

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

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

1999 m. birželio 17 d.

dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra

(OL L 187, 1999 7 20, p. 42)

iš dalies keičiama:

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

iš dalies keičiama:

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

pataisyta:

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



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

1999 m. birželio 17 d.

**dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už
naudojimąsi tam tikra infrastruktūra**

I SKYRIUS

Bendrosios nuostatos

1 straipsnis

Ši direktyva taikoma transporto priemonių mokesčiams, rinkliavoms ir naudotojo mokesčiams, kurie imami už 2 straipsnyje apibrėžtas transporto priemones.

Ši direktyva netaikoma transporto priemonėms, kuriomis transporto operacijos vykdomos tik valstybių narių neeuropinėje teritorijoje.

Ji taip pat netaikoma Kanarų salose, Seutoje ir Meliloje, Azoruose ar Madeiroje registruotoms transporto priemonėms, kuriomis transporto operacijos yra vykdomos tik tose teritorijose arba tarp tų teritorijų ir atitinkamai Ispanijos ir Portugalijos žemyninės dalies.

2 straipsnis

Šioje direktyvoje:



- a) „transeuropinis kelių tinklas“ yra 1996 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo Nr. 1692/96/EB, pateikiančio Bendrijos rekomendacijas dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros ⁽¹⁾, I priedo 2 skirsnyje apibrėžtas kelių tinklas, vaizduojamas žemėlapiuose. Žemėlapiuose daroma nuoroda į atitinkamus šio sprendimo rezoliucinėje dalyje ir (arba) II priede minimus skirsnius;
- aa) „statybos kaštai“ yra su statyba susiję kaštai, prireikūs įskaitant finansavimo kaštus:
 - naujos infrastruktūros ar naujos infrastruktūros patobulinimų (įskaitant žymius konstrukcijų remontus) arba
 - infrastruktūros ar infrastruktūros patobulinimų (įskaitant žymius konstrukcijų remontus), užbaigtų ne daugiau kaip 30 metų iki 2008 m. birželio 10 d., jeigu iki 2008 m. birželio 10 d. rinkliavų tvarka jau nustatyta, arba užbaigtų ne daugiau kaip 30 metų prieš nustatant naują rinkliavų tvarką, įvedamą po 2008 m. birželio 10 d.; kaštai, susiję su infrastruktūra ar infrastruktūros patobulinimais, užbaigtais nepasibaigus šiems terminams, taip pat gali būti laikomi statybos kaštais, jeigu:
 - i) valstybė narė, sudarydama sutartį su rinkliavų sistemos operatoriumi arba priimdama kitus lygiaverčio poveikio teisinius aktus, kurie įsigalioja iki 2008 m. birželio 10 d., sukūrė rinkliavų sistemą, kurioje numatoma susigrąžinti šiuos kaštus arba

⁽¹⁾ OL L 228, 1996 9 9, p. 1. Sprendimas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Sprendimu Nr. 884/2004/EB (OL L 167, 2004 4 30, p. 1).

▼ **M1**

- ii) valstybė narė gali įrodyti, kad statant atitinkamą infrastruktūrą buvo labai svarbu, kad jos numatytas tarnavimo laikotarpis būtų ilgesnis negu 30 metų.

Visais atvejais statybos kaštų, į kuriuos reikia atsižvelgti, dalis neviršija projekte numatyto dabartinio tarnavimo laikotarpio dalies tų infrastruktūros komponentų, kurie dar veiks 2008 m. birželio 10 d. arba naujos rinkliavų tvarkos nustatymo dieną, jei ji yra vėlesnė.

Į infrastruktūros arba infrastruktūros patobulinimų kaštus galima įtraukti konkrečias infrastruktūros išlaidas, skirtas triukšmo poveikiui sumažinti ar kelių eismo saugumui pagerinti, bei faktinius infrastruktūros operatoriaus mokėjimus, susijusius su objektyviais aplinkos apsaugos elementais, pavyzdžiui, apsauga nuo dirvožemio taršos;

- ab) „finansavimo kaštai“ yra paskolų palūkanos ir (arba) akcininkų piniginių įnašų pelnas;
- ac) „žymūs konstrukcijų remontai“ yra konstrukcijų remontai, išskyrus remontus, kurie nebeturi aktualios naudos eismo dalyviams, pavyzdžiui, jeigu vietoje remontų vykdomas tolesnis naujos kelio dangos klojimas ar kiti statybos darbai;

▼ **M3**

- ad) „greitkelis“ yra specialiai automobilių eismui suprojektuotas ir nutiestas kelias, nenaudojamas šalia esančiai nuosavybei aptarnauti, kuris:
 - i) išskyrus specialiose vietose ar laikinai, turi nubrėžtas atskiras dviejų krypčių juostas, atskirtas ne eismui skirta skiriamąja juosta arba išimtiniais atvejais koku nors kitu būdu;
 - ii) tame pačiame lygyje nesikerta su kitu keliu, geležinkeliu arba tramvajaus bėgiu, dviračių taku ar pėsčiųjų taku; ir
 - iii) yra specialiai pažymėtas kaip greitkelis;
- b) „rinkliava“ yra nustatyto dydžio suma, mokama už transporto priemonę pagal nuvažiuotą atstumą naudojantis atitinkama infrastruktūra ir pagal transporto priemonės tipą, kurią sudaro infrastruktūros mokestis ir (arba) išorinių kaštų mokestis;
- ba) „infrastruktūros mokestis“ yra mokestis, renkamas valstybėje narėje patirtoms infrastruktūros statybos, priežiūros, eksploatavimo ir plėtos išlaidoms susigrąžinti;

▼ M3

- bb) „išorinių kaštų mokestis“ yra mokestis, renkamas valstybėje narėje patirtoms išlaidoms, susijusioms su eismo oro tarša ir (arba) eismo akustine tarša, susigrąžinti;
- bc) „eismo oro taršos kaštai“ yra kaštai dėl kietųjų dalelių ir ozono prekursorių, pavyzdžiui, azoto oksido ir lakių organinių junginių, išsiskiriančių naudojant transporto priemonę, padarytos žalos;
- bd) „eismo akustinės taršos kaštai“ yra kaštai dėl triukšmo, kurį kelia transporto priemonės arba kuris atsiranda transporto priemonėms riedant kelio danga, padarytos žalos;
- be) „infrastruktūros mokesčio svertinis vidurkis“ yra per atitinkamą laikotarpį iš infrastruktūros mokesčio gautų pajamų bendra suma, padalinta iš kilometrų, kuriuos transporto priemonė nuvažiavo per tą laikotarpį apmokestintomis kelio atkarpomis, skaičiaus;
- bf) „išorinių kaštų mokesčio svertinis vidurkis“ yra per atitinkamą laikotarpį iš išorinių kaštų mokesčio gautų pajamų bendra suma, padalinta iš kilometrų, kuriuos transporto priemonė nuvažiavo per tą laikotarpį apmokestintomis kelio atkarpomis, skaičiaus;

▼ M1

- c) „naudotojo mokestis“ yra nustatyto dydžio mokestis, kuriuo suteikiama teisė tam tikrą laikotarpį eksploatuoti transporto priemonę 7 straipsnio 1 dalyje nurodytoje infrastruktūroje;

▼ M3

- d) „transporto priemonė“ yra motorinė transporto priemonė arba sekcijomis sujungiama transporto priemonė, skirta naudoti arba naudojama kroviniams keliais vežti, kurios pakrautos maksimalus leistinas svoris yra daugiau kaip 3,5 tonos;

▼ M1

- e) „EURO 0“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „EEV“ kategorijų transporto priemonė yra transporto priemonė, kuri atitinka 0 priede nustatytas emisijos ribas;
- f) „transporto priemonės tipas“ yra kategorija, kuriai priskiriama transporto priemonė pagal ašių skaičių, jos dydį ar svorį, ar pagal kitą žalą keliams atspindinčią transporto priemonės klasifikacijos faktorių, pavyzdžiui, IV priede nustatytą žalą keliams klasifikavimo sistemą, jeigu naudojama klasifikavimo sistema grindžiama transporto priemonės savybėmis, kurios nurodytos visose valstybėse narėse naudojamuose dokumentuose arba yra aiškiai matomos;

▼ M1

- g) „koncesijos sutartis“ yra „viešojo darbų koncesija“ arba „paslaugų koncesija“, kaip apibrėžta 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/18/EB dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo tvarkos derinimo ⁽¹⁾ 1 straipsnyje;
- h) „koncesijos rinkliava“ yra rinkliava, kurią koncesininkas ima pagal koncesijos sutartį.

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

1. 1 straipsnyje nurodyti transporto priemonės mokesčiai yra tokie:

— *Belgija:*

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

▼ M2

— *Bulgarija:*

данък върху превозните средства,

▼ A1

— *Čekija:*

silniční daň,

▼ B

— *Danija:*

vaegtafgift of motorkoeretoeler m.v.,

— *Vokietija:*

Kraftfahrzeugsteuer,

▼ A1

— *Estija:*

raskeveokimaks,

▼ B

— *Graikija:*

Τέλη κυκλοφορίας,

⁽¹⁾ OL L 134, 2004 4 30, p. 114. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (EB) Nr. 2083/2005 (OL L 333, 2005 12 20, p. 28).

▼ B— *Ispanija:*

- a) impuesto sobre vehiculos de traccion mecanica;
- b) impuesto sobre actividades economicas (tik rinkliavoms už transporto priemones),

— *Prancūzija:*

- a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;
- b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,

▼ M4— *Kroatija:*

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

▼ B— *Airija:*

transporto priemonių akcizas,

— *Italija:*

- a) tassa automobilistica;
- b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

▼ A1— *Kipras:*

Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,

— *Latvija:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,

— *Lietuva:*

- a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;
- b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones,

▼ B— *Liuksemburgas:*

taxe sur les véhicules automoteurs,

▼ A1— *Vengrija:*

gépjárműadó,

▼ A1— *Malta:*

liċenzja tat-triqroad licence fee,

▼ B— *Nyderlandai:*

motorrijtuigenbelasting,

— *Austrija:*

Kraftfahrzeugsteuer,

▼ A1— *Lenkija:*

podatek od środków transportowych,

▼ B— *Portugalija:*

a) imposto de camionagem;

b) imposto de circulação,

▼ M2— *Rumunija:*

Taxa asupra mijloacelor de transport,

▼ A1— *Slovėnija:*

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

— *Slovakija:*

cestná daň,

▼ B— *Suomija:*

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,

— *Švedija:*

fordonsskatt,

— *Jungtinė Karalystė:*

a) vehicle excise duty;

b) motor vehicles licence.

▼B

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

4 straipsnis

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

5 straipsnis

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

6 straipsnis

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

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

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

- a) transporto priemonės, naudojamas valstybės arba civilinės gynybos tikslams, priešgaisrinės bei kitų avarinių tarnybų, policijos ir kelių priežiūros transporto priemonės;
- b) transporto priemonės, kuriomis tik retkarčiais važiuojama jas įregistravusios valstybės narės viešaisiais keliais ir kurias naudoja fiziniai ar juridiniai asmenys, kurių pagrindinis verslas nėra krovinių gabenimas tik tada, jei šiomis transporto priemonėmis atliekamos transporto operacijos neiškreipia konkurencijos ir atitinka susitarimą su Komisija.

- 3.
 - a) Komisijos siūlymu Taryba, vieningai balsuodama, gali leisti, kad valstybė narė ir toliau atleistų nuo mokesčių arba mažintų mokesčius, imamus už transporto priemonės, remiantis konkrečia socialinio ekonominio pobūdžio politika arba atsižvelgiant į tos valstybės infrastruktūrą. Nuo mokesčių gali būti atleidžiamos arba sumažinti mokesčiai gali būti taikomi tik toje valstybėje registruotoms transporto priemonėms, atliekančioms transporto operacijas tik aiškiai apibrėžtoje jos teritorijos dalyje;
 - b) bet kuri valstybė narė, norinti ir toliau atleisti nuo mokesčių arba juos mažinti, apie tai praneša Komisijai ir pateikia jai visą reikalingą informaciją. Per mėnesį Komisija informuoja kitas valstybes nares apie pasiūlymą atleisti nuo mokesčių arba juos sumažinti.

▼B

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

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

III SKYRIUS**Rinkliavos ir naudotojo mokesčiai****▼M3***7 straipsnis*

1. Nedarant poveikio 9 straipsnio 1a daliai, valstybės narės gali palikti galioti arba nustatyti rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius transeuropiniame kelių tinkle arba tam tikrose to tinklo atkarpose ir kitose papildomose savo greitkelių tinklo atkarpose, kurios nėra transeuropinio kelių tinklo dalis, jeigu laikomasi šio straipsnio 2, 3, 4 ir 5 dalyse bei 7a–7k straipsniuose nustatytų sąlygų. Tai nedaro poveikio valstybių narių teisei laikantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo taikyti rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius kituose keliuose, jeigu taikant rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius tokiuose kituose keliuose nediskriminuojami tarptautinio eismo dalyviai ir neiškreipiama operatorių konkurencija.

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

3. Renkant rinkliavas ir naudotojo mokesčius negali būti tiesiogiai ar netiesiogiai diskriminuojama dėl vežėjo pilietybės, vežėjo įsisteigimo ar transporto priemonės registracijos valstybėje narėje ar trečiojoje valstybėje, kelionės maršruto pradžios ar paskirties vietos.

4. Valstybės narės gali numatyti mažesnes rinkliavas ar naudotojo mokesčius arba atleisti nuo pareigos mokėti rinkliavas ar naudotojo mokesčius už transporto priemones, kurioms netaikomas reikalavimas įdiegti ir naudoti tachografus, kaip numatyta 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamente (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ⁽²⁾, ir šios direktyvos 6 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose numatytais atvejais bei nustatytais sąlygomis.

⁽¹⁾ OL L 368, 1992 12 17, p. 38.

⁽²⁾ OL L 370, 1985 12 31, p. 8.

▼M3

5. Valstybė narė gali nuspręsti taikyti rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius tik transporto priemonėms, kurių maksimalus leistinas pakrautos transporto priemonės svoris yra ne mažesnis kaip 12 tonų, jei ji mano, kad jų taikymas transporto priemonėms, kurių svoris yra mažesnis kaip 12 tonų, be kita ko:

- a) darytų didelį neigiamą poveikį laisvam eismo srautui, aplinkai, triukšmo lygiui, grūstims ar sveikatai, arba kelių eismo saugai, atsi-randantiems dėl eismo nukreipimo;
- b) sudarytų administracinių išlaidų, viršijančių 30 % papildomų pajamų, kurios būtų gautos rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius taikant transporto priemonėms, kurių svoris yra mažesnis kaip 12 tonų.

Valstybės narės, kurios nusprendžia taikyti rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius tik toms transporto priemonėms, kurių maksimalus leistinas pakrautos transporto priemonės svoris yra ne mažesnis kaip 12 tonų, apie savo sprendimą ir jo motyvus praneša Komisijai.

7a straipsnis

1. Naudotojo mokesčiai turi būti proporcingi naudojimosi infrastruktūra trukmei, neviršijant II priede nustatytų verčių ir galioja dienai, savaitei, mėnesiui ar metams. Mėnesio tarifas turi būti ne didesnis kaip 10 % metų tarifo, savaitės tarifas turi būti ne didesnis kaip 5 % metų tarifo, o dienos tarifas turi būti ne didesnis kaip 2 % metų tarifo.

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

2. Valstybės narės už visų kategorijų transporto priemones nustato tokio dydžio naudotojo mokesčius (įskaitant administracines išlaidas), kurie neviršija II priede nustatytų maksimalių tarifų.

7b straipsnis

1. Infrastruktūros mokestis grindžiamas infrastruktūros kaštų susigrąžinimo principu. Infrastruktūros mokesčio 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. Įskaičiuojami kaštai turi būti susiję su tinklu arba tinklo dalimi, už kurį (kurią) imami infrastruktūros mokesčiai, ir su transporto priemonėmis, kurioms jie taikomi. Valstybės narės gali nuspręsti susigrąžinti tik tam tikrą šių kaštų procentinę dalį.

7c straipsnis

1. Išorinių kaštų mokestis gali būti susietas su eismo oro taršos kaštais. Kelio atkarpose, esančiose teritorijose, kuriose gyventojai patiria kelių eismo akustinę taršą, į taikomą išorinių kaštų mokestį gali būti įtraukti eismo akustinės taršos kaštai.

▼ **M3**

Išorinių kaštų mokestis skiriasi ir nustatomas laikantis būtiniausių reikalavimų ir metodų, nurodytų IIIa priede, ir turi atitikti IIIb priede nustatytus maksimalius dydžius.

2. Įskaičiuojami kaštai turi būti susiję su tinklu arba tinklo dalimi, už kurį (kurią) imami išorinių kaštų mokesčiai, ir su transporto priemonėmis, kurioms jie taikomi. Valstybės narės gali nuspręsti susigrąžinti tik tam tikrą tų kaštų procentinę dalį.

3. Išorinių kaštų mokestis, siejamas su eismo oro taršos kaštais, netaikomas griežčiausius EURO emisijos standartus atitinkančioms transporto priemonėms ne ilgiau kaip ketverius metus nuo taisyklės, kuriomis tie standartai buvo įdiegti, nustatytų taikymo pradžios datų.

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

7d straipsnis

Ne vėliau kaip per vienerius metus nuo ateities griežtesnių EURO emisijos standartų patvirtinimo Europos Parlamentas ir Taryba, laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros, nustato atitinkamus IIIb priede pateikiamus maksimalius dydžius.

7e straipsnis

1. Valstybės narės apskaičiuoja infrastruktūros mokesčio maksimalų dydį naudodamos III priede nustatytais pagrindiniais apskaičiavimo principais pagrįstą metodiką.

2. Koncesijos rinkliavų atveju infrastruktūros mokesčio maksimalus dydis turi atitikti dydį, kuris būtų apskaičiuotas naudojant 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.

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

7f straipsnis

1. Išimtiniais atvejais, susijusiais su kalnuotų regionų infrastruktūra, konkrečiose kelio atkarpose, kuriose susidaro didelės grūstys arba kuriomis važiuodamos transporto priemonės daro didelę žalą aplinkai, informavus Komisiją, infrastruktūros mokestį galima padidinti, jeigu:

▼M3

- a) padidinus mokestį gautos papildomos pajamos investuojamos į 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo Nr. 661/2010/ES dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių ⁽¹⁾ III priede išvardytus Europos intereso prioritetinius statybų projektus, kurie tiesiogiai padėtų mažinti grūstis arba žalą aplinkai ir kurie būtų tame pačiame koridoriuje kaip kelio atkarpa, kuriai taikomas padidintas mokestis;
- b) mokesčio padidinimas neviršija 15 % infrastruktūros mokesčio svertinio vidurkio, apskaičiuoto pagal 7b straipsnio 1 dalį ir 7e straipsnį, išskyrus atvejus, kai gautos pajamos investuojamos į Europos intereso prioritetinių projektų, susijusių su kalnuotų regionų infrastruktūra, tarpvalstybines atkarpas; tokiu atveju mokesčio padidinimas negali viršyti 25 %;
- c) padidinus mokestį, komerciniam transportui nesudaromos diskriminacinės sąlygos, palyginti su kitais kelių naudotojais;
- d) tikslios vietos, kuriai bus taikomas padidintas mokestis, apibūdinimas ir sprendimo finansuoti a punkte nurodytus prioritetinius statybos projektus įrodymai pateikiami Komisijai iki mokesčio padidinimo; ir
- e) laikotarpis, kuriuo bus taikomas padidintas mokestis, nustatomas ir apribojamas iš anksto ir, atsižvelgiant į planuojamas gauti pajamas, jis atitinka projektų, kurie bendrai finansuojami iš mokesčio padidinimo pajamų, finansinius planus ir ekonominės naudos analizę.

Pirma pastraipa taikoma naujiems tarpvalstybiniais projektams, pritarus visoms tame projekte dalyvaujančioms valstybėms narėms.

2. Mokesčio padidinimas gali būti taikomas pagal 7g straipsnį skirtingam infrastruktūros mokesčiui.

3. 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 1 dalyje nustatytų sąlygų arba kad planuojamas mokesčio padidinimas padarys didelį neigiamą poveikį periferinių regionų ekonomiam vystymuisi, ji gali atmesti arba prašyti pakeisti atitinkamos valstybės narės pateiktus apmokestinimo planus. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 9c straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros.

4. Kelio atkarpose, atitinkančiose 1 dalyje nustatytus mokesčio padidinimo kriterijus, valstybės narės gali taikyti išorinių kaštų mokestį tik tuo atveju, jeigu taikomas mokesčio padidinimas.

5. Mokesčio padidinimo suma išskaičiuojama iš išorinių kaštų mokesčio sumos, apskaičiuotos pagal 7c straipsnį, išskyrus EURO emisijos 0, I ir II klasių transporto priemonės nuo 2011 m. spalio 15 d. ir III klasės transporto priemonės nuo 2015 m. Visos šios pajamos, gautos tuo pačiu metu taikant mokesčio padidinimą ir išorinių kaštų mokesčius, investuojamos į Sprendimo Nr. 661/2010/ES III priede išvardytus Europos intereso prioritetinius statybų projektus.

⁽¹⁾ OL L 204, 2010 8 5, p. 1.

▼ **M3***7g straipsnis*

1. Valstybės narės taiko skirtingą infrastruktūros mokestį pagal transporto priemonės EURO emisijos klasę taip, kad joks infrastruktūros mokestis daugiau kaip 100 % neviršytų to paties mokesčio, kuris renkamas už griežčiausius emisijos standartus atitinkančias lygiavertes transporto priemonės. Jau esamoms koncesijos sutartims šis reikalavimas netaikomas iki jų pratęsimo.

Vis dėlto valstybė narė gali nukrypti nuo reikalavimo taikyti skirtingą infrastruktūros mokestį, jeigu:

- i) reikalavimo taikymas rimtai pakenktų jos teritorijoje taikomų rinkliavų sistemų nuoseklumui;
- ii) tokio skirtumo nebūtų įmanoma techniškai taikyti atitinkamoje rinkliavų sistemoje;
- iii) taikant šį reikalavimą būtų nukreiptas labiausiai taršių transporto priemonių eismas, ir tai darytų neigiamą poveikį kelių eismo saugumui ir visuomenės sveikatai; arba
- iv) į rinkliavą yra įskaičiuotas išorinių kaštų mokestis.

Apie visas tokias nukrypti leidžiančias nuostatas arba mokesčio netaikymą pranešama Komisijai.

2. Kai patikrinimo metu vairuotojas arba, atitinkamais atvejais, vežėjas negali pateikti transporto priemonės dokumentų, reikalingų transporto priemonės EURO emisijos klasei nustatyti, valstybės narės gali taikyti didžiausio tarifo rinkliavas.

3. Infrastruktūros mokestis taip pat gali skirtis siekiant sumažinti grūstis, kuo labiau sumažinti žalą infrastruktūrai ir optimizuoti naudojimąsi atitinkama infrastruktūra arba remti kelių eismo saugumą, jeigu:

- a) skirtumas yra skaidrus, skelbiamas viešai ir taikomas vienodomis sąlygomis visiems naudotojams;
- b) skirstoma pagal paros metą, dienos tipą arba metų laiką;
- c) joks infrastruktūros mokestis daugiau kaip 175 % neviršija maksimalaus infrastruktūros mokesčio svertinio vidurkio, nurodyto 7b straipsnyje;
- d) piko metas, per kurį, siekiant sumažinti transporto grūstis, taikomi aukštesni infrastruktūros mokesčiai, neviršija penkių valandų per dieną;
- e) diferencijavimas nustatomas ir taikomas skaidriai ir taip, kad nebūtų daroma įtakos pajamoms, kelio atkarpoje, kurioje yra grūsčių, imant mažesnes rinkliavas iš vežėjų, kurie keliauja ne piko metu, ir didesnes rinkliavas iš vežėjų, kurie keliauja ta pačia kelio atkarpa piko valandomis; ir

▼ **M3**

- f) valstybė narė, pageidaujanti pradėti taikyti tokį diferencijavimą arba pakeisti taikomą diferencijavimą, praneša apie tai Komisijai ir pateikia jai informaciją, užtikrinančią, kad laikomasi nustatytų sąlygų. Komisija, remdamasi gauta informacija, paskelbia viešai ir nuolat atnaujina sąrašą, kuriame nurodomi laikotarpiai, per kuriuos taikomas diferencijavimas, ir atitinkami tarifai.

4. 1 ir 3 dalyse nurodyti skirtumai nėra skirti papildomoms pajamoms iš rinkliavų gauti. Neplanuotas pajamų padidėjimas kompensuojamas pakeičiant skirtumo struktūrą – tai būtina padaryti per dvejus metus nuo ataskaitinių metų, kuriais buvo gauta papildomų pajamų, pabaigos.

7h straipsnis

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

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

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

b) dėl rinkliavų tvarkos, susijusios su koncesijos rinkliavomis:

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

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

⁽¹⁾ OL L 134, 2004 4 30, p. 114.

▼ **M3**

3. Iki naujos išorinių kaštų mokesčiams padengti skirtos rinkliavų tvarkos įgyvendinimo valstybės narės Komisijai pateikia:

- a) tikslią geografinę informaciją apie kelio atkarpas, kuriose bus apmokestinama išorinių kaštų mokesčiu, ir transporto priemonių klasės, kelių tipo ir tikslių laikotarpių, nuo kurių priklausys išorinių kaštų mokesčio dydis, aprašymą;
- b) informaciją apie numatytą išorinių kaštų mokesčio svertinį vidurkį ir numatytas bendras pajamas;
- c) atitinkamais atvejais – institucijos, kuriai pagal 7c straipsnio 4 dalį pavesta nustatyti mokesčio dydį, pavadinimą ir jos atstovo vardą bei pavardę;
- d) parametrus, duomenis ir informaciją, kurių reikia siekiant parodyti, kaip bus taikomas IIIa priede nustatytas apskaičiavimo metodas.

4. Komisija priima sprendimą dėl 7b, 7c, 7j straipsniuose arba 9 straipsnio 2 dalyje nustatytų pareigų vykdymo ne vėliau kaip:

- a) praėjus šešiams mėnesiams po to, kai buvo pateikti 3 dalyje nurodyti dokumentai; arba
- b) kai taikoma, praėjus dar trims mėnesiams po to, kai Komisijos prašymu buvo gauta papildoma informacija pagal 3 dalį.

Atitinkama valstybė narė patikslina siūlomą išorinių kaštų mokesį, kad jis atitiktų sprendimą. Su Komisijos sprendimu supažindinamas 9c straipsnyje nurodytas komitetas, Europos Parlamentas ir Taryba.

7i straipsnis

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

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

- a) jas taikant susidariusi apmokestinimo struktūra yra proporcinga, viešai skelbiama, prieinama naudotojams vienodomis sąlygomis, ir dėl jos kitiems naudotojams neturi kilti papildomų kaštų mokant didesnes rinkliavas; ir
- b) dėl tokių nuolaidų ar sumažinimų iš tikrųjų sumažėja administravimo kaštai; ir
- c) nuolaidos ar sumažinimai neviršija 13 % infrastruktūros mokesčio už lygiavertes transporto priemones, kurioms nuolaida ar sumažinimas netaikomi.

▼ M3

3. Išimtiniais atvejais, visų pirma kai įgyvendinami specifiniai ypač svarbūs Europos intereso projektai, išvardyti Sprendimo Nr. 661/2010/ES III priede, 7g straipsnio 3 dalies b punkte ir 7g straipsnio 4 dalyje nustatytomis sąlygomis rinkliavų tarifus galima atskirti kitais būdais, siekiant užtikrinti tokių projektų komercinį perspektyvumą, kai jie tiesiogiai konkuruoja su kitų rūšių transporto priemonių transportu. Dėl to susidariusi apmokestinimo struktūra turi būti linijinė, proporcinga, viešai skelbiama, prieinama visiems naudotojams vienodomis sąlygomis, ir dėl jos kitiems naudotojams neturi kilti papildomų kaštų mokant didesnes rinkliavas. Prieš įgyvendinant atitinkamą apmokestinimo struktūrą Komisija patikrina, ar tos sąlygos įvykdytos.

7j straipsnis

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. Dėl to valstybės narės bendradarbiauja, nustatant būdus, kaip sudaryti vežėjams sąlygas mokėti rinkliavas ir naudotojo mokesčius visą parą bent pagrindinėse prekybos vietose atsiskaitant įprastais mokėjimo būdais tiek tose valstybėse narėse, kuriose šie mokesčiai yra imami, tiek už jų ribų. Rinkliavų ir naudotojo mokesčių mokėjimo vietose valstybės narės užtikrina tinkamas priemones, kad būtų laikomasi įprastų kelių eismo saugos standartų.

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

3. Jeigu valstybė narė už transporto priemonę ima rinkliavą, bendra rinkliavos suma, infrastruktūros mokesčio suma ir (arba) išorinių kaštų mokesčių suma nurodoma vežėjui pateikiamame kvite, jeigu tik įmanoma, elektroninėmis priemonėmis.

4. Kai tai ekonomiškai įmanoma, valstybės narės išorinių kaštų mokesčių taiko ir renka naudodamos Direktyvos 2004/52/EB 2 straipsnio 1 dalies reikalavimus atitinkančią elektroninę sistemą. Komisija skatina valstybių narių bendradarbiavimą, kuris gali būti būtinas siekiant užtikrinti elektroninių rinkliavų surinkimo sistemų sąveikumą Europos lygiu.

7k straipsnis

Nedarant poveikio Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsniams, šia direktyva nedaromas poveikis valstybių narių, kurios įveda rinkliavų ir (arba) infrastruktūros naudotojo mokesčių sistemą, teisei numatyti atitinkamą tų mokesčių kompensaciją.

⁽¹⁾ OL L 166, 2004 4 30, p. 124.

▼B*8 straipsnis*

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

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

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

▼M1

b) sumokėjus bendrą naudotojo mokestį, leidžiama naudotis tinklu, dalyvaujančių valstybių narių nustatytu pagal 7 straipsnio 1 dalį;

▼B

c) prie bendros sistemos gali prisijungti kitos valstybės narės;

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

▼M1*8a straipsnis*

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

▼M3*8b straipsnis*

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

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

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

1. Ši direktyva netrukdo valstybėms narėms nediskriminuojant taikyti:

a) specialių rinkliavų arba mokesčių:

— renkamų registruojant transporto priemonę arba

▼ M1

— taikomų labai sunkioms arba didelėms transporto priemonėms ar kroviniams;

b) mokesčių už transporto priemonių stovėjimą ir specialių miesto eismo mokesčių.

▼ M3

1a. Šia direktyva valstybėms narėms nedraudžiama nediskriminuojant taikyti reguliavimo mokesčių, kurie specialiai nustatyti siekiant sumažinti eismo grūstis arba poveikį aplinkai (įskaitant blogą oro kokybę) visuose miestų teritorijose esančiuose keliuose, įskaitant transeuropinio tinklo kelius, kertančius miestų teritorijas.

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

- a) palankesnių sąlygų veiksmingai kainodarai sudarymą;
- b) kelių transporto taršos mažinimą jos susidarymo šaltinyje;
- c) kelių transporto taršos poveikio mažinimą jos susidarymo šaltinyje;
- d) transporto priemonių CO₂ rodiklių ir energinio naudingumo gerinimą;
- e) alternatyvios transporto naudotojams skirtos infrastruktūros kūrimą ir (arba) esamų pajėgumų didinimą;
- f) paramą transeuropiniam transporto tinklui;
- g) logistikos optimizavimą;
- h) kelių saugumo didinimą; ir
- e) saugių automobilių stovėjimo aikštelių užtikrinimą.

Laikoma, kad valstybės narės taiko šią dalį, jei jos yra nustačiusios ir įgyvendina fiskalinės ir finansinės paramos politiką, kuria subalansuojama parama transeuropiniam tinklui ir kurios vertė atitinka bent 15 % pajamų, gautų iš infrastruktūros ir išorinių kaštų mokesčių kiekvienoje valstybėje narėje.

▼ M1*9a straipsnis*

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

▼ **M3***9b straipsnis*

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

9c straipsnis

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

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

9d straipsnis

Pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisija priima deleguotuosius aktus dėl:

- 0 priedo patikslinimo, suderinant jį su Sąjungos *acquis*,
- IIIa priedo 4.1 ir 4.2 skirsniuose pateiktų formulių patikslinimo, suderinant su mokslo ir technikos pažanga.

Šiame straipsnyje nurodytiems deleguotiems aktams taikomos 9e, 9f ir 9g straipsniuose išdėstytos procedūros.

9e straipsnis

1. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti 9d straipsnyje nurodytus deleguotuosius aktus neribotam laikotarpiui.
2. Kai tik Komisija priima deleguotąjį aktą, apie tai ji tuo pačiu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
3. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami laikantis 9f ir 9g straipsniuose nustatytų sąlygų.

9f straipsnis

1. Europos Parlamentas arba Taryba gali atšaukti 9d straipsnyje nurodytų įgaliojimų delegavimą.
2. Institucija, pradėjusi vidaus procedūrą, kad nuspręstų, ar atšaukti įgaliojimų delegavimą, stengiasi informuoti kitą instituciją ir Komisiją per protingą terminą iki galutinio sprendimo priėmimo dienos, nurodama deleguotus įgaliojimus, kurie galėtų būti atšaukti, ir galimas atšaukimo priežastis.
3. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiamas tame sprendime nurodytų įgaliojimų delegavimas; jis įsigalioja nedelsiant arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Sprendimas neturi poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui. Jis skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

⁽¹⁾ OL L 55, 2011 2 28, p. 13.

▼ **M3***9g straipsnis*

1. Europos Parlamentas arba Taryba gali pareikšti prieštaravimus dėl deleguotojo akto per du mėnesius nuo pranešimo dienos.

Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

2. Jeigu praėjus tam laikotarpiui nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškė prieštaravimų dėl deleguotojo akto, jis skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ir įsigalioja jo nuostatose nurodytą dieną.

Deleguotasis aktas gali būti skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ir įsigalioja iki to laikotarpio pabaigos, jeigu tiek Europos Parlamentas, tiek Taryba pranešė Komisijai, kad nepareikš prieštaravimų.

3. Jei Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl deleguotojo akto, šis aktas neįsigalioja. Prieštaravimus pareiškusi institucija nurodo prieštaravimų dėl deleguotojo akto priežastis.

▼ **B***10 straipsnis*

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

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

▼ **M3***10a straipsnis*

1. Siekiant atsižvelgti į ES mastu suderinto vartotojų kainų indekso, neįskaitant energijos ir neperdirbto maisto produktų (kurį skelbia Komisija (Eurostatas), pakeitimus, II priede eurai nurodytos sumos ir IIIb priedo 1 ir 2 lentelėse centais nurodytos sumos peržiūrimos kas dvejus metus, pradedant 2013 m. sausio 1 d.

Sumos patikslinamos automatiškai, padidinus bazinę sumą eurai arba centais tame indekse nurodytu procentiniu pokyčio dydžiu. Gautos sumos suapvalinamos iki euro II priedo atveju, iki cento dešimtosios dalies IIIb priedo 1 lentelės atveju ir iki cento šimtosios dalies IIIb priedo 2 lentelės atveju.

2. Komisija 1 dalyje nurodytas patikslintas sumas paskelbia *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Tos patikslintos sumos įsigalioja pirmą mėnesio po paskelbimo dieną.

▼M3

11 straipsnis

1. Išorinių kaštų mokestį ir (arba) infrastruktūros mokestį taikančios valstybės narės ne vėliau kaip 2014 m. spalio 16 d., o vėliau – kas ketverius metus parengia jų teritorijoje taikomų rinkliavų, įskaitant koncesijos rinkliavas, ataskaitą ir perduoda ją Komisijai, kuri su ja supažindina kitas valstybes nares. Toje ataskaitoje galima nepateikti informacijos apie kelių rinkliavų tvarką, kuri jau buvo nustatyta iki 2008 m. birželio 10 d. ir pagal kurią netaikomi išorinių kaštų mokesčiai, jeigu ta tvarka tebegalioja ir nėra iš esmės pakeista. Toje ataskaitoje pateikiama informacija apie:

- a) išorinių kaštų mokesčio svertinį vidurkį ir konkrečias sumas, renkamas už kiekvieną transporto priemonės klasės, kelio tipo ir laikotarpio derinį;
- b) skirtingus infrastruktūros mokesčius pagal transporto priemonės tipą ir laiką;
- c) infrastruktūros kaštų mokesčio svertinį vidurkį ir visas iš infrastruktūros mokesčio gautas pajamas;
- d) iš išorinių kaštų mokesčio gautas visas pajamas; ir
- e) veiksmus, kurių buvo imtasi pagal 9 straipsnio 2 dalį.

2. Komisija, padedama 9c straipsnyje nurodyto komiteto, ne vėliau kaip 2015 m. spalio 16 d. pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šios direktyvos įgyvendinimo ir jos poveikio ataskaitą, visų pirma dėl nuostatų, reglamentuojančių kaštų, susijusių su eismo tarša, susigrąžinimą ir transporto priemonių, sveriančių daugiau kaip 3,5 tonos, bet mažiau kaip 12 tonų, įtraukimą, efektyvumo. Remiantis nuolatine stebėseną, ataskaitoje taip pat be kita ko analizuojama ir vertinama:

- a) priemonių, kurios šioje direktyvoje numatytos siekiant mažinti kelių transporto neigiamą poveikį, veiksmingumas, taip pat visų pirma atsižvelgiant į poveikį geografiškai izoliuotoms ir periferinėms valstybėms narėms;
- b) šios direktyvos įgyvendinimo poveikis tiesioginiams naudotojams siekiant kuo palankesnių aplinkai ir veiksmingų transporto sprendimų ir įtraukiama informacija apie atstumu grindžiamų mokesčių nustatymą;
- c) 7g straipsnyje nurodyto skirtingų infrastruktūros mokesčių įgyvendinimas ir poveikis vietinės oro taršos bei grūsčių mažinimui. Ataskaitoje taip pat vertinama, ar maksimalus skirtumas ir piko metas, nurodyti 7g straipsnyje, yra pakankami siekiant užtikrinti tinkamą diferencijavimo priemonės veikimą;
- d) mokslo pažanga transporto išorinių kaštų apskaičiavimo, siekiant juos internalizuoti, srityje; ir
- e) pažanga siekiant taikyti mokesčius kelių naudotojams ir būdai, kuriais palaipsniui derinamos komercinėms transporto priemonėms taikomos apmokestinimo sistemos.

▼M3

Ataskaitoje taip pat įvertinamas elektroninių sistemų, skirtų infrastruktūros ir išorinių kaštų mokesčių taikymui ir rinkimui, naudojimas ir jų sąveikos laipsnis pagal Direktyvą 2004/52/EB.

3. Prie ataskaitos, prireikus, pridedamas pasiūlymas Europos Parlamentui ir Tarybai dėl tolesnio direktyvos persvarstymo.

4. Komisija ne vėliau kaip 2012 m. spalio 16 d. pateikia atskaitą, kurioje pateikiama kitų priemonių, kaip antai reguliavimo politika, kurių imtasi siekiant internalizuoti arba sumažinti išorinius kaštus, susijusius su aplinka, triukšmu ir sveikata, visoms transporto rūšims, įskaitant teisinį pagrindą ir naudojamus maksimalius dydžius, santrauka.

Siekiant užtikrinti sąžiningą įvairių rūšių transporto konkurenciją, tuo pačiu metu visų rūšių transportui palaipsniui pradėdant taikyti išorinių kaštų mokesčius, Komisija pateikia priemonių, kurių vis dar reikia imtis siekiant įtraukti kitas transporto rūšis ar transporto priemones ir (arba) išorinių kaštų elementus, į kuriuos dar neatsižvelgta, taikymo tvarkaraštį, atsižvelgdama į 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyvos 2003/96/EB, pakeičiančios Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą ⁽¹⁾, persvarstymo pažangą.

▼B*12 straipsnis*

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

Valstybės narės, tvirtindamos šias priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinių teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus. Komisija apie tai paneša kitoms valstybėms narėms.

13 straipsnis

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

14 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

⁽¹⁾ OL L 283, 2003 10 31, p. 51.

▼ **M1***0 PRIEDAS***EMISIJOS RIBOS****1. „EURO 0“ transporto priemonė**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



I PRIEDAS

MINIMALŪS MOKESČIŲ TARIFAI, TAIKYTINI TRANSPORTO PRIEMONĖMS

Motorinės transporto priemonės

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

⁽¹⁾ Pakaba pripažįstama ekvivalentiška pagal 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyvos 96/53/EB, nustatančios tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 235, 1996 9 17, p. 59), II priede pateiktą apibrėžimą.

TRANSPORTO PRIEMONIŲ JUNGINIAI (SUJUNGTOSIOS TRANSPORTO PRIEMONĖS IR SUKABINAMIEJI AUTOTRAUKINIAI)

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

▼B

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

⁽¹⁾ Pakaba pripažįstama ekvivalentiška pagal 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyvos 96/53/EB, nustatančios tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 235, 1996 9 17, p. 59), II priede pateiktą apibrėžimą.

▼M8*II PRIEDAS***NAUDOTOJO MOKESČIŲ MAKSIMALŪS DYDŽIAI EURAIS,
IŠSKAITANT 7 STRAIPSNIO 7 DALYJE PAMINĖTAS
ADMINISTRACINES IŠLAIDAS****Metų**

	ne daugiau kaip trys ašys	ne mažiau kaip keturios ašys
EURO 0	1 475	2 472
EURO I	1 282	2 140
EURO II	1 116	1 861
EURO III	970	1 617
EURO IV ir mažiau taršios trans- porto priemonės	882	1 471

Mėnesio ir savaitės

Maksimalūs mėnesio ir savaitės tarifai yra proporcingi naudojimosi infrastruktūra trukmei.

Dienos

Vienos dienos mokestis yra vienodas visų kategorijų transporto priemonėms ir yra 13 EUR

▼ **M1***III PRIEDAS***KAŠTŲ PASKIRSTYMO IR RINKLIAVŲ APSKAIČIAVIMO
PAGRINDINIAI PRINCIPAI**▼ **M3**

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

▼ **M1**

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

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

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

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

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

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

▼ M1

- Nepažeidžiant investicijų kaštų apskaičiavimo, kaštai gali būti susigrąžinami:
 - paskirstant tolygiai amortizacijos laikotarpiu arba sutelkiant laikotarpio pirmaisiais, viduriniais arba vėlesniais metais, jeigu toks skaičiavimas atliekamas skaidriai,
 - nustatant rinkliavų indeksavimą amortizacijos laikotarpiu.
- Visi praeityje turėti kaštai pagrindžiami sumokėtomis sumomis. Būsimi kaštai pagrindžiami tinkamomis kaštų prognozėmis.
- Vyriausybės investicijos gali būti laikomos finansuojamomis paskolomis. Praeityje turėtiems kaštams taikytina palūkanų norma yra tokia, kokia buvo taikoma vyriausybės paskoloms tuo laikotarpiu.
- Kaštų sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms (SKTP) paskirstymas atliekamas objektyviai ir skaidriai, atsižvelgiant į numatytą SKTP eismą tinkle ir susijusius kaštus. SKTP nuvažiuoti kilometrai šiuo tikslu gali būti koreguojami dėl objektyviai pateisinamų „ekvivalentiškumo koeficientų“, pavyzdžiui, nustatytų šio priedo 4 punkte ⁽¹⁾.
- Nuostata dėl numatytos kapitalo grąžos arba pelno maržos turi būti pagrįsta atsižvelgiant į rinkos sąlygas ir gali būti keičiama siekiant sutartį sudariusiai trečiajai šaliai suteikti vykdymo lengvatų, atsižvelgiant į paslaugų kokybės reikalavimus. Kapitalo grąža gali būti įvertinama naudojant ekonominius rodiklius, pavyzdžiui, VGN (investicijų vidinė grąžos norma) arba SKKV (svertinis kapitalo kaštų vidurkis).

2.2. Metiniai priežiūros kaštai ir konstrukcijų remonto kaštai

- Šiuos kaštus sudaro metiniai tinklo priežiūros kaštai ir periodiniai remonto, dangos stiprinimo bei dangos klojimo kaštai, patirti siekiant užtikrinti, kad ilgainiui būtų išlaikomas tinklo eksploatacinio funkcionalumo lygis.
- Tokie kaštai paskirstomi dalimis SKTP ir kitoms transporto priemonėms, remiantis faktiškai nuvažiuotais ir prognozuojamais nuvažiuoti kilometrais, ir gali būti koreguojami taikant objektyviai pateisinamus ekvivalentiškumo koeficientus, pavyzdžiui, nustatytus šio priedo 4 punkte.

3. Eksploatacijos, valdymo ir rinkliavų kaštai

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

- rinkliavų surinkimo kabinų ir kitų mokėjimo sistemų statybos, įrengimo ir priežiūros kaštai,
- rinkliavų sistemos kasdienės eksploatacijos, administravimo ir taikymo kaštai,

⁽¹⁾ Taikydamos ekvivalentiškumo koeficientus valstybės narės gali atsižvelgti į kelių statybą, kuri plėtojama periodais arba naudojant ilgo naudojimo laiko metodą.

▼ **M1**

- administracinės išlaidos ir su koncesijos sutartimis susiję mokesčiai,
- su infrastruktūros eksploatacija susiję valdymo, administravimo ir paslaugų kaštai.

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

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

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

- Rinkliavų apskaičiavimas grindžiamas SKTP faktiškai nuvažiuotais arba prognozuojamais nuvažiuoti kilometrais, jeigu pageidaujama, juos koreguojant pritaikius ekvivalentiškumo koeficientus, kad būtų atsižvelgta į krovinių transporto priemonių naudojimui skirtos infrastruktūros statybos ir remonto padidėjusius kaštus.
- Lentelėje pateikiami orientaciniai ekvivalentiškumo koeficientai. Jeigu valstybė narė naudoja ekvivalentiškumo koeficientus, kurių dydžiai skiriasi nuo pateiktų lentelėje, jie grindžiami objektyviai pateisinamais kriterijais ir skelbiami viešai.

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

⁽¹⁾ Transporto priemonių klasės nustatymas numatytas IV priede.

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

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

▼ M3

IIIa PRIEDAS

BŪTINIAUSI IŠORINIŲ KAŠTŲ MOKESČIO TAIKYMO REIKALAVIMAI

Šiame priede nustatomi būtiniausi reikalavimai, kurių turi būti laikomasi taikant išorinių kaštų mokestį ir apskaičiuojant maksimalų išorinių kaštų mokesčio svertinį vidurkį.

1. Atitinkamos kelių tinklo dalys

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

Kai valstybė narė nusprendžia taikyti išorinių kaštų mokestį tik vienoje kelių tinklo, kuriam taikoma ši direktyva, dalyje arba keliuose dalyse, ta dalis arba dalys pasirenkama (-os) atlikus įvertinimą, kurio metu nustatyta, kad:

- transporto priemonių naudojimas keliuose, kur taikomas išorinių kaštų mokestis, sukelia didesnę žalą aplinkai nei vidutiniškai kitose kelių tinklo, kuriam taikoma ši direktyva, dalyse, kuriose netaikomas išorinių kaštų mokestis, arba
- išorinių kaštų mokesčio įvedimas kitose kelių tinklo, kuriam taikoma ši direktyva, dalyse galėtų turėti neigiamą poveikį aplinkai ar kelių saugai, arba išorinių kaštų mokesčio taikymas ir surinkimas jose sukeltų neproporcingai dideles išlaidas.

2. Transporto priemonės, keliai ir laikotarpiai

Valstybė narė informuoja Komisiją apie transporto priemonių klasifikaciją, pagal kurią skirstomos rinkliavos. Ji taip pat informuoja Komisiją apie tai, kur yra keliai, kuriems taikomi didesni išorinių kaštų mokesčiai (toliau – priemiestiniai keliai (įskaitant greitkelius)), ir kur yra keliai, kuriems taikomi mažesni išorinių kaštų mokesčiai (toliau – tarp miestiniai keliai (įskaitant greitkelius)).

Atitinkamais atvejais ji taip pat informuoja Komisiją apie tikslius laikotarpius, atitinkančius nakties metą, kuriais gali būti taikomas didesnis išorinių triukšmo kaštų mokestis, siekiant atsižvelgti į didesnį triukšmą.

Kelių – priemiestinių kelių (įskaitant greitkelius) ir tarp miestinių kelių (įskaitant greitkelius) – klasifikacija bei laikotarpių apibrėžimas grindžiami objektyviais kriterijais, susijusiais su tuo, kiek keliai ir jų apylinkės yra veikiamos taršos, kaip antai gyventojų tankumas, ir metinis didžiausios taršos, išmatuotos pagal šią direktyvą, laikotarpių skaičius. Naudoti kriterijai nurodomi pranešime.

3. Mokesčio suma

Valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija kiekvienai transporto priemonės klasei, kelio tipui ir laikotarpiui nustato vieną konkrečią sumą. Taip nustatyta apmokestinimo struktūra, įskaitant kiekvieno nakties laikotarpio pradžią ir pabaigą, kai išorinių kaštų mokestis apima akustinės taršos kaštus, turi būti skaidri, viešai skelbiama ir vienodomis sąlygomis prieinama visiems naudotojams. 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.

▼ **M3**

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

Be to, mokestis nustatomas atsižvelgus į eismo nukreipimo riziką ir visą kitą neigiamą poveikį kelių eismo saugai, aplinkai bei grūstims, ir į sprendimus, kuriais galima šią riziką sumažinti.

Valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija stebi apmokestinimo schemos veiksmingumą mažinant kelių transporto daromą žalą aplinkai. Prireikus ji kas dvejus metus koreguoja apmokestinimo struktūrą ir konkrečią mokesčio sumą, nustatytą pagal transporto priemonės klasę, kelio tipą ir laikotarpį, atsižvelgdama į transporto pasiūlos ir paklausos pokyčius.

4. Išorinių kaštų elementai

4.1. Eismo oro taršos kaštai

Kai valstybė narė nusprendžia įtraukti visus arba dalį eismo oro taršos kaštų į išorinių kaštų mokestį, valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija apskaičiuoja eismo oro taršos kaštų apmokestinamą vertę taikydama toliau pateikiamą formulę arba panaudodama IIIb priedo 1 lentelėje pateiktas vieneto vertes, jei jos yra mažesnės:

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

kai:

- PCV_{ij} = i klasės transporto priemonės oro taršos kaštai j tipo kelyje (EUR/transporto priemonės nuvažiuoti km)
- EF_{ik} = teršalo k ir i klasės transporto priemonės išmetamųjų teršalų koeficientas (g/transporto priemonės nuvažiuoti km)
- PC_{jk} = teršalo k 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 2001 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2001/81/EB dėl tam tikrų atmosferos teršalų išmetimo nacionalinių ribų⁽¹⁾ (pagal kurią reikalaujama naudoti EMEP/CORINAIR išmetamųjų teršalų apskaitos metodiką⁽²⁾). Teršalų kaštų pinigine išraiška apskaičiuoja valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija, atsižvelgdama į naujausius duomenis.

Valstybė narė arba atitinkamais atvejais 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, su sąlyga, kad rezultatai nevirsytų vieneto verčių, nurodytų IIIb priedo 1 lentelėje visoms transporto priemonių klasėms.

⁽¹⁾ OL L 309, 2001 11 27, p. 22.

⁽²⁾ Europos aplinkos agentūros metodologija <http://reports.eea.europa.eu/EMEPCORINAIR5/>.

▼ **M3**4.2. *Eismo akustinės taršos kaštai*

Kai valstybė narė nusprendžia įtraukti visus arba dalį eismo akustinės taršos kaštų į išorinių kaštų mokestį, valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija apskaičiuoja apmokestinamus eismo akustinės taršos kaštus, taikydama toliau pateikiamas formules arba panaudodama IIIb priedo 2 lentelėje pateiktas vieneto vertes, jei pastarasis dydis yra mažesnis:

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

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

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

kai:

- NCV_j = vienos sunkiasvorės 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 ekvivalentas)
- a ir b yra svertiniai koeficientai, kuriuos valstybė narė nustato taip, kad gautas triukšmo mokesčio svertinis vidurkis transporto priemonei už kilometrą neviršytų NCV_j (kasdien).

Eismo akustinė tarša siejama su poveikiu triukšmo lygiui, išmatuotam šalia poveikio taško už triukšmo mažinimo užtvarų (jei jos yra įrengtos).

k lygio triukšmą patiriančių gyventojų skaičius imamas iš strateginių triukšmo žemėlapių, parengtų pagal 2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Komisijos direktyvos 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo ⁽¹⁾ 7 straipsnį.

Vienam asmeniui tenkančius kaštus esant k lygio triukšmui apskaičiuoja valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija, atsižvelgdama į naujausius duomenis.

Dienos eismo svertinio vidurkio sunkiasvorių krovininių transporto priemonių ir lengvųjų automobilių ekvivalentiškumo koeficientas „ e “ negali būti didesnis kaip 4.

Apskaičiuodama triukšmo kaštų vertę, valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija gali taikyti alternatyvius moksliskai pagrįstus metodus su sąlyga, kad rezultatai neviršytų IIIb priedo 2 lentelėje nurodytų vieneto verčių.

⁽¹⁾ OL L 189, 2002 7 18, p. 12.

▼ M3

Valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija gali nustatyti skirtingus triukšmo mokesčius, siekdama skatinti naudoti tylesnes transporto priemones, jeigu dėl to nediskriminuojamos užsienio transporto priemonės. Jeigu įvedami skirtingi triukšmo mokesčiai, mokesčiai už triukšmingiausią transporto priemonių kategoriją negali viršyti IIIb priedo 2 lentelėje nurodytų vieneto verčių ir daugiau kaip keturis kartus viršyti tyliausioms transporto priemonėms taikomo triukšmo mokesčio.

▼ **M8***IIIb PRIEDAS***MAKSIMALUS IŠORINIŲ KAŠTŲ MOKESČIO SVERTINIS VIDURKIS**

Šiame priede nustatomi parametrai, kurie turi būti taikomi apskaičiuojant maksimalų išorinių kaštų mokesčio svartinį vidurkį.

1. Maksimalūs eismo oro taršos kaštai*1 lentelė***Maksimalūs padengiami oro taršos kaštai**

Centų už transporto priemonės nuvažiuotus km	Priemiestiniai keliai (įskaitant greitkelius)	Tarpmiestiniai keliai (įskaitant greitkelius)
EURO 0	17,8	13,3
EURO I	12,2	8,9
EURO II	10,0	7,8
EURO III	7,8	6,7
EURO IV	4,5	3,4
EURO V po 2013 m. gruodžio 31 d.	0	0
	3,4	2,3
EURO VI po 2017 m. gruodžio 31 d.	0	0
	2,3	1,2
Mažiau taršios nei EURO VI	0	0

Kalnuotose vietovėse 1 lentelėje pateiktas vertes galima dauginti iš koeficiento, kuris yra mažesnis arba lygus 2, jeigu tai pateisinama kelių nuolydžiu, aukščiau virš jūros lygio ir (arba) temperatūros inversija.

2. Maksimalūs eismo akustinės taršos kaštai*2 lentelė***Maksimalūs padengiami triukšmo kaštai**

Centų už transporto priemonės nuvažiuotus km	Dieną	Naktį
Priemiestiniai keliai (įskaitant greitkelius)	1,22	2,22
Tarpmiestiniai keliai (įskaitant greitkelius)	0,23	0,34

Kalnuotose vietovėse 2 lentelėje pateiktas vertes galima dauginti iš koeficiento, kuris yra mažesnis arba lygus 2, jeigu tai pateisinama kelių nuolydžiu, temperatūros inversija ir (arba) amfiteatro efektu slėniuose.



IV PRIEDAS

TRANSPORTO PRIEMONIŲ KLASĖS ORIENTACINIS NUSTATYMAS

Transporto priemonių klasės apibrėžiamos toliau pateiktoje lentelėje.

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

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

Motorinės transporto priemonės

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

⁽¹⁾ Pakaba, pripažįstama lygiaverte, kaip apibrėžta 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyvos 96/53/EB, nustatančios tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 235, 1996 9 17, p. 59), II priede. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/7/EB (OL L 67, 2002 3 9, p. 47).

▼ M1

Transporto priemonių junginiai (sujungtos transporto priemonės ir autotraukiniai)

Varomosios ašys su pneumatine pakaba arba su lygiaverte pripažįstama pakaba		Kitos varomosios ašies pakabos sistemos		Žalos klasė
Ašių skaičius ir maksimalus leistinas bendras pakrautos transporto priemonės svoris (tonomis)		Ašių skaičius ir maksimalus leistinas bendras pakrautos transporto priemonės svoris (tonomis)		
Ne mažiau kaip	Mažiau kaip	Ne mažiau kaip	Mažiau kaip	
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	

▼ C2

$2 + 2$ 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			

▼ M1

$2 + 3$ ašys				II
36 38	38 40	36	38	
		38	40	III
$3 + 2$ ašys				II
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III
40	44			
$3 + 3$ ašys				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II
40	44	40	44	