

Briuselis, 2017 05 31
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

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)**

{ SWD(2017) 180 final }

{ SWD(2017) 181 final }

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)	Angliavandenilių, išskyrus metaną (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Kietųjų dalelių masė (mg/kWh)	Kietųjų dalelių skaičius (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Pastaba.

PI = priverstinis uždegimas.
CI = kompresinis uždegimas.

⁽¹⁾ Vėliau NO_x 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 pirmą 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 būtinausi 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 kelyse 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 – tarp miestiniai keliai (įskaitant greitkelius)).

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

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

3. *Mokesčio suma*

Šis skirsnis taikomas, kai valstybė narė ketina taikyti didesnius išorinių kaštų mokesčius nei IIIb 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:

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

čia:

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

— EF_{ik} = k teršalo ir i klasės transporto priemonės išmetamųjų teršalų

koeficientas (g/transporto priemonės km)

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

Išmetamųjų teršalų koeficientai yra tokie patys kaip ir tie, kuriuos valstybės narės naudoja rengdamos nacionalinę išmetamųjų teršalų apskaitą, numatytą Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2016/2284 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 mokslškai patvirtintus metodus.

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 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:

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

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

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

čia:

—	NCV_j =		vienos sunkiasvorių krovinių transporto priemonės triukšmo kaštai j tipo kelyje (EUR/transporto priemonės 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 (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 NCV_j (kasdien).

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

k lygio triukšmą patiriančių gyventojų skaičius imamas iš strateginių triukšmo žemėlapių, parengtų pagal Direktyvos 2002/49/EB*** 7 straipsnį.

Vienam asmeniui tenkančius kaštus esant k lygio triukšmui apskaičiuoja valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija mokslškai 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 tonų arba 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,	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1

kurių didžiausias leidžiamas pakrautos transporto priemonės bendrasis svoris yra 14–28 tonos arba kurios turi tris ašis	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 tonų	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

arba kurie turi dvi ašis	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 tonų	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
arba kurie turi tris ar daugiau ašių	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⁾ Tarp miestiniai 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, aukščiau 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	
<i>2 + 1 ašys</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	

20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 ašys				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 ašys				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 2 ašys				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 ašys				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 ašys				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III

60		60		
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 mokesčių.

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

Valstybės narės tiksliai nurodo:

a) 7 straipsnio 1 dalyje nurodyto kelių tinklo, kurį sudaro transeuropiniam tinklui priklausanti jos dalis ir jos greitkeliai, dalį arba dalis, kuriose ketinama taikyti spūsčių 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	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 schemas 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.

Lentelė. Lengvosioms transporto priemonėms taikomo spūsčių mokesčio maksimalusis dydis

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

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).“