



LIETUVOS RESPUBLIKOS
SEIMAS

LIETUVOS RESPUBLIKOS SEIMO KANCELIARIJOS INFORMACIJOS IR KOMUNIKACIJOS DEPARTAMENTO TYRIMŲ SKYRIUS

Gedimino pr. 53, 01109 Vilnius Tel.: (8 5) 239 6170 / 239 6185
El. p.: tyrimai@lrs.lt; info@lrs.lt; ikd@lrs.lt www.lrs.lt/info

Susisteminta informacija
21/13

2021-05-07

Motorinių transporto priemonių eksploatavimo ribojimai Europos miestuose

*Darbe pateikiama informacija apie motorinių transporto priemonių, įskaitant motociklus, judėjimo ribojimus. Daugelyje Europos miestų, ypač didmiesčiuose, įvedamos **mažos taršos zonos** (angl. Low Emission Zone), t. y. apibrėžta teritorija, kurioje ribojamas arba visiškai draudžiamas transporto priemonių, išskyrus netaršias, eismas. Kai kurie miestai įveda ir itin mažos taršos zonas (angl. Ultra Low Emission Zone) arba nulinės taršos zonas (angl. Zero Emission Zone). Dažniausiai savivaldybės ir miestai patys sprendžia, kokius ribojimus taikyti yra tikslingiausia.*

Europos Audito Rūmų parengta specialioji ataskaita¹ rodo, kad Europos valstybių veiksmai, skirti apsaugoti žmonių sveikatą nuo oro taršos, įskaitant taršių transporto priemonių judėjimo ribojimus, nėra pakankami. Asmeninės transporto priemonės yra vienas pagrindinių oro taršos šaltinių miestuose, todėl veiksmingiausias būdas gerinti oro kokybę – riboti jų naudojimą.

Europos miestai judėjimo ribojimus dažniausiai taiko ne pagal transporto priemonių variklių darbinį tūrį, bet vertina kitus parametrus: išmetamųjų dujų kiekį (CO₂ emisijas), variklio tipą (dyzelinis, benzininis ir kt.), automobilių registracijos datą ir kt. Kai kuriuose miestuose transporto judėjimas ribojamas rinkliavomis už įvažiavimą / stovėjimą ir kt.

Remiantis tarptautinės nevyriausybinių organizacijos „Transport & Environment“ parengta apžvalga², vis daugiau Europos miestų įveda arba sugriežtina mažos taršos zonas, pagrindinė jų paskirtis – riboti labiausiai aplinką teršiančių, senų transporto priemonių judėjimą. Tai reiškia, kad transporto priemonės su didesniu išmetamųjų dujų (CO₂) kiekiu negali įvažiuoti į tam tikras teritorijas, kai kur šių transporto priemonių savininkai turi papildomai mokėti už įvažiavimą, leidžiama trumpesniai laikui statyti automobilį ar taikoma didesnė rinkliava.

Atkreiptinas dėmesys į būtinybę miestams / savivaldybėms suteikti teisę savarankiškai spręsti, kokius ribojimus taikyti savo teritorijoje, tačiau rekomenduojama diegti nuotolinį transporto priemonių numerių nuskaitymą, kaip pasiteisinusią priemonę, kuri yra gerokai efektyvesnė, palyginus su draudimu įvažiuoti konkrečioms transporto priemonėms.

¹ Europos Audito rūmai „Oro tarša. Mūsų sveikata vis dar nepakankamai apsaugota“ (specialioji ataskaita): https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_23/SR_AIR_QUALITY_LT.pdf

² City bans are spreading in Europe. Low-emission zones are spreading in response to the air quality crisis: https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/City%20bans%20are%20spreading%20in%20Europe_Report.PDF

Šalių vyriausybės taip pat turėtų imtis veiksmų, siekdamos apriboti taršių dyzelinių automobilių eksploatavimą. Nemažai Europos miestų, ypač didmiesčiai, jau dabar riboja senų dyzelinių automobilių judėjimą centre, o netolimoje ateityje planuoja juos apskritai uždrausti. Pvz., Roma – nuo 2024 m., Paryžius, Madridas, Atėnai – nuo 2025 m.

Šiame darbe apžvelgiama Austrijos, Belgijos, Čekijos, Graikijos, Italijos, Jungtinės Karalystės, Lenkijos, Maltos, Nyderlandų, Norvegijos, Prancūzijos, Švedijos ir Vokietijos taikoma motorinių transporto priemonių judėjimo ribojimo praktika³ su konkrečių miestų pavyzdžiais.

Austrija

Austrijoje transporto priemonių judėjimo ribojimai remiasi identifikavimo ženklelių sistema, kuri leidžia nustatyti transporto priemonės išmetamųjų dujų (CO₂) kiekį ir įvesti ribojimus bei kontroliuoti jų patekimą į tam tikras zonas⁴ (ribojimai įvedami regioniniu / miestų lygmeniu). Iš esmės Austrijoje taikomi ribojimai yra skirti eliminuoti sunkiasvoro transporto priemonės iš miesto.

Oro taršos įstatymas⁵ reglamentuoja priemones, kaip visų arba tam tikrų tipų sunkiasvorių transporto priemonių judėjimo ribojimus, įskaitant dienas ar tam tikrą paros metą, kai draudžiamas judėjimas, valstybinių numerių nuskaitymą, transporto priemonių stovėjimo apribojimus ir kt.

Viena

Vienoje transporto priemonių judėjimui kontroliuoti naudojami minėti identifikavimo ženklukai pagal išmetamųjų dujų (CO₂) kiekį. Į mažos taršos zoną nuo 2016 m. pradžios gali įvažiuoti ne žemesnio nei „Euro 3“ standarto sunkvežimiai⁶ („Euro“ standartai – pagrindinis transporto priemonių klasifikavimo būdas pagal išmetamųjų dujų kiekį (CO₂ emisijas); kuo standartas aukštesnis, tuo automobilis naujesnis, mažiau taršus ir kt.).

Šiuo metu ribojamas ilgesnių nei 12 m autobusų ir vilkikų įvažiavimas į Vienos miesto centrą, tačiau Vienos valdžios planas – miesto centras be automobilių. Įgyvendinant planą, numatomos mažiausia 27 išimtys: vietos gyventojams, miesto centre įsikūrusiems verslininkams, darbuotojams, kurie anksti pradeda / vėlai baigia darbą šioje zonoje, taksi, viešbučių personalui / svečiams, neįgaliems žmonėms, darbuotojams, teikiantiems priežiūros ir aptarnavimo paslaugas, bei kt.⁷. Pažymėtina, kad tarp išimčių nėra motociklų, tai reiškia, kad planuojama uždrausti / riboti šių transporto priemonių patekimą į miesto centrą.

Dar viena priemonė, kurią Viena taiko transporto priemonių judėjimui kontroliuoti ir oro taršai mažinti, yra ribojamas automobilių stovėjimo vietų (vok. *Parkraumbewirtschaftung*) skaičius miesto centre. Ekspertų teigimu, sumažėjus stovėjimo vietų, įskaitant ir priklausančias gyventojams (jas reikėtų perkelti į garažus ir kt.), savaime mažėja judėjimo intensyvumas⁸.

³ Pagrindiniai šaltiniai:

European Commission: Study on Urban Vehicle Access Regulations (Final Report):

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar_final_report_august_28.pdf

Low Emission Zones in Europe Requirements, enforcement and air quality:

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=49204>

Urban Access Regulations: <https://urbanaccessregulations.eu/> (reguliariai atnaujinama)

⁴ European Commission: Study on Urban Vehicle Access Regulations (Final Report):

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar_final_report_august_28.pdf (125 psl.)

⁵ Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Immissionsschutzgesetz – Luft, Fassung vom 26.04.2021:

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011027>

⁶ Urban Access Regulations: <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/austria-mainmenu-78/wien-vienna>

⁷ Plans for a “car-free city” with many exceptions: <https://wien.orf.at/stories/3053272/>

⁸ Plans for a “car-free city” with many exceptions: <https://wien.orf.at/stories/3053272/>

Belgija

Bendras įvažiavimo taisyklės (ženklus), nurodant transporto priemonių, kurioms galima / negalima patekti, tipą (automobilių, dviratininkų, motociklininkų eismas, pėsčiųjų zonos ir kt.) Belgijoje reglamentuoja Greitkelių kodeksas⁹. Kai kurie miestai yra pasitvirtinę transporto priemonių prieigos reguliavimo schemas, siekdami spręsti spūsčių problemas, mažinti triukšmą bei išmetamųjų dujų (CO₂) kiekį, išsaugoti miesto centrą ir gerinti gyvenimo kokybę¹⁰.

Antverpenas, Briuselis, Gentas

Antverpene, Briuselyje ir Gente yra mažos taršos zonos¹¹, kiekvienas regionas / miestas savarankiškai nustato reikalavimus ir ribojimus. Tai reiškia, kad Antverpene ir Gente (Flandrijos regionas) judėjimo ribojimai iš dalies skiriasi nuo Briuselyje (Briuselio sostinės regione) taikomų mažos taršos zonos taisyklių, tačiau visur lemiami veiksniai yra transporto priemonės kategorija, degalų tipas ir „Euro“ standartas.

Į mažos taršos zoną laisvai gali įvažiuoti dyzeliniai automobiliai, atitinkantys „Euro 5“ ir aukštesnį standartą (Briuselyje iki 2021 m. pabaigos – ir „Euro 4“ standartą) bei „Euro 2“ ir aukštesnio standarto benzinu, suskystintomis naftos dujomis varomi automobiliai, tačiau, pvz., Gento miesto istorinis centras yra „zona be automobilių“ (įvažiuoti reikalingas specialus leidimas).

Mažos taršos zonos stebimos vaizdo kameromis (nuskaitomas transporto priemonės valstybinis numeris): jei įvažiuoja transporto priemonė, neatitinkanti reikalavimų, jos savininkui bus skirta bauda (apie 150 Eur).

Briuselio sostinės regiono prieigose yra įrengtos kelios tranzitinės stovėjimo aikštelės, kuriose galima palikti transporto priemonę, ir viešuoju transportu greitai pasiekti miesto centrą. Toks transporto rūšių derinimas yra labai patogus gyventojams, norintiems išvengti transporto spūsčių ir išlaidų už automobilio stovėjimą mieste.

Čekija

Čekijoje pagal Oro apsaugos įstatymą¹² savivaldybės turi teisę leisti automobiliams patekti į mažos taršos zoną, įskaitant tos zonos gyventojus. Vietos valdžios institucija gali numatyti išimtis, pvz., vietos gyventojams, atsižvelgiant į socialinę padėtį, automobilių stovėjimo galimybes ir kt. Kai kurie miestai jau taiko transporto patekimo į miestą ribojimus, daugiausiai – kroviniam transportui.

Praha

Prahoje kelių mokesčio tikslas – spūsčių mažinimas, oro kokybės gerinimas, klimato kaitos prevencija ir lėšų transporto sistemos gerinimui / plėtrai rinkimas. Teisės aktuose numatyta galimybė imti mokestį iš nenuolatinių gyventojų / komercinių transporto priemonių už patekimą į draudžiamas zonas (netaikoma istorinėms transporto priemonėms)¹³. Čekijos sostinė Praha yra paskelbusi ketinimą įvesti mažos taršos zoną (minimalus standartas benzininėms transporto priemonėms – „Euro 1“, dyzelinėms – „Euro 3“)¹⁴.

⁹ 24 DECEMBRE 1975 - Arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (M.B. 09.12.1975): <https://www.code-de-la-route.be/download/Code%20de%20la%20route.pdf>

¹⁰ European Commission: Study on Urban Vehicle Access Regulations (Final Report):

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar_final_report_august_28.pdf

¹¹ Gentinfo: <https://stad.gent/en/mobility-ghent/low-emission-zone-ghent>

¹² Ministry of the Environment of the Czech Republic: https://www.mzp.cz/en/news_120315_senate

¹³ European Commission: Study on Urban Vehicle Access Regulations (Final Report):

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar_final_report_august_28.pdf

¹⁴ Urban Access Regulations: <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/czech-republic-mainmenu-448/praha>

Graikija

Atėnai

Siekiant sumažinti eismo spūstis, Atėnuose ribojamas transporto priemonių įvažiavimas į centrinę miesto zoną (mažasis Atėnų žiedas)¹⁵. Transporto priemonėms, kurių svoris iki 2,2 t, į teritoriją leidžiama įvažiuoti pakaitomis, atsižvelgiant į paskutinį jų valstybinio numerio skaitmenį (netaikoma užsienio transporto priemonėms, kurios lankosi šalyje, ir nuomojamiems automobiliams).

Didžiajame Atėnų žiede (arba „Žaliajame žiede“), kuris apima visą Atėnų rajoną, ribojamas transporto priemonių, kurių svoris didesnis nei 2,2 t, ir senų autobusų judėjimas. Iki 2025 m. siekiama uždrausti dyzelinių transporto priemonių judėjimą mieste¹⁶.

Mažos taršos zonoms yra nustatytos ribos, transporto priemonių taisyklės, pagrįstos valstybinio numerio nuskaitymu ir laiko tarpais, kada galima įvažiuoti / judėti.

Italija

Italijoje savivaldybėms suteikta teisė apriboti visų ar pasirinktų transporto priemonių kategorijų judėjimą mero įsakymu, kad būtų užkirstas kelias taršai ir apsaugotas meno, aplinkos bei gamtos paveldas. Be to, savivaldybės nustato kitas svarbias miesto teritorijas, kurioms taikomi specialūs eismo reikalavimai, t. y. nustato mokestį už motorinių transporto priemonių įvažiavimą ar judėjimą reguliuojamoje zonoje¹⁷.

Italijos miestuose taikomi įvairūs ribojimai, pvz., įvažiuojant į centrinę miesto dalį yra nuskaitomas transporto priemonės valstybinis numeris, vėliau jos savininkui pateikiama sąskaita (mokėtina suma priklauso nuo transporto priemonės taršumo klasės). Už reikalavimų nesilaikymą gali būti skirta bauda (vidutiniškai apie 70 Eur, jeigu ant transporto priemonės nėra galiojančio lipduko, leidžiančio identifikuoti taršumo klasę, dar teks papildomai sumokėti 70 Eur).

Roma

Romoje nustatytu metu eismas ribojamas pagal transporto priemonės registracijos numerį, itin taršioms, varomoms dyzeliu ir benzinu transporto priemonėms tam tikru metu apskritai draudžiama judėti. Priklausomai nuo miesto zonos, minimalus standartas benziniams varikliams yra „Euro 3“, dyzeliniams – „Euro 3“ arba „Euro 4“ (kai kur dyzeliniams automobiliams tam tikru metu apskritai draudžiama įvažiuoti)¹⁸.

Romoje taip pat yra skelbiami ekologiški sekmadieniai, kai visoms transporto priemonėms, turinčioms vidaus degimo variklį, leidžiama judėti nuo 7.30 iki 12.30 val. ir nuo 16.30 iki 20.30 val. (2020 m. buvo keturi ekologiški sekmadieniai). Priemonių įgyvendinimo kontrolė užtikrinama vykdant fizinę patikrą, taip pat naudojamos vaizdo stebėjimo kameros¹⁹.

Išimtyms taikomos neįgalųjų transporto priemonės, įskaitant motociklus, ar juos vežantiems, taip pat istorinėms transporto priemonėms, įrašytoms į atitinkamą registrą, elektra, nedaršiomis dujomis varomiems automobiliams ir hibridams, specialiajam transportui (greitoji medicinos pagalba, policija, avarinė tarnyba, šiukšlievežės ir kt.), viešajam transportui, taip pat laidotuvėse ar vestuvėse dalyvaujantiems asmenims vežti skirtoms transporto priemonėms.

¹⁵ European Commission: Study on Urban Vehicle Access Regulations (Final Report):

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar_final_report_august_28.pdf

¹⁶ Urban Access Regulations: <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/greece/athens>

¹⁷ European Commission: Study on Urban Vehicle Access Regulations (Final Report):

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar_final_report_august_28.pdf

¹⁸ European Commission: Study on Urban Vehicle Access Regulations (Final Report):

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar_final_report_august_28.pdf

¹⁹ Urban Access Regulations: <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/italy-mainmenu-81/rome>

Jungtinė Karalystė

Birmingemas

Birmingemo miesto centre švaraus oro zona (angl. *Clean Air Zone*)²⁰ turėjo būti įvesta 2021 m. birželio mėn. – ji paremta panašiu principu, kaip Londono centrinėje dalyje nuo 2019 m. balandžio mėn. įvesta itin mažos taršos zona (angl. (angl. *Ultra Low Emission Zone*)).

Nemokamai į šią zoną galės patekti: ne mažesnio kaip „Euro 6“ standarto dyzeliniai ir „Euro 4“ standarto benzininiai automobiliai, visiškai nedaršios transporto priemonės (varomos elektra, vandeniliu), mažai taršios transporto priemonės (hibridai ir kt.), mopedai, motociklai. Ši zona bus kontroliuojama nuskaitant transporto priemonių valstybinius numerius²¹.

Reikalavimų neatitinkančių transporto priemonių savininkai už įvažiavimą į šią zoną turės mokėti 24 val. per parą 365 dienas per metus (mokestį galima sumokėti internetu), itin didelis mokestis bus taikomas taršioms autobusams ir sunkvežimiams (apie 50–100 svarų sterlingų (GBP)). Išimties bus taikomos lengviesiems automobiliams ir autobusams, vežantiems moksleivius ir teikiantiems bendruomenės paslaugas, neįgalųjų vairuojamoms transporto priemonėms ir kt.

Ši schema yra ilgalaikio plano, pagal kurį iki 2031 m. Birmingamo miesto centre gali būti uždraustos visos asmeninių automobilių kelionės, dalis. Vietos valdžia planuoja siūlyti finansinę paramą įmonėms, kurios padėtų atnaujinti transporto priemonių parką, kad jis atitiktų reikalavimus.

Londonas

Mažos taršos zona Londone įvesta 2008 m. pradžioje²², iš pradžių daugiausia buvo ribojamas sunkiasvorių transporto priemonių judėjimas. Nuo to laiko reikalavimai ne vieną kartą buvo griežtinami. Transporto priemonių judėjimui kontroliuoti naudojama sistema su kameromis ir automatinio transporto priemonės valstybinių numerių nuskaitymu: duomenys siunčiami į duomenų centrą, kur palyginami su turima informacija iš atskirų duomenų bazių. Tai leidžia iš karto identifikuoti, ar transporto priemonė atitinka mažos taršos zonos reikalavimus, ar taikomos išimties / nuolaidos, ar sumokėtas nustatytas mokestis, jeigu taikomas (kitose šalyse registruotos transporto priemonės turi registruotis, prieš įvažiuodamos į mažos taršos zoną).

Londone sistema yra pagrįsta išankstiniu mokėjimu²³. Jei į tam tikrą zoną nori įvažiuoti reikalavimų neatitinkanti transporto priemonė, taikomas nustatytas mokestis (pvz., dienos mokestis vanams ir mikroautobusams siekia apie 100 svarų sterlingų (GBP)). Jei nustatyta rinkliava nesumokama, transporto priemonės savininkui bus skirta bauda.

Nuo 2019 m. balandžio mėn. Londono centrinėje dalyje įvesta itin mažos taršos zona (angl. *Ultra Low Emission Zone*). 2021 m. numatyta šią zoną išplėsti, numatant ribojimus ir motociklams²⁴.

Tiek mažos taršos, tiek itin mažos taršos zonose apmokestinimas už transporto priemonių įvažiavimą taikomas nuolat (su tam tikromis išimtimis atskirose zonose), itin didelis mokestis numatytas tuo atveju, jei į atitinkamą zoną nori įvažiuoti sunkiasvorės transporto priemonės.

Pažymėtina, kad mokestis taikomas kiekvienos zonos ribose, t. y., jei į Londono centrą įvažiuoja transporto priemonė, neatitinkanti išmetamųjų dujų normų, jos savininkas turi sumokėti nustatytą rinkliavą atskirai už patekimą į kiekvieną zoną.

²⁰ Birmingham Transport Plan: <https://www.birmingham.gov.uk/transportplan> (vėlesnis įgyvendinimas dėl COVID-19)

²¹ Urban Access Regulations: <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/united-kingdom-mainmenu-205/birmingham>

²² Low Emission Zones in Europe Requirements, enforcement and air quality: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=49204>

²³ Urban Access Regulations: <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/united-kingdom-mainmenu-205/london>

²⁴ London Cleaner Vehicle Support & Scrappage Delegation/Direction: <https://www.london.gov.uk/decisions/md2661-london-cleaner-vehicle-support-scrappage-delegationdirection>

Oksfordas

2021 m. vasarą²⁵ Oksfordo miesto centre numatyta įvesti nulinės taršos zoną (angl. *Zero Emission Zone*), į kurią nemokamai galės įvažiuoti tik visiškai netaršios transporto priemonės (2022 m. pavasarį ši zona turėtų apimti didžiąją miesto centro dalį).

Mokestis bus taikomas 365 dienas per metus nuo 7 iki 19 val. visoms transporto priemonėms, įskaitant hibridus (nemokamai įvažiuoti galės įvažiuoti tik visiškai netaršios transporto priemonės, pvz., elektromobiliai). Planuojama, kad 2025 m. viduryje mokesčiai bus padidinti (išskyrus visiškai netaršias transporto priemones, jos ir toliau galės įvažiuoti nemokamai).

Išimtyms numatytos sveikatos priežiūros darbuotojams, studentams, turintiems finansinių sunkumų, kuriems reikia patekti į šią zoną. Gyventojai, verslo įmonės iki 2025 m. galės gauti 90 proc. nuolaidą, privačiai nuomojamų transporto priemonių savininkai – 50 proc. nuolaidą.

Lenkija

Krokuva

Krokuvos miesto centre 2019 m. sausio 5 d. buvo įvesta nulinės taršos zona. Čia taikomi judėjimo ribojimai visoms transporto priemonėms, išskyrus: elektra, vandeniliu, netaršiomis dujomis varomas transporto priemones, taksi (iki 2025 m. pabaigos), neįgaliųjų automobiliams (būtinai specialus ženklavimas), savivaldybės, valstybės tarnybos transportui (darbo valandomis), taip pat gydytojų, įmonių transportui, laidotuvių ir vestuvių procesijų transporto priemonėms (būtina iš anksto pranešti atsakingoms institucijoms) ir kt.

Kitose miesto teritorijose transporto priemonių judėjimas ribojamas rinkliavomis: privaloma sumokėti ne vėliau kaip per 5 min. nuo transporto priemonės pastatymo. Skirtingose zonose rinkliava skiriasi, tačiau paprastai už automobilio stovėjimą reikia mokėti pirmadieniais–penktadieniais nuo 10 iki 20 val. Elektromobiliams mokamose zonose leidžiama stovėti nemokamai²⁶.

Krokuvos miesto taryba dar 2007 m. patvirtino transporto politiką²⁷, kurios pagrindinis tikslas – eismo mažinimas, nustatant riboto eismo ir automobilių stovėjimo zonas miesto centre. Atitinkamai Krokuvos centre yra trys riboto eismo ir stovėjimo zonos: A zona (draudžiamas transporto priemonių eismas, ši zona skirta tik pėstiesiems ir dviratininkams); B zona (pirmenybė teikiama pėstiesiems, didžiausias važiavimo greitis – 20 km / h. Automobilių stovėjimas leidžiamas tam skirtose vietose); C zona (neribojamas transporto priemonių stovėjimo laikas).

Malta

Maltoje bet kuris miestas (tarybos sprendimu) gali nustatyti vieną ar daugiau transporto priemonių stovėjimo apmokestinimo zonų. Šiose zonose stovėjimas yra mokamas nustatytu metu, vykdoma transporto priemonių įvažiavimo kontrolė (nuskaitomi valstybiniai numeriai). Bet kurioje mokamoje teritorijoje gali būti nustatytos pėsčiųjų zonos, kuriose draudžiamas / ribojamas transporto priemonių įvažiavimas²⁸.

Valeta

Maltos sostinėje Valetėje transporto priemonėms, norinčioms įvažiuoti į miesto centrą, tam tikru metu taikomas mokestis (nemokamas stovėjimas yra darbo dienomis po 14 val., savaitgaliais ir

²⁵ *Plans for Zero Emission Zone in Oxford move ahead in the journey to zero emissions:*

https://www.oxford.gov.uk/news/article/965/plans_for_zero_emission_zone_in_oxford_move_ahead_in_the_journey_to_zero_emissions (vėlesnis įgyvendinimas dėl COVID-19)

²⁶ Urban Access Regulations: <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/poland/krakow>

²⁷ European Commission: *Study on Urban Vehicle Access Regulations (Final Report):*

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar_final_report_august_28.pdf

²⁸ European Commission: *Study on Urban Vehicle Access Regulations (Final Report):*

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar_final_report_august_28.pdf

švenčių dienomis)²⁹. Kaina priklauso nuo trukmės, kiek laiko ketinama praleisti centre (iki 30 min. – nemokamai, jeigu trukmė ilgesnė nei 1 val. – 0,82 Eur/val., bet maksimalus mokestis už visą stovėjimo laiką negali viršyti 6,52 Eur). Nesumokėjus nustatytos rinkliavos, taikomos baudos. Jeigu bauda nesumokama per 90 dienų, mokėtina suma padidėja 100 proc.

Nemokamai statyti transporto priemones leidžiama vietos gyventojams, taip pat nekainuoja motociklų, hibridinių ar elektra varomų transporto priemonių stovėjimas bei kt. Norint gauti leidimą nemokamai statyti transporto priemones, reikia kreiptis į Valetos miesto valdžią.

Nyderlandai

Nyderlanduose mažos taršos zonos (ol. *Milieuzones*) pradėtos įvesti 2007–2008 m.³⁰, siekiant apriboti senesnių sunkvežimių naudojimą. Jos buvo pasirinktos kaip viena iš priemonių, mažinančių oro taršą, nes miestai Nyderlanduose neatitiko ES teisės aktuose įtvirtintų oro kokybės reikalavimų. Šiuo metu mažos taršos zonos yra Amsterdame, Roterdame, Hagoje, Maastrichte ir kt.

Atitinkamai savivaldybėms buvo suteikta teisė nuspręsti, ar nori savo teritorijoje įvesti mažos taršos zoną, ir ją kontroliuoti naudojant vaizdo stebėjimo priemones (iki 2018 m. išmanios filmavimo / automobilių numerių nuskaitymo sistemos buvo įdiegtos daugelyje miestų, įvedusių mažos taršos zonas, tačiau kai kurie jų papildomai naudoja ir fizinę kontrolę, ypač jei filmavimo / fotografavimo aprėptis nėra optimali).

Nyderlanduose mažos taršos zonoms taikomi reikalavimai iš esmės susieti su pirmąją transporto priemonės registracija, t. y. data, kada transporto priemonė pirmą kartą gavo valstybinį numerį, tačiau savivaldybės gali įvesti ir papildomų reikalavimų. Siekiant harmonizuoti mažos taršos zonų reglamentavimą nacionaliniu mastu, pirmiausia numatoma riboti dyzelinių transporto priemonių naudojimą: nuo 2022 m. siūloma taikyti ne mažesnę kaip „Euro 6“ standartą dyzeliniams sunkvežimiams, įvažiuojantiems į mažos taršos zoną. Benzininių transporto priemonių naudojimo ribojimai nacionaliniu mastu nenumatomi.

Amsterdamas

Amsterdame mažos taršos zona įvesta 2008 m.³¹, siekiant mažinti eismo sukeltą oro taršą. Atsižvelgiant į tai, kad 2013 m. miestuose, kuriuose įrengtos mažos taršos zonos, oro kokybė vis tiek neatitiko reikalavimų, priimtas sprendimas taikyti judumo reikalavimus ne tik sunkvežimiams, bet ir kitoms transporto priemonėms. Amsterdamas 2017 m. į šį sąrašą įtraukė mikroautobusus, 2018 m. – taksi automobilius ir mopedus (mopedai priekyje ir gale turi valstybinį numerį, jie kontroliuojami vaizdo stebėjimo sistemomis, taip pat vykdoma fizinė kontrolė).

Transporto priemonėms, kurios neatitinka mažos taršos zonos reikalavimų, už įvažiavimą numatyta bauda (vidutiniškai: sunkvežimiams – apie 230 Eur, automobiliams / vanams – apie 95 Eur, mopedams – apie 65 Eur).

Amsterdame numatyta galimybė ribotam laikui gauti išimtinę teisę įvažiuoti į mažos taršos zoną (neįgalus asmuo ir pan.), taip pat galima kreiptis dėl vienos dienos leidimų (ne daugiau kaip 12-a leidimų per metus).

²⁹ Urban Access Regulations: <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/malta/valetta-charging-scheme>

³⁰ Low Emission Zones in Europe Requirements, enforcement and air quality: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=49204>
European Commission: Study on Urban Vehicle Access Regulations (Final Report): https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar_final_report_august_28.pdf

³¹ Low Emission Zones in Europe Requirements, enforcement and air quality: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=49204>
European Commission: Study on Urban Vehicle Access Regulations (Final Report): https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar_final_report_august_28.pdf

Roterdamas

Roterdame 2016 m. buvo išplėsta mažos taršos zona ir pradėti taikyti ribojimai daugiau transporto priemonių³². Tai lėmė nepakankamas anksčiau taikytų priemonių efektyvumas, siekiant mažinti oro taršą mieste (transporto priemonės – vienas didžiausių oro taršos šaltinių).

Vienoje iš labiausiai užterštų Roterdamo gatvių draudžiamas sunkvežimių eismas, laisvai judėti gali tik visiškai netaršios transporto priemonės. Atitinkamai mieste padidintas elektrinių transporto priemonių įkrovimo vietų skaičius, įgyvendinta senesnių transporto priemonių atsisakymo schema: atsisakius senos transporto priemonės, jos savininkui numatyta 1000–2500 Eur kompensacija, o pakeičiant ją, pvz., elektrine, kompensacijos suma didėja.

Mažos taršos zonoje taikomos išimties neįgalųjų transporto priemonės, taip pat netaršiams ir senesniems nei 40 metų (istoriniams) automobiliams. Roterdame, kaip ir Amsterdame, galima kreiptis dėl vienos dienos leidimų (ne daugiau kaip 12-a leidimų per metus), ilgalaikės išimties gali būti taikomos čia veikiantiems verslams, kuriems gresia bankrotas, jeigu reikalingas pakartotinis gydymas mažos taršos zonoje esančioje ligoninėje ir kt.

Norvegija

Oslas

2015 m. teismas pripažino, kad Norvegija, įskaitant Oslo miestą, neužtikrina oro kokybės reikalavimų laikymosi, todėl buvo pasiūlytos naujos priemonės šiai problemai spręsti, tarp jų – mažos taršos zonų įvedimas³³. 2016 m. nacionaliniu mastu patvirtinti teisės aktai, leidžiantys savivaldybėms kreiptis dėl mažos taršos zonos įvedimo, 2017 m. – dėl vietų, kur susidaro spūstys, apmokestinimo ir mokamų kelių diferencijavimo pagal transporto priemonių išmetamųjų dujų (CO₂) kiekius. Oslo valdžia nusprendė papildomai įtraukti aplinkosauginį aspektą – įvesti mokamą kelio žiedą. Iki 2019 m. ši rinkliava netaikyta elektromobiliams, dabar – taikoma, bet ji gerokai mažesnė nei benzinu / dyzeliu varomoms transporto priemonėms (didžiausia rinkliava – dyzelinėms transporto priemonėms).

Osle bendrai taikomi kelių ir mažos taršos zonos mokesčiai. Rinkliava priklauso nuo „Euro“ standarto, kurį atitinka transporto priemonė, kuro rūšies, taip pat atstumo ir laiko (piko valandomis – brangiau). Žiemos sezono metu, kai leidžiama naudoti dygliuotas padangas, šių transporto priemonių savininkams atskirose zonose taikomas papildomas mokestis. Rinkliavų surinkimas vykdomas pagal išmaniųjų vaizdo stebėjimo kamerų (jų nuolat daugėja) fiksuojamus ir perduodamus duomenis, beveik visos rinkliavos surinkimo vietos Norvegijoje yra automatizuotos.

Pastaraisiais metais Oslo vietos valdžia panaikino daugybę automobilių stovėjimo vietų, taip padarydama miesto centrą mažiau prieinamą motorinėms transporto priemonėms (pvz., kai kurios gatvės uždraustos privačioms transporto priemonėms). Šios priemonės orientuotos į tai, kad miesto centras taptų patrauklesnis pėstiesiems ir dviratininkams (šiuo pavyzdžiu iki 2025 m. planuoja pasekti ir Nyderlandų miestas Amsterdamas).

Dar vienas Oslo miesto valdžios ketinimas³⁴ – iki 2030 m. įrengti nulinės taršos zoną (angl. (angl. *Zero Emission Zone*), t. y. iki 95 proc. sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Tačiau norint padaryti Oslą visiškai netaršiu miestu, būtinas glaudus bendradarbiavimas tarp gyventojų, verslo, organizacijų, valstybės ir savivaldybės. Klimato politika ne tik sumažins šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą, bet ir reikš daugiau gyvybės mieste, švaresnio oro, daugiau dviračių takų ir dar geresnį viešąjį transportą.

³² *Low Emission Zones in Europe Requirements, enforcement and air quality:*

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=49204>

European Commission: Study on Urban Vehicle Access Regulations (Final Report):

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/uvar_final_report_august_28.pdf

³³ *Low Emission Zones in Europe Requirements, enforcement and air quality:*

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=49204>

³⁴ *Klimastrategi:* <https://www.oslo.kommune.no/miljo-og-klima/slik-jobber-vi-med-miljo-og-klima-1/miljo-og-klimapolitikk/klimastrategi/>

Prancūzija

Prancūzijos greitkelių kodeksas³⁵ reglamentuoja judėjimo draudimus ir taisykles. Miesto teritorijoje yra 3 specialios eismo zonos: pėsčiųjų zona (leidžiama važiuoti tik transporto priemonėms, reikalingoms vidaus zonai aptarnauti); prioritetinė pėsčiųjų zona (atvira visoms transporto rūšims, tačiau pėstieji turi pirmenybę prieš visas kitas transporto formas, išskyrus tramvajus, motorinių transporto priemonių greitis neviršija 20 km / h ir jos gali sustoti bei stovėti tik tam skirtose vietose); 30 zona (transporto priemonės gali važiuoti ne didesniu nei 30 km / h greičiu). Taip pat yra nustatytos papildomos taisyklės dėl miestų, turinčių daugiau nei 100 tūkst. ir 250 tūkst. gyventojų, transporto priemonių klasifikavimo pagal išmetamų dujų kiekį, miestų prieigos zonų ribojimo³⁶ ir kt.

Prancūzijos Vyriausybė 2018 m. lapkritį įvedė mažos taršos zonas (pranc. *Zones à Circulation Restreinte*), įpareigodama miestus ir savivaldybes, turinčias daugiau nei 100 tūkst. gyventojų arba įgyvendinančias oro apsaugos planą, iki 2020 m. pabaigos savo teritorijoje įvesti nuolatinės arba laikinas aplinkos apsaugos zonas³⁷.

Sprendimą dėl mažos taršos zonos įvedimo turi priimti vietos valdžia, remdamasi nacionaliniu teisiniu reguliavimu. Tačiau vietos valdžia turi teisę savarankiškai spręsti dėl zonos ribų, įgyvendinamų priemonių, paros laiko ir kt., kada bus ribojamas transporto priemonių judėjimas. Prieš įvedant mažos taršos zoną, reikalinga atlikti tyrimus, pagrindžiančius tokios zonos būtinumą (oro tarša, žmonių skaičius, kuriuos veikia oro tarša, transporto priemonių išmetamų dujų kiekio ir poveikio įvertinimas, laukiamas efektas ir kt.).

Visoje Prancūzijoje transporto priemonės, įvažiuojančios į mažos taršos zoną, turi turėti atitinkamą lipduką (galima užsisakyti internetu), kuris nurodo „Euro“ standartą ir degalų tipą (žalias lipdukas suteikiamas visiškai netaršioms transporto priemonėms). Siekiant efektyviau kontroliuoti eismo ribojimų laikymąsi, naudojami valdikliai su išmaniosiomis stebėjimo kameromis.

Paryžius

Paryžiuje mažos taršos zona buvo įvesta 2015 m. rugsėjo mėn. Iš pradžių ribojimai buvo taikomi sunkvežimiams ir autobusams, nuo 2016 m. liepos mėn. – ir kitoms transporto priemonėms. Daugelis ribojimų mažos taršos zonoje galioja darbo dienomis nuo 8 iki 20 val., sunkvežimiams ir autobusams – papildomai ir savaitgaliais bei valstybinių švenčių dienomis (nuo 8 iki 20 val.)³⁸.

Paryžiaus mieste ir jo artimiausiose apylinkėse planuojama nuo 2021 m. vasaros griežtinti patekimo į mažos taršos zoną reikalavimus, t. y. galės įvažiuoti šiuos minimalius reikalavimus atitinkančios transporto priemonės:

- sunkvežimiai: dyzeliniams taikomas ne žemesnis nei „Euro 5“ standartas (registracijos data nuo 2009 m. spalio 1 d.), benzininiams ir dujiniais – ne žemesnis nei „Euro 3“ standartas;
- dyzeliniai automobiliai ir nedideli vanai: ne žemesnis nei „Euro 4“ standartas (registracijos data nuo 2006 m. sausio 1 d.);
- benzininiai arba dujomis varomi automobiliai ir nedideli vanai: ne žemesnis nei „Euro 2“ standartas;
- motociklai: ne žemesnis nei „Euro 2“ standartas (pirma registracijos data ne ankstesnė nei 2004 m. liepos 1 d.).

Kasmet numatoma griežtinti reikalavimus: planuojama, kad nuo 2024 m. birželio mėn. į mažos taršos zoną bus draudžiama įvažiuoti dyzeliniams sunkvežimiams ir kitoms sunkiasvorėms transporto priemonėms, taip pat dyzeliniams automobiliams ir vanams., benzininės transporto priemonės turės atitikti ne žemesnį nei „Euro 6“ standartą (registracijos data nuo 2014 m. sausio 1

³⁵ Code de la route:

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006074228?init=true&page=1&query=Code+de+la+route+&searchField=ALL&tab_selection=all

³⁶ GreenZone.eu: <https://www.lez-france.fr/nc/en/general-information/future-environmental-zones.html>

³⁷ Low Emission Zones in Europe Requirements, enforcement and air quality:

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=49204>

³⁸ Urban Access Regulations: <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/france/greater-paris>

d.), motociklai – ne žemesnę nei „Euro 4“ klasę (registracijos data nuo 2017 m. sausio 1 d.), mopedų registracijos data – nuo 2018 m. sausio 1 d.

Jeigu transporto priemonė neatitinka nustatytų reikalavimų, už įvažiavimą į mažos taršos zoną jos savininkui bus skirta bauda (priklauso nuo transporto priemonės ir kt.).

Švedija

Stokholmas, Geteborgas ir Malmė

Švedija buvo pirmoji šalis, įvedusi mažos taršos zonas³⁹. Nuo 1992 m. miestai turi teisę uždrausti sunkiasvoriams transporto priemonėms patekti į „aplinkai jautrias zonas“, t. y. teritorijas, siekiančias sumažinti taršą ir triukšmo lygį, gerinti sąlygas pėstiesiems / dviratininkams. Stokholmo, Geteborgo ir Malmės miestai kartu kūrė pagrindą mažos taršos zonoms – įvestos 1996 m. Dabar tokias zonas turi ir kiti miestai: Lundas, Helsingborgas, Upsala ir kt.

Švedijoje mažos taršos zonas įvestos siekiant mažinti išmetamųjų dujų (CO₂) kiekį centrinėse miestų dalyse, pagerinti oro kokybę, įskaitant ir teritorijas už mažos taršos zonos ribų, mažinti triukšmo lygį, paspartinti šalies automobilių parko atnaujinimą, skatinti technologines naujoves, skatinti mažiau taršių transporto priemonių gamybą.

Stokholmo, Geteborgo ir Malmės miestų mažos taršos zonose iš esmės taikomi tokie patys reikalavimai, kaip ir visoje Švedijoje: paprastai draudžiama įvažiuoti senesniems nei 6 metų dyzeliniams sunkvežimiams ir autobusams, kiti judėjimo ribojimai remiasi „Euro“ standartais, atsižvelgiant į transporto priemonių išmetamųjų dujų kiekį (CO₂ emisijas) ir registracijos / pagaminimo datą. Pažymėtina, kad miestas / savivaldybė turi teisę nuspręsti, ar nori įvesti mažos taršos zoną, nustatyti jos ribas ir kitus reikalavimus transporto priemonėms.

Nuo 2020 m. miestai / savivaldybės gali pasirinkti, kokią mažos taršos zoną nori įvesti:

- 1) reguliuoti sunkiasvorių transporto priemonių įvažiavimą, kaip iki šiol;
- 2) papildomai reguliuoti ir lengvųjų automobilių, vanų (*didesnis už lengvąjį automobilį, bet dar ne mikroautobusą*), mikroautobusų judėjimą („Euro“ standartai dyzeliniams / benzininiams varikliams);
- 3) į mažos taršos zoną leisti įvažiuoti tik mažai taršioms transporto priemonėms (elektrinėms / „Euro 6“ standartą atitinkantiems dujomis varomiems automobiliams bei hibridams, kuriuos galima papildomai įkrauti (Plug-in) .

Papildomos pasirinkimo galimybės įvestos atsižvelgiant į tai, kad dalis miestų Švedijoje vis dar susiduria su oro kokybės problemomis ir taip siekiama mažinti oro taršą.

Stokholmo, Geteborgo ir Malmės miestuose ribojimai nustatyti atsižvelgiant į „Euro“ standartus: minimalus yra „Euro 5“ standartas arba nuo automobilio pirmos registracijos turi būti praėję ne daugiau kaip 8 metais (Stokholme į mažos taršos zoną draudžiama įvažiuoti „Euro 1“–„Euro 4“ standarto automobiliams). Pažymėtina, kad kasmet reikalavimai griežtėja, pvz., nuo 2022 m. vidurio tam tikroje zonoje Stokholmo centre galės judėti ne žemesnio nei „Euro 6“ standarto lengvieji automobiliai, vanai ir mikroautobusai.

Vokietija

Vokietijos miestuose 2018 m. pabaigoje buvo įvesta beveik 60 mažos taršos zonų (vok. *Umweltzone*), kiti miestai svarstė / svarsto jas įvesti artimiausiu metu⁴⁰. Mažos taršos zonų įvedimas buvo pasirinkta kaip viena iš priemonių, skirtų mažinti oro taršą, nes nemažai miestų neatitiko ES direktyvose įtvirtintų oro kokybės reikalavimų. Bendri reikalavimai mažos taršos zonoms reglamentuojami nacionaliniu lygmeniu, suteikiant galimybę miestams įvesti papildomus ribojimus.

³⁹ Low Emission Zones in Europe Requirements, enforcement and air quality: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=49204>

⁴⁰ Low Emission Zones in Europe Requirements, enforcement and air quality: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=49204>

Vokietijoje visi lengvieji automobiliai, autobusai ir sunkvežimiai ant priekinio stiklo (matomoje vietoje) turi turėti lipduką, nurodantį transporto priemonės išmetamųjų dujų (CO₂) kiekį. Tai galioja ir elektrinėms, dujinėms ar užsieniečių vairuojamoms transporto priemonėms, įvažiuojančioms į mažos taršos zoną. Pažymėtina, kad į daugelį mažos taršos zonų gali įvažiuoti tik tos transporto priemonės, kurios pagal šalyje galiojančią tvarką turi žalią lipduką (elektrinės transporto priemonės be degimo variklio gauna žalią lipduką). Siekiant efektyvinti oro taršos kontrolę, papildomai numatoma įvesti „tamsiai mėlynus“ ir „šviesiai mėlynus“ lipdukus. Taip pat svarstoma mažos taršos zonose taikyti papildomas priemones:

- griežtinti išmetamųjų dujų standartus tokiam transportui, kaip šiukšliavežės, statybinės transporto priemonės, sniego valytuvai ir kt.
- mažinti įvažiuojančių transporto priemonių skaičių, teikiant prioritetą pėstiesiems, dviratininkams, už miesto ribų įrengti daugiau aikštelių, kur būtų galima palikti transporto priemonę ir miestą pasiekti alternatyviais būdais (viešasis transportas, dviratis ir kt.);
- mažinti dyzelinių transporto priemonių srautą miestuose, kas turėtų didžiausią naudą.

Mažos taršos zonos taisyklės Vokietijoje paprastai netaikomos senoviniams automobiliams (30 m. ir daugiau), karinėms, NATO transporto priemonėms, neįgaliųjų vairuojamiems automobiliams (ar juos vežantiems), greitajai medicinos pagalbai, avarinėms tarnyboms, kitam spec. transportui.

Vokietijoje policija yra atsakinga už važiuojančių transporto priemonių valdymą, eismo prižiūrėtojai – už stovinčių automobilių kontrolę. Jeigu transporto priemonė, įvažiuojanti į mažos taršos zoną, matomoje vietoje neturi anksčiau minėto lipduko, jos savininkui bus skirta bauda, net jeigu faktiškai transporto priemonė ir atitinka numatytus reikalavimus (baudos dydis vidutiniškai siekia apie 80 Eur, papildomai apie 25 Eur – administravimo mokestis). Ribojimai taikomi nuolat.

Berlynas, Hamburgas, Štutgartas⁴¹

Berlyne yra dvi mažos taršos zonos: 1) Miesto mažos taršos zona – nuo 2010 m. pradžios leidžiama įvažiuoti ne žemesnio nei „Euro 4“ dyzelinėms transporto priemonėms ir ne žemesnio nei „Euro 1“ standarto / žalias lipdukas benzinu varomoms transporto priemonėms; 2) Dyzelino „Euro 6“ mažos taršos zona – nuo 2019 m. lapkričio mėn. 8 gatvių atskiruose ruožuose leidžiama važiuoti tik toms dyzelinėms transporto priemonėms, kurios atitinka „Euro 6“ standartą (atkreiptinas dėmesys, kad „Euro 6“ mažos taršos zonoje nėra lipduko). Šioje zonoje išimtyms taikomos vietos gyventojams, įmonėms, klientams, pacientams ir kt.

Kitas Vokietijos miestas – Hamburgas – nuo 2018 m. gegužės 31 d. įvedė „Euro 6“ mažos taršos zoną dvejose gatvėse. Ribojimai taikomi: vienoje gatvėje draudžiama važiuoti dyzeliniams automobiliams ir sunkvežimiams, kurie neatitinka „Euro 6“ standarto, kitoje gatvėje draudimas galioja tik žemesnio nei „Euro 6“ standarto dyzeliniams sunkvežimiams. Elektriniams automobiliams šioje zonoje jokie papildomi reikalavimai netaikomi.

Štutgarto mieste yra dvi mažos taršos zonos – viso miesto zona ir mažoji. Viso miesto zona apima ir mažąją zoną, tačiau taikomi skirtingi reikalavimai: viso miesto zonoje minimalus standartas dyzeliniams automobiliams yra „Euro 5“, benzininiams – „Euro 1“, tuo tarpu mažojoje zonoje minimalus standartas dyzeliniams automobiliams yra „Euro 6“. Iš esmės šios abi zonos yra skirtos riboti dyzelinių transporto priemonių judėjimą mieste, ypač centrinėje dalyje.

Pažymėtina, kad į atskiras zonas galima įvažiuoti ir žemesnio „Euro“ standarto transporto priemonei, tačiau turi būti įrengtas kietųjų dalelių filtras (dyzelinis variklis) arba katalizinis konverteris (benzininis variklis).

⁴¹ Low Emission Zones in Europe Requirements, enforcement and air quality:
<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=49204>

Ribojimai motociklų judėjimui

Europos Sąjunga, siekdama sumažinti transporto priemonių taršą ir padidinti naujų L kategorijos transporto priemonių funkcinę saugą, 2013 m. priėmė naują teisės aktą⁴², kuriuo nuo 2016 m. sausio 1 d. keičiama Direktyva 2002/24/EB⁴³. L kategorijos transporto priemonėms priskiriamos lengvosios variklinės transporto priemonės, įskaitant motorinius dviračius, dviračius ir triračius mopedus, motociklus (su priekabomis arba be jų), triračius ir keturračius.

Kad gautų tipo patvirtinimą, L kategorijos transporto priemonė turi būti patikrinta, atliekant aštuonių tipų bandymus, pagal kuriuos, be kita ko, galima įvertinti degalų garavimo išlankas (degalų garus), taršos kontrolės įtaisus, energijos vartojimo efektyvumą ir garsą.

Reglamentu nustatomi aplinkosaugos reikalavimai dviem išmetamo teršalų kiekio mažinimo standartams. Pirmasis standartas („Euro 4“) taikomas naujo tipo transporto priemonėms nuo 2016 m. sausio 1 d. Antrasis standartas („Euro 5“) taikomas nuo 2020 m., kad gamintojai ir tiekėjai galėtų planuoti vidutinės trukmės laikotarpį.

Gamintojai turi užtikrinti, kad gaminamos transporto priemonės (motociklai), atitiktų visus reikalavimus ne tik pagal išmetamų degalų garų rodiklius, bet ir garsinės taršos, matuojamos decibelais, požįriu.

Be to, nuo 2022 sausio mėn. motociklai, triračiai ir keturračiai, kurių variklio talpa viršija 125 cm³, turės būti tikrinami dėl tinkamumo naudoti pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros⁴⁴ reikalavimus.

Direktyva 78/1015/ES nustato leistinas garso ribas motociklams. Joje apibrėžiama harmonizuota testavimo procedūra, atliekama prieš išduodant gamintojams garso lygio matavimo sertifikatą. Leistinos garso ribos nustatytos trijų kategorijų motociklams ir svyruoja tarp 75 dB ir 80dB⁴⁵.

Transporto ribojimai mažos taršos zonose dažniausiai taikomi tik sunkiosioms transporto priemonėms. Motociklai nepatenka į ribojamo transporto kategoriją, išskyrus kai kuriuos miestus. Tačiau pastaruoju metu vis daugiau Europos miestų steigiamos itin mažos taršos zonos arba zonos, skirtos tik pėstiesiems, kuriose draudžiamas arba ribojamas visų rūšių transportas, įskaitant motociklus. Taip pat vis daugiau miestų skelbia, kad nuo 2025 m. tik elektrinės transporto priemonės galės įvažiuoti į taršai jautrius miestų rajonus (pvz., Paryžius, Madridas, Atėnai ir kt.)⁴⁶

Be to, pastaruoju metu kai kurios Europos šalys ima taikyti priemones, kurių tikslas – riboti triukšmo taršą miestuose. Pvz., **Anglijoje** ir **Prancūzijoje** įtaisomos kameros, fiksuojančios triukšmo lygį, ir planuojama drausti motociklams įvažiuoti į kai kurias teritorijas. **Belgijos Antverpene** ir **Bruselyje** svarstomas draudimas motociklams įvažiuoti į vadinamąsias „žaliąsias zonas“. **Austrijos** Tiolio provincijoje draudžiama įvažiuoti motociklams, kurių skleidžiamas triukšmas viršija 95 dB. Toks pat draudimas svarstomas **Šveicarijoje**⁴⁷.

⁴²EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 168/2013

2013 m. sausio 15 d. dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros:

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:240305_1

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/TXT/?uri=CELEX:32013R0168>

⁴³2002 m. kovo 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/24/EB dėl dviračių ir triračių motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/lt/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0024>

⁴⁴ 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/ALL/?uri=CELEX:32014L0045>

⁴⁵ H.1 Motor Vehicles, Motorcycles: <https://ec.europa.eu/environment/archives/guide/part2h.htm>

⁴⁶ LEZ's: You Can't Just Ride Your Motorcycle Wherever You Like: <http://www.fema-online.eu/website/index.php/2018/08/24/lezs/>

⁴⁷ Loud Pipes Not Allowed: The War On Exhaust Noise:

<https://ozrider.com/loud-pipes-not-allowed-the-war-on-exhaust-noise/>

Italijoje yra apie 200 miestų, kuriuose taikomi transporto priemonių judėjimo ribojimai, ypač mažos taršos zonose. Daugelyje miestų draudžiama įvažiuoti dvitakčiams motociklams ir mopedams. Elektra varomos transporto priemonės gali važinėti be apribojimų. Romoje galioja draudimas ne tik dvitakčiams motociklams, bet reikalaujama, kad mažiausiai kartą per metus būtų atliekama periodinė techninė apžiūra. Romoje minimalus taršos standartas dyzeliniams motociklams ir mopedams, taikomas mažos taršos zonoje, yra „Euro 3“ (taikytas iki 2020 m. spalio mėn.)⁴⁸.

Paryžiuje transporto priemonės, įskaitant motociklus, privalo turėti „oro kokybės“ sertifikatus (pranc. *Certificats qualité de l'air*), kad galėtų įvažiuoti į mažos taršos zonas (pranc. *Zones à Circulation Restreinte, ZCR*) arba į gatves, kuriose tuo metu taršos lygis itin aukštas. Motociklai ir mopedai Paryžiuje privalo atitikti „Euro 4“ standartą (reikalavimas taikomas nuo 2020 m.)⁴⁹.

Vokietijoje nuo 2018 m. kai kurie miestai draudžia dyzelinėms transporto priemonėms įvažiuoti į mažos taršos zonas arba kai kurias gatves miestų centruose. Dėl keliamo triukšmo motociklams draudžiama įvažiuoti į kai kuriuos kaimus arba miestus tam tikromis valandomis arba nuolat⁵⁰. Kai kurių miestų gatvėse taip pat įtaisomos triukšmo matavimo kameros, policijos pareigūnams suteikta teisė bausti motociklininkus, kurių transporto priemonės viršija nustatytą triukšmo normą (80 dB)⁵¹. Tačiau motociklams netaikomas reikalavimas turėti taršos lipduką.

Gento miestas Belgijoje padalintas į šešis sektorius ir istorinę zoną, kur kai kuriose gatvėse draudžiamas bet kokios rūšies transportas (su kai kuriomis išimtimis, kurioms išduodamas specialus leidimas). Kad galėtų įvažiuoti į mažos taršos zonas, nuo 2020 m. Antverpene ir Gente transporto priemonė turi atitikti „Euro 2“ (benzininiams varikliams) arba „Euro 5“ (dyzeliniams varikliams) taršos standartą (nuo 2025 m. atitinkamai „Euro 3“ ir „Euro 6“)⁵².

Prahoje mažos taršos zonoje visos transporto priemonės, įskaitant trirates ir dvirates, privalo turėti taršos lipduką, atitinkantį „Euro 1“ (benzinui) arba „Euro 3“ (dyzeliui) standartą⁵³.

Amsterdame draudžiama įvažiuoti į mažos taršos zonas dyzeliu varomiems motociklams ir mopedams, pagamintiems iki 2010 m.⁵⁴

Krokuvos centre nuo 2019 m. nustatyta nulinės taršos zona, į kurią įvažiuoti be apribojimų gali tik netaršūs automobiliai (pvz., elektriniai) ir aptarnaujantis bei gyventojų ir verslo transportas. Už stovėjimą ilgiau nei 5 min. imamas mokestis, tačiau motociklams jis netaikomas⁵⁵.

Londonė visos transporto priemonės, registruotos iki 2007 m., privalo atitikti „Euro 3“ taršos standartą. Nuo 2021 m. itin mažos taršos zona (angl. *Ultra Low Emission Zone*) bus išplėsta ir apims ne tik Londono centrą, bet ir Šiaurės žiedinį kelią ir Pietų žiedinį kelią. Transporto priemonės, įskaitant motociklus, įvažiuojančios į šią zoną, privalės mokėti 12, 50 svarų sterlingų (GBP) įvažiavimo mokestį. Mokestis taikomas senesniems nei 13 metų motociklams ir motociklams,

⁴⁸ Urban Access Regulations: <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/italy-mainmenu-81/lazio-region/rome>

LEZ's: You Can't Just Ride Your Motorcycle Wherever You Like: <http://www.fema-online.eu/website/index.php/2018/08/24/lezs/>

⁴⁹ Urban Access Regulations: <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/france>

⁵⁰ LEZ's: You Can't Just Ride Your Motorcycle Wherever You Like: <http://www.fema-online.eu/website/index.php/2018/08/24/lezs/>

⁵¹ Loud Pipes Not Allowed: The War On Exhaust Noise <https://ozrider.com/loud-pipes-not-allowed-the-war-on-exhaust-noise/>

⁵² Urban Access Regulations: <https://urbanaccessregulations.eu/>

⁵³ Urban Access Regulations: <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/czech-republic-mainmenu-448/praha-prague-permit>

⁵⁴ Amsterdam. Access to Low Emission Zone: <https://www.amsterdam.nl/en/traffic-transport/low-emission-zone/>

⁵⁵ Urban Access Regulations: <https://urbanaccessregulations.eu/countries-mainmenu-147/poland/krakow>

atitinkantiems „Euro 3“ standartą. Pažymėtina, kad motociklams, skirtingai nei kitoms transporto priemonėms, netaikomi papildomi taršos mokesčiai (angl. *Congestion Charges*) ir kiti mažos taršos zonos ribojimai⁵⁶.

Parengė:

Informacijos ir komunikacijos departamento

Tyrimų skyriaus

Vyriausioji specialistė

Aistė Griškonytė

Tel. (8 5) 239 6182, el. p. aiste.griskonyte@lrs.lt

Informacijos ir komunikacijos departamento

Tyrimų skyriaus

Vyriausioji specialistė

Jūratė Musteikytė

Tel. (8 5) 239 6175, el. p. jurate.musteikyt@lrs.lt

Seimo kanceliarijos Informacijos ir komunikacijos departamento Tyrimų skyriaus parengti analitiniai ir informaciniai darbai skirti Seimo narių parlamentinei ir Seimo kanceliarijos veiklai. Šiuose darbuose pateikta informacija nėra oficiali Lietuvos Respublikos Seimo pozicija. Šį darbą atgaminti, išleisti, platinti, versti, perdirbti, viešai skelbti, išskyrus įstatymų nustatytas išimtis, galima tik gavus Seimo kanceliarijos leidimą.

Visais atvejais naudojant šį darbą privaloma nurodyti šaltinį.

© Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarija, 2021

⁵⁶ Urban Access Regulations: <https://urbanaccessregulations.eu/>