PRIEDAS

prie

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS

kuria iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra
(Tekstas svarbus EEE)

1) 0, III, IIIa, IIIb ir IV priedai iš dalies keičiami taip:

a) 0 priedo 3 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

i) antraštė pakeičiama taip:

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

ii) „EEV“ transporto priemonėms skirta lentelės eilutė išbraukiama;

iii) įterpiamas toks tekstas:

**„EURO VI“ emisijos ribos**

|  |  |
| --- | --- |
|  | Ribinės vertės |
|  | CO(mg/kWh) | Bendras angliavandenilių kiekis(mg/kWh) | Angliavandeniliai, išskyrus metaną(mg/kWh) | CH4(mg/kWh) | NOX (1)(mg/kWh) | NH3(ppm) | Kietųjų dalelių masė(mg/kWh) | Kietųjų dalelių skaičius(#/kWh) |
| WHSC (CI) | 1500 | 130 |  |  | 400 | 10 | 10 | 8,0 x 1011 |
| WHTC (CI) | 4000 | 160 |  |  | 460 | 10 | 10 | 6,0 x 1011 |
| WHTC (PI)  | 4000 |  | 160 | 500 | 460 | 10 | 10 | 6,0 x 1011 |

Pastaba.

PI = priverstinis uždegimas.

CI = kompresinis uždegimas.

(1) Vėliau NOx ribinėje vertėje gali būti nustatytas leidžiamas NO2 komponento lygis.“;

b) III priedas iš dalies keičiamas taip:

i) 2 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

– 2.1 punkto šešta įtrauka pakeičiama taip:

„— Kaštai sunkiosioms transporto priemonėms paskirstomi objektyviai ir skaidriai atsižvelgiant į tai, kokią tinklo eismo dalį sudaro šios 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., nustatytuosius 4 punkte (\*).

\_\_\_\_\_\_\_\_

\* Taikydamos ekvivalentiškumo koeficientus valstybės narės gali atsižvelgti į kelių statybą, kuri plėtojama laipsniškai arba pagal ilgo gyvavimo ciklo modelį.“;

– 2.2 punkto antra įtrauka pakeičiama taip:

„— Tokie kaštai sunkiosioms transporto priemonėms ir kitoms transporto priemonėms paskirstomi remiantis faktiškai nuvažiuotų ir prognozuojamų nuvažiuoti kilometrų skaičiumi ir gali būti koreguojami pagal objektyviai pagrįstus ekvivalentiškumo koeficientus, pvz., nustatytuosius 4 punkte.“;

ii) 4 skirsnio pavadinimas ir pirma įtrauka pakeičiami taip:

„4. SUNKIŲJŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ EISMO DALIS, EKVIVALENTIŠKUMO KOEFICIENTAI IR KOREGAVIMO MECHANIZMAS

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

c) 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, jei taikoma, apskaičiuojant maksimalų išorinių kaštų mokestį.

1. *Atitinkamos kelių tinklo dalys*

Valstybė narė tiksliai nurodo jos kelių tinklo dalį arba dalis, kuriose ketinama taikyti išorinių kaštų mokestį.

Kai valstybė narė ketina taikyti išorinių kaštų mokestį tik vienoje arba keliose kelių tinklo, kurį sudaro transeuropiniam tinklui priklausanti jos dalis ir jos greitkeliai, dalyse, ta dalis arba dalys pasirenkamos atlikus įvertinimą, kurio metu nustatyta, kad:

* žala aplinkai, daroma transporto priemonėms naudojant kelius, kuriuose taikomas išorinių kaštų mokestis, yra didesnė nei vidutiniška daroma žala, vertinant pagal oro kokybės ataskaitas, nacionalinę išmetamų teršalų apskaitą, eismo apimtį, o triukšmą vertinant pagal Direktyvą 2002/49/EB, arba
* išorinių kaštų mokesčio įvedimas kitose taip sudaryto kelių tinklo dalyse galėtų turėti neigiamą poveikį aplinkai ar kelių saugai, arba išorinių kaštų mokesčio taikymas ir surinkimas jose sąlygotų neproporcingai dideles išlaidas.

2. *Transporto priemonės, keliai ir laikotarpiai*

Jei valstybė narė ketina taikyti didesnius išorinių kaštų mokesčius nei IIIb priede nurodytos pamatinės vertės, ji Komisijai praneša transporto priemonių klasifikaciją, pagal kurią diferencijuojamas išorinių kaštų mokestis. Ji taip pat informuoja Komisiją apie tai, kur yra keliai, kuriems taikomi didesni išorinių kaštų mokesčiai (toliau – priemiestiniai keliai (įskaitant greitkelius)), ir keliai, kuriems taikomi mažesni išorinių kaštų mokesčiai (toliau – tarpmiestiniai 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, atspindintis didesnius triukšmo keliamus nepatogumus.

Kelių klasifikavimas į priemiestinius kelius (įskaitant greitkelius) ir tarpmiestinius kelius (įskaitant greitkelius) ir laikotarpių apibrėžimas grindžiami objektyviais kriterijais, susijusiais su taršos poveikiu keliams ir jų apylinkėms, pvz., gyventojų tankumu, metine vidutine oro tarša (visų pirma KD10 ir NO2) ir dienų (KD10 atveju) bei valandų (NO2 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 priede nurodytos pamatinės vertės.

Valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija kiekvienai transporto priemonės klasei, kelio tipui ir laikotarpiui nustato vieną konkrečią sumą. Tokia 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.

Nustatydama mokesčius, valstybė narė arba atitinkamais atvejais 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 grūstims ir į priemones, kuriomis 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 atitinkamai transporto priemonių klasei, kelio tipui ir laikotarpiui nustatytą konkrečią mokesčio sumą atsižvelgdama į transporto pasiūlos ir paklausos pokyčius.

**4.** **Išorinių kaštų elementai**

4.1. Eismo oro taršos kaštai

Jei valstybė narė ketina taikyti didesnius išorinių kaštų mokesčius nei IIIb priede nurodytos pamatinės vertės, ta valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija apskaičiuoja apmokestinamus eismo oro taršos kaštus pagal šią formulę:



čia:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| — | PCVij | = | i klasės transporto priemonės oro taršos kaštai j tipo kelyje (EUR/transporto priemonės km) |
| — | EFik | = | k teršalo ir i klasės transporto priemonės išmetamųjų teršalų koeficientas (g/transporto priemonės km) |
| — | PCjk | = | 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 dėl tam tikrų valstybėse narėse į atmosferą išmetamų teršalų kiekio mažinimo\* (pagal kurią reikalaujama naudoti EMEP/EEA gaires dėl į atmosferą išmetamų teršalų inventorizavimo\*\*). Teršalų kaštų piniginę išraišką apskaičiuoja valstybė narė arba atitinkamais atvejais 7c straipsnio 4 dalyje nurodyta nepriklausoma institucija, naudodama moksliškai patvirtintus metodus.

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

4.2. Eismo akustinės taršos kaštai

Jei valstybės narės numatyti taikyti išorinių kaštų mokesčiai yra didesni nei IIIb priede nurodytos pamatinės vertės, ta valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija apskaičiuoja apmokestinamus eismo akustinės taršos kaštus pagal šias formules:



čia:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| — | NCVj = |  | vienos sunkiasvorių krovinių transporto priemonės triukšmo kaštai j tipo kelyje (EUR/transporto priemonės km) |
| — | NCjk = |  | vienam asmeniui tenkantys triukšmo kaštai j tipo kelyje esant k lygio triukšmui (EUR/asmeniui) |
| — | POPk = |  | gyventojų, kasdien patiriančių k lygio triukšmą, skaičius viename kilometre (asmenų/km) |
| — | WADT = |  | dienos eismo svertinis vidurkis (lengvųjų automobilių ekvivalentu) |
| — | a ir b |  | yra svertiniai koeficientai, kuriuos valstybė narė nustato taip, kad gautas triukšmo mokesčio svertinis vidurkis už transporto priemonės kilometrą atitiktų NCVj (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 Direktyvos 2002/49/EB\*\*\* 7 straipsnį.

Vienam asmeniui tenkančius kaštus esant k lygio triukšmui apskaičiuoja valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija moksliškai patvirtintais metodais.

Dienos eismo svertiniam vidurkiui nustatyti naudojamas sunkiasvorių krovinių transporto priemonių ir lengvųjų automobilių ekvivalentiškumo koeficientas „e“, gaunamas remiantis vidutinio automobilio ir vidutinės sunkiasvorių krovinių transporto priemonės skleidžiamo triukšmo lygiu ir atsižvelgiant į 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (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.

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.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* 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 http://www.eea.europa.eu//publications/emep-eea-guidebook-2016

\*\*\* 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).“;

d) 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 sunkiasvorių krovinių transporto priemonių patiriamų išorinių kaštų pamatinės vertės*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Transporto priemonių klasė** | **Centų už transporto priemonės nuvažiuotus km** | **Priemiestiniai rajonai(1)** | **Tarpmiestiniai rajonai(2)** |
| Sunkiasvorių krovinių transporto priemonės, kurių didžiausias leidžiamas pakrautos transporto priemonės bendrasis svoris yra mažesnis kaip 14 tonųarba kurios turi dvi ašis | EURO 0 | 13,3 | 8,3 |
| EURO I | 9,1 | 5,4 |
| EURO II | 8,8 | 5,4 |
| EURO III | 7,7 | 4,3 |
| EURO IV | 5,9 | 3,1 |
| EURO V | 5,7 | 1,9 |
| EURO VI | 3,2 | 0,6 |
| Mažiau taršios nei EURO VI | 2,5 | 0,3 |
| Sunkiasvorių krovinių transporto priemonės, kurių didžiausias leidžiamas pakrautos transporto priemonės bendrasis svoris yra 14–28 tonos arba kurios turi tris ašis | EURO 0 | 23,3 | 15,1 |
| EURO I | 16,4 | 10,1 |
| EURO II | 15,7 | 10,0 |
| EURO III | 13,5 | 8,2 |
| EURO IV | 9,5 | 5,7 |
| EURO V | 8,9 | 3,7 |
| EURO VI | 3,6 | 0,8 |
| Mažiau taršios nei EURO VI | 2,5 | 0,3 |
| Sunkiasvorių krovinių transporto priemonės, kurių didžiausias leidžiamas pakrautos transporto priemonės bendrasis svoris yra 28–40 tonų arba kurios turi keturias ašis | EURO 0 | 30,4 | 19,7 |
| EURO I | 22,6 | 13,9 |
| EURO II | 21,3 | 13,9 |
| EURO III | 17,8 | 11,2 |
| EURO IV | 12,2 | 7,7 |
| EURO V | 9,2 | 4,0 |
| EURO VI | 3,5 | 0,8 |
| Mažiau taršios nei EURO VI | 2,5 | 0,3 |
| Sunkiasvorių krovinių transporto priemonės, kurių didžiausias leidžiamas pakrautos transporto priemonės bendrasis svoris yra didesnis kaip 40 tonų arba kurios turi penkias ar daugiau ašių | EURO 0 | 43,0 | 28,6 |
| EURO I | 31,5 | 19,8 |
| EURO II | 29,2 | 19,4 |
| EURO III | 24,0 | 15,6 |
| EURO IV | 16,2 | 10,6 |
| EURO V | 9,8 | 4,7 |
| EURO VI | 3,6 | 1,0 |
| Mažiau taršios nei EURO VI | 2,5 | 0,3 |

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

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

*2 lentelė. Dėl tolimojo susisiekimo autobusų patiriamų išorinių kaštų pamatinės vertės*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Transporto priemonių klasė** | **Centų už transporto priemonės nuvažiuotus km** | **Priemiestiniai rajonai(1)** | **Tarpmiestiniai rajonai(2)** |
| Tolimojo susisiekimo autobusai, kurių didžiausias leidžiamas pakrautos transporto priemonės bendrasis svoris yra 18 tonųarba kurie turi dvi ašis | EURO 0 | 20,3 | 13,1 |
| EURO I | 16,0 | 10,4 |
| EURO II | 15,6 | 9,9 |
| EURO III | 13,9 | 8,5 |
| EURO IV | 10,0 | 5,7 |
| EURO V | 9,0 | 5,0 |
| EURO VI | 2,8 | 0,8 |
| Mažiau taršūs nei EURO VI | 1,4 | 0,2 |
| Tolimojo susisiekimo autobusai, kurių didžiausias leidžiamas pakrautos transporto priemonės bendrasis svoris yra didesnis nei 18 tonųarba kurie turi tris ar daugiau ašių | EURO 0 | 24,9 | 16,2 |
| EURO I | 19,2 | 12,3 |
| EURO II | 18,5 | 12,0 |
| EURO III | 15,7 | 9,8 |
| EURO IV | 10,6 | 6,6 |
| EURO V | 10,2 | 5,2 |
| EURO VI | 2,8 | 0,8 |
| Mažiau taršūs nei EURO VI | 1,4 | 0,2 |

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

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

Kalnuotose vietovėse ir aplink aglomeracijas 1 ir 2 lentelėse pateiktas vertes galima dauginti iš koeficiento, kuris yra mažesnis arba lygus 2, jeigu tai pateisinama mažesne sklaida, kelių nuolydžiu, aukščiu virš jūros lygio arba temperatūros inversija.“;

e) IV priedo lentelė pavadinimu „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 pripažįstama pakaba | Kitos varomosios ašies pakabos sistemos | Žalos klasė |
| Ašių skaičius ir didžiausias leidžiamas pakrautos transporto priemonės bendrasis svoris (tonomis) | Ašių skaičius ir didžiausias leidžiamas pakrautos transporto priemonės bendrasis svoris (tonomis) |  |
| Ne mažiau kaip | Mažiau kaip | Ne mažiau kaip | Mažiau kaip |  |
| *2 + 1 ašys* |  |
| 7,51214161820222325 | 121416182022232528 | 7,51214161820222325 | 121416182022232528 | I |
| *2 + 2 ašys* |  |
| 23252628 | 25262829 | 23252628 | 25262829 |  |
| 29 | 31 | 29 | 31 | II |
| 31 | 33 | 31 | 33 |  |
| 3336 | 3638 | 33 | 36 | III |
| *2 + 3 ašys* | II |
| 3638 | 3840 | 36 | 38 |  |
|  |  | 38 | 40 | III |
| *3 + 2 ašys* | II |
| 3638 | 3840 | 36 | 38 |  |
|  |  | 3840 | 4044 | III |
| 40 | 44 |  |  |  |
| *3 + 3 ašys* |  |
| 3638 | 3840 | 36 | 38 | I |
|  |  | 38 | 40 | II |
| 40 | 44 | 40 | 44 |  |
| *7 ašys* |
| 40 | 50 | 40 | 50 | II |
| 50 | 60 | 50 | 60 | III |
| 60 |  | 60 |  |
| *8 arba 9 ašys* |
| 40 | 50 | 40 | 50 | I |
| 50 | 60 | 50 | 60 | II |
| 60 | 60 | III“; |

(2) Pridedami šie V, VI ir VII priedai:

*„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:

a) 7 straipsnio 1 dalyje nurodyto kelių tinklo, kurį sudaro transeuropiniam tinklui priklausanti jos dalis ir jos greitkeliai, dalį arba dalis, kuriose ketinama taikyti spūsčių mokestį pagal 7da straipsnio 1 ir 3 dalis;

b) ar tinklo atkarpos, kuriose ketinama taikyti spūsčių mokestį, priklauso metropoliniams ar nemetropoliniams keliams. Klasifikuodamos kiekvieną kelio atkarpą valstybės narės remiasi 1 lentelėje pateiktais kriterijais;

*1 lentelė. a punkte nurodyto tinklo kelių klasifikavimo į metropolinius ir nemetropolinius kriterijai*

|  |  |
| --- | --- |
| **Kelio kategorija** | **Klasifikavimo kriterijus** |
| Metropoliniai | Tinklo atkarpos, esančios aglomeracijose, kuriose gyvena 250 000 ar daugiau gyventojų. |
| Nemetropoliniai | 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, naudojami nustatant skirtingų kategorijų transporto priemonėms taikomų spūsčių mokesčio dydžių proporciją*

|  |  |
| --- | --- |
| **Transporto priemonių kategorija** | **Ekvivalentiškumo koeficientas** |
| Lengvosios transporto priemonės | 1 |
| Vientisos sunkiasvorės krovininės transporto priemonės | 1,9 |
| Vietos ir tarpmiestiniai autobusai | 2,5 |
| Sujungtosios sunkiasvorės krovininės transporto priemonės | 2,9 |

2.    **Mokesčio suma**

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

Likus pakankamai laiko iki spūsčių mokesčio įvedimo valstybė narė paskelbia abu šiuos elementus:

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

b) išsamų kiekvienai transporto priemonių kategorijai, kelio atkarpai ir laikotarpiui taikomo spūsčių mokesčio aprašymą.

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

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

Valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija stebi apmokestinimo schemos veiksmingumą mažinant grūstis. Prireikus ji kasmet koreguoja apmokestinimo struktūrą, apmokestinimo laikotarpį (-ius) ir konkrečią mokesčio sumą, nustatytą kiekvienai transporto priemonių kategorijai, kelio tipui ir laikotarpiui, atsižvelgdama į transporto pasiūlos ir paklausos pokyčius.

*VI PRIEDAS*

**SPŪSČIŲ MOKESČIO MAKSIMALUSIS DYDIS**

Šiame priede nustatomas maksimalus spūsčių mokesčio dydis.

Lentelėje pateikti maksimalieji dydžiai taikomi lengvosioms transporto priemonėms. Mokesčiai kitų kategorijų transporto priemonėms nustatomi lengvosioms transporto priemonėms taikomą mokestį dauginant iš V priedo lentelėje pateikto ekvivalentiškumo koeficiento.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Centų už transporto priemonės nuvažiuotus km** | **Metropoliniai keliai** | **Nemetropoliniai keliai** |
| Greitkeliai | 67 | 34 |
| Pagrindiniai keliai | 198 | 66 |

*Lentelė. Lengvosioms transporto priemonėms taikomo spūsčių mokesčio maksimalusis dydis*

*VII PRIEDAS*

**LANGVOSIOMS TRANSPORTO PRIEMONĖMS TAIKOMŲ RINKLIAVŲ IR NAUDOTOJO MOKESČIŲ DIFERENCIJAVIMAS**

Šiame priede nustatomos kategorijos pagal išmetamų teršalų kiekį, kuriomis remiantis diferencijuojamos rinkliavos ir naudotojo mokesčiai.

Išmetamų teršalų kiekis matuojamas pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. .../...\*.

Mažiausi tarifai taikomi lengviesiems automobiliams ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, išmetančioms pagal Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentą (EB) Nr. 715/2007\*\* išmatuotą konkretų CO2 kiekį, kuris yra mažesnis už kiekį, atitinkantį Europos Parlamento ir Tarybos reglamentuose (EB) Nr. 443/2009\*\*\* ir (ES) Nr. 510/2011\*\*\*\* nustatytus visam ES transporto priemonių parkui taikomus tikslus.

*Lentelė. Lengvųjų transporto priemonių kategorijos pagal išmetamų teršalų kiekį*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Atitikties koeficientas** | **1,5-2,1** | **1-1,5** | **Mažiau nei 1** | **Netaršios transporto priemonės** |
| **Mokestis už km** | 10 % mažesnis už didžiausią tarifą | 20 % mažesnis už didžiausią tarifą | 30 % mažesnis už didžiausią tarifą | 75 % mažesnis už didžiausią tarifą |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* XXX Komisijos reglamentas (ES) Nr. .../..., kuriuo iš dalies keičiamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 2017/xxx ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB dėl išmetamųjų teršalų kiekio iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 6), [RDE 3] (OL L ..., 2017 ..., p. ...).

\*\* 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 171, 2007 6 29, p. 1).

\*\*\* 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 443/2009, nustatantis naujų keleivinių automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO2 kiekį (OL L 140, 2009 6 5, p. 1).

\*\*\*\* 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 443/2009, nustatantis naujų keleivinių automobilių išmetamų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO2 kiekį (OL L 140, 2009 6 5, p. 1).“