



Briuselis, 2019 m. lapkričio 22 d.
(OR. en)

14383/19

Tarpinstitucinė byla:
2017/0114(COD)

TRANS 545

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: ST 14059/19

Komisijos dok. Nr.: ST 9672/17 + ADD 1

Dalykas: Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra
– Bendras požiūris

I. IVADAS

1. 2017 m. birželio 1 d. Komisija pateikė pirmiau nurodytą pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai kaip pirmojo judumo dokumentų rinkinio dalį.
2. Komisija pateikė pasiūlymą siekdama spręsti problemas, susijusias su išmetamu šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiu, kelių infrastruktūros finansavimu ir transporto spūstimis. Pasiūlymu iš dalies keičiama direktyva dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (Direktyva 1999/62/EB).

II. DARBAS KITOSE INSTITUCIJOSE

3. Už šį pasiūlymą atsakingu komitetu Europos Parlamentas paskyrė Transporto ir turizmo komitetą (TRAN), o Christine Revault D'allonnes Bonnefoy (SD, FR) – pranešėja 8-ajai Parlamento kadencijai.
4. 2018 m. spalio 25 d. Europos Parlamentas per pirmąjį svarstymą priėmė savo poziciją.
5. Giuseppe Ferrandino (SD, IT) buvo paskirtas pranešėju 9-ajai Parlamento kadencijai.
6. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas savo nuomonę dėl pasiūlymo priėmė 2017 m. spalio 18 d. įvykusioje 529-oje plenarinėje sesijoje. Europos regionų komitetas savo nuomonę dėl pasiūlymo priėmė 2018 m. vasario 1 d. įvykusioje 127-oje plenarinėje sesijoje.

III. DARBAS TARYBOJE

7. Iš pradžių pasiūlymas buvo bendrais bruožais pristatytas 2017 m. birželio 1 d. Sausumos transporto darbo grupės posėdyje. 2017 m. birželio 21 d. buvo išnagrinėtas poveikio vertinimas.
8. 2017 m. gruodžio 5 d. Taryba (TTE, transportas) surengė politinius debatus dėl pasiūlymo (dok. 14426/17), o 2019 m. birželio 6 d. buvo pateikta pažangos ataskaita (dok. 9331/19).

IV. NEIŠSPREŠTI KLAUSIMAI

9. Pirmininkaujanti valstybė narė mano, kad pasiūlymu prisidedama prie transporto sektoriuje išmetamo anglies dioksido kiekio mažinimo ir pasiūlymas gali iš esmės padėti valstybėmis narėms sumažinti kelių transporto sektoriuje išmetamą teršalų kiekį. Naujojo 7g-a straipsnio nuostatos yra ypač svarbios siekiant šio tikslo, kadangi jame numatoma nauja privaloma ES masto priemonė, skirta sunkiosioms transporto priemonėms taikomiems infrastruktūros mokesčiams ir naudojo mokesčiams diferencijuoti remiantis išmetamu CO₂ kiekiu. Valstybėms narėms būtinas lankstumas įtrauktas į kitus straipsnius, leidžiant veiksmingiausiai taikyti direktyvą, kartu garantuojant reikiamą taisyklių suderinimo lygmenį.

10. Konstatuojamosios dalys nebuvo sistemingai nagrinėjamos ir šis darbas turėtų būti atliktas Sausumos transporto darbo grupėje, kai bus susitarta dėl bendro požiūrio.

V. **IŠVADA**

11. 2019 m. lapkričio 20 d. Nuolatinių atstovų komitetas išnagrinėjo kompromisinį tekstą ir nusprendė jį tokį, koks išdėstytas šio pranešimo priede, pateikti TTE Tarybai, kad ji 2019 m. gruodžio 2 d. priimtų bendrą požiūrį.
 12. Taryba raginama susitarti dėl šio bendro požiūrio. Be to, Tarybos prašoma paraginti Sausumos transporto darbo grupę užbaigti darbą – konstatuojamąsias dalis, kurios nėra įtrauktos į bendrą požiūrį, suderinti su sutarto teksto straipsniais ir priedais.
-

Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA,
kuria iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto
priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra
(Tekstas svarbus EEE)**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ¹,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ²,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

[konstatuojamosios dalys nepateikiamos]

¹ OL C [...], [...], p. [...].

² OL C [...], [...], p. [...].

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 1999/62/EB iš dalies keičiama taip:

1) pavadinimas pakeičiamas taip:

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

2) 1 ir 2 straipsniai pakeičiami taip:

„1 straipsnis

1. Ši direktyva taikoma:

- a) sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms taikomiems transporto priemonių mokesčiams,
- b) transporto priemonėms taikomoms rinkliavoms ir naudotojo mokesčiams.

2. Ši direktyva netaikoma transporto priemonėms, kurios [...] **naudojamos** [...] tik valstybių narių neeuropinėse teritorijose.

3. Ši direktyva netaikoma Kanarų salose, Seutoje ir Meliloje, Azoruose ar Madeiroje registruotoms **sunkiosioms** transporto priemonėms, kuriomis transporto operacijos yra vykdomos tik tose teritorijose arba tarp tų teritorijų bei atitinkamai Ispanijos ir Portugalijos žemyninės dalies.

4. Valstybės narės gali nuspręsti netaikyti 7c straipsnio 5 dalies, 7g straipsnio 1 ir 2 dalių ir 7g-a straipsnio rinkliavoms ir naudotojo mokesčiams už naudojimąsi kelių infrastruktūra, kuriai taikomos koncesijos sutartys, kol sutartis yra atnaujinama arba iš esmės iš dalies keičiama, jeigu:
- a) sutartis buvo pasirašyta anksčiau nei [*OL: prašom įrašyti: iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo data*] arba
 - b) viešųjų pirkimų konkurso tvarka gautos paraiškos ar atsakymai į kvietimus dalyvauti derybose pagal derybų procedūrą buvo gauti anksčiau nei [*OL: prašom įrašyti: iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo data*].
5. 4 dalis taip pat taikoma viešųjų ir neviešųjų subjektų sudarytoms ilgalaikėms sutartims, pasirašytoms anksčiau nei [*OL: prašom įrašyti: iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo data*], dėl darbų vykdymo ir (arba) paslaugų valdymo, išskyrus darbų, neapimančių paklausos rizikos perkėlimo, vykdymą.

2 straipsnis

Šioje direktyvoje:

- 1) transeuropinis kelių tinklas – Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1315/2013 ³ II skyriaus 3 skirsnyje nurodyta kelių transporto infrastruktūra, vaizduojama to reglamento I priede pateiktuose žemėlapiuose;
- 2) statybos kaštai – su statyba susiję kaštai, kai tinkama, įskaitant vienus iš šių finansavimo kaštų:
 - a) naujos infrastruktūros ar naujos infrastruktūros patobulinimų, įskaitant didelius konstrukcijų remontus;

³ 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

- b) infrastruktūros ar infrastruktūros patobulinimų, įskaitant didelius konstrukcijų remontus, užbaigtų ne anksčiau kaip likus 30 metų iki 2008 m. birželio 10 d., jeigu iki 2008 m. birželio 10 d. rinkliavų tvarka jau buvo nustatyta, arba užbaigtų ne anksčiau kaip likus 30 metų iki nustatant naują rinkliavų tvarką, įvestą po 2008 m. birželio 10 d.;
- c) infrastruktūros ar infrastruktūros patobulinimų, užbaigtų **daugiau kaip prieš 30 metų** iki 2008 m. birželio 10 d., jei
 - i) valstybė narė, sudarydama sutartį su rinkliavų sistemos operatoriumi arba priimdama kitus lygiaverčio poveikio teisės aktus, kurie įsigaliojo anksčiau nei 2008 m. birželio 10 d., nustatė rinkliavų sistemą, kurioje numatytas šių kaštų susigrąžinimas, arba
 - ii) valstybė narė gali įrodyti, kad atitinkamą infrastruktūrą leista statyti su sąlyga, kad jos projektinis eksploatavimo laikotarpis viršytų 30 metų;
- 3) finansavimo kaštai – paskolų palūkanos ir akcininkų įnešto viso nuosavo kapitalo grąža;
- 4) dideli konstrukcijų remontai – konstrukcijų remontai, išskyrus remontus, kurie nebeturi aktualios naudos kelių naudotojams, visų pirma jeigu vietoj remontų vykdomas tolesnis naujos kelio dangos klojimas ar kiti statybos darbai;
- 5) greitkelis – specialiai motorinių transporto priemonių eismui suprojektuotas ir nutiestas kelias, nenaudojamas šalia esantiems nuosavybės objektams aptarnauti ir atitinkantis šiuos kriterijus:
 - a) išskyrus specialias vietas ar tam tikru laikotarpiu, turi abiem eismo kryptims atskiras juostas, viena nuo kitos atskirtas eismui neskirta skiriamąja juosta arba išimtiniais atvejais – kitu būdu;
 - b) tame pačiame lygyje nesikerta su jokių kitu keliu, geležinkeliu, tramvajų keliu arba dviračių ar pėsčiųjų taku;
 - c) yra specialiai pažymėtas kaip greitkelis;

- 6) rinkliava – nustatyto dydžio suma, apskaičiuojama pagal atitinkama infrastruktūra nuvažiuotą atstumą ir transporto priemonės tipą, kurią sumokėjus suteikiama teisė ta transporto priemone naudotis atitinkama infrastruktūra ir kurią sudaro **vienas ar keli iš šių mokesčių**:
- infrastruktūros mokestis;
 - spūsčių mokestis;
 - išorinių kaštų mokestis;
- 7) infrastruktūros mokestis – mokestis, renkamas valstybėje narėje patirtiems infrastruktūros statybos, priežiūros, eksploatavimo ir plėtros kaštams susigrąžinti;
- 8) išorinių kaštų mokestis – mokestis, renkamas [...] patirtiems kaštams, susijusiems su eismo oro tarša, [...] eismo akustine tarša **ir** (arba) su **eismo išmetamu CO₂ kiekiu**, susigrąžinti [...];
- 8a)** eismo oro taršos kaštai – kaštai, patirti dėl kietųjų dalelių ir ozono pirmtakų, pvz., azoto oksido ir lakiųjų organinių junginių, išsiskiriančių transporto priemonės eksploatavimo metu, padarytos žalos;
- 8b)** eismo akustinės taršos kaštai – kaštai, patirti dėl triukšmo, kurį kelia transporto priemonės arba kuris kyla joms riedant kelio danga, padarytos žalos;
- 8c)** **eismo išmetamo CO₂ kiekio kaštai – kaštai, patirti dėl transporto priemonės eksploatavimo metu išmetamo anglies dioksido padarytos žalos;**
- 9) spūstis – situacija, kai eismo srautas priartėja prie kelio pajėgumo viršijimo ribos arba ją viršija;
- 10) spūsčių mokestis – transporto priemonėms taikomas mokestis, taikomas siekiant susigrąžinti valstybėje narėje patirtus spūsčių kaštus [...];

- 11) [...]
- 12) [...]
- 13) infrastruktūros mokesčio svertinis vidurkis – per atitinkamą laikotarpį iš infrastruktūros mokesčio gautų pajamų bendra suma, padalinta iš kilometrų, kuriuos sunkioji transporto priemonė nuvažiavo per tą laikotarpį tuo mokesčiu apmokestintomis kelio atkarpomis, skaičiaus;
- 14) naudotojo mokestis – nustatyto dydžio mokestis, kurį sumokėjus suteikiama teisė tam tikrą laikotarpį tam tikra transporto priemone naudotis 7 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodyta infrastruktūra;
- 15) transporto priemonė – [...] **motorinė transporto priemonė arba sujungtoji transporto priemonė, skirta naudoti arba naudojama keleiviams arba kroviniams vežti keliais;**
- 16) sunkioji transporto priemonė – [...] **transporto priemonė, kurios maksimalus leistinas svoris yra didesnis kaip 3,5 tonos;**
- 17) sunkiasvorė krovininė transporto priemonė – kroviniams vežti skirta transporto priemonė, kurios maksimalus leistinas svoris yra didesnis kaip 3,5 tonos;
- 18) tolimojo susisiekimo [...] **ir miesto autobusas** – daugiau kaip 8 keleiviams, neskaitant vairuotojo, vežti skirta transporto priemonė, kurios maksimalus leistinas svoris yra didesnis kaip 3,5 tonos;
- 19) lengvoji transporto priemonė – [...] **transporto priemonė, kurios maksimalus leistinas svoris yra ne didesnis kaip 3,5 tonos;**

- 20) lengvasis automobilis – transporto priemonė [...], **kurioje be vairuotojo sėdimosios vietos yra ne daugiau kaip aštuonios sėdimosios vietos ir kurios maksimalus leistinas svoris yra ne didesnis kaip 3,5 tonos, arba kemperis;**
- 21) mikroautobusas – daugiau kaip aštuoniems keleiviams, neskaitant vairuotojo, vežti skirta transporto priemonė, kurios maksimalus leistinas svoris yra ne didesnis kaip 3,5 tonos;
- 21a) **kemperis – transporto priemonė su gyvenamąja patalpa, kurioje yra tokia įranga: sėdynės ir stalas, vieta miegoti, kurią galima įrengti pertvarkius sėdynes, valgio gaminimo įranga ir daiktų laikymo vieta, kurios maksimalus leistinas svoris yra ne didesnis kaip 3,5 tonos;**
- 22) [...] **lengvoji komercinė transporto priemonė – kroviniams vežti skirta transporto priemonė, kurios maksimalus leistinas svoris yra ne didesnis kaip 3,5 tonos;**
- 23) [...]
- 23) **netarši transporto priemonė:**
- i) **lengvasis automobilis arba lengvoji komercinė transporto priemonė be vidaus degimo variklio arba**
 - ii) **sunkioji transporto priemonė, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2019/1242⁴ 3 straipsnio 11 punkte;**
- 24) **vežėjas – krovinius arba keleivius keliais vežanti įmonė;**

⁴ **2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1242, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai ir iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB (OL L 198, 2019 7 25, p. 202–240).**

- 25) „EURO 0“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „EEV“
„EURO VI“ kategorijos transporto priemonė – sunkioji transporto priemonė, kuri atitinka
0 priede nustatytas emisijos ribas;
- 26) **sunkiosios** transporto priemonės tipas – kategorija, kuriai priskiriama sunkioji transporto
priemonė pagal jos ašių skaičių, matmenis ar svorį, ar pagal kitus žalą keliams
atspindinčius transporto priemonių klasifikacijos koeficientus, pvz., IV priede nustatytą
žalos keliams klasifikavimo sistemą, jeigu naudojama klasifikavimo sistema yra
grindžiama tokiomis transporto priemonės charakteristikomis, kurios nurodytos visose
valstybėse narėse naudojamuose dokumentuose arba yra aiškiai matomos;
- 26a) transporto priemonių pogrupis – transporto priemonių grupė, kaip apibrėžta
Reglamento (ES) 2019/1242 3 straipsnio 8 punkte;**
- 27) koncesijos sutartis – [...] darbų **arba paslaugų koncesija**, kaip apibrėžta Europos
Parlamento ir Tarybos Direktyvos 2014/[...] **23/ES⁵ 5 straipsnio 1 punkte;**
- 28) koncesijos rinkliava – rinkliava, kurią koncesininkas ima pagal koncesijos sutartį;
- 29) iš esmės pakeista rinkliavų arba apmokestinimo tvarka – rinkliavų arba apmokestinimo
tvarka, **pagal kurią iš dalies pakeitus tarifus pajamos turėtų padidėti daugiau kaip
10 %, palyginti su ankstesniais ataskaitiniais metais, neįskaitant eismo padidėjimo, ir
atlikus koregavimą dėl infliacijos, apskaičiuotos atsižvelgiant į ES mastu suderinto
vartotojų kainų indekso, ir neįskaitant energijos ir neperdirbtų maisto produktų,
pokyčius, kaip paskelbė Komisija (Eurostatas).**

[...]

⁵ 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/[...] **23/ES** dėl [...] **koncesijos sutarčių suteikimo** (OL L 94, 2014 3 28, p. [...] 1);

- 30) pirmoji atskaitos vertė – kiekvieno transporto priemonių pogrupio išmetamo CO₂ kiekio vertė, atitinkanti 7g-a straipsnyje nurodytų stebėjimo duomenų žemiausią 10-ą procentilį, į šių verčių apskaičiavimą neįtraukiant netaršių transporto priemonių;
- 31) antroji atskaitos vertė – kiekvieno transporto priemonių pogrupio išmetamo CO₂ kiekio vertė, atitinkanti 7g-a straipsnyje nurodytų stebėjimo duomenų žemiausią 20-ą procentilį, į šių verčių apskaičiavimą neįtraukiant netaršių transporto priemonių;

Taikant 2 punktą:

- a) visais atvejais statybos kaštų, į kuriuos reikia atsižvelgti, dalis neviršija dabartinio projekcinio eksploatavimo laikotarpio dalies tų infrastruktūros komponentų, kurie dar turės būti naudojami 2008 m. birželio 10 d. arba naujos rinkliavų tvarkos nustatymo dieną, jei ji yra vėlesnė;
- b) į infrastruktūros arba infrastruktūros patobulinimų kaštus galima įtraukti konkrečius infrastruktūros kaštus, skirtus triukšmo poveikiui sumažinti ar kelių eismo saugumui pagerinti, bei faktinius infrastruktūros operatoriaus mokėjimus, atitinkančius objektyvius aplinkos apsaugos elementus, pavyzdžiui, apsaugą nuo dirvožemio taršos.

[išbraukta:] [...]

3) 7 straipsnis pakeičiamas taip:

„7 straipsnis

1. Nedarant poveikio 9 straipsnio 1a daliai, valstybės narės gali palikti galioti arba nustatyti rinkliavas ir naudotojo mokesčius transeuropiniame kelių tinkle arba tam tikrose to tinklo atkarpose ir kitose papildomose savo greitkelių tinklo atkarpose, kurios nėra transeuropinio kelių tinklo dalis, jeigu laikomasi šio straipsnio 3–~~8a~~[...] dalyse bei 7a–7k straipsniuose nustatytų sąlygų.
2. 1 dalis nedaro poveikio valstybių narių teisei laikantis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo taikyti rinkliavas ir naudotojo mokesčius už naudojimąsi kitais keliais, jeigu taikant rinkliavas ir naudotojo mokesčius už naudojimąsi tokiais keliais nediskriminuojami tarptautinio eismo dalyviai ir neiškreipiama operatorių konkurencija. Už naudojimąsi keliais, kurie nepriklauso transeuropiniam kelių tinklui ir kurie nėra greitkeliai, taikomos rinkliavos ir naudotojo mokesčiai turi atitikti šio straipsnio 3 ir 4 dalyse, 7a straipsnyje ir 7j straipsnio 1, 2 ir 4 dalyse nustatytas sąlygas.
- 2a. **Nedarant poveikio kitoms šios direktyvos nuostatoms, gali būti nustatytos arba toliau taikomos (nepriklausomai vienos nuo kitų) rinkliavos ir naudotojo mokesčiai, taikomi skirtingoms transporto priemonių kategorijoms, pavyzdžiui, sunkiosioms transporto priemonėms, sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, tolimojo susisiekimo ir miesto autobusams, lengvosioms transporto priemonėms, lengvosioms komercinėms transporto priemonėms ir lengviesiems automobiliams.**
3. Valstybės narės už naudojimąsi ta pačia kelio atkarpa kurios nors kategorijos transporto priemone taiko tik rinkliavas arba tik naudotojo mokesčius. Vis dėlto už naudojimąsi jos tinklu naudotojo mokestį imanti valstybė narė taip pat gali imti rinkliavas už naudojimąsi tiltais, tuneliais ir kalnų pervažomis.

Valstybės narės gali priimti sprendimą netaikyti 7c straipsnio 5 dalies ir 7g-a straipsnio 1 dalies tokioms rinkliavoms už naudojimąsi tiltais, tuneliais ir kalnų pervažomis, jeigu tenkinama viena arba abi iš toliau nurodytų sąlygų:

- a) 7c straipsnio 5 dalies ir 7g-a straipsnio 1 dalies taikymas būtų techniškai neįmanomas siekiant pradėti taikyti tokį diferencijavimą atitinkamoje rinkliavų sistemoje;
- b) dėl 7c straipsnio 5 dalies ir 7g-a straipsnio 1 dalies taikymo būtų nukreiptas labiausiai taršių transporto priemonių eismas, o tai darytų neigiamą poveikį kelių eismo saugumui ir visuomenės sveikatai.

Valstybė narė, kuri nusprendžia netaikyti 7c straipsnio 5 dalies ir 7g-a straipsnio 1 dalies pagal šios dalies antrą pastraipą, apie savo sprendimą praneša Komisijai.

- 4. Renkant rinkliavas ir naudotojo mokesčius turi būti nei tiesiogiai, nei netiesiogiai nediskriminuojama dėl kelių naudotojo pilietybės, dėl vežėjo įsisteigimo ar transporto priemonės registracijos valstybės narės ar trečiosios valstybės, arba dėl transporto operacijos kilmės ar paskirties vietos.
- 4a. **Valstybės narės gali numatyti mažesnius rinkliavų tarifus ar naudotojo mokesčius ir jų netaikyti kelio atkarpoms, kuriose yra nedidelis eismo intensyvumas retai apgyvendintose vietovėse.**
- 5. Valstybės narės gali numatyti mažesnius rinkliavų tarifus ar naudotojo mokesčius arba atleisti nuo pareigos mokėti rinkliavas ar naudotojo mokesčius už
 - i) sunkiąsias transporto priemones, kurioms netaikomas reikalavimas įdiegti ir naudoti tachografus pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 165/2014 ⁶, ir
 - ii) **bet kurią transporto priemonę [...], kuriai taikomos šios direktyvos 6 straipsnio 2 dalies a, b ir c punktuose nustatytos sąlygos.**

⁶ 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 60, 2014 2 28, p. 1).

6. [...]
7. [...] .
8. Sunkiasvorių [...] **krovininių** transporto priemonių atveju iki [...] [*OL: prašom įrašyti: įsigaliojimo data + aštuoneri metai*] valstybė narė gali nuspręsti taikyti rinkliavas arba naudotojo mokesčius tik **sunkiasvorėms krovininėms** transporto priemonėms, kurių maksimalus leistinas pakrautos transporto priemonės svoris yra ne mažesnis kaip 12 tonų, jei ji mano, kad šias rinkliavas arba naudotojo mokesčius pradėjus taikyti **sunkiasvorėms krovininėms** transporto priemonėms, kurių svoris yra mažesnis kaip 12 tonų:
- a) dėl eismo nukreipimo būtų daromas didelis neigiamas poveikis laisvam eismo srautui, aplinkai, triukšmo lygiui, spūstims, sveikatai arba kelių eismo saugumui;
 - b) tai būtų susiję su administracinėmis išlaidomis, sudarančiomis daugiau kaip [...] **15 %** papildomų pajamų, kurios būtų buvusios gautos įtraukus minėtas transporto priemones, **arba**
 - c) **tai būtų susiję su transporto priemonių, dėl kurių nesusidaro daugiau nei 10 % infrastruktūros kaštų apmokestinamosios vertės, kategorija.**

Valstybės narės, kurios nusprendžia taikyti rinkliavas arba naudotojo mokesčius, arba abu tik **sunkiasvorėms krovininėms** transporto priemonėms, kurių maksimalus leistinas pakrautos transporto priemonės svoris yra ne mažesnis kaip 12 tonų, apie savo sprendimą ir jo motyvus informuoja Komisiją.

- 8a. **Kai rinkliavos taikomos visoms sunkiosioms transporto priemonėms, valstybės narės gali nuspręsti susigrąžinti skirtingą kaštų procentinę dalį už, viena vertus, tolimojo susisiekimo ir miesto autobusus ir, kita vertus, už sunkiasvorių krovininių transporto priemones.**

9 [...]

10 [...]“;

4) 7a straipsnis pakeičiamas taip:

„7a straipsnis

1. Naudotojo mokesčiai turi būti proporcingi naudojimosi infrastruktūra trukmei.
2. Taikant naudotojo mokesčius sunkiosioms transporto priemonėms, infrastruktūra leidžiama naudotis bent šios trukmės laikotarpiais: dieną, savaitę, mėnesį ir metus. Mėnesio tarifas turi būti ne didesnis kaip 10 % metinio tarifo, savaitės tarifas turi būti ne didesnis kaip 5 % metinio tarifo, o dienos tarifas turi būti ne didesnis kaip 2 % metinio tarifo. **Valstybė narė jos teritorijoje registruotoms transporto priemonėms gali taikyti tik metinius tarifus.**

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

3. Taikant naudotojo mokesčius lengviesiems automobiliams, infrastruktūra leidžiama naudotis bent šiuos laikotarpius: 10 dienų, mėnesį arba du mėnesius, arba abu šiuos laikotarpius, ir metus. Dviejų mėnesių tarifas turi būti ne didesnis kaip **33 %** metinio tarifo [...], o mėnesio tarifas turi būti ne didesnis kaip **20 %** metinio tarifo. [...] 10 dienų tarifas turi būti ne didesnis kaip **13 %** metinio tarifo.

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

Iki [...] **[OL: prašom įrašyti: įsigaliojimo data]** priimtų naudotojo mokesčių schemų atveju valstybės narės gali toliau taikyti iki tos dienos galiojusius tarifus, viršijančius pirmoje pastraipoje nurodytas ribas, ir atitinkamus didesnius kitų naudojimo laikotarpių tarifus laikydamosi vienodų sąlygų užtikrinimo principo. Tačiau kai tik įsigalioja iš esmės pakeista rinkliavų arba apmokestinimo tvarka ir ne vėliau kaip nuo [...] **[OL: prašom įrašyti: įsigaliojimo data + aštuoneri metai]** jos turi laikytis pirmoje pastraipoje nurodytų ribų ir antros pastraipos.

4. Mikroautobusų ir [...] **lengvųjų komercinių transporto priemonių** atveju valstybės narės laikosi 2 arba 3 dalies. Tačiau [...] valstybės narės **gali** mikroautobusams ir [...] **lengvosioms komercinėms transporto priemonėms** nustatyti **kitokius** naudotojo mokesčio **tarifus** nei lengviesiems automobiliams [...].“;

4a) 7b straipsnis pakeičiamas taip:

„7b straipsnis

1. Infrastruktūros mokestis, **taikomas sunkiosioms transporto priemonėms**, grindžiamas infrastruktūros kaštų susigrąžinimo principu. Infrastruktūros mokesčio, **taikomo sunkiosioms transporto priemonėms**, svertinis vidurkis siejamas su atitinkamo infrastruktūros tinklo statybos, eksploatavimo, priežiūros ir plėtros kaštais. Į svertinį vidutinį infrastruktūros mokestį taip pat gali būti įskaičiuota kapitalo grąža ir (arba) rinkos sąlygomis grindžiama pelno marža.
2. Kaštai, į kuriuos atsižvelgiama, turi būti susiję su tinklu arba tinklo dalimi, už kurį (kurią) renkami mokesčiai, **taikomi sunkiosioms transporto priemonėms**, ir su transporto priemonėmis, kurioms jie taikomi. Valstybės narės gali nuspręsti susigrąžinti tik tam tikrą tų kaštų procentinę dalį.“;

- 5) 7c straipsnis pakeičiamas taip:

„7c straipsnis

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

Kai išorinių kaštų mokestis taikomas už sunkiųjų transporto priemonių oro taršą ir akustinę taršą [...], **valstybės narės jį** diferencijuoja ir [...] nustato laikydamosi būtiniausių reikalavimų ir metodų, nurodytų IIIa priede, ir laikosi IIIb priede nustatytų pamatinių verčių.

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

3. Su eismo oro tarša susijęs išorinių kaštų mokestis netaikomas griežčiausius EURO emisijos standartus atitinkančioms sunkiosioms transporto priemonėms.

Pirma pastraipa nustoja galioti praėjus ketveriems metams nuo dienos, kurią pradėtos taikyti taisyklės, kuriomis nustatyti tie standartai.

- 3a. Valstybė narė gali nukrypti nuo reikalavimo diferencijuoti infrastruktūros mokestį arba naudotojo mokestį pagal 7g-a straipsnio 1a dalį, jei išorinių kaštų mokestis už CO₂ yra renkamas ir diferencijuojamas atsižvelgiant į išorinių kaštų mokesčio už išmetamą CO₂ kiekį pamatinės vertės, kaip nustatyta IIIc priede arba 3c dalyje nurodytame įgyvendinimo akte.**

Išorinių kaštų mokestis už išmetamą CO₂ kiekį gali būti taikomas kartu su infrastruktūros mokesčiu, kuris buvo diferencijuotas pagal 7g-a straipsnį.

- 3b. Miesto autobusams ir tolimojo susisiekimo autobusams valstybės narės gali pasirinkti taikyti tokias pačias arba mažesnes vertes nei nurodytosios IIIc priede.**

- 3c. Pagal 9c straipsnio 3 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato išorinių kaštų mokesčio už išmetamą CO₂ kiekį pamatines vertes, taikomas transporto priemonėms, priklausančioms 7g-a straipsnio 1 dalyje nurodytoms 2 ir 3 CO₂ emisijos klasėms. Tie įgyvendinimo aktai priimami per vienerius metus po to, kai Komisija pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 1 dalį pirmą kartą paskelbia duomenis apie išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertes, reikalingas IIIc priede nurodytų transporto priemonių klasės išorės kaštų vertėms apskaičiuoti.
- [3d. *išbraukta*]
- 3e. Be to, valstybės narės gali taikyti aukštesnius išorės kaštų mokesčius už išmetamą CO₂ kiekį nei IIIc priede nustatytos pamatinės vertės, jeigu tai daroma nediskriminuojant, ir IIIc priede nustatytos vertės viršijamos ne daugiau kaip du kartus. Nusprendusios taikyti šią dalį valstybės narės savo sprendimą pagrindžia ir apie jį praneša Komisijai.
4. Išorinių kaštų mokesčio sumą nustato atitinkama valstybė narė. Jei valstybė narė šiuo tikslu paskiria instituciją, ši institucija turi būti teisiškai ir finansiškai nepriklausoma nuo organizacijos, kuri yra atsakinga už viso mokesčio ar jo dalies administravimą ar rinkimą.
5. Nuo [...] **[OL: prašom įrašyti: įsigaliojimo data + šešeri metai]** rinkliavas taikančios valstybės narės taiko išorinių kaštų mokesčių sunkiosioms transporto priemonėms bent toje 7 straipsnio 1 dalyje nurodyto tinklo dalyje, kurioje sunkiųjų transporto priemonių daroma žala aplinkai yra **pati didžiausia**. [...] “; ⁷

⁷ **Iterpti naują konstatuojamąją dalį: valstybės narės turėtų turėti galimybę, kai tikslinga, išorės kaštų mokesčius sunkiosioms transporto priemonėms taikyti tik tose tinklo atkarpose, kuriose taikomi infrastruktūros mokesčiai.**

5a) 7d straipsnis pakeičiamas taip:

„7d straipsnis

Ne vėliau kaip praėjus šešiams mėnesiams po būsimų griežtesnių EURO emisijos standartų patvirtinimo, Komisija, kai tikslinga, pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto siekiant nustatyti atitinkamas pamatines vertes IIIb priede.“;

6) Įterpiamas šis 7da straipsnis:

„7da straipsnis

1. Valstybės narės gali laikydamosi V priede išdėstytų reikalavimų nustatyti spūsčių mokestį bet kurioje savo kelių tinklo atkarpoje, kurioje susidaro spūstys. Spūsčių mokestis gali būti taikomas tik tose kelio atkarpose, kuriose spūstys susidaro nuolat, ir tik tais laikotarpiais, kai jos paprastai susidaro.
2. Valstybės narės apibrėžia 1 dalyje nurodytas kelių atkarpas ir laikotarpius remdamosi objektyviais su spūsčių tuose keliuose ir jų apylinkėse lygiu susijusiais kriterijais, pvz., vidutiniu vėlavimu arba eismo eilių ilgiu.
3. Bet kuriai kelių tinklo atkarpai nustatytas spūsčių mokestis nediskriminuojant taikomas visų kategorijų transporto priemonėms laikantis V priede nustatytų standartinių ekvivalentiškumo koeficientų. **Valstybės narės gali nuo spūsčių mokesčio visiškai arba iš dalies atleisti mikroautobusus, tolimojo susisiekimo autobusus ir autobusus.**
4. Spūsčių mokestis atspindi kaštus, kurie dėl transporto priemonės susidarė kitiems kelių naudotojams ir netiesiogiai plačiai visuomenei, [...] **ir atitinka VI priede nustatytas pamatines vertes [...] kiekvienam atitinkamam kelio tipui bei nustatomas laikantis V priede išdėstytų būtiniausių reikalavimų. Kai valstybė narė ketina taikyti už VI priede nustatytas pamatines vertes didesnius spūsčių mokesčius, ji praneša Komisijai laikydamasi V priede nurodytų reikalavimų.**

5. Valstybės narės įdiegia tinkamus mechanizmus spūsčių mokesčių poveikiui stebėti ir mokesčių dydžiui peržiūrėti. Jos reguliariai – bent kas trejus metus – peržiūri mokesčių dydį siekdamas užtikrinti, kad jie nebūtų didesni už jų patiriamus spūsčių kaštus, susidarančius tose kelių atkarpose, kuriose taikomi spūsčių mokesčiai.“;

6a) 7e straipsnio 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

- „1. Valstybės narės apskaičiuoja infrastruktūros mokesčio maksimalų dydį, **taikomą sunkiosioms transporto priemonėms**, naudodamos **7b straipsnyje ir** III priede nustatytais pagrindiniais apskaičiavimo principais pagrįstą metodiką.
2. Koncesijos rinkliavų atveju infrastruktūros mokesčio, **taikomo sunkiosioms transporto priemonėms**, maksimalus dydis turi atitikti dydį, kuris būtų apskaičiuotas naudojant **7b straipsnyje ir** III priede nustatytais pagrindiniais apskaičiavimo principais grindžiamą metodiką, arba būti už jį mažesnis. Tokios atitikties vertinimas atliekamas remiantis pakankamai ilgu ataskaitiniu laikotarpiu, atitinkančiu koncesijos pobūdį.“.
- 7) 7f ir 7g straipsniai pakeičiami taip:

„7f straipsnis

1. Informavusi Komisiją valstybė narė gali padidinti infrastruktūros mokestį, renkama konkrečiose kelio atkarpose, kuriose nuolat susidaro spūstys arba kuriose naudojantis transporto priemonėmis padaroma didelė žala aplinkai, jeigu laikomasi šių sąlygų:
- a) padidinus mokestį gautos pajamos investuojamos į **transporto paslaugų plėtojimo arba į** pagrindinio tinklo, nustatyto pagal Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 III skyrių, transporto infrastruktūros, kuri tiesiogiai padėtų sumažinti spūstis arba žalą aplinkai ir kuri yra tame pačiame koridoriuje, kaip ir kelio atkarpa, kuriai taikomas mokesčio padidinimas, statybos **arba priežiūros** finansavimą;

- b) mokesčio padidinimas neviršija 15 % infrastruktūros mokesčio svertinio vidurkio, apskaičiuoto pagal 7b straipsnio 1 dalį ir 7e straipsnį, išskyrus atvejus, kai gautos pajamos investuojamos į pagrindinio tinklo koridorių tarpvalstybines atkarpas; tokiu atveju mokesčio padidinimas negali viršyti 25 %. **Kai dvi ar daugiau valstybių narių padidina mokestį tame pačiame koridoriuje, šis mokesčio padidinimas negali būti didesnis nei 50 %;**
 - c) taikant padidintą mokestį negali būti sudarytos nesąžiningos sąlygos komerciniam transportui, palyginti su kitais kelių naudotojais;
 - d) tikslios vietovės, kuriai bus taikomas padidintas mokestis, apibūdinimas ir sprendimo finansuoti a punkte nurodytų pagrindinio tinklo koridorių statybą įrodymai pateikiami Komisijai prieš pradedant taikyti padidintą mokestį;
 - e) laikotarpis, kuriuo bus taikomas padidintas mokestis, nustatomas ir apribojamas iš anksto ir, atsižvelgiant į planuojamas gauti pajamas, jis turi atitikti projektą, kurie bendrai finansuojami iš padidinto mokesčio gautų pajamų, finansinius planus ir ekonominės naudos analizę.
- 1a. Naujų tarpvalstybinių projektų atveju mokestis gali būti padidinamas tik jei tam pritaria visos tame projekte dalyvaujančios valstybės narės.
 - 2. Mokesčio padidinimas gali būti taikomas pagal 7g, **7g-a** arba 7ga straipsnį diferencijuojamam 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 ekonominiam vystymuisi, ji gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais atitinkamos valstybės narės pateikti mokesčių planai būtų atmeti arba ji būtų parašyta juos pakeisti. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis [...] 9c straipsnio ([...] **3 dalyje**) nurodytos **nagrinėjimo** procedūros.

4. [...]
5. Mokesčio padidėjimas negali būti taikomas toms kelių atkarpoms, kuriose taikomas spūsčių mokestis.

7g straipsnis

1. [...] Infrastruktūros mokestis gali būti diferencijuojamas siekiant sumažinti spūstis, kuomet labiau sumažinti žalą infrastruktūrai ir optimizuoti naudojimąsi atitinkama infrastruktūra arba skatinti kelių eismo saugumą, jeigu laikomasi šių sąlygų:
- a) diferencijavimas yra skaidrus, skelbiamas viešai ir taikomas vienodomis sąlygomis visiems naudotojams;
 - b) diferencijuojama pagal paros metą, dienos tipą arba metų laiką;
 - c) joks infrastruktūros mokestis daugiau kaip 175 % neviršija maksimalaus infrastruktūros mokesčio svertinio vidurkio, nurodyto 7b straipsnyje;
 - d) piko laikotarpiai, kuriais siekiant sumažinti transporto spūstis taikomi aukštesni infrastruktūros mokesčiai, neviršija penkių valandų per dieną;
 - e) diferencijavimas nustatomas ir taikomas skaidriai ir pajamų atžvilgiu neutraliai kelio atkarpoje, kurioje yra spūsčių, taikant mažesnius rinkliavų tarifus [...] **kelių naudotojams**, kurie keliauja ne piko laikotarpiais, ir didesnius rinkliavų tarifus [...] kelių naudotojams, kurie keliauja ta pačia kelio atkarpa piko valandomis;
 - f) **atitinkamoje kelio atkarpoje nerenkamas joks spūsčių mokestis nerenkamas.**

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

2. Kol nebus [...] **pradėti taikyti 7g-a straipsnyje nurodyti diferencijuoti infrastruktūros mokesčiai ir naudotojo mokesčiai**, valstybės narės sunkiųjų transporto priemonių atveju diferencijuoja infrastruktūros mokestį pagal transporto priemonės EURO emisijos klasę taip, kad joks infrastruktūros mokestis daugiau kaip 100 % nevirsytų to paties mokesčio, taikomo griežčiausius emisijos standartus atitinkančioms lygiavertėms transporto priemonėms. **Kai infrastruktūros mokesčiai ir naudotojo mokesčiai diferencijuojami pagal 7g-a straipsnį, valstybės narės nustoja taikyti diferencijavimą pagal EURO emisijos klasę.** [...]

Nuo [OL: prašom įrašyti: šios iš dalies keičiančiosios direktyvos įsigaliojimo data] valstybės narės gali taikyti mokesčio sumažinimą iki 75 % netaršioms transporto priemonėms, palyginti su mokesčiu, taikomu transporto priemonėms, atitinkančioms griežčiausius emisijos standartus.

Vis dėlto valstybė narė gali nukrypti nuo reikalavimo diferencijuoti infrastruktūros mokestį, jeigu egzistuoja bet kuri iš šių aplinkybių:

- i) reikalavimo taikymas rimtai pakenktų jos teritorijoje taikomų rinkliavų sistemų nuoseklumui;
- ii) tokio diferencijavimo būtų techniškai neįmanoma įdiegti 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;
- iv) į rinkliavą yra įskaičiuotas išorinių kaštų mokestis.

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

3. Kai patikrinimo metu vairuotojas arba, jei tinkama, vežėjas negali pateikti transporto priemonės dokumentų, reikalingų transporto priemonės emisijos klasei nustatyti 2 dalies taikymo tikslais **ir kai Europos elektroninės rinkliavos paslaugos (EERP) teikėjas, jei tinkama, negali pateikti šios informacijos**, valstybės narės gali taikyti didžiausio tarifo rinkliavas.

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

7a) Įterpiamas šis 7g-a straipsnis:

„7g-a straipsnis

1. Valstybės narės taiko diferencijuotus infrastruktūros mokesčius ir naudotojo mokesčius sunkiosioms transporto priemonėms vadovaudamosi šiuo straipsniu.

Diferencijavimas taikomas tam tikro pogrupio sunkiosioms transporto priemonėms praėjus dvejiems metams po to, kai įsigalioja tam pogrupiui taikomas įgyvendinimo aktas, kaip nurodyta 2 arba 3 dalyje.

Nuo tos dienos valstybės narės atitinkamoms sunkiosioms transporto priemonėms gali nebetaikyti diferencijavimo pagal EURO emisijos klasę, numatyto 7g straipsnyje.

1a. Valstybės narės kiekvienam sunkiųjų transporto priemonių tipui nustato šias CO₂ emisijos klases:

- a) 1-a CO₂ emisijos klasė – transporto priemonės, nepriklausančios b–e punktuose nurodytoms CO₂ emisijos klasėms;
- b) 2-a CO₂ emisijos klasė – transporto priemonės, kurių išmetamas CO₂ kiekis yra mažesnis nei antroji konkretaus transporto priemonių pogrupio, kuriam jos priklauso, atskaitos vertė, arba jai lygus, bet nepriklausančios c–e punktuose nurodytoms CO₂ emisijos klasėms;
- c) 3-ia CO₂ emisijos klasė – transporto priemonės, kurių išmetamas CO₂ kiekis yra mažesnis nei pirmoji konkretaus transporto priemonių pogrupio, kuriam jos priklauso, atskaitos vertė, arba jai lygus, bet nepriklausančios d–e punktuose nurodytoms CO₂ emisijos klasėms;

- d) 4-a CO₂ emisijos klasė – mažataršės sunkiosios transporto priemonės, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2019/1242 3 straipsnio 12 dalyje;
- e) 5-a CO₂ emisijos klasė – netaršios transporto priemonės.

1b. Didžiausias infrastruktūros mokesčio arba naudotojo mokesčio tarifas, taikomas konkretaus tipo sunkiosioms transporto priemonėms, yra taikomas transporto priemonėms, patenkančioms į 1-ą CO₂ emisijos klasę. Sumažinti mokesčiai transporto priemonėms, patenkančioms į 2, 3, 4 ir 5-os CO₂ emisijos klases, taikomi tokia tvarka:

- 2-a CO₂ emisijos klasė – 5 %–15 % sumažinimas palyginti su 1-ai CO₂ emisijos klasei taikomu mokesčiu;
- 3-ia CO₂ emisijos klasė – 15 %–30 % sumažinimas palyginti su 1-ai CO₂ emisijos klasei taikomu mokesčiu;
- 4-a CO₂ emisijos klasė – 30 %–50 % sumažinimas palyginti su 1-ai CO₂ emisijos klasei taikomu mokesčiu;
- 5-a CO₂ emisijos klasė – 50 %–75 % sumažinimas palyginti su 1-ai CO₂ emisijos klasei taikomu mokesčiu.

2. Reglamento (ES) 2019/1242 2 straipsnio 1 dalies a–d punktuose nurodytų sunkiųjų transporto priemonių atveju Komisija, priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato pirmąją ir antrąją atskaitos vertes, kaip apibrėžta atitinkamai 2 straipsnio 30 ir 31 dalyse, laikydamosi 9c straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. Tos atskaitos vertės grindžiamos stebėjimo duomenimis, nurodytais Reglamento (ES) 2019/1242 1 straipsnio antroje pastraipoje. Tuos įgyvendinimo aktus Komisija priima per 6 mėnesius po to, kai paskelbiamos išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės (kaip nurodyta Reglamento (ES) 2019/1242 3 straipsnio 1 dalyje), taikomos konkretaus pogrupio sunkiosioms transporto priemonėms.

Be to, per 6 mėnesius po to, kai įsigalioja susijusios patikslintos išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės, patvirtintos pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 2 dalį, laikydamosi 9c straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros, Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos naujos atskaitos vertės.

3. **Sunkiųjų transporto priemonių, kurioms netaikoma 2 dalis, atveju, Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato pirmąją ir antrąją atskaitos vertes remdamasi išmetamu CO₂ kiekiu, vertinant kiekvieną sunkiųjų transporto priemonių grupę, paskelbtu vadovaujantis Reglamento (ES) 2018/956 10 straipsniu. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 9c straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros per vienus metus nuo tada, kai Komisijai pateikiami duomenys pagal Reglamentą (ES) 2018/956.**

Tam, kad nustatytų 4-ą CO₂ emisijos klasę, Komisija taiko Reglamento (ES) 2019/1242 I priedo 3 punkte pateikiamą metodiką.

4. **Laikydamasi 9c straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros Komisija priima įgyvendinimo aktus, kad, remdamasi naujausiais stebėjimo duomenimis, 2 ir 3 dalyse nurodytų transporto priemonių atžvilgiu patikslintų 2 straipsnio 30 ir 31 dalyse nurodytas procentilio vertes, kad atskirtų 1a dalyje nurodytas CO₂ emisijos klases. Pirmasis įgyvendinimo aktas turi būti priimtas ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d., o vėliau šie aktai priimami kas penkerius metus.**

Patikslintos vertės taikomos praėjus 12 mėnesių nuo atitinkamo įgyvendinimo akto įsigaliojimo.

7. **Šiame straipsnyje nurodytas diferencijavimas nėra skirtas tam, kad atsirastų pajamų pokyčių.“.**
- 8) Įterpiamas 7ga straipsnis:

„7ga straipsnis

1. Valstybės narės gali diferencijuoti rinkliavas ir naudotojo mokesčius, taikomus lengvosios transporto priemonėms, atsižvelgdamos į transporto priemonės aplinkosauginį veiksmingumą, nustatomą pagal bendrą arba svertinį bendrą savitojo išmetamo CO₂ kiekį, nurodytą transporto priemonės atitikties liudijimo 49-ame įrašė, ir pagal Euro išmetamųjų teršalų sertifikatą.

Mažesni rinkliavų ir naudotojo mokesčių tarifai taikomi lengviesiems automobiliams ir lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, atitinkantiems abi toliau nurodytas sąlygas:

- a) jų savitasis išmetamo CO₂ kiekis, nustatytas pagal Komisijos reglamentą (ES) 2017/1151 ⁸, yra nulis arba mažesnis nei šie lygiai:
 - i) 2021–2024 m. laikotarpiu – kiekvienam gamintojui pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/631 I priedo A ir B dalių 4 punktą nustatytų savitųjų teršalų išmetimo normų vidurkis, apskaičiuotas taikant svorinius daugiklius pagal tais metais naujai registruotų lengvųjų automobilių arba lengvųjų komercinių transporto priemonių skaičių ⁹;
 - ii) 2025–2029 m. laikotarpiu – viso ES parko tikslai, nustatyti pagal to reglamento I priedo atitinkamų A ir B dalių 6.1.1 punktus;
 - iii) laikotarpiu po 2030 m. – viso ES parko tikslai, nustatyti pagal to reglamento I priedo atitinkamų A ir B dalių 6.1.2 punktus;
- b) jų išmetamųjų teršalų kiekis, nustatytas pagal Komisijos reglamentą (ES) 2017/1151, yra toks kaip nurodytas šios direktyvos VII priede pateikiamoje lentelėje.

⁸ 2017 m. birželio 1 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/1151, kuriuo papildomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos, iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008 bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012 ir kuriuo panaikinamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 692/2008.

⁹ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/631, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos, ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011.

3. Kai patikrinimo metu vairuotojas arba, jei tikslinga, vežėjas, **arba Europos elektroninės rinkliavos paslaugos (EERP) teikėjas, kai tikslinga**, negali patvirtinti transporto priemonės išmetamų teršalų kiekio, valstybės narės gali taikyti didžiausio tarifo rinkliavas arba metinius naudotojo mokesčius.“.

9) 7h straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies įžanginė formuluotė pakeičiama taip:

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

aa) įterpiama ši 1a dalis:

„1a. Teikdamos Komisijai informaciją pagal 1 dalį valstybės narės gali numatyti arba įtraukti daugiau nei vieną infrastruktūros mokesčiams padengti skirtos rinkliavų tvarkos įgyvendinimo pakeitimą. Tokio numatyto pakeitimo įgyvendinimui, apie kurį Komisija jau buvo informuota, taikomos 1 dalies nuostatos.“;

b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Prieš įgyvendindamos naują arba iš esmės pakeistą išorinių kaštų mokesčiams padengti skirtą rinkliavų tvarką valstybės narės informuoja Komisiją apie atitinkamą tinklą, numatytus tarifus pagal transporto priemonių kategorijas ir emisijos klases **ir, kai tikslinga, praneša Komisijai IIIa priedo 2 punkte arba V priedo 2 punkte nurodytą informaciją.**“;

c) 4 dalis išbraukiama.

10) 7i straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalies b ir c punktai pakeičiami taip:

- „b) šios nuolaidos ar sumažinimai atspindi faktinį skirtumą tarp administracinių kaštų, susijusių su dažnais naudotojais, ir administracinių kaštų, susijusių su nenuolatiniais naudotojais;
- c) šios nuolaidos ar sumažinimai neviršija 13 % infrastruktūros mokesčio už lygiavertes transporto priemones, kurioms nuolaida ar sumažinimas netaikomi.“;

aa) įterpiama ši 2a dalis:

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

b) 3 dalis iš dalies keičiama taip:

„3. Kai įgyvendinami specifiniai ypač svarbūs Europos intereso projektai, išvardyti Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 I priede, 7g straipsnio 1 dalies b punkte [...] nustatytomis sąlygomis rinkliavų tarifus galima diferencijuoti kitais būdais, siekiant užtikrinti tokių projektų komercinį perspektyvumą, kai jie tiesiogiai konkuruoja su kitų rūšių 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.“;

11) 7j straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies antras sakinys pakeičiamas taip:

„Šiuo tikslu valstybės narės bendradarbiauja nustatydamos būdus sudaryti eismo dalyviams sąlygas mokėti rinkliavas ir naudotojo mokesčius visą parą bent **elektroniniu būdu arba** pagrindinėse prekybos vietose atsiskaitant įprastais mokėjimo būdais tiek tose valstybėse narėse, kuriose šie mokesčiai yra imami, tiek už jų ribų. **Valstybės narės neprivalo įrengti fizinių mokėjimo vietų.**“;

b) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Jeigu valstybė narė už transporto priemonę ima rinkliavą, bendra rinkliavos suma, infrastruktūros mokesčio suma, išorinių kaštų mokesčio suma ir spūsčių mokesčio suma, jei taikoma, nurodoma kelių naudotojui pateikiamame kvite, jeigu tik įmanoma, elektroninėmis priemonėmis. **Eismo dalyviai gali sutikti su tuo, kad kvitas nebūtų išduotas.**“;

c) 4 dalies pirmasis sakinys pakeičiamas taip:

„Kai tai ekonomiškai įmanoma, valstybės narės išorinių kaštų mokesčius ir spūsčių mokesčius taiko ir renka taikydamos Direktyvos (ES) 2019/520 [...] **3 straipsnio 1 dalies nuostatas** atitinkančią elektroninę **kelių rinkliavos** sistemą.“.

12) 7k straipsnis pakeičiamas taip:

„7k straipsnis

Nepažeidžiant Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių, šia direktyva nedaromas poveikis valstybių narių, kurios nustato rinkliavų sistemą, teisei numatyti atitinkamas kompensacijas.“.

13) 8 straipsnio [...] 2 dalies **a ir b punktai pakeičiami taip:**

[...] [...] „**a) sumokėjus bendrą naudotojo mokestį, leidžiama naudotis tinklu, dalyvaujančių valstybių narių nustatytu pagal 7 straipsnio 1 ir 2 dalis;**

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

14) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalies antra pastraipa išbraukiama;

[...] [...] [...] [...] [...] .“.

14a) 9c straipsnis papildomas šia 3 dalimi:

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

15) 9d ir 9e straipsniai pakeičiami taip:

„9d straipsnis

Komisijai pagal 9e straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas 0 priedas, **IIIa priedo 4.1 ir 4.2 skirsnuose pateiktos formulės ir IIIb priedo [...]** 1 lentelės sumos [...] siekiant juos suderinti su mokslo ir technikos pažanga.

9e straipsnis

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.
2. [...] 9d straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami [...] **penkerių metų laikotarpiui nuo [OL: prašom įrašyti šios direktyvos įsigaliojimo data]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių-metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.**

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti [...] 9d straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jam nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal [...] 9d straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.“.
- 16) 9f ir 9g straipsniai išbraukiami.
- 17) 10a straipsnis pakeičiamas taip:

„10a straipsnis

1. Siekiant atsižvelgti į ES mastu suderinto vartotojų kainų indekso, neįskaitant energijos ir neperdirbto maisto produktų, kurį skelbia Komisija (Eurostatas), pokyčius, II priede eurai nurodytos sumos ir IIIb priedo [...] 1 lentelėje [...] centais nurodytos sumos tikslinamos kas dvejus metus. Pirmasis patikslinimas atliekamas ne vėliau kaip **[OL: prašom įrašyti datą: metai, einantys praėjus dviem metams po šios direktyvos įsigaliojimo dienos]** kovo 31 d.

Sumos patikslinamos automatiškai, [...] **patikslinant** bazinę sumą eurai arba centais pagal tame indekse nurodytą procentinio pokyčio dydį. Gautos sumos suapvalinamos iki euro II priedo atveju ir iki cento dešimtosios dalies IIIb priedo atveju.

2. Komisija 1 dalyje nurodytas patikslintas sumas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* paskelbia ne vėliau kaip metų, kurie eina po dvejų kalendorinių metų, nurodytų 1 dalyje, pabaigos, kovo 31 d. Tos patikslintos sumos įsigalioja pirmą mėnesio po paskelbimo dieną.“.

- 18) 11 straipsnis pakeičiamas taip:

„11 straipsnis

1. **Kas penkerius metus** [...] valstybės narės paskelbia suvestinę ataskaitą apie jų teritorijose taikomas rinkliavas ir naudotojo mokesčius [...].
2. Pagal 1 dalį paskelbtoje ataskaitoje pateikiama informacija apie:
 - a) išorinių kaštų mokestį, renkamą už kiekvieną transporto priemonės klasės, kelio tipo ir laikotarpio derinį;
 - b) skirtingus infrastruktūros mokesčius **arba naudotojo mokesčius** pagal **transporto priemonės kategoriją ir sunkiųjų** transporto priemonių tipą [...];
 - c) infrastruktūros [...] mokesčio svertinį vidurkį ir visas iš infrastruktūros mokesčio gautas pajamas [...];
 - d) visas iš išorinių kaštų mokesčio gautas pajamas;
 - e) visas iš spūsčių mokesčio gautas pajamas;

- f) visas iš rinkliavų ir (arba) naudotojo mokesčio gautas pajamas;
- g) pajamų, gautų taikant šią direktyvą, panaudojimą ir tai, kaip toks panaudojimas padėjo valstybei narei siekti 9 straipsnio 2 [...] dalyje nurodytų tikslų;

[...]

[...]

3. [...] [...] [...] [...]

4. [...]

5. [...]“.

[...]19) Priedai iš dalies keičiami taip:

- a) 0, IIIa, IIIb ir IV priedai iš dalies keičiami taip, kaip išdėstyta šios direktyvos priede;
- b) **IIIc**, V, VI ir VII priedai pridedami, kaip išdėstyta šios direktyvos priede.

2 straipsnis

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi, ne vėliau kaip **[OL: prašom įrašyti: įsigaliojimo data plus 2 metai]**. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

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

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

3 straipsnis

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

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu Tarybos vardu

Pirmininkas Pirmininkas

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

a) 0 priedo 3 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

[...] [...] [...] iii) įterpiamas toks tekstas:

„EURO VI“ emisijos ribos

	Ribinės vertės							
	Anglies monoksid o masė (CO) (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	PM mass (mg/kWh)	PM number (#/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 gali būti nustatytas leidžiamas NO_x ribinės vertės 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., nustatytus 4 punkte¹⁰.“;

– 2.2 punkto antra įtrauka pakeičiama taip:

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

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.“;

¹⁰ Taikydamos ekvivalentiškumo koeficientus valstybės narės gali atsižvelgti į kelių tiesybą, kuri plėtojama laipsniškai arba pagal ilgo gyvavimo ciklo modelį.“;

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, kai taikytina, 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.

Jei valstybė narė ketina taikyti išorinių kaštų mokestį tik vienoje arba keliuose kelių tinklo, kurį sudaro transeuropiniam tinklui priklausanti jos dalis ir jos greitkeliai, dalyse, ta dalis arba dalys pasirenkamos atlikus įvertinimą, kurio metu nustatoma, 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 kitą lygiavertį duomenų šaltinį**, 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 arba **IIIc priede** nurodytos pamatinės vertės, ji Komisijai praneša transporto priemonių klasifikaciją, pagal kurią diferencijuojamas išorinių kaštų mokestis. **Kai taikytina**, ji [...] informuoja Komisiją apie tai, kur yra keliai, kuriems taikomi didesni išorinių kaštų mokesčiai (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. Taikyti kriterijai nurodomi pranešime.

3. Mokesčio suma

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

Valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija **atitinkamai** 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, kai tinkama, nepriklausoma institucija vadovaujasi efektyvios kainodaros principu, pagal kurį kaina yra artima apmokestinamos transporto priemonės naudojimo socialiniams ribiniams kaštams.

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

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

4. Išorinių kaštų elementai

4.1 Eismo oro taršos kaštai

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

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

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 mažinimo¹¹ (pagal kurią reikalaujama naudoti EMEP/EEA gaires dėl į atmosferą išmetamų teršalų inventorizavimo¹²). Teršalų kaštų piniginę išraišką apskaičiuoja valstybė narė arba, kai tinkama, 7c straipsnio 4 dalyje nurodyta nepriklausoma institucija, naudodama mokslškai patvirtintus metodus.

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

4.2 Eismo akustinės taršos kaštai

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

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

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

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

¹¹ 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).

¹² Europos aplinkos agentūros metodika <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

čia:

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

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

k lygio triukšmą patiriančių gyventojų skaičius imamas iš strateginių triukšmo žemėlapių, parengtų pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/49/EB ¹³ 7 straipsnį **arba kitą lygiavertį duomenų šaltinį**.

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

¹³ 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).

Dienos eismo svertiniam vidurkiui nustatyti naudojamas sunkiasvorių krovininių transporto priemonių ir lengvųjų automobilių ekvivalentiškumo koeficientas „e“, gaunamas remiantis vidutinio automobilio ir vidutinės sunkiasvorės krovininės 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.

4.3. Eismo išmetamo CO₂ kiekio kaštai

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

- **teršalų išmetimo normos lygio pasirinkimą;**
- **sušvelninimo galimybių įvertinimą;**
- **atskaitos scenarijaus įvertinimą;**
- **siekį nepatirti rizikos ir nuostolių;**
- **nuosavo kapitalo svertinį koeficientą.**

Likus ne mažiau kaip šešiems mėnesiams iki tokio išorinių kaštų mokesčio už išmetamą CO₂ kiekį taikymo pradžios, valstybės narės apie tai praneša Komisijai.“

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 keliai⁽¹⁾	Tarpmiestiniai keliai⁽²⁾
<i>Sunkiasvorė krovininė transporto priemonė, kurios maksimalus leistinas bendras pakrautos transporto priemonės svoris yra mažesnis kaip [...] 12 tonų arba kuri turi dvi ašis</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 18,6	[...] 9,9
	<i>EURO I</i>	[...] 12,6	[...] 6,4
	<i>EURO II</i>	[...] 12,5	[...] 6,3
	<i>EURO II</i>	[...] 9,6	[...] 4,8
	<i>Euro IV</i>	[...] 7,3	[...] 3,4
	<i>EURO V</i>	[...] 4,4	[...] 1,8
	<i>EURO V</i>	[...] 2,3	[...] 0,5
	<i>Mažiau taršios nei EURO VI, įskaitant netaršias transporto priemones</i>	[...] 2,0	0,3
<i>Sunkiasvorė krovininė transporto priemonė, kurios maksimalus leistinas bendras pakrautos transporto priemonės svoris</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 24,6	[...] 13,7
	<i>EURO I</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO II</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO III</i>	[...] 12,5	[...] 6,6

yra [...] 12–[...]18 tonų arba kuri turi tris ašis	EURO IV	[...] 9,2	[...] 4,5
	EURO V	[...] 5,6	[...] 2,7
	EURO VI	[...] 2,8	[...] 0,7
	Mažiau taršios nei EURO VI, įskaitant netaršias transporto priemones	[...] 2,3	0,3
Sunkiasvorė krovininė transporto priemonė, kurios maksimalus leistinas bendras pakrautos transporto priemonės svoris yra [...]18– [...]32 tonos arba kuri turi keturias ašis	EURO 0	[...] 27,8	[...] 15,8
	EURO I	[...] 20,4	[...] 11,3
	EURO II	[...] 20,4	[...] 11,2
	EURO III	[...] 16,3	[...] 8,9
	EURO IV	[...] 11,8	[...] 6,0
	EURO V	[...] 6,6	[...] 3,4
	EURO VI	[...] 3,1	0,8
	Mažiau taršios nei EURO VI, įskaitant netaršias transporto priemones	2,5	0,3
Sunkiasvorė krovininė transporto priemonė, kurios maksimalus leistinas bendras pakrautos transporto priemonės svoris yra didesnis nei [...]	EURO 0	[...] 33,5	[...] 19,4
	EURO I	[...] 25,0	[...] 14,1
	EURO II	[...] 24,9	[...] 13,9
	EURO III	[...] 20,1	[...] 11,1
	Euro IV	[...] 14,2	[...] 7,5

32 tonos <i>arba kuri turi penkias ar daugiau ašių</i>	<i>EURO V</i>	[...] 7,6	[...] 3,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,4	[...] 0,8
	<i>Mažiau taršios nei EURO VI, įskaitant netaršias transporto priemonės</i>	[...] 2,8	0,3

- (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.

[Lentelė išbraukta]

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

da) įterpiamas toks naujas IIIc priedas:

„IIIc PRIEDAS

DĖL IŠMETAMO CO₂ KIEKIO PATIRIAMŲ IŠORINIŲ KAŠTŲ PAMATINĖS VERTĖS

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

1 lentelė. Dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio patiriamų išorinių kaštų pamatinės vertės

Transporto priemonių klasė	Centų už transporto priemonės nuvažiuotus km	Tarpmiestiniai keliai (įskaitant greitkelius)
Sunkiasvorė krovininė transporto priemonė, kurios maksimalus leistinas bendras pakrautos transporto priemonės svoris yra mažesnis kaip 12 tonų arba kuri turi dvi ašis	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	Euro IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	Mažataršė transporto priemonė	2,0
	Netarši transporto priemonė	0
Sunkiasvorė krovininė transporto priemonė, kurios maksimalus leistinas bendras pakrautos transporto	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2
	EURO II	5,2

priemonės svoris	EURO III	5,2
yra 12–18 tonų	Euro IV	5,0
arba kuri turi tris ašis	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Mažataršė transporto priemonė	2,5
	Netarši transporto priemonė	0

Transporto priemonių klasė	Centų už transporto priemonės nuvažiuotus km	Tarpmiestiniai keliai (įskaitant greitkelius)
Sunkiasvorė krovininė transporto priemonė, kurios maksimalus leistinas bendras pakrautos transporto priemonės svoris yra 18–32 tonos arba kuri turi keturias ašis	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	Mažataršė transporto priemonė	3,4
	Netarši transporto priemonė	0
Sunkiasvorė krovininė transporto priemonė, kurios maksimalus leistinas bendras pakrautos transporto	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1
	EURO II	8,1

priemonės svoris yra didesnis nei 32 tonos arba kuri turi penkias ar daugiau ašių	EURO III	8,1
	Euro IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Mažataršė transporto priemonė	4,0
	Netarši transporto priemonė	0

- 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 laikoma 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	
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			

<i>2 + 3 ašys</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>2 + 4 ašys</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 1 ašys</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
<i>3 + 2 ašys</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

3 + 3 ašys				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 ašys				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
Bent 8 [...]				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III ^{cc} .

2) įterpiami šie V, VI ir VII priedai:

„V PRIEDAS

BŪTINIAUSI SPŪSČIŲ MOKESČIO TAIKYMO REIKALAVIMAI

Šiame priede nustatomi būtinausi 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 keliai	Tinklo atkarpos, esančios aglomeracijose, kuriose gyvena 250 000 ar daugiau gyventojų.
Nemetropoliniai keliai	Tinklo atkarpos, nepriskiriamos metropoliniams keliams.

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

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

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

Transporto priemonių kategorija	Ekvivalentiškumo koeficientas
Lengvosios transporto priemonės	1
Vientisos sunkiasvorės krovininės transporto priemonės	1,9
Tolimojo susisiekimo ir miesto autobusai	2,5
Sujungtosios sunkiasvorės krovininės transporto priemonės	2,9

2. Mokesčio suma

Kiekvienai transporto priemonių kategorijai, kelio segmentui ir laikotarpiui valstybė narė arba, kai tinkama, nepriklausoma institucija nustato vieną konkrečią sumą laikydamasi šio priedo 1 skirsnio nuostatų ir atsižvelgdama į VI priedo lentelėje nurodytą atitinkamą [...] **pamatinę** 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:

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

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

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

Jei valstybė narė ketina taikyti didesnius spūsčių mokesčius nei VI priede nurodytos pamatinės vertės, ji Komisijai praneša apie

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

3. Stebėsena

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

VI PRIEDAS

[...] SPŪSČIŲ MOKESČIO PAMATINĖS VERTĖS

Šiame priede nustatomas [...] spūsčių mokesčio [...] **pamatinės vertės**.

Lentelėje pateiktos [...] **pamatinės vertės** taikomos lengvosioms transporto priemonėms. Mokesčiai kitų kategorijų transporto priemonėms nustatomi lengvosioms transporto priemonėms taikomą mokestį dauginant iš V priedo lentelėje pateiktą ekvivalentiškumo koeficientų.

Lentelė. Lengvosioms transporto priemonėms taikomo spūsčių mokesčio [...] **pamatinės vertės**

Centų už transporto priemonės nuvažiuotus km	Metropoliniai keliai	Nemetropoliniai keliai
Greitkeliai	[...] 25,9	[...] 23,7
Pagrindiniai keliai	[...] 61,0	[...] 41,5

VII PRIEDAS
IŠMETAMO CO₂ KIEKIO STANDARTAI

Šiame priede nustatomi išmetamo CO₂ kiekio standartai, kuriais remiantis diferencijuojamos rinkliavos ir naudotojo mokesčiai pagal 7ga straipsnio 1 dalies b punktą.

Lentelė. Lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartų kriterijai

Rinkliava ir naudotojo mokestis	10 % mažesnis už didžiausią tarifą	20 % mažesnis už didžiausią tarifą	30 % mažesnis už didžiausią tarifą	75 % mažesnis už didžiausią tarifą
Išmetamo CO₂ kiekio standartai	Euro-6d-temp-x[#]	Euro-6d-x[#]	Deklaruotos maksimalaus įprastinėmis važiavimo sąlygomis išmetamo teršalų kiekio vertės ^{##} < 80 % taikytinų emisijos ribų	Netaršios transporto priemonės

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

NO_x arba PN atveju, kaip nurodyta Direktyvos 2007/46/EB IX priede išdėstyto atitikties liudijimo 48.2 punkte.