškai laikytis tvaraus judumo principų, maksimalus už naudotojo mokesčių dydis turėtų varijuoti atsižvelgiant į transporto priemonės euro taršos klasę ir CO₂ taršos klasę. Remiantis visais tais argumentais, neabejotina, kad tokios sistemos, pagal kurią naudojamas mišrus laiku ir atstumu grindžiamas metodas, taikymas būtų labai naudingas; todėl ją turėtų būti galima taikyti ir pasibaigus pereinamajam laikotarpiui, nustatytam vien laiku grindžiamoms sistemoms. Ne vėliau kaip praėjus penkeriems metams po šios direktyvos įsigaliojimo valstybės narės, nustatydamos kelių mokesčius sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, turėtų nustatyti rinkliavas arba naudotojo mokesčius visoms sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms;
- (14) stiprinant principus „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“, reikėtų atsižvelgti į tam tikrus valstybių narių arba jų rinkliavų ar naudotojo mokesčių sistemų ypatumus. Pavyzdžiui, atsižvelgiant į ypač retai apgyvendintas vietas arba į ypač didelį kelių, kuriems taikomos rinkliavos ar vartotojo mokesčiai, tinklą, turėtų būti galima pasinaudoti galimybe numatyti mokesčio netaikymą kelio atkarpoms;
- (15) kai kurios valstybės narės turi didelius rinkliavos tinklus, kurie apima daug daugiau greitkelių ir kelių nei tie, kurie yra transeuropinio transporto tinklo dalis. Todėl dėl rinkliavų ar naudotojo mokesčių taikymo visoms sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms susidarytų daug didesnė našta, ypač mažosioms ir vidutinėms amatų įmonėms (kurių nemažai yra susijusios su statybos darbais ir kurios paprastai neteikia transporto paslaugų). Ta našta savo ruožtu lemtų didesnes kainas, pavyzdžiui, statybos srityje. Kainų padidėjimas galėtų reikšti, kad visų pirma atidedamos ar net atšaukiamos būsimos investicijos, pavyzdžiui, pastatų ir butų energinė renovacija, taip pat pastatų technologijų modernizavimas. Be to, amatų įmonės, teikdamos savo paslaugas, kartais naudoja transporto priemones ilgiems atstumams, ir tokios kelionės negali būti lengvai vykdomos pasitelkiant kitas transporto rūšis. Be to, kaimo regionų įmonės, kurios dėl mažesnio gyventojų tankio ir paklausos tuose regionuose yra priklausomos nuo jų galimybių teikti paslaugas ir vykdyti statybos veiklą metropolinėse zonose, yra konkurencijos atžvilgiu nepalankioje padėtyje, palyginti su įmonėmis, vykdančiomis veiklą dideliuose miestuose arba metropolinių zonų pakraščiuose. Todėl valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė numatyti tam tikras apmokestinimo išimtis, pavyzdžiui, transporto priemonėms, kurios naudojamos medžiagoms, įrangai ar aparatams, kurias vairuotojas naudoja savo darbe, gabenti arba besiverčiant amatu pagamintoms prekėms pristatyti;
- (16) galimybė naudotis keliais, kuriems taikomas kelių apmokestinimas, kaip antai greitkeliais, tuneliais ar tiltais, o ne vietos keliais, kuriais sudėtinga važiuoti, gali būti svarbi neigaliesiems. Siekiant sudaryti sąlygas neigaliesiems be papildomos administracinės naštos naudotis keliais, kuriems taikomas kelių apmokestinimas, valstybėms narėms turėtų būti leidžiama atleisti neigaliuosius nuo pareigos mokėti transporto priemonei taikomą rinkliavą ar naudotojo mokestį;

- (17) valstybės narės turėtų būti skatinamos taikant tokias kelių infrastruktūros apmokestinimo sistemas lengviesiems automobiliams atsižvelgti į socialinius ir ekonominius veiksnius. Pavyzdžiui, lengviesiems automobiliams taikomų mokesčių dydis galėtų būti diferencijuojamas, kad dažniems naudotojams netektų pernelyg didelė našta;
- (18) itin svarbu, kad valstybės narės nustatytų teisingą mokesčių sistemą, visų pirma tokia, kuri nepakenktų kaimo vietovėse, sunkiai pasiekiamose arba izoliuotose teritorijose gyvenantiems asmeninių transporto priemonių naudotojams, kurie priversti reguliariai naudotis apmokestiniais keliais;
- (19) kaip ir sunkiųjų transporto priemonių atveju, svarbu užtikrinti, kad jei valstybės narės nustato lengvosios transporto priemonės pagal laiką skaičiuojamus mokesčius, jie būtų proporcingi, taip pat ir tuomet, kai naudojimo laikotarpis trumpesnis nei vieneri metai. Šiuo požiūriu turi būti atsižvelgiama į tai, kad lengvųjų transporto priemonių naudojimo pobūdis skiriasi nuo sunkiųjų transporto priemonių naudojimo pobūdžio. Proporcingi pagal laiką skaičiuojami mokesčiai galėtų būti nustatomi remiantis turimais tipinių kelionių duomenimis;
- (20) remiantis Direktyva 1999/62/EB, gali būti nustatytas išorinių kaštų mokestis, kurio dydis būtų artimas atitinkamos transporto priemonės naudojimo socialiniams ribiniams kaštams. Tas metodas pasirodė esąs sąžiningiausias ir veiksmingiausias būdas atsižvelgti į sunkiųjų transporto priemonių oro taršos ir keliamo triukšmo neigiamą poveikį aplinkai ir sveikatai, ir jis užtikrintų tinkamą sunkiųjų transporto priemonių sektoriaus indėlį siekiant Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/50/EB (*) nustatytų oro kokybės standartų Europai ir visų kitų taikomų triukšmo apribojimų ar tikslinių rodiklių. Todėl reikėtų sudaryti palankesnes sąlygas tokių mokesčių taikymui. Išorinių kaštų apmokestinimas turėtų būti taikomas sistemingiau. Siekdamas padėti užtikrinti, kad būtų pradėta visapusiškai taikyti principą „teršėjas moka“, valstybės narės turėtų išorinių kaštų apmokestinimą taikyti sunkiosioms transporto priemonėms bent už oro taršą tinkluose, kuriems taikomas infrastruktūros mokestis;
- (21) tuo tikslu maksimalus išorinių kaštų mokesčių svertinis vidurkis turėtų būti pakeistas lengvai taikomomis pamatinėmis vertėmis, atnaujinamomis atsižvelgiant į infliaciją, kelių transporto išorinių kaštų vertinimo srityje padarytą mokslo pažangą ir transporto priemonių parko sudėties pokyčius;
- (22) infrastruktūros mokesčių diferencijavimas pagal euro taršos klasę paskatino naudoti švaresnius automobilius. Tačiau numatoma, kad, atnaujinant transporto priemonių parkus, tarp miestiniam tinklui taikomų mokesčių diferencijavimas tuo pagrindu vidutinės trukmės laikotarpiu darysis mažiau veiksmingas. Todėl valstybėms narėms turėtų būti leidžiama nebediferencijuoti rinkliavų tuo pagrindu;
- (23) tuo pat metu, kadangi sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio dalis didėja, reikėtų nustatyti diferencijuotus infrastruktūros mokesčius ir naudotojo mokesčius pagal išmetamo CO₂ kiekio klasę, kad jais būtų prisidedama prie padėties gerinimo toje srityje. Bendrą naudotojo mokesčių sistemą, kurios galėtų prisidėti prie tolesnio derinimo, atveju diferencijavimo įgyvendinimas yra sudėtingesnis, visų pirma dėl sąlygų, kurias turi atitikti tokios bendros sistemos. Kadangi dalyvaujančios valstybės narės turi susitarti dėl pajamų, gautų iš surinkto naudotojo mokesčio, paskirstymo, o jo dydis ribojamas šios direktyvos įvestomis nuostatomis, taip pat iš dalies pakeisti tarptautinius susitarimus, tokiu konkrečiu atveju pagrįsta skirti papildomai laiko diferencijavimui pagal išmetamo CO₂ kiekį įgyvendinti. Visais atvejais diferencijavimas turėtų būti nustatytas taip, kad jis atitiktų Reglamentą (ES) 2019/1242;
- (24) kol išmetamo CO₂ kiekio klausimą bus imtasi spręsti tinkamesnėmis priemonėmis, pavyzdžiui, suderinant degalų mokesčius, į kuriuos būtų įtrauktas anglies dioksido komponentas, arba kol kelių transportui bus pradėta taikyti apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema, valstybėms narėms taip pat turėtų būti leidžiama taikyti išorinių kaštų mokestį, atspindintį su išmetamo CO₂ kiekiu susijusius kaštus. Kai tai pagrįsta moksliniais įrodymais, valstybės narės turėtų turėti galimybę išmetamo CO₂ kiekio atžvilgiu taikyti didesnius išorinių kaštų mokesčius nei šioje direktyvoje nustatytos pamatinės vertės;
- (25) siekiant skatinti perėjimą prie švaresnių sunkiųjų transporto priemonių parko, infrastruktūros ir naudotojo mokesčių diferencijavimas pagal jų išmetamo CO₂ kiekį turėtų būti privalomas, išskyrus atvejus, kai CO₂ taršos atžvilgiu taikomas išorinių kaštų mokestis;

(*) 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (OL L 152, 2008 6 11, p. 1).

- (26) siekiant suteikti paskatų naudoti sunkiąsias transporto priemones, kurių rodikliai geriausi, valstybėms narėms turėtų būti leidžiama taikyti didžiausią mokesčių sumažinimą transporto priemonėms, kurios veikia neišmesdamos variklio teršalų. Siekiant dar labiau skatinti naudoti netaršias transporto priemones, valstybėms narėms turėtų būti leidžiama laikinai netaikyti joms kelių mokesčių. Dėl tų pačių priežasčių ir siekiant užtikrinti, kad transporto priemonių, kurioms taikoma mažesnė rinkliava, dalis metams bėgant išliktų stabili, o valstybėms narėms būtų užtikrintas ilgalaikis pajamų iš rinkliavų planavimo tikrumas, naujos transporto priemonės turėtų būti suskirstytos pagal CO₂ taršos klases remiantis jų taršos rodikliais atsižvelgiant į linijinę išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo trajektoriją 2021–2030 m., kaip apibrėžta Reglamente (ES) 2019/1242;
- (27) siekiant užtikrinti mokesčių pagal išmetamo CO₂ kiekį ir išorinių kaštų apmokestinimo už išmetamo CO₂ kiekį, kuriais siekiama paskatinti naudoti mažataršes ir netaršias transporto priemones, diferencijavimo veiksmingumą ir nuoseklumą, taip pat užtikrinti, kad Direktyva 1999/62/EB būtų nuosekliai taikoma kitų su kelių transportu susijusių anglies dioksido apmokestinimo priemonių, kurios bus priimtos ateityje, atžvilgiu, Komisija turėtų laiku įvertinti jų veiksmingumą ir būtinumą. Remdamasi tuo vertinimu, Komisija, kai tikslinga, turėtų pasiūlyti iš dalies pakeisti nuostatas, susijusias su mokesčių pagal išmetamo CO₂ kiekį ir išorinių kaštų apmokestinimo už išmetamo CO₂ kiekį diferencijavimu, kad taikant įvairias anglies dioksido apmokestinimo priemones būtų išvengta dvigubo apmokestinimo. Būsima priemonė turėtų būti užtikrintas teisinis tikrumas ir nuoseklus skirtingų taisyklių taikymas, o šia direktyva turėtų būti aiškiai nustatyta, kad nuo kitos kelių transportui taikytinos anglies dioksido apmokestinimo priemonės, kuri galėtų būti priimta Sąjungos lygmeniu, pavyzdžiui, remiantis pasiūlymu dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiami Direktyva 2003/87/EB, Sprendimas (ES) 2015/1814 ir Reglamentas (ES) 2015/757 [2021/0211(COD)], taikymo pradžios dienos valstybės narės nebeturėtų būti įpareigos taikyti šioje direktyvoje numatytos CO₂ diferencijavimo sistemos. Jei per tą laiką būtų priimta kita kelių transportui taikytina anglies dioksido apmokestinimo priemonė, išorinių kaštų mokesčių už išmetamo CO₂ kiekį dydis neturėtų viršyti to, kuris būtinas toms išorinėms sąnaudoms internalizuoti, ir Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai deleguotaisiais aktais patikslinti IIIc priede nustatytas pamatines vertes;
- (28) siekiant išsaugoti Sąjungos automobilių paveldą, valstybės narės turėtų turėti galimybę priskirti istorinę vertę turinčias transporto priemones atskirai kategorijai, kad būtų galima diferencijuoti įvairių mokesčių, mokamų pagal šią direktyvą, dydį;
- (29) šiuo metu Reglamentu (ES) 2019/1242 išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo trajektorijos nėra nustatytos sunkiųjų transporto priemonių grupėms, kurios nėra įtrauktos į to reglamento 2 straipsnio 1 dalies a–d punktus. Atsižvelgiant į to reglamento 15 straipsnį gali būti, kad tas reglamentas ateityje bus iš dalies pakeistas ir kad išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo trajektorijos bus nustatytos ir tokių transporto priemonių grupių atžvilgiu. Jei būtų priimtas toks pakeitimas, sunkiosioms transporto priemonėms taikomų infrastruktūros mokesčių ir naudotojo mokesčių diferencijavimas pagal 2 ir 3 CO₂ taršos klases būtų taikomas ir toms transporto priemonių grupėms. Jei toks pakeitimas nebūtų priimtas, toms transporto priemonių grupėms taikomas diferencijavimas būtų taikomas tik 1, 4 ir 5 CO₂ taršos klasių atžvilgiu;
- (30) kai tikslinga, Komisija turėtų apsvastyti galimybę pasiūlyti Direktyvos 1999/62/EB pakeitimą, kuriuo visoms sunkiosioms transporto priemonėms būtų nustatytos 2 ir 3 CO₂ taršos klasės, laikantis principų, taikomų sunkiosioms transporto priemonėms, kurioms, kiek tai susiję su jų išmetamo CO₂ kiekiu, šiuo metu taikomas Reglamentas (ES) 2019/1242, jei to reglamento taikymo sritis būtų išplėsta taip, kad aprėptų ir kitas sunkiąsias transporto priemones;
- (31) šia direktyva turėtų būti skatinamas išmetamo CO₂ kiekio mažinimas atliekant sunkiųjų krovinių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei puspriekabių junginių techninius patobulinimus. Todėl šia direktyva numatoma sumažinti kelių mokesčius sunkiosioms krovinėms motorinėms transporto priemonėms, kurios išmeta nedaug CO₂. Siekiant visiškai reglamentavimo nuoseklumo, kai bus nustatytos priekaboms ir puspriekabėms galiojančios teisiškai sertifikuotos sunkiųjų krovinių transporto priemonių junginių išmetamo CO₂ kiekio vertės, kai tikslinga, Komisija turėtų pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo Direktyva 1999/62/EB būtų iš dalies pakeista numatant, kad nustatant šioje direktyvoje numatytą kelių mokesčių sumažinimą turėtų būti atsižvelgiama į tokias sertifikuotas vertes;
- (32) siekiant toliau skatinti atnaujinti transporto priemonių parką ir išvengti naudotų sunkiųjų transporto priemonių rinkos iškraipymo, transporto priemonių, patenkančių į 2-ą ir 3-ią CO₂ taršos klases, klasifikacija turėtų būti iš naujo įvertinama kas šešis metus nuo jų pirmosios registracijos. Siekiant kuo labiau sumažinti administracinę naštą, neturėtų būti daromas poveikis naudotojo mokesčių, galiojusių iki priskyrimo kitai klasei datos, galiojimui;

- (33) kalbant apie priskyrimo kitai klasei įsigaliojimą naudotojo mokesčių sistemose, tinkamo modelio pasirinkimas priklauso nuo konkrečių sumetimų, susijusių su administracinėmis to priskyrimo kitai klasei pasekmėmis ir jo poveikiu pajamoms. Todėl sprendimą, kaip naudotojo mokesčių sistemose įgyvendinti priskyrimą kitai klasei, turėtų priimti valstybės narės (arba, bendrų sistemų atveju, atitinkamų valstybių narių grupė);
- (34) siekiant užtikrinti nuoseklų rinkliavų diferencijavimo pagal išmetamo CO₂ kiekį taikymą, būtina iš dalies pakeisti Tarybos direktyvą 1999/37/EB ⁽⁸⁾, kad sunkiųjų transporto priemonių registracijos liudijime būtų reikalaujama nurodyti (tais atvejais, kai jis pateikiamas jų atitikties liudijime) jų savitasis išmetamo CO₂ kiekis. Jei Reglamentas (ES) 2019/1242 būtų iš dalies pakeistas taip, kad turėtų įtakos CO₂ kiekio, išmetamo naudojant mažo anglies dioksido kiekio degalus, apskaitai, gali būti tikslinga, kad Komisija įvertintų poreikį šią direktyvą labiau suderinti su tokiais pakeitimais. Svarbu užtikrinti, kad transporto priemonėse sumontuotoje įrangoje, kuri naudojama rinkliavos paslaugos kontekste, būtų duomenys, susiję su sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekiu ir CO₂ taršos klase, ir kad tokie duomenys būtų prieinami valstybėms narėms keičiantis informacija, kaip nustatyta Direktyvoje (ES) 2019/520;
- (35) lengvosios transporto priemonės lemia du trečdalius neigiamo kelių transporto poveikio aplinkai ir sveikatai. Todėl svarbu skatinti naudoti švariausias ir efektyviausias degalus naudojančias transporto priemones diferencijuojant kelių mokesčius, remiantis pagal Komisijos reglamentą (ES) 2017/1151 ⁽⁹⁾ ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/631 ⁽¹⁰⁾ nustatytais šių transporto priemonių savituoju išmetamo CO₂ kiekiu ir jų išmetamų teršalų kiekiais. Siekiant skatinti naudoti švariausias ir efektyviausias transporto priemones, valstybės narės turėtų turėti galimybę tokioms transporto priemonėms taikyti reikšmingai sumažintas kelių rinkliavas ir naudotojo mokesčius. Valstybės narės turėtų turėti galimybę atsižvelgti į transporto priemonės aplinkosauginio efektyvumo padidėjimą, susijusį su jos pertvarkymu į alternatyviuosius degalus naudojančią transporto priemonę. Tai darant valstybėms narėms turėtų būti leidžiama neįtraukti degalų, pagamintų iš didelę netiesioginę žemės naudojimo keitimo riziką keliančių žaliavų, kurių gamybos teritorija reikšmingai plečiama į žemės, kurioje yra didelių anglies sancaupų, plotus. Nuolatinė abonentinė sistema arba bet kokia kita rinkliavos sistemos operatoriaus patvirtinta sistema turėtų suteikti naudotojams galimybę naudotis diferencijuotais tarifais ar naudotojo mokesčiais, kuriais būtų atlyginama už geresnį transporto priemonės aplinkosauginį veiksmingumą ją pertvarkius;
- (36) kad nebūtų atgrasoma plėtoti ir naudoti netaršias lengvasias transporto priemones dėl jų papildomo svorio, susidarancio dėl netaršių technologijų, valstybės narės turėtų turėti galimybę tokioms transporto priemonėms taikyti sumažintus tarifus arba išimtis;
- (37) kelių spūsčių, prie kurių skirtingomis proporcijomis prisideda visos motorinės transporto priemonės, kaštai sudaro maždaug 1 % BVP. Didelė tų kaštų dalis gali būti priskirta tarpmiestinėms spūstims. Todėl turėtų būti leista taikyti specialų spūsčių mokestį su sąlyga, kad jis būtų taikomas ir sunkiųjų, ir lengvųjų transporto priemonių kategorijų atžvilgiu. Valstybės narės gali netaikyti tokio spūsčių mokesčio kolektyvinio transporto priemonėms, t. y. mikroautobusams ir vietos autobusams bei tolimojo susisiekimo autobusams, atsižvelgdamos į galimą jų indėlį mažinant spūstis. Kad mokestis būtų veiksmingas ir proporcingas, jį reikia apskaičiuoti remiantis ribiniais spūsčių kaštais ir diferencijuoti pagal vietą, laiką ir transporto priemonės kategoriją;
- (38) kelių mokesčiai gali padėti sutelkti išteklius, kurie padeda finansuoti aukštos kokybės transporto infrastruktūros priežiūrą ir plėtrą. Todėl tikslinga reikalauti, kad valstybės narės tinkamai praneštų apie tokių pajamų panaudojimą. Tai visų pirma turėtų padėti nustatyti galimas finansavimo spragas ir didinti visuomenės palankumą kelių apmokestinimui. Siekiant skaidrumo, būtų tikslinga, kad valstybės narės kelių naudotojams atskleistų tam tikrą informaciją apie jų teritorijoje renkamas rinkliavas ir naudotojo mokesčius, pavyzdžiui, informaciją apie pajamų, gautų taikant Direktyvą 1999/62/EB, panaudojimą, infrastruktūros mokesčių diferencijavimą, išorinių kaštų mokesčius ir bendras iš spūsčių mokesčių gautas pajamas pagal transporto priemonių kategorijas;

⁽⁸⁾ 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 1999/37/EB dėl transporto priemonių registracijos dokumentų (OL L 138, 1999 6 1, p. 57).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

- (39) spūsčių mokesčiai turėtų proporcingai atspindėti faktinius kaštus, kuriuos dėl kiekvienos transporto priemonės patiria tiesiogiai kiti kelių naudotojai ir netiesiogiai plačioji visuomenė. Kad tokie mokesčiai neproporcingai nekludytų laisvam asmenų ir prekių judėjimui, jie turėtų būti apriboti iki tam tikrų sumų, atspindinčių ribinius socialinius spūsčių kaštus, patiriamus beveik viso pajėgumo sąlygomis, t. y. kai eismo apimtis priartėja prie kelio pralaidumo ribos. Dėl tos pačios priežasties, siekiant sumažinti spūstis, spūsčių mokestis neturėtų būti taikomas kartu su infrastruktūros mokesčiu, kuris diferencijuojamas priklausomai nuo paros meto, dienos ar metų laiko. Siekiant maksimaliai padidinti teigiamą spūsčių mokesčių poveikį, iš jų gaunamos pajamos turėtų būti skiriamos projektams, kuriais siekiama šalinti spūsčių priežastis;
- (40) atsižvelgiant į tai, kad esamose koncesijos sutartyse gali būti nustatyta kitokia nei šioje direktyvoje nustatytoji tvarka, ir siekiant užtikrinti jų finansinį gyvybingumą, tikslinga reikalauti, kad esamose koncesijos sutartyse būtų laikomasi reikalavimo diferencijuoti infrastruktūros mokestį tik esminio tų sutarčių keitimo atveju;
- (41) infrastruktūros mokesčio padidinimas ne tik kalnuotose vietovėse taip pat galėtų padėti spręsti problemas, susijusias su didele tam tikrų kelių naudojimo keliama žala aplinkai arba spūstimis. Todėl reikėtų panaikinti dabartinį apribojimą, pagal kurį mokesčių padidinimas taikomas tik kalnuotose vietovėse. Tuo atveju, kai dvi ar daugiau valstybių narių taiko didesnius mokesčius tame pačiame koridoriuje, būtina atsižvelgti į tai, kad tie didesni mokesčiai gali turėti neigiamų pasekmių kitoms tame pačiame koridoriuje esančioms valstybėms narėms. Be to, siekiant išvengti dvigubo naudotojų apmokestinimo, neturėtų būti leidžiama didinti mokesčių tose kelio atkarpose, kuriose taikomas spūsčių mokestis. Tuo tikslu, siekiant išvengti neigiamo poveikio periferinių regionų ekonominiam vystymuisi ir užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisija turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai atmesti valstybės narės pateiktus planus padidinti infrastruktūros mokestį tam tikroms kelio atkarpoms, kuriose reguliariai susidaro spūstys arba kuriose automobilių naudojimas daro didelę žalą aplinkai, arba reikalauti jų pakeitimo. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ⁽¹¹⁾.
- (42) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos sunkiųjų transporto priemonių pogrupių, kurioms netaikomi Reglamento (ES) 2019/1242 2 straipsnio 1 dalies a–d punktai, išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės. Komisija turėtų pakartoti su tokiomis transporto priemonių grupėmis susijusius duomenis, paskelbtus Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/956 ⁽¹²⁾ 10 straipsnyje nurodytoje ataskaitoje. Atsižvelgiant į ribotą Komisijai suteiktą įgyvendinimo įgaliojimų pobūdį, nebūtina numatyti iš valstybių narių atstovų sudaryto komiteto kontrolės prieš juos priimant;
- (43) jei valstybė narė įsiveda kelių apmokestinimo sistemą, skiriamos kompensacijos tam tikrais atvejais galėtų lemti kelių naudotojų, kurie nėra rezidentai, diskriminavimą. Todėl galimybė skirti kompensacijas turėtų būti įmanoma tik rinkliavų atveju ir nebesuteikiama naudotojo mokesčių atveju;
- (44) siekiant išnaudoti potencialią esamų kelių apmokestinimo sistemų sinergiją ir sumažinti veiklos sąnaudas, Komisija turėtų visapusiškai dalyvauti valstybių narių, norinčių diegti bendras kelių apmokestinimo sistemas, bendradarbiavime;
- (45) būtina leisti valstybėms narėms finansuoti mažataršems ir netaršioms transporto priemonėms skirtą energijos ar kuro įrenginių statybą, eksploatavimą, priežiūrą ir plėtrą, kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos elektrifikacijai keliuose. Visų pirma, kai valstybė narė ketina finansuoti šiuos elektros įrenginius nepriklausomai nuo kelių infrastruktūros finansavimo, šia direktyva neturėtų būti užkertamas kelias tai valstybei narei rinkti mokesčius už tokių įrenginių naudojimą;

⁽¹¹⁾ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

⁽¹²⁾ 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).

- (46) kadangi šios direktyvos tikslas, t. y. užtikrinti, kad transporto priemonėms taikomi nacionaliniai mokesčiai už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra būtų taikomi pagal nuoseklią sistemą, kuri užtikrintų vienodas sąlygas visoje Sąjungoje, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl tarpvalstybinio kelių transporto pobūdžio ir šioje direktyvoje įvardytų problemų to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikymasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;
- (47) būtina užtikrinti, kad išorinių kaštų mokesčiai ir toliau kuo tiksliau atspindėtų sunkių transporto priemonių keliamos oro taršos, triukšmo ir klimato kaitos kaštus, tačiau dėl to apmokestinimo sistemos nepadarant pernelyg sudėtinga, siekiant skatinti naudoti efektyviausiai degalus naudojančias transporto priemones ir palaikyti paskatų veiksmingumą bei reguliariai atnaujinti kelių mokesčių diferencijavimą;
- (48) todėl pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus, kuriais, išorinių kaštų apmokestinimo pamatinės vertės, nustatytos Direktyvos 1999/62/EB IIIb ir IIIc prieduose, būtų pritaikomos prie mokslo ir technikos pažangos. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros⁽¹³⁾ nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (49) todėl direktyvos 1999/62/EB, 1999/37/EB ir (ES) 2019/520 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistos,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 1999/62/EB pakeitimai

Direktyva 1999/62/EB iš dalies keičiama taip:

- 1) pavadinimas pakeičiamas taip:

„1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi kelių infrastruktūra“;

- 2) 1 ir 2 straipsniai pakeičiami taip:

„1 straipsnis

1. Ši direktyva taikoma:

a) sunkiosioms krovinėms 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.

⁽¹³⁾ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

2 straipsnis

1. Šioje direktyvoje:

- 1) transeuropinis kelių tinklas – Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1315/2013 (*) II skyriaus 3 skirsnyje nurodyta kelių transporto infrastruktūra, vaizduojama to reglamento I priede pateikuose 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
 - c) infrastruktūros arba infrastruktūros patobulinimų, užbaigtų iki b punkte nurodytų terminų, jeigu:
 - i) valstybė narė, sudarydama sutartį su rinkliavų sistemos operatoriumi arba priimdama kitus lygiavėčio 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 eksploatavimo 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 abiem 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 patirtiems infrastruktūros statybos, priežiūros, eksploatavimo 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;
 - 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 priemonėi, 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 sujungiamą transporto priemonę, 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;
- 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 (**) 3 straipsnio 7 punkte;
- 24) mikroautobusas – daugiau kaip aštuoniems keleiviams, neskaitant vairuotojo, vežti skirta lengvoji transporto priemonė;
- 25) kemperis – 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 (***) 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 (****) IV priedo II dalyje, 2.3 punkte;
- 29) netarši transporto priemonė:
 - a) netarši sunkioji transporto priemonė, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/1242 (*****) 3 straipsnio 11 punkte, arba
 - b) lengvasis automobilis, mikroautobusas arba lengvoji komercinė transporto priemonė be vidaus degimo variklio;

- 30) mažataršė sunkioji transporto priemonė:
- mažataršė sunkioji transporto priemonė, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2019/1242 3 straipsnio 12 punkte, arba
 - 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 žalą 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:
- transporto priemonių, kurioms taikomas Reglamentas (ES) 2019/1242, atveju – vertė, apskaičiuota pagal to reglamento I priedo 3 punkte pateiktą formulę;
 - 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 (*****) už pirmą ataskaitinį laikotarpį, kuris pradedamas skaičiuoti po datos, nuo kurios pagal Reglamento (ES) 2017/2400 24 straipsnį draudžiama registruoti, parduoti ar pradėti eksploatuoti tai transporto priemonių grupei priskiriamas 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 (*****) 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 tarifas 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:
- 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.

- (*) 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).
- (**) 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).
- (***) 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).
- (****) 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).
- (*****) 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).
- (*****) 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).
- (*****) 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).“;

3) 7 ir 7a straipsniai pakeičiami taip:

„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 kituose 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 nuostatomis, gali būti nustatyti arba toliau taikomi (nepriklausomai vieni nuo kitų) rinkliavos ir naudotojo mokesčiai, taikomi skirtingoms transporto priemonių kategorijoms, pavyzdžiui, sunkiosioms transporto priemonėms, sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, tolimojo susisiekimo ir vietos autobusams, lengvosioms transporto priemonėms, lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, mikroautobusams ir lengviesiems automobiliams. Tačiau tais atvejais, kai valstybės narės apmokestina lengvuosius automobilius, jos taip pat apmokestina lengvasias komercines transporto priemones.

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 mokestį 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 sudarytoms ilgalaikėms sutartims, pasirašytoms anksčiau nei 2022 m. kovo 24 d., dėl darbų vykdymo ir (arba) paslaugų valdymo, išskyrus darbų, neapimančių paklausos rizikos perkėlimą, vykdymą.

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 (*);
- 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 nevežama samdos pagrindu 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 atkarpos, kurioms taikomas naudotojo mokestis.

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

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 sunkiasvorėmis 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 kemperius, 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.

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

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 mokestį 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. 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 terminų ir antros pastraipos.

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

5. Ne vėliau kaip 2027 m. kovo 25 d. Komisija įvertina technines ir teises galimybes diferencijuoti skirtingoms lengvosios komercinės transporto priemonės 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.

(*) 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).“;

4) įterpiamas šis straipsnis:

„7aa straipsnis

1. Valstybės narės, kurios taikė rinkliavas savo pagrindiniame transeuropiniame 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.

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 sunkiąsias transporto priemones esančias pagrindiniame transeuropiniame transporto tinkle arba jo dalyje, 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 sunkiąsias 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.“;

5) 7b ir 7c straipsniai pakeičiami taip:

„7b straipsnis

1. Infrastruktūros mokestis, taikomas sunkiosioms transporto priemonėms, grindžiamas infrastruktūros kaštų susigrąžinimo 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 susigrąžinti 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 susigrąžinti 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.“;

6) įterpiami šie straipsniai:

„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 kurį (kurią) tas mokestis renkamas, ir transporto priemones, 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 apmokestiname 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 kroviniams transporto priemonėms.

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

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 (*) ir Tarybos direktyva 2003/96/EB (**). Komisija, remdamasi tuo vertinimu, prirėkus 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.

- (*) 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).
- (**) 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).“;

7) 7d straipsnis pakeičiamas taip:

„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.“;

8) įterpiamas šis straipsnis:

„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, siekdamos skatinti kolektyvinio transporto naudojimą, socioekonominę 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 laikydamosi V priede nurodytų reikalavimų.

Iš spūsčių mokesčių gautos pajamos arba tų pajamų finansinės vertės atitinkamo 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.“;

9) 7e straipsnio 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

„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.“;

10) 7f ir 7g straipsniai pakeičiami taip:

„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 padidinamas 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, 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 naudojamą 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 svartinio 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.

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 technškai 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.“;

11) įterpiami šie straipsniai:

„7ga straipsnis

1. Valstybės narės diferencijuoja infrastruktūros mokesčius ir naudotojo 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.

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 sunkiųjų 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.

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 patikrinama 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 šešiams 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, prireikus 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, prireikus 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 7a 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 prireikus pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, siekiant iš dalies pakeisti tas ribines vertes remiantis to vertinimo rezultatais.

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 priemonės, atitinkantiems abi toliau nurodytas sąlygas:

- a) jų savitasis išmetamo CO₂ kiekis, nustatytas pagal Komisijos reglamentą (ES) 2017/1151 (*), 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 (**) 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.

2. Nuo 2026 m. sausio 1 d., jei techniškai įmanoma, valstybės narės, laikydamosi VII priede nustatytų taisyklių, diferenciuoja 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 šešiems 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.

(*) 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).

(**) 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).“;

12) 7h straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis iš dalies keičiama taip:

i) įžanginė formuluotė pakeičiama taip:

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

ii) a punktas papildomas šia įtrauka:

„— kai taikytina, aiškią informaciją apie pagrindines elektroninės kelių rinkliavos sistemos charakteristikas, įskaitant informaciją apie sąveikumą;“;

b) įterpiama ši dalis:

„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.“;

c) 3 dalis pakeičiama taip:

„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.“;

d) 4 dalis išbraukiama;

13) 7i straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalies b ir c punktai pakeičiami taip:

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

b) įterpiama ši dalis:

„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.“;

c) 3 dalis pakeičiama taip:

„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.“;

14) 7j straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„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, atsisikaitant įprastais mokėjimo būdais tiek tose valstybėse narėse, kuriose šie mokesčiai yra imami, tiek už jų ribų. Valstybės narės neprivalo įrengti fizinių mokėjimo vietų.“;

b) įterpiama ši dalis:

„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 pradėdamas 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.“;

c) 3 ir 4 dalys pakeičiamos taip:

„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 naudodamos elektroninę kelių rinkliavos sistemą, atitinkančią Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2019/520 (*) 3 straipsnio 1 dalies nuostatas. Komisija skatina valstybių narių bendradarbiavimą, kuris būtinas elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumui užtikrinti Europos lygmeniu.

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

15) 7k straipsnis pakeičiamas taip:

„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.“;

16) 8 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalies a ir b punktai pakeičiami taip:

„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) papildoma šia dalimi:

„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 pratęsima 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.“;

17) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1a dalis pakeičiama taip:

„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.“;

b) 2 dalies antra pastraipa išbraukiama;

18) 9c straipsnis papildomas šia dalimi:

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

19) 9d ir 9e straipsniai pakeičiami taip:

„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 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 pratęsiami 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 (*) 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.

(*) OL L 123, 2016 5 12, p. 1.“;

20) 9f ir 9g straipsniai išbraukiami;

21) 10a ir 11 straipsniai pakeičiami taip:

„10a straipsnis

1. Siekiant atsižvelgti į ES mastu suderinto vartotojų kainų indekso (SVKI), neįskaitant energijos ir neperdirbto maisto produktų, kurį skelbia Komisija (Eurostatas), pokyčius, II priede eurai 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 eurai 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 mokestį, renkamą už kiekvieną transporto priemonės klasės, kelio tipo ir laikotarpio derinį;
- f) infrastruktūros mokesčio svertinį vidurkį ir visas iš infrastruktūros mokesčio gautas pajamas;
- 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.“;

22) priedai iš dalies keičiami taip:

- a) 0, II, III, IIIa, IIIb ir IV priedai iš dalies keičiami taip, kaip išdėstyta šios direktyvos priedo 1, 2, 3, 4, 5 ir 7 punktuose;
- b) tekstas, pateiktas šios direktyvos priedo 6 ir 8 punktuose, pridedamas kaip Direktyvos 1999/62/EB IIIc, V, VI ir VII priedai.

2 straipsnis

Direktyvos 1999/37/EB pakeitimai

Direktyvos 1999/37/EB I priedas iš dalies keičiamas taip:

1) II.6 (V.7) punktas pakeičiamas taip:

„(V.7) CO₂ (g/km) arba savitasis išmetamo CO₂ kiekis, jei jis nurodytas sunkiųjų transporto priemonių atitikties liudijimo, apibrėžto Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2020/683 (*) VIII priedo priedėlyje, 49.5 punkte arba transporto priemonės individualaus patvirtinimo liudijimo, apibrėžto to reglamento III priedo 1 priedėlyje, 49.5 punkte.

(*) 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).“;

2) pridedamas šis punktas:

„(V.10) sunkiosios krovininės transporto priemonės CO₂ taršos klasė, nustatyta pirmosios registracijos momentu pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 1999/62/EB (*) 7ga straipsnio 2 dalį.

(*) 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (OL L 187, 1999 7 20, p. 42).“

3 straipsnis

Direktyvos (ES) 2019/520 pakeitimas

Direktyvos (ES) 2019/520 I priedo skirsnio „Duomenų elementai, pateikiami pagal 23 straipsnio 1 dalį atlikus automatinę paiešką“ I dalies „Su transporto priemonėmis susiję duomenys“ lentelė pakeičiama taip:

„I dalis. Su transporto priemonėmis susiję duomenys

Duomenų elementas	P/N ⁽¹⁾	Pastabos
Registracijos numeris	P	
Važiuklės numeris/transporto priemonės identifikavimo numeris (VIN)	P	
Registracijos valstybė narė	P	
Markė	P	(D.1 ⁽²⁾) pvz. „Ford“, „Opel“, „Renault“
Komercinis transporto priemonės tipas	P	(D.3) pvz., „Focus“, „Astra“, „Megane“
ES kategorijos kodas	P	J) pvz., mopedai, motociklai, automobiliai
euro taršos klasė	P	pvz., euro 4, euro 6
CO ₂ taršos klasė	N	taikoma sunkiųjų transporto priemonių atveju
Priskyrimo kitai klasei data	N	taikoma sunkiųjų transporto priemonių atveju
CO ₂ g/tkm	N	taikoma sunkiųjų transporto priemonių atveju
Maksimali techniškai leistina pakrautos transporto priemonės masė	P	

⁽¹⁾ P = privaloma, jei yra nacionaliniame registre, N = neprivaloma..

⁽²⁾ Suderintas Sąjungos kodas, žr. Direktyvą 1999/37/EB.“

4 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi, ne vėliau kaip nuo 2024 m. kovo 25 d. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

5 straipsnis

Įsigaliojimas

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

6 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje 2022 m. vasario 24 d.

Europos Parlamento vardu
Pirmininkė
R. METSOLA

Tarybos vardu
Pirmininkė
A. PANNIER-RUNACHER

PRIEDAS

- 1) Direktyvos 1999/62/EB 0 priedo 3 punkte pridedama ši lentelė:

„euro VI taršos ribinės vertės

	Ribinės vertės							
	CO (mg/kWh)	Bendras anglia- vandeni- lių 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
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.“;

- 2) Direktyvos 1999/62/EB II priedas pakeičiamas taip:

„II PRIEDAS

NAUDOTOJO MOKESČIŲ MAKSIMALŪS DYDŽIAI EURAIS, ĮSKAITANT 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.“;

3) Direktyvos 1999/62/EB III priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 2.1 punkto šešta įtrauka pakeičiama taip:

„— 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⁾.“;

b) 2.2 punkto antra įtrauka pakeičiama taip:

„— 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.“;

c) 4 punkto pavadinimas pakeičiamas taip:

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

d) 4 punkto pirma įtrauka pakeičiama taip:

„— 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.“;

4) Direktyvos 1999/62/EB IIIa priedas pakeičiamas taip:

„IIIa PRIEDAS

BŪTINIAUSI IŠORINIŲ KAŠTŲ MOKESČIO TAIKYMO REIKALAVIMAI

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

1. Atitinkamos kelių tinklo dalys

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

Jei valstybė narė ketina taikyti išorinių kaštų mokestį tik vienoje kelių tinklo, kurį sudaro transeuropiniam kelių tinklui priklausanti jos dalis ir jos greitkeliai, dalyje arba keliuose 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 mokestis. 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 keliai (įskaitant greitkelius)).

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

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

Kelių klasifikavimas į priemiestinius kelius (įskaitant greitkelius) ir tarp miestinius kelius (įskaitant greitkelius) ir laikotarpių apibrėžimas grindžiami objektyviais kriterijais, susijusiais su taršos poveikiu keliams ir jų aplinkoms, 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.

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.

Nustatydamas 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

Jeigu 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 (*) (pagal kurią reikalaujama naudoti EMEP/EEE gaires dėl išmetamųjų oro teršalų apskaitos (**)). Teršalų kaštų pinigine išraiška apskaičiuoja valstybė narė arba, atitinkamais atvejais, šios direktyvos 7c straipsnio 2 dalyje nurodyta nepriklausoma institucija, naudodama mokslškai patvirtintus metodus.

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

4.2. Eismo akustinės taršos kaštai

Jeigu 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:

$$NCV_j \text{ (daily)} = e \cdot \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (day)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (night)} = b \times NCV_j$$

kai:

- NCV_j = vienos sunkiosios krovininės 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 (***) 7 straipsnį arba kitą lygiavertį duomenų šaltinį.

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

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

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

Jeigu 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;

- (*) 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).
- (**) 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>).
- (***) 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).
- (****) 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).“

5) Direktyvos 1999/62/EB IIIb priedas pakeičiamas taip:

„IIIb PRIEDAS

IŠORINIŲ KAŠTŲ MOKESČIO PAMATINĖS VERTĖS

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

1 lentelė

Dėl sunkiųjų krovininių 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 netaisius 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 netaisius transporto priemones	2,3	0,3

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 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 netaisius transporto priemones	2,5	0,3
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 netaisius 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 išsamiau pagrindu.“;

6) Direktyva 1999/62/EB papildoma šiuo priedu:

„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 krovinių 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	
	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

Transporto priemonės klasė		centai/transporto priemonės km	Tarpmiestiniai keliai (įskaitant greitkelius)
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	
		euro IV	8,0
		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"

- 7) Direktyvos 1999/62/EB IV priedo lentelė „Transporto priemonių junginiai (sujungtos transporto priemonės ir autotraukiniai)“ pakeičiama taip:

„Transporto priemonių junginiai (sujungtosios transporto priemonės ir autotraukiniai)

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

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	
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	III
		40	44	
40	44			
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“;

8) Direktyva 1999/62/EB papildoma šiais priedais:

„V PRIEDAS

BŪTINIAUSI SPŪSČIŲ MOKESČIO TAIKYMO REIKALAVIMAI

Šiame priede nustatomi būtiniausi reikalavimai, kurių turi būti laikomasi taikant spūsčių mokestį.

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

Valstybės narės tiksliai nurodo:

- 7 straipsnio 1 dalyje nurodyto kelių tinklo, kurį sudaro transeuropiniam tinklui priklausanti jos dalis ir jos greitkeliai, dalį arba dalis, kuriose ketinama taikyti spūsčių mokestį pagal 7da straipsnio 1 ir 3 dalis;
- 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
Tolimojo susisiekimo autobusai ir vietos autobusai	2,5
Sujungtosios sunkiosios krovininės transporto priemonės	2,9

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 taikydamą spūsčių mokestį, valstybė narė laiku paskelbia:

- visus parametrus, duomenis ir kitą informaciją, būtinus norint suprasti, kaip nustatyta kelių ir transporto priemonių klasifikacija ir kaip apibrėžiami mokesčio taikymo laikotarpiai;
- 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:

- kelių, kuriems taikomi spūsčių mokesčiai, vietą;
- kelių klasifikavimą į metropolinius ir nemetropolinius, kaip nurodyta 1 skirsnio b punkte;

- iii) laikotarpis, 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. Stebėsena

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.

VI PRIEDASSPŪŠIŲ MOKESČIO PAMATINĖS VERTĖS

Šiame priede nustatomos spūščių mokesčio pamatinės vertės.

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

Lentelė

Lengvosioms transporto priemonėms taikomo spūščių mokesčio pamatinės vertės

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

VII PRIEDASIŠMETAMŲJŲ TERŠALŲ NORMOS

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

Lentelė

Lengvųjų transporto priemonių išmetamųjų teršalų normų kriterijai

Rinkliava ir naudotojo mokestis	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 (*) VIII priedo priedėlyje pateikto atitikties liudijimo 48.2 punkte.

(*) 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).