



Briuselis, 2017 05 31
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

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)

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Veiksminga ir patikima transporto sistema būtina sklandžiam vidaus rinkos veikimui užtikrinti ir yra vienas iš pagrindinių ekonomikos sektorių. Nors kelių transportui tenka reikšmingiausias vaidmuo vidaus transporto sistemoje, jis taip pat kelia nemažai socialinių, ekonominių ir aplinkos problemų, susijusių, pvz., su klimato kaita, oro tarša, triukšmu, grūstimis. Kelių apmokestinimas gali būti labai svarbus siekiant, kad transporto operacijos taptų švaresnės ir veiksmingesnės, o jo struktūros nuoseklumas yra būtinas norint užtikrinti vienodas sąlygas kelių naudotojams ir tvarų infrastruktūros finansavimą.

Direktyva 1999/62/EB¹ yra sunkiasvorių krovinių transporto priemonių (SKTP) apmokestinimo už tam tikrų kelių naudojimą teisinis pagrindas. Ja siekiama panaikinti transporto įmonių tarpusavio konkurencijos iškreipimą palaipsniui suderinant transporto priemonių mokesčius ir nustatant nediskriminacinio infrastruktūros apmokestinimo mechanizmus. Joje nustatyti SKTP taikytini minimalaus lygio transporto priemonių mokesčiai ir apibrėžiami infrastruktūros apmokestinimo būdai, įskaitant mokesčių diferencijavimą pagal transporto priemonių aplinkosauginį veiksmingumą.

Tačiau iki šiol šioje direktyvoje trūko nuostatų, kuriomis būtų konkrečiai siekiama mažinti transporto išmetamą CO₂ kiekį. Kelių transporto išmetamas CO₂ kiekis 2014 m. tebebuvo 17 % didesnis nei 1990 m. Didžiausią šio kiekio dalį (daugiau kaip 60 %) išmeta lengvieji automobiliai, bet didėja ir SKTP išmetama dalis. Nekeičiant dabartinių tendencijų išmetamųjų teršalų kiekis nebus sumažintas pakankamai, kad būtų pasiekti 2030 ir 2050 m. ES tikslai.

Daugelyje valstybių narių kelių infrastruktūra prastėja dėl netinkamos priežiūros. Kelių priežiūros viešosios išlaidos 2006–2013 m. ES sumažėjo maždaug 30 % ir 2013 m. sudarė 0,5 %. BVP (palyginti su 1,5 % 1975 m. ir 0,8 % 2008 m.). Tai lemia įvairų neigiamą poveikį ekonomikai, socialinei sistemai ir aplinkai – auga transporto priemonių veiklos kaštai, didėja tarša ir triukšmas, ilgėja kelionės laikas, daugėja avarių, atsiranda neigiamų padarinių ekonomikai.

Dabartinis teisės aktas taikomas tik SKTP, į jo taikymo sritį neįtrauktos jokios kitos transporto priemonės. Šioje srityje, visų pirma apimančioje lengvuosius automobilius, stokojant konkrečių apribojimų kyla rizika pernelyg pabranginti trumpalaikes vinjetes ir taip diskriminuoti nenuolatinius naudotojus, daugiausia užsieniečius. Dar vienas potencialus visų tipų transporto priemonėms aktualus diskriminacijos veiksnys – kompensacijos, skiriamos nacionaliniams naudotojams įvedus pagal laiką skaičiuojamus mokesčius.

Dėl kelių transporto daromo neigiamo poveikio visuomenė patiria didelių kaštų. Nors lengvieji automobiliai ir furgonai mažiau kenkia infrastruktūrai nei sunkiosios transporto priemonės, kurioms priskiriamos SKTP ir vietos bei tolumojo susisiekimo autobusai, lengvieji automobiliai lemia apie du trečdalius kelių transporto išorinių kaštų (be kita ko, susijusių su klimato kaita, oro tarša, triukšmu, avarijomis ir kitu neigiamu poveikiu), atitinkančių apytiksliai 1,8–2,4 % BVP.

¹ 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra, OL L 187, 1999 7 20, p. 42–50.

Be to, nuolatinė miestų teritorijų ir jų apylinkių problema yra grūstys, tačiau valstybės narės šį klausimą sprendžia nesistemiškai. Dėl kelių eismo piko valandų patiriami didžiuliai socialiniai kaštai sudaro 1 % ES BVP. Du trečdaliai jų yra susiję su keleiviniais automobiliais ir 20–30 % – su tarp miestiniu eismu.

Šios iniciatyvos tikslas – plačiau taikyti „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“ principus, tokiu būdu skatinant ekonomikos ir aplinkos požiūriu tvarų ir socialiai nešališką kelių transportą.

Iniciatyva prisidedama prie Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programos (REFIT), kadangi ja siekiama atnaujinti ir supaprastinti tam tikras direktyvos nuostatas.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Šia iniciatyva siekiama pašalinti esamo teisės akto (Direktyvos 1999/62/EB) trūkumus, t. y. geriau įgyvendinti jo tikslus. Siūlomos sąlygos padės supaprastinti tam tikras direktyvos nuostatas, atšaukiant EURO emisijos klase grindžiamą rinkliavų diferencijavimą, kurio nauda šiuo metu greitai mažėja, ir panaikinant apsunkinančius pranešimo reikalavimus, visų pirma susijusius su išorinių kaštų apmokestinimu.

Be to, į direktyvos taikymo sritį siūloma įtraukti į autobusus, lengvuosius automobilius ir furgonus, tokiu būdu užtikrinant nuoseklesnę infrastruktūros naudojimo kainų nustatymą visame kelių transporto sektoriuje. Atsižvelgiant į pirmiau minėtą išmetamo CO₂ kiekio klausimą, taip pat siūloma, kad kelių mokesčiai atspindėtų šių teršalų išmetimo lygį.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Ši iniciatyva yra dalis Komisijos pastangų sukurti energetikos sąjungą ir priklauso su mažataršiu transportu susijusiam pasiūlymų rinkiniui², į kurį įeina reglamentų dėl CO₂ išmetimo iš lengvųjų automobilių ir furgonų peržiūra, pasiūlymai dėl sunkvežimių ir autobusų išmetamo CO₂ kiekio sertifikavimo, stebėsenos ir (arba) ataskaitų teikimo ir susijusios kelių transporto srities iniciatyvos, konkrečiai dėl sąveikių elektroninių mokesčių rinkliavų paslaugų srities teisės aktų peržiūros ir dėl krovininių vežimo keliais ir vietos bei tolumo susisiekimo autobusų paslaugų vidaus rinkos taisyklių peržiūros.

Siūlomi pakeitimai atitinka tikslus, nustatytus 2011 m. Baltojoje knygoje dėl transporto³, kurioje raginama siekti visapusiškai įdiegti principą „teršėjas moka“ (nustatytą Sutartyje dėl Europos Sąjungos veikimo, toliau – SESV) ir principą „naudotojas moka“, kurie padėtų užtikrinti tvaresnę transporto ir infrastruktūros finansavimą. Siekiant sudaryti palankesnes sąlygas atstumu grindžiamam apmokestinimui lygiagrečiai peržiūrimi teisės aktai dėl elektroninių rinkliavų⁴. Siūlomi pakeitimai taip pat dera su aplinkos teisės aktais dėl transporto priemonių išmetamų teršalų ir keliamo triukšmo.

Be to, išplėtus taikymo sritį iniciatyva remiasi numatytais priimti su sunkiųjų transporto priemonių išmetamu CO₂ kiekiu susijusiomis sertifikavimo procedūromis ir reglamentais dėl lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ ir kitų teršalų kiekio. Kiek tai susiję su

² COM(2016) 501 *final* – Europos mažataršio judumo strategija.

³ COM(2011) 144 galutinis – Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas.

⁴ 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/52/EB dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo Bendrijoje (OL L 166, 2004 4 30, p. 124) ir 2009 m. spalio 6 d. Komisijos sprendimas dėl Europos elektroninės rinkliavos paslaugos apibrėžimo ir techninių elementų (OL L 268, 2009 10 13, p. 11).

atitinkamu kelių tinklu, pasiūlymas grindžiamas peržiūrotomis Sąjungos gairėmis dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Direktyvos 1999/62/EB teisinis pagrindas yra EB sutarties 71 ir 93 (dabar 91 ir 113) straipsniai.

Direktyvos nuostatos, kurioms šis pasiūlymas turės poveikį, yra susijusios su rinkliavomis ir naudotojo mokesčiais – sritimi, kuriai taikomas SESV 91 straipsnis.

Direktyvos II skyriaus dėl transporto priemonių mokesčių tam tikrų nuostatų pakeitimai patenka į SESV 113 straipsnio taikymo sritį ir yra nagrinėjami atskirame teisės akto pasiūlyme.

• Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

Kompetencija reglamentuoti transporto sritį pagal SESV 4 straipsnio 2 dalies g punktą ES dalijasi su valstybėmis narėmis. Tačiau esamų taisyklių pritaikymą gali atlikti tik pati Sąjunga. Kitų kategorijų transporto priemonių įtraukimą į ES taisykles pagrindžia tai, kad tos transporto priemonės prisideda prie ES ir pasaulinio lygmens problemų. Įtraukus keleivinius automobilius, mikroautobusus ir furgonus visų pirma išnyktų rizika, kad valstybės narės taikys nevienodas sąlygas nenuolatiniams naudotojams arba užsienyje registruotoms transporto priemonėms. Įtraukus vietos ir tolimojo susisiekimo autobusus būtų mažiau iškreipiama konkurencija keleivių vežimo vidaus rinkoje: dabar ji iškreipiama taikant šioms transporto priemonėms lengvatinį režimą, t. y. atleidžiant jas nuo infrastruktūros naudojimo mokesčio, kuris taikomas geležinkelių transportui.

Bendrai tariant, kadangi visos šios transporto priemonės naudoja tą pačią kelių infrastruktūrą ir prisideda prie išmetamo CO₂ kiekio, oro taršos ir grūsčių, norint spręsti įvardytas problemas jų įtraukimas į taisykles yra pagrįstas.

• Proporcingumo principas

Siūlomos priemonės tik padės siekti nustatytų tikslų, visų pirma nuosekliai taikyti principus „teršėjas moka“ bei „naudotojas moka“, ir neviršija to, kas būtina jų siekiant.

Taikymo srities neapriboti vien SKTP yra būtina tam, kad visoms kelių transporto priemonėms būtų taikomos suderintos taisyklės ir kad būtų galima spręsti ne vien tas problemas, kurios išimtinai arba daugiausia susijusios su SKTP eismu, bet ir tokias kaip prastėjanti infrastruktūros kokybė, didelis kelių transporto išmetamas CO₂ kiekis, oro tarša, triukšmas, grūstys ir užsienio naudotojų diskriminacija.

Kaštai valstybėms narėms, įmonėms ir piliečiams, palyginti su galima nauda, yra ribotos. Pasiūlymu yra ne reikalaujama, kad valstybės narės taikytų kelių mokesčius, o siekiama, kad tokie mokesčiai visoje Sąjungoje būtų taikomi vienodai. Juo taip pat nenumatoma didinti esamų mokesčių.

Atliekant poveikio vertinimą dėl prieštaros proporcingumo principui nuspręsta atsisakyti kai kurių galimų politikos priemonių, pvz., privalomo infrastruktūros arba grūsčių apmokestinimo.

- **Priemonės pasirinkimas**

Iš dalies keičiamas teisės aktas yra direktyva, todėl ir aktas, kuriuo ji iš dalies keičiama, paprastai turėtų būti direktyva.

3. **EX-POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

- **Galiojančių teisės aktų ex-post vertinimas ir (arba) tinkamumo patikros**

Direktyvos 1999/62/EB vertinimą Komisija paskelbė 2013 m.⁵. ES infrastruktūros apmokestinimo politikos įgyvendinimo ir poveikio nuo 1995 m. išorinis vertinimas paskelbtas 2014 m. sausio mėn.⁶. Atliekant vertinimą nustatyta įvairių su kelių mokesčio taikymu SKTP pagal dabartinę teisinę sistemą susijusių problemų.

Nors vienokį ar kitokį kelių apmokestinimą jau įgyvendino 24 valstybės narės ir pasireiškė tendencija pereiti prie tinklo lygmeniu renkamų atstumu grindžiamų rinkliavų, šis perėjimas yra lėtas ir tebėra neatitikimų tarp valstybių narių. Atliekant vertinimą rasta daug nacionalinių kelių apmokestinimo politikų skirtumų ir nustatyta, kad dėl nepakankamai suderintų mokesčių tipų (ribotos trukmės vinjetės, atstumu grindžiamos rinkliavos, diferencijavimas arba ne) ir naudojamų mokesčių rinkimo technologijų tipų tiek institucijos, tiek naudotojai patiria papildomos administracinės naštos ir kaštų.

Nors direktyva padeda įgyvendinti užsibrėžtus tikslus, nustatyta ir tam tikrų jos trūkumų:

- taikymo sritis leidžia nuostatų netaikyti mažiau kaip 12 tonų sveriančioms SKTP ir dėl to susidaro nevienodos krovinių vežimo sąlygos;
- direktyva leidžiami taikyti pagal laiką skaičiuojami mokesčiai nepadeda nei efektyviai padengti infrastruktūros kaštų, nei diegti mažiau taršių, veiksmingesnių operacijų ar mažinti grūsčių;
- išorinių kaštų mokesčių taikymas pernelyg sudėtingas, o (privalomas) diferencijavimas pagal EURO emisijos klases nepakankamai apibrėžtas – apibrėžtas tik maksimalus diferencijavimas ir valstybėms narėms palikta laisvė veikti jo ribose;
- mokesčių diferencijavimui siekiant sumažinti grūstis taikomas neutralumo pajamų atžvilgiu reikalavimas yra pernelyg sudėtingas taikyti ir taikant jį tik SKTP gali būti laikomas diskriminaciniu, nes prie grūsčių prisideda visi kelių naudotojai.

Nors atliekant vertinimą pagrindinis dėmesys skirtas dabartinėms direktyvos nuostatomis, suinteresuotųjų šalių atsiliepimuose iškelta ir kitų aktualių klausimų – pvz., dėl būtinybės mažinti sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį ir parengti lengvųjų automobilių (ir kitų kategorijų transporto priemonių) apmokestinimo sistemą, visų pirma siekiant išvengti nenuolatinių kelių naudotojų (iš užsienio) diskriminavimo.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Šios konsultacijos atitiko minimalius konsultacijoms su suinteresuotosiomis šalimis taikomus standartus, nustatytus 2002 m. gruodžio 11 d. Komisijos komunikate (COM(2002) 704 *final*).

⁵ Direktyvos 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra, su pakeitimais, *ex-post* vertinimas, SWD(2013) 1 *final*

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>.

Taikyti atvirų ir tikslinių konsultacijų metodai, taip pat įvairios konsultacijų priemonės.

- 1) Svetainėje „Jūsų balsas Europoje“ vyko standartinės 12 savaitės internetinės viešos konsultacijos, kurių metu reikėjo pildyti klausimynus.

Šios viešos konsultacijos vyko nuo liepos 8 d. iki spalio 5 d., buvo priimami ir pavėluoti atsiliepimai. Konsultacijų klausimyną sudarė dvi klausimų grupės: viena jų siekta sužinoti plačiosios visuomenės naudotojų nuomonę, kita (su labiau techninio pobūdžio klausimais) – ekspertų nuomonę.

Komisija gavo 135 užpildytus klausimynus ir 48 papildomus dokumentus. Gauta atsakymų iš įvairių suinteresuotųjų šalių grupių, įskaitant transporto įmones (42 %), vartotojus ir piliečius (14 %), valdžios institucijas (13 %), statybos pramonę (7 %), viešojo transporto asociacijas (4 %) ir rinkliavų paslaugų teikėjus (arba priemonių tiekėjus) (4 %).

- 2) Tikslinės konsultacijos su konkrečiomis suinteresuotosiomis šalimis ir specialistais vyko per visą poveikio vertinimo procesą ir jas sudarė:

- a) teminiai seminarai su suinteresuotosiomis šalimis ir valstybėmis narėmis, kuriuos Komisija surengė 2015 m. rugsėjo ir spalio mėn.;
- b) 2016 m. balandžio 19 d. vykusio konferencija dėl kelių iniciatyvų;
- c) 21 pokalbis su suinteresuotosiomis šalimis, atrinktomis remiantis specifiniais duomenų poreikiais; pokalbius organizavo poveikio vertinimo patvirtinamąjį tyrimą rengiantis rangovas.

Konsultacijų dalyvių indėlio apibendrinimas ir rezultatų panaudojimas

Respondentai iš esmės pritarė priemonėms, kuriomis skatinama naudoti efektyviai degalus naudojančias transporto priemones, nors siūlymas tai daryti diferencijuojant kelių mokesčius sulaukė mažesnio pritarimo. Daugelis ne valstybių narių respondentų pritarė, kad reikia įvesti išmetamam CO₂ kiekiui grindžiamą diferencijavimą ir palaipsniui atsisakyti EURO emisijų klasių sistemos. Pajamų atžvilgiu neutraliam diferencijavimui pagal išmetamą CO₂ kiekį nebuvo pareikšta jokio akivaizdaus prieštaravimo, nors pareikšta abejonių dėl jo įgyvendinamumo trumpuoju laikotarpiu.

Dėl galimų kelių kokybės užtikrinimo priemonių aiškiai išsiskyrė 1) nuomonės, pareikštos internetinėse viešose konsultacijose ir per daugumą pokalbių su suinteresuotosiomis šalimis, ir 2) apklaustų valstybių narių atstovų nuomonės. Dauguma pirmos grupės respondentų kelių infrastruktūros kokybės užtikrinimo priemonėms iš esmės pritarė, o valstybės narės nepritarė.

Valstybių narių ir kitų suinteresuotųjų šalių nuomonės išsiskyrė ir dėl galimų priemonių, skirtų diskriminavimui išvengti ir vienodoms sąlygoms užtikrinti. Internetinių viešų konsultacijų respondentai tvirtai pritarė, kad turi būti taikomi principai „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“ ir kad ES turi užtikrinti proporcingą vinječių kainų nustatymą. Daugelis pateikusiųjų papildomus dokumentus ir ne ES valstybių narių apklaustųjų pritarė laipsniškam pagal laiką skaičiuojamų mokesčių atsisakymui paliekant tik atstumu grindžiamą apmokestinimą. Tačiau valstybių narių nuomonės šiuo klausimu išsiskyrė.

Dėl transporto sistemos veiksmingumo užtikrinimo dauguma internetinių viešų konsultacijų respondentų manė, kad kovoti su grūstimis turėtų pačios valstybės narės, o populiariausias

grūsčių apmokestinimo variantas buvo mokesčių taikymas visoms transporto priemonėms. Pritariantieji grūsčių apmokestinimui pabrėžė, kad bet kokie grūsčių mokesčiai turėtų būti taikomi visoms transporto priemonėms. Valstybės narės iš esmės pageidavo didesnio lankstumo.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Problema apibrėžta remiantis vertinimais, kuriems iš dalies naudota išorės ekspertų nuomonė (ES infrastruktūros apmokestinimo politikos įgyvendinimo ir poveikio nuo 1995 m. vertinimas; Atnaujintas transporto išorinių kaštų vadovas⁷), papildyta pridėtiniais moksliniais tyrimais.

Išorės rangovas padėjo rengti poveikio vertinimo patvirtinamąjį tyrimą⁸, kuris baigtas 2017 m. balandžio mėn.

- **Poveikio vertinimas**

Prie iniciatyvos pridedamas poveikio vertinimas, kurį teigiamai (su išlygomis) įvertino Reglamentavimo patikros valdyba. Valdyba pateikė rekomendacijų, kuriose reikalaujama geriau pagrįsti su išmetamo CO₂ kiekio mažinimu susijusį tikslą ir aiškiau išdėstyti šiuos dalykus:

- diferencijuoto kelių apmokestinimo pajamų traktavimą,
- esamo teisės akto trūkumus,
- tam tikrų variantų atmetimą,
- numatomą poveikį.

Į pastabas atsižvelgta peržiūrint poveikio vertinimą – jame pateikta išsamesnė informacija ir paaiškinimai, kaip nurodyta poveikio vertinimo ataskaitos I priede. Be kitų korekcijų, siekiant atsižvelgti į pirmiau iškeltus klausimus, padaryti šie pakeitimai:

- problemos apibrėžimas ir visų pirma jos veiksmų aprašymas papildyti paaiškinimais dėl tarpusavio papildomumo su kitais aplinkos mokesčiais ir CO₂ kiekio standartais. Kitos priemonės taip pat galėjo būti veiksmingos, bet jų nebūtų pakakę transporto išmetamam CO₂ kiekiui pažaboti tiek, kiek to reikia vykdant ES įsipareigojimus;
- priede, kuriame aprašomos paliktos politikos priemonės, paaiškintos priežastys, dėl kurių skirtingai traktuojamos iš neprivalomo grūsčių apmokestinimo gautos pajamos. Viena pagrindinių priežasčių yra susijusi su priimtinum, nešališkumu ir siekiu neutralizuoti bet kokią regresyvų mokesčio poveikį;
- dabartinio teisės akto vertinimo ir įgyvendinimo aprašymas ir problemos veiksmų aprašymas papildyti konkrečiu teisės akto reikšmės ir trūkumų paaiškinimu;
- priežasčių, dėl kurių atsisakoma privalomo kelių apmokestinimo ir bendro pajamų panaudojimo, aprašymas papildytas naujais elementais;
- atitinkamuose skirsniuose išsamiau aprašytas numatytas poveikis CO₂ išmetimo lygiui, atitinkamoms valstybėms narėms ir paprastinimui.

⁷ Ricardo-AEA et al. Atnaujintas transporto išorinių kaštų vadovas, 2014 m. http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ Ricardo et al. Direktyvos 1999/62/EB peržiūrą papildantis poveikio vertinimo patvirtinamasis tyrimas (Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC), 2017 m.

Apsvarstytos keturios viena kita paremtos politikos galimybės, iš eilės (PO1–PO4) atspindinčios vis didėjančią reguliavimo intervenciją.

Pirmoji politikos galimybė (PO1) numato teisės akto pakeitimus, kuriais atnaujinamos tik kai kurios direktyvos nuostatos ir į jos taikymo sritį papildomai įtraukiami vietos ir tolimojo susisiekimo autobusai, furgonai ir keleiviniai automobiliai – šiuo būdu bus sprendžiamos visos įvardytos problemos. Pakeitimai yra susiję su išimčių panaikinimu, atskaitomybės reikalavimų ir išorinių kaštų mokesčių maksimalių dydžių atnaujinimu, taip pat tų mokesčių reikalavimų supaprastinimu. Ši galimybė taip pat numato įtraukti nediskriminavimo ir proporcingumo reikalavimus, taikytinus lengvųjų transporto priemonių apmokestinimui.

Antroji politikos galimybė (PO2) orientuojama į išmetamo CO₂ kiekio klausimą ir numato palaipsniui panaikinti pagal laiką skaičiuojamų mokesčių taikymą sunkiosioms transporto priemonėms. Ši galimybė apima sunkiosioms transporto priemonėms taikomų infrastruktūros mokesčių diferencijavimo pagal išmetamą CO₂ kiekį taisykles ir numato palaipsniui panaikinti dabartinį diferencijavimą pagal EURO emisijos klases.

Trečia politikos galimybė (PO3) ir jos a bei b variantai numato įvesti lengvosioms transporto priemonėms taikytinas papildomas priemones, kuriomis būtų mažinamos tarpmiestinės grūstys ir visų transporto priemonių išmetamas CO₂ ir kitų teršalų kiekis (PO3b). Galiausiai ketvirtoji politikos galimybė (PO4) numato išorinių kaštų apmokestinimą padaryti privalomą sunkiosioms transporto priemonėms, taip pat palaipsniui visoms transporto priemonėms panaikinti apmokestinimo pagal laiką galimybę ir palikti tik atstumu grindžiamą apmokestinimą.

Darant prielaidą, kad dabartinės pagal laiką skaičiuojamų mokesčių schemos bus pakeistos atstumu grindžiamu apmokestinimu, kaip numatyta pagal PO2, PO3 ir PO4 (paliekant valstybėms narėms alternatyvą apmokestinimo netaikyti visai), poveikio vertinimas aiškiai parodė, kad PO4 būtų pati veiksmingiausia, bet jos rezultatai pareikalautų didžiausių kaštų. PO1 įgyvendinti tikslus galėtų padėti tik labai ribotai, tačiau praktiškai be jokių kaštų. PO2 ir PO3 ekonominis ir socialinis poveikis bei poveikis aplinkai labiausiai subalansuotas, o kaštai prieinami.

Poveikio vertinime PO3b – variantas, numatantis diferencijuoti lengvųjų transporto priemonių apmokestinimą pagal jų išmetamą CO₂ ir kitų teršalų kiekį, – laikomas priimtiniausiu ir galbūt jį dar būtų galima papildyti reikalavimu taikyti išorinių kaštų apmokestinimą bent daliai sunkiųjų transporto priemonių tinklo ir pakankamai laipsnišku pagal laiką skaičiuojamo lengvųjų transporto priemonių apmokestinimo atsisakymu. Tos priemonės įtrauktos į šį pasiūlymą, kuris yra tarpinis variantas tarp PO3b ir PO4, bet šiek tiek artimesnis PO4.

PO3b ir PO4 iki 2030 m. grūsčių kaštus sumažintų 2,5–6 % arba 9–22 mlrd. EUR, užtikrintų 10–63 mlrd. EUR per metus papildomų pajamų iš rinkliavų ir padėtų 25–260 % padidinti investicijas į kelius, palyginti su atskaitos lygiu.

Jos padėtų smarkiai sumažinti kelių transporto išmetamą CO₂, NO_x ir kietųjų dalelių kiekį. Proporcingai oro taršos mažinimui būtų daromas teigiamas poveikis visuomenės sveikatai ir iki 2030 m. 370 mln.–1,56 mlrd. EUR sumažėtų su oro tarša ir avarijomis susiję kaštai išreiškiant dabartine verte.

PO3b ir PO4 leistų sukurti 62 000–152 000 naujų darbo vietų net jei tik 30 % papildomų rinkliavų pajamų būtų reinvestuota į kelių priežiūrą. Be to, perpus sumažinus trumpalaikių vinječių kainą visi variantai padėtų užtikrinti vienodas sąlygas ES piliečiams.

PO3 (a ir b variantai) krovinių gabenimo kaštus padidintų 1,1 %, o keleivių vežimo kaštai liktų nepakitę. PO4 atveju keleivių vežimo ir krovinių gabenimo kaštai gali padidėti 1,3–2,0 %, priklausomai nuo faktinio atstumu grindžiamo apmokestinimo įsisavinimo valstybės narėse (potencialiai įtraukiant ir tas valstybes nares, kurios šiuo metu tam tikrų kategorijų transporto priemonių neapmokestina). Valdžios institucijoms tektų padengti naujų rinkliavų sistemų diegimo ar senų išplėtimo kaštus, kurie visoms atitinkamoms valstybėms narėms iki 2030 m. sudarytų 2–3,7 mlrd. EUR. Kelių apmokestinimo išplėtimas į naujas tinklo dalis ir naujas naudotojų grupes atitiktis užtikrinimo kaštus kelių naudotojams nuo 2025 m. padidintų 198–850 mln. EUR per metus.

Poveikis mažosioms ir vidutinėms įmonėms, įskaitant visą krovinių gabenimo keliais sektorių, būtų nedidelis, nes kelių mokesčiai sudaro tik nedidelę procentinę visų transporto kaštų dalį. Bet koks kaštų padidėjimas būtų arba perkeltas klientams (siuntėjams), arba kompensuojamas mokesčių mažinimu, kuris leidžiamas pagal direktyvos II skyrių dėl transporto priemonių apmokestinimo. Vartotojų kainos padidėtų vidutiniškai ne daugiau kaip 0,1 % net jei jiems būtų perkelta 100 % kaštų.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Perėjus prie atstumu grindžiamos rinkliavos padidėtų su iniciatyva susiję reguliavimo kaštai ir daugelio rinkos dalyvių atitiktis užtikrinimo kaštai, tačiau šį padidėjimą nusvertų didesnės pajamos (nauda valstybėms narėms ir rinkliavų subjektams), geresnė kelių kokybė ir patikimesnės kelionės trukmės prognozės (nauda kelių naudotojams), mažesnis neigiamas poveikis aplinkai ir sveikatai (nauda piliečiams) ir mažesni atitinkami visuomenei tenkantys išoriniai kaštai (nauda mokesčių mokėtojams).

Šio pasiūlymo REFIT aspektas yra susijęs su kelių apmokestinimo reikalavimų paprastinimu ir atnaujinimu, kuriais siekiama, kad tie reikalavimai atitiktų paskirtį. Šiuo tikslu numatyta:

- sunkiosioms transporto priemonėms taikytą pasenusią diferencijavimo pagal EURO emisijos klases sistemą pakeisti tinkamesniu mokesčių diferencijavimu pagal išmetamą CO₂ kiekį;
- supaprastinti išorinių kaštų mokesčių taikymą oro taršai ir triukšmui (kuris yra geresnė priemonė nei diferencijavimas pagal EURO emisijos klases) leidžiant naudoti atnaujintas pamatines vertes be jokio skaičiavimo;
- supaprastinti ir atnaujinti mokesčio didinimo procesą ir sudaryti palankesnes sąlygas taikyti grūsčių mokesčius.

Šie paprastinimai bus naudingi daugiausia nacionalinėms institucijoms, o ne įmonėms. Tačiau šiuos pakeitimus papildė minėtas atskiras pasiūlymas, kuriuo leidžiama mažinti eksploataavimo mokesčius, – tai padėtų sumažinti vežėjų (mažųjų ir vidutinių įmonių) našą. Bendri kelių naudotojų, įskaitant piliečius ir įmones, kaštai greičiausiai padidės, nors ir nedaug.

Tikimasi, kad dėl išmetamu CO₂ kiekiu grindžiamo diferencijavimo iniciatyva turės nedidelį teigiamą poveikį konkurencijai, nes šiek tiek padidės mažai taršių ir netaršių transporto priemonių paklausa, kuri skatins diegti inovacijas. Platesnis grūsčių apmokestinimo taikymas bus naudingas įmonių, ypač tų, kurios taiko gamybos „pačiu laiku“ principą, konkurencingumui.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlyme gerbiama pagrindinė laisvė ir ypač laikomasi tų principų, kurie nustatyti Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi poveikio Sąjungos biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Poveikio vertinimo ataskaitoje išvardyti septyni pagrindiniai rodikliai, kurie bus naudojami vykdant pažangos siekiant pagrindinių politikos tikslų stebėseną: sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio pokyčiai; kelių infrastruktūros, kuriai taikoma rinkliava, būklė; socialinių kaštų proporcingumas kelių mokesčių pajamoms ir tų kaštų padengimas tomis pajamomis; tarpmiestinio tinklo grūsčių lygis ES.

Norint pamatyti teisės akto poveikį, palaipsniui įvedus visus pakeitimus bus būtina atlikti išsamų įvertinimą. Tinkamas laikas jam atlikti bus praėjus penkeriems metams nuo visų naujos sistemos nuostatų taikymo pradžios. Tarpinių žingsnių poveikis galės būti įvertintas anksčiau.

Į pasiūlymą įtraukti konkretūs valstybėms narėms skirti atskaitomybės reikalavimai, susiję su kelių apmokestinimo pajamomis ir jų panaudojimu, taip pat su kelių, kuriems taikoma rinkliava, kokybe.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Atsižvelgiant į pasiūlymo taikymo sritį ir į tai, kad juo Direktyva 1999/62/EB, kurią visos valstybės narės visiškai perkėlė į savo nacionalinę teisę, tik iš dalies keičiama, reikalauti aiškinamųjų dokumentų neatrodo pagrįsta ar proporcinga.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Pavadinimas patikslinamas atsižvelgiant į išplėstą taikymo sritį.

1 straipsnis. *Dalykas ir taikymo sritis*

Šis straipsnis koreguojamas siekiant į taikymo sritį įtraukti rinkliavų ir naudotojo mokesčių taikymo kitoms transporto priemonėms nei sunkiosios taisyklės. Tai reikalinga, kad būtų galima spręsti ne vien išimtinai arba daugiausia su SKTP susijusias, bet ir kitas problemas.

2 straipsnis. *Apibrėžtys*

Koreguojamos šių terminų apibrėžtys:

- transeuropinis kelių tinklas: ši apibrėžtis atnaujinama derinant ją su koridorių principu, išdėstytu peržiūrėtose transeuropinio transporto tinklo plėtros gairėse, pateiktose Reglamente (EU) Nr. 1315/2013;
- rinkliava: apibrėžtis reformuluojama siekiant atsižvelgti į 7da straipsnyje numatytą galimybę taikyti grūsčių mokestį;

- transporto priemonė: siūloma naujoji apibrėžtis, be jos anksčiau apimamų krovininių transporto priemonių, apima ir visas sunkiąsias transporto priemones ir visas lengvąsias transporto priemones, kurių svoris viršija 3,5 t ribą, keleivinius automobilius, mikroautobusus ir furgonus, taip pat vietos ir tolimojo susisiekimo autobusus;
- [tam tikrų EURO] kategorijų transporto priemonė ir transporto priemonės tipas: apibrėžtis performuluota įtraukiant vietos ir tolimojo susisiekimo autobusus.

Siekiant teisinio aiškumo dėl tam tikrų terminų ir norint geriau apibrėžti tam tikrų nuostatų aprėptį pridedamos terminų „grūstis“, „grūsčių mokestis“, „vežėjas“ apibrėžtys, taip pat įvairių tipų transporto priemonių, įskaitant netaršias, apibrėžtys ir termino „iš esmės pakeista rinkliavų tvarka“ apibrėžtis.

Termino „išorinių kaštų mokesčio svertinis vidurkis“ apibrėžtis išbraukiama, nes šio vidurkio skaičiavimo reikalavimas panaikintas.

7 straipsnis. *Rinkliavos ir naudotojo mokesčiai*

1 dalis padalyta į dvi dalis siekiant atskirti tinklus, daugiausia naudojamus tarptautiniam eismui (transeuropinį tinklą ir greitkelius), ir kitus kelius. Siūloma nuostatas dėl nediskriminavimo, mokesčių proporcingumo ir dėl rinkliavų ir naudotojo mokesčių rinkimo bei mokėjimo taikyti ir kitiems keliams.

Siekiant plačiau taikyti principus „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“ ir palaipsniui sumažinti įvairių apmokestinimo schemų skirtumus pridedamos 6 ir 7 dalys, kuriomis siekiama tarptautiniam transportui naudojamuose tinkluose palaipsniui panaikinti pagal laiką skaičiuojamus mokesčius (vinjetes) – pirmiausia sunkiosioms krovininėms transporto priemonėms ir vietos bei tolimojo susisiekimo autobusams, o vėliau ir lengviesiems automobiliams bei furgonams. Kai taikoma, siūlomos tokios datos, kad valstybės narės turėtų pakankamai laiko pritaikyti savo mokesčių sistemas. Skirtingų sąlygų taikymas sunkiosioms transporto priemonėms ir lengvosios transporto priemonės grindžiamas tuo, kad jos daro nevienodą poveikį infrastruktūrai, ir tuo, kad patirtis lengvųjų transporto priemonių apmokestinimo srityje dar per maža.

Siekiant užtikrinti vienodas teises vežėjams pridedama 9 dalis, kuria panaikinama galimybė mažiau kaip 12 t sveriančias SKTP atleisti nuo kelių mokesčių ir į visų apmokestinimo sistemų taikymo sritį įtraukiami vietos ir tolimojo susisiekimo autobusai. Pastaroji nuostata grindžiama tuo, kad vietos ir tolimojo susisiekimo autobusai daro panašų poveikį keliams.

7a straipsnis. *Naudotojo mokesčiai. Proporcingumas ir vienodų sąlygų užtikrinimas*

7a straipsnyje nustatomos naudotojo mokesčių ir metinių bei trumpesnės trukmės vinječių santykinio kainų skirtumo viršutinės ribos. Šiame kontekste siūlomi toliau išdėstyti pakeitimai.

1 dalis padalijama į dvi dalis siekiant pažymėti, kad esami reikalavimai taikomi SKTP ir vietos bei tolimojo susisiekimo autobusams.

Nauja 3 dalis susijusi su lengvaisiais automobiliais, joje nurodomos metinių ir trumpesnės trukmės vinječių santykinio kainų skirtumo viršutinės ribos, atspindinčios pagal turimus

duomenis apibrėžtus atitinkamus naudojimo modelius⁹. Joje taip pat nustatyta data, iki kurios turi būti pritaikytos esamos vinječių schemos. 4 dalyje išdėstytos tos pačios nuostatos, tik dėl mikroautobusų ir furgonų.

7c straipsnis. *Išorinių kaštų apmokestinimas*

1 dalyje siūloma vietoj didžiausiųjų verčių (nustatytų IIIb priede) įvesti pamatines vertes. Pridedama 5 dalis, kuria reikalaujama taikyti išorinių kaštų apmokestinimą bent toms tinklo, kuriam taikoma rinkliava, dalims, kuriose dėl sunkių transporto priemonių eismo susidaranti oro tarša ir kylantis triukšmas yra patys reikšmingiausi, pvz., dėl ten esančios populiacijos dydžio.

7da straipsnis. *Grūsčių apmokestinimas*

Nauju 7da straipsniu leidžiama be infrastruktūros mokesčių dar taikyti grūsčių mokesčius siekiant veiksmingai mažinti tarp miestines grūstis. Norint išvengti visų kategorijų transporto priemonių naudotojų diskriminavimo visi tokie grūsčių mokesčiai turi būti proporcingai ir vienodai taikomi visų kategorijų transporto priemonėms. Didžiausi mokesčių lygiai ir įvairių transporto priemonių ekvivalentiškumo koeficientai nurodyti V ir VI prieduose.

7f straipsnis. *Mokesčių didinimas*

Siūloma leisti mokesčių didinimą taikyti ne tik kalnuotiems regionams ir palikti galioti kitas nuo seniau esančias jo taikymo sąlygas (nuolatinės grūstys arba didelė žala aplinkai, taip pat pajamų reinvestavimas į TEN-T projektus). 4 dalis išbraukiama, nes ji nebuvo naudinga finansuojant prioritetinius projektus ir be to gali trukdyti taikyti išorinių kaštų apmokestinimą. Kadangi tiek mokesčių didinimu, tiek grūsčių mokesčiais siekiama mažinti grūstis, šios dvi priemonės neturėtų būti sumuojamos (5 dalis).

7g straipsnis. *Mokesčių, visų pirma taikomų sunkiosioms transporto priemonėms, diferencijavimas*

Siūloma palaipsniui panaikinti mokesčių diferencijavimą pagal transporto priemonių EURO emisijos klasę. Pridedama nauja 4 dalis, kuria, kai tik bus turimi būtini patvirtinti išmetamo CO₂ kiekio duomenys, bus įvestas infrastruktūros mokesčių diferencijavimas pagal sunkių transporto priemonių išmetamą CO₂ kiekį. Praktinis šios nuostatos taikymas bus paskata naudoti švariausių ir veiksmingiausių technologijų sunkiasias transporto priemones.

Kadangi siūloma grūsčių apmokestinimą reguliuoti atskirai (žr. minėtą naują 7da straipsnį), taip pat siūloma laipsniškai panaikinti galimybę pajamų atžvilgiu neutraliai diferencijuoti mokesčius pagal dienos laiką, dienos pobūdį ar sezoną (žr. 1 dalies (anksčiau 3 dalis) pakeitimą).

7ga straipsnis. *Lengvųjų transporto priemonių mokesčių diferencijavimas*

Naujame 7ga straipsnyje nurodomos rinkliavų ir naudotojo mokesčių diferencijavimo pagal lengvųjų automobilių, mikroautobusų ir furgonų aplinkosauginį veiksmingumą sąlygos.

⁹ Žr. poveikio vertinimą ir 2012 m. Booz & Co. ataskaitą „Vinječių sistemų taikymo asmeninėms transporto priemonėms poveikio tyrimas“ <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

Diferencijavimas grindžiamas išmetamu tiek CO₂, tiek oro teršalų kiekiu, kaip nurodyta VII priede. Ši nuostata turėtų būti paskata naudoti švaresnių ir veiksmingesnių technologijų transporto priemonės.

7h straipsnis. *Pranešimai*

Siūloma iš dalies pakeisti 3 dalį siekiant supaprastinti išankstinį Komisijos informavimą apie numatytą išorinių kaštų apmokestinimą paliekant tik pagrindinius informacijos elementus. Siekiant palengvinti išorinių kaštų mokesčių įvedimą siūloma panaikinti 4 dalį dėl reikalavimo dėl Komisijos sprendimo.

7j straipsnis. *Rinkliavų ir naudotojo mokesčių rinkimas ir mokėjimas*

3 ir 4 dalyse siūloma pridėti nuorodą į grūsčių mokesčius siekiant užtikrinti, kad visi įmanomi mokesčio elementai būtų renkami ir mokami suderintai.

7k straipsnis. *Kompensacijos*

Siūloma galimybę skirti kompensacijas numatyti tik tiems atvejams, kai įvedamos rinkliavos (priešingai nei naudotojo mokesčių atveju). To reikia siekiant panaikinti esamą naudotojų, kurie nėra rezidentai, diskriminavimo riziką.

9 straipsnis. *Pajamų naudojimas*

Nauja 3 dalimi reikalaujama, kad grūsčių apmokestinimo pajamos būtų naudojamos grūsčių problemoms spręsti, pvz., alternatyviems transporto sprendimams ieškoti arba grūsčių veiksniais šalinti.

10a straipsnis

Siūloma iš dalies keisti 1 dalį siekiant atnaujinti peržiūros nuostatą ir suderinti tą dalį su IIIb priedo supaprastinimu.

11 straipsnis. *Ataskaitų teikimas*

1 dalis iš dalies keičiama siekiant atnaujinti atskaitomybės apie rinkliavas, jų pajamas ir tų pajamų naudojimą reikalavimus ir įtraukti informaciją apie kelių, kuriems taikomos rinkliavos, kokybę. Esamas 2 dalies e punktas panaikinamas ir pridedami nauji e–i punktai, kuriais įtraukiamas reikalavimas dėl informacijos apie grūsčių apmokestinimo pajamas, bendras kelių apmokestinimo pajamas ir jų panaudojimą, taip pat dėl kelių priežiūros ir grūsčių lygio įvertinimo. 3 dalis pridedama siekiant nurodyti kelių, kuriems taikomos rinkliavos, kokybės vertinimo būtinuosius rodiklius. Pridedamos 4 ir 5 dalys, kuriomis leidžiama Komisijai suderintus rodiklius apibrėžti įgyvendinimo aktu ir teikti ataskaitas apie tų rodiklių taikymą valstybėse narėse.

Priedai

0 priedo 3 skirsnyje siūloma išbraukti nuorodas į „EEV“ transporto priemones ir pridėti „EURO VI“ emisijos ribų lentelę siekiant atsižvelgti į Reglamentą (EB) Nr. 595/2009.

III priede siūlomi pakeitimai atspindi vietos ir tolumo susisiekties autobusų įtraukimą į direktyvos taikymo sritį.

IIIa priedo 2, 3 ir 4 skirsnius siūloma susiaurinti iki tokių atvejų, kai valstybės narės numatyti taikyti išorinių kaštų mokesčiai yra didesni nei IIIb priede nurodytos pamatinės vertės. Kai kurios 4.2 skirsnio nuostatos atnaujinamos siekiant atsižvelgti į neseniai priimtus teisės aktus dėl motorinių transporto priemonių garso lygio.

IIIb priede siūloma oro taršai ir triukšmui taikomą maksimalų išorinių kaštų mokesčio svertinį vidurkį pakeisti išorinių kaštų, įskaitant SKTP (1 lentelė) ir tolimojo susisiekimo autobusų (2 lentelė) keliamos oro taršos ir triukšmo kaštus, apmokestinimo pamatinėmis vertėmis. Vertės apskaičiuojamos remiantis Atnaujintu transporto išorinių kaštų vadovu¹⁰. Vertės gali būti dauginamos iš dviejų ne tik kalnuotose vietovėse, bet ir aplink aglomeracijas.

Į IV priede esančią transporto priemonių junginių lentelę siūloma įtraukti nuorodą į 7-į ir 8-į arba 9-į ašių junginius.

Naujame V priede, kuris susijęs su siūlomu 7da straipsniu (dėl grūsčių apmokestinimo), nustatomi būtiniausi reikalavimai dėl grūsčių mokesčio taikymo, įskaitant dėl su juo susijusių tinklo dalių ir laikotarpių. Keliai skirstomi į metropolinius ir nemetropolinius siekiant atskirti tankiau ir ne taip tankiai apgyvendintas vietoves. Norint užtikrinti, kad kainos būtų nustatomos nešališkai ir proporcingai, skirtingų kategorijų transporto priemonėms nustatyti ekvivalentiškumo koeficientai. 2 skirsnyje reikalaujama, kad mokesčiai būtų apskaičiuojami skaidriai, o kiekvienam atitinkamam kelio segmentui nustatytos kainos pagal transporto priemonių kategorijas ir laikotarpius būtų skelbiamos viešai ir kad kainos būtų nuolat atitinkamai koreguojamos, kad schema išliktų veiksminga.

Naujame VI priede, kuris taip pat susijęs su 7da straipsniu, nustatoma ribinė grūsčių mokesčio suma vienam kilometrui, grindžiama Atnaujintame transporto išorinių kaštų vadove pateiktais ribiniais grūsčių kaštais.

Naujame VII priede, kuris susijęs su siūlomu 7ga straipsniu dėl lengvosios transporto priemonės taikomų rinkliavų ir naudotojo mokesčių diferencijavimo pagal aplinkosauginį veiksmingumą, šio diferencijavimo tikslais nustatomos kategorijos, grindžiamos išmetamu teršalų, konkrečiai CO₂ ir oro teršalų, kiekiu atsižvelgiant į ES lygmens standartus ir naujausias bei tiksliausias matavimo procedūras.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

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 nuomonę¹¹,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹²,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) pažanga siekiant tikslo, kurį Komisija nustatė 2011 m. kovo 28 d. Baltojoje knygoje¹³, t. y. siekti, kad principai „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“ būtų taikomi visapusiškai siekiant gauti pajamų ir užtikrinti būsimų investicijų į transportą finansavimą, iki šiol buvo lėta, o kelių infrastruktūros apmokestinimas skirtingose valstybėse narėse vis dar nesuderintas;
- (2) Komunikate dėl Europos mažataršio judumo strategijos¹⁴ Komisija paskelbė, kad ketina peržiūrėti direktyvą dėl sunkvežimių apmokestinimo, kad būtų galima apmokestinimą diferencijuoti pagal išmetamą anglies dioksido kiekį, o kai kuriuos jos principus taikyti ir vietos bei tolimojo susisiekimo autobusams ir lengviesiems automobiliams bei furgonams;
- (3) visos sunkiosios transporto priemonės daro didelį poveikį kelių infrastruktūrai ir prisideda prie oro taršos, o lengvosios transporto priemonės yra daugelio neigiamų kelių transporto taršos ir grūsčių padarinių aplinkai ir visuomenei šaltinis. Vienodų sąlygų ir sąžiningos konkurencijos sumetimais turėtų būti užtikrinta, kad Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 1999/62/EB¹⁵ nustatyta rinkliavų ir naudotojo mokesčių sistema būtų pradėta taikyti ir toms transporto priemonėms, kurioms iki šiol ji

¹¹ OL C , , p. .

¹² OL C , , p. .

¹³ 2011 m. kovo 28 d. Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 144 galutinis).

¹⁴ COM(2016) 501 *final*.

¹⁵ 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra (OL L 187, 1999 7 20, p. 42).

taikoma nebuvo. Todėl į tos direktyvos taikymo sritį turėtų būti įtrauktos ne tik dabar į ją įeinančios krovinius gabenančios sunkiosios transporto priemonės, bet ir kitos sunkiosios transporto priemonės, taip pat lengvosios transporto priemonės, įskaitant lengvuosius automobilius;

- (4) pagal laiką skaičiuojami naudotojo mokesčiai dėl savo pobūdžio netiksliai atspindi faktiškai patiriamus infrastruktūros kaštus ir dėl panašių priežasčių nėra veiksmingi skatinant diegti švaresnes ir veiksmingesnes operacijas ar mažinant grūstis. Todėl jie turėtų būti palaipsniui pakeisti atstumu grindžiamais mokesčiais, kurie yra ne tokie diskriminaciniai, veiksmingesni ir efektyvesni;
- (5) siekiant užtikrinti, kad naudotojai palankiai vertintų būsimas kelių apmokestinimo schemas, valstybėms narėms reikėtų leisti adekvačias mokesčių rinkimo sistemas įvesti kaip platesnio judumo paslaugų priemonių rinkinio dalį. Tokios sistemos turėtų užtikrinti sąžiningą infrastruktūros kaštų paskirstymą ir atitikti principą „teršėjas moka“. Visos tokia sistemą įsivedančios valstybės narės turėtų užtikrinti, kad ji atitiktų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/52/EB¹⁶ nuostatas;
- (6) kaip ir sunkiųjų transporto priemonių atveju, svarbu, kad lengvosios transporto priemonės taikomi mokesčiai būtų proporcingi, taip pat ir tuomet, kai naudojimo laikotarpis trumpesnis nei vieni metai. Šiuo požiūriu turi būti atsižvelgiama į tai, kad lengvųjų transporto priemonių naudojimo modelis skiriasi nuo sunkiųjų transporto priemonių. Proporcingi pagal laiką skaičiuojami mokesčiai galėtų būti nustatomi remiantis turimais tipinių kelionių duomenimis;
- (7) remiantis Direktyva 1999/62/EB, nustatytas išorinių kaštų mokesčio lygis gali būti artimas atitinkamos transporto priemonės naudojimo socialiniams ribiniams kaštams. Tas metodas pasirodė esąs nešališkiausias ir veiksmingiausias būdas atsižvelgti į sunkiųjų transporto priemonių keliamos oro taršos ir triukšmo neigiamą poveikį aplinkai ir sveikatai, kuris užtikrintų tinkamą sunkiųjų transporto priemonių sektoriaus indėlį siekiant įgyvendinti ES oro taršos standartus¹⁷ ir visus taikomus triukšmo apribojimus ir tikslinius rodiklius. Todėl tokių mokesčių taikymą reikėtų palengvinti;
- (8) šiuo tikslu maksimalus išorinių kaštų mokesčio svertinis vidurkis turėtų būti pakeistas lengvai taikomomis pamatinėmis vertėmis, atnaujinamomis atsižvelgiant į infliaciją, kelių transporto išorinių kaštų vertinimo srityje padarytą mokslo pažangą ir transporto priemonių parko sudėties pokyčius;
- (9) infrastruktūros mokesčių diferencijavimas pagal EURO emisijos klasę paskatino naudoti švaresnių technologijų automobilius. Tačiau atnaujinus transporto priemonių parkus tarpmiestiniam tinklui taikomų mokesčių diferencijavimas tokiu pagrindu 2020 m. pabaigoje greičiausiai jau bus atgyvenęs ir todėl iki to laiko turėtų būti palaipsniui panaikintas. Nuo to paties laiko taško turėtų būti sistemingiau taikomas išorinių kaštų apmokestinimas, kuris bus tikslinga priemonė išoriniams kaštams susigrąžinti tose situacijose, kuriose to labiausiai reikės;
- (10) sunkiosioms transporto priemonėms tenka vis didesnė dalis bendro išmetamo CO₂ kiekio. Infrastruktūros mokesčių diferencijavimas pagal šį parametą gali padėti daryti pažangą šioje srityje ir todėl turėtų būti įvestas;

¹⁶ 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/52/EB dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo Bendrijoje (OL L 166, 2004 4 30, p. 124–143).

¹⁷ 2008 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje (OL L 152, 2008 6 11, p. 1–44).

- (11) lengvosios transporto priemonės lemia du trečdalius neigiamo kelių transporto poveikio aplinkai ir sveikatai. Todėl svarbu skatinti naudoti švariausių ir veiksmingiausių technologijų transporto priemones diferencijuojant kelių mokesčius pagal Komisijos reglamentuose (ES) 2016/427¹⁸, (ES) 2016/646¹⁹ ir (ES) 2017/xxx²⁰ apibrėžtus atitikties koeficientus;
- (12) siekdamas skatinti naudoti švariausių ir veiksmingiausių technologijų transporto priemones, valstybės narės joms turėtų taikyti smarkiai sumažintas kelių rinkliavas ir naudotojo mokesčius;
- (13) kelių grūsčių, prie kurių skirtingomis proporcijomis prisideda visos motorinės transporto priemonės, kaštai atitinka maždaug 1 % BVP. Didelė šių kaštų dalis gali būti priskirta tarpmiestinėms grūstims. Todėl turėtų būti leista taikyti specialų grūsčių mokestį, su sąlyga, kad jis taikomas visų kategorijų transporto priemonėms. Kad mokestis būtų veiksmingas ir proporcingas, jį reikia apskaičiuoti remiantis ribiniais grūsčių kaštais ir diferencijuoti pagal vietą, laiką ir transporto priemonės kategoriją. Siekiant maksimaliai padidinti teigiamą grūsčių mokesčių poveikį atitinkamos pajamos turėtų būti skiriamos projektams, kuriais siekiama panaikinti problemos priežastis;
- (14) grūsčių mokesčiai turėtų proporcingai atspindėti faktinius kaštus, kuriuos kiekviena transporto priemonė lemia tiesiogiai kitiems kelių naudotojams ir netiesiogiai plačiajai visuomenei. Siekiant, kad tie mokesčiai neproporcingai nekliudytų laisvam žmonių ir prekių judėjimui, jie turėtų būti apriboti iki tam tikrų sumų, atspindinčių ribinius grūsčių kaštus, patiriamus beveik viso pajėgumo sąlygomis, t. y. kai eismo apimtis priartėja prie kelio pralaidumo ribos;
- (15) pajamų atžvilgiu neutralus sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms taikomų infrastruktūros mokesčių diferencijavimas, kuris nepakankamai padeda mažinti grūstis, turėtų būti laipsniškai panaikintas;
- (16) infrastruktūros mokesčio padidinimas ne tik kalnuotose vietovėse taip pat galėtų padėti tinkamai spręsti problemas, susijusias su didele tam tikrų kelių naudojimo žala aplinkai arba grūstimis. Todėl reikėtų panaikinti dabartinę nuostatą mokesčių padidinimą taikyti tik kalnuotose vietovėse. Siekiant išvengti dvigubo naudotojų apmokestinimo, mokesčių padidinimo turėtų būti neleidžiama taikyti tose kelio atkarpose, kuriose taikomas grūsčių mokestis;
- (17) jei valstybė narė įsivedusi kelių apmokestinimo sistemą skiria kompensacijas, jos, priklausomai nuo atvejo, gali lemti tų kelių naudotojų, kuri nėra rezidentai, diskriminavimą. Todėl galimybė tokiais atvejais skirti kompensacijas turėtų būti panaikinta naudotojo mokesčių atveju ir suteikiama tik rinkliavų atveju;
- (18) siekdama išnaudoti potencialią esamų kelių apmokestinimo sistemų sinergiją veiklos sąnaudoms sumažinti, Komisija turėtų visapusiškai dalyvauti bendradarbiaujant valstybėms narėms, norinčioms diegti bendras kelių apmokestinimo schemas;

¹⁸ 2016 m. kovo 10 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/427, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 692/2008 dėl išmetamųjų teršalų kiekio iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 6) (OL L 82, 2016 3 31, p. 1–98).

¹⁹ 2016 m. balandžio 20 d. Komisijos reglamentas (ES) 2016/646, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 692/2008 dėl išmetamųjų teršalų kiekio iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (euro 6) (OL L 109, 2016 4 26, p. 1–22).

²⁰

- (19) kelių mokesčiai gali padėti sutelkti išteklius, kurie padeda finansuoti aukštos kokybės transporto infrastruktūros priežiūrą ir plėtrą. Todėl tikslinga skatinti valstybes nares kelių apmokestinimo pajamas naudoti atitinkamoms reikmėms ir šiuo tikslu reikalauti, kad jos teiktų tinkamas tų pajamų naudojimo ataskaitas. Tai visų pirma turėtų padėti nustatyti galimas finansavimo spragas ir padidinti visuomenės palankumą kelių apmokestinimui;
- (20) šios direktyvos tikslo, t. y. visų pirma užtikrinti, kad kitoms transporto priemonėms nei sunkiasvorės krovininės transporto priemonės taikomos nacionalinės kainų nustatymo schemos būtų taikomos pagal nuoseklią sistemą, kuri užtikrintų vienodas sąlygas visoje Sąjungoje, valstybės narės negali deramai pasiekti pačios ir to tikslo dėl tarpvalstybinio kelių transporto pobūdžio ir šioje direktyvoje įvardytų problemų būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, todėl, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo, Sąjunga gali tvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;
- (21) būtina užtikrinti, kad išorinių kaštų mokesčiai ir toliau kuo tiksliau atspindėtų sunkiųjų transporto priemonių keliamos oro taršos ir triukšmo kaštus pernelyg neapsunkinant apmokestinimo schemas, taip pat būtina skatinti naudoti efektyviausiai degalus naudojančias transporto priemones ir palaikyti paskatų veiksmingumą bei reguliariai atnaujinti kelių mokesčių diferencijavimą. Todėl pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais pagal mokslo pažangą pritaikomos išorinių kaštų apmokestinimo pamatinės vertės, apibrėžiamos pajamų atžvilgiu neutralaus sunkiosioms transporto priemonėms taikomų infrastruktūros mokesčių diferencijavimo pagal jų išmetamą CO₂ kiekį sąlygos ir pagal technikos pažangą pritaikomos lengvosioms transporto priemonėms taikomų infrastruktūros mokesčių diferencijavimo sąlygos. Ypač svarbu, kad Komisija atlikdama parengiamąjį darbą rengtų deramas, įskaitant ekspertų lygmenį, konsultacijas ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos pagal 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros²¹ nustatytus principus. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti rengiant deleguotuosius aktus, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, užsiimančių deleguotųjų aktų rengimu, posėdžiuose;
- (22) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos atitinkamų nuostatų įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Priimant įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomas suderintas kelių tinklų kokybės vertinimo rodiklių rinkinys, turėtų būti taikoma patariamoji procedūra. Šiais įgaliojimais turėtų būti naudojamos pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011²²;
- (23) Todėl Direktyva 1999/62/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

²¹ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

²² 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

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) sunkiosioms transporto priemonėms taikomoms transporto priemonių mokesčiams,
- b) transporto priemonėms taikomoms rinkliavoms ir naudotojo mokesčiams.

2. Ši direktyva netaikoma transporto priemonėms, kuriomis transporto operacijos vykdomos tik valstybių narių neeuropinėse teritorijose.

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

2 straipsnis

Šioje direktyvoje:

- (1) „transeuropinis kelių tinklas“ yra Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1315/2013* II skyriaus 3 skirsnyje nurodyta kelių transporto infrastruktūra, vaizduojama to reglamento I priede pateiktuose žemėlapiuose;
- (2) „statybos kaštai“ yra su statyba susiję kaštai, prireikūs įskaitant vienus iš šių finansavimo kaštų:
 - a) naujos infrastruktūros ar naujos infrastruktūros patobulinimų, įskaitant didelius konstrukcijų remontus;
 - 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 prieš nustatant naują rinkliavų tvarką, įvestą po 2008 m. birželio 10 d.;
 - c) infrastruktūros ar infrastruktūros patobulinimų, užbaigtų prieš 2008 m. birželio 10 d., jei
 - i) valstybė narė, sudarydama sutartį su rinkliavų sistemos operatoriumi arba priimdama kitus lygiaverčio poveikio teisinius aktus, kurie įsigaliojo iki 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 projekte numatytas eksploataavimo laikotarpis viršytų 30 metų;

- (3) „finansavimo kaštai“ yra paskolų palūkanos ir akcininkų įnešto viso nuosavo kapitalo grąža;
- (4) „dideli konstrukcijų remontai“ yra konstrukcijų remontai, išskyrus remontus, kurie nebeturi aktualios naudos kelių naudotojams, visų pirma jeigu vietoje remontų vykdomas tolesnis naujos kelio dangos klojimas ar kiti statybos darbai;
- (5) „greitkelis“ yra specialiai automobilių eismui suprojektuotas ir nutiestas kelias, nenaudojamas šalia esančiai nuosavybei aptarnauti ir atitinkantis šiuos kriterijus:
- a) išskyrus specialiose vietose ar tam tikru laikotarpiu, turi abiemis eismo kryptims atskiras juostas, viena nuo kitos atskirtas eismui neskirta skiriamąją 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“ yra nustatyto dydžio suma, apskaičiuojama pagal atitinkama infrastruktūra nuvažiuotą atstumą ir transporto priemonės tipą, kurią sumokėjus įgyjama teisė ta transporto priemone naudotis atitinkama infrastruktūra ir kurią sudaro infrastruktūros mokestis ir atitinkamais atvejais grūsčių mokestis arba išorinių kaštų mokestis, arba abu;
- (7) „infrastruktūros mokestis“ yra mokestis, renkamas valstybėje narėje patirtiems infrastruktūros statybos, priežiūros, eksploatavimo ir plėtros kaštams susigrąžinti;
- (8) „išorinių kaštų mokestis“ yra mokestis, renkamas valstybėje narėje patirtiems kaštams, susijusiems su eismo oro tarša arba eismo akustine tarša, arba abiem, susigrąžinti;
- (9) „grūstis“ yra situacija, kai eismo srautas priartėja prie kelio pralaidumo ribos arba ją viršija;
- (10) „grūsčių mokestis“ yra transporto priemonėms taikomas mokestis, renkamas valstybėje narėje patirtiems grūsčių kaštams susigrąžinti ir grūstims mažinti;
- (11) „eismo oro taršos kaštai“ yra kaštai, patirti dėl kietųjų dalelių ir ozono pirmtakų, pvz., azoto oksido ir lakiųjų organinių junginių, išsiskiriančių veikiant transporto priemonei, daromos žalos;
- (12) „eismo akustinės taršos kaštai“ yra kaštai, patirti dėl triukšmo, kurį kelia transporto priemonės arba kuris kyla joms riedant kelio danga, daromos žalos;
- (13) „infrastruktūros mokesčio svertinis vidurkis“ yra per atitinkamą laikotarpį iš infrastruktūros mokesčio gautų pajamų bendra suma, padalinta iš kilometrų, kuriuos sunkioji transporto priemonė nuvažiavo per tą laikotarpį apmokestintomis kelio atkarpomis, skaičiaus;
- (14) „naudotojo mokestis“ yra nustatyto dydžio mokestis, kurį sumokėjus suteikiama teisė tam tikrą laikotarpį naudoti transporto priemonę 7 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytose infrastruktūrose;
- (15) „transporto priemonė“ yra keturių ar daugiau ratų motorinė transporto priemonė arba sekcijomis sujungiama transporto priemonė, skirta naudoti arba naudojama keleiviams arba kroviniams vežti keliais;
- (16) „sunkioji transporto priemonė“ yra sunkiasvorė krovininė transporto priemonė arba vietos ar tolimojo susisiekimo autobusas;

- (17) „sunkiasvorė krovininė transporto priemonė“ yra kroviniams vežti skirta transporto priemonė, kurios didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3,5 tonos;
- (18) „tolimojo arba vietos susisiekimo autobusas“ yra daugiau kaip aštuoniems keleiviams, neskaitant vairuotojo, vežti skirta transporto priemonė, kurios didžiausioji leidžiamoji masė didesnė kaip 3,5 tonos;
- (19) „lengvoji transporto priemonė“ yra lengvasis automobilis, mikroautobusas arba furgonas;
- (20) „lengvasis automobilis“ yra ne daugiau kaip aštuoniems keleiviams, neskaitant vairuotojo, vežti skirta keturių ratų transporto priemonė;
- (21) „mikroautobusas“ yra daugiau kaip aštuoniems keleiviams, neskaitant vairuotojo, vežti skirta transporto priemonė, kurios didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 3,5 tonos;
- (22) „furgonas“ yra kroviniams vežti skirta transporto priemonė, kurios didžiausioji leidžiamoji masė ne didesnė kaip 3,5 tonos;
- (23) „netarši transporto priemonė“ yra jokių išmetamųjų teršalų nepaliekanti transporto priemonė;
- (24) „vežėjas“ yra krovinius arba keleivius keliais vežanti įmonė;
- (25) „„EURO 0“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „EURO VI“ kategorijų transporto priemonė“ yra sunkioji transporto priemonė, kuri atitinka 0 priede nustatytas emisijos ribas;
- (26) „transporto priemonės tipas“ yra kategorija, kuriai priskiriama sunkioji transporto priemonė pagal ašių skaičių, jos dydį ar svorį, ar pagal kitus žalą keliams atspindinčius transporto priemonių klasifikacijos faktorius, pvz., IV priede nustatytos kategorijos pagal žalą keliams, jeigu naudojama klasifikavimo sistema yra grindžiama tokiomis transporto priemonės savybėmis, kurios nurodytos visose valstybėse narėse naudojamuose dokumentuose arba yra aiškiai matomos;
- (27) „koncesijos sutartis“ yra viešojo darbų pirkimo sutartis, apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/24/ES** 1 straipsnyje;
- (28) „koncesijos rinkliava“ yra rinkliava, kurią koncesininkas ima pagal koncesijos sutartį;
- (29) „iš esmės pakeista rinkliavos arba apmokestinimo tvarka“ yra rinkliavos arba apmokestinimo tvarka, kuri iš dalies pakeista taip, kad kaštai arba pajamos pakinta bent 5 %, palyginti su ankstesniais metais, po koregavimo dėl infliacijos, matuojamos pagal ES suderinto vartotojų kainų indekso pakeitimus, ir neįskaitant energijos ir neperdirbtų maisto produktų, kaip paskelbė Komisija (Eurostatas).

Taikant 2 punktą:

- a) visais atvejais statybos kaštų, į kuriuos reikia atsižvelgti, dalis neviršija projekte numatyto dabartinio eksploatavimo laikotarpio dalies tų infrastruktūros komponentų, kurie dar veiks 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,

susijusius su objektyviais aplinkos apsaugos elementais, pavyzdžiui, apsauga nuo dirvožemio taršos.

* 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).

** 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/24/ES dėl viešųjų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/18/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 65).“;

(3) 7 straipsnis pakeičiamas taip:

„7 straipsnis

1. Nedarant poveikio 9 straipsnio 1 dalies a punktui, 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 3–9 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 kituose keliuose, jeigu taikant rinkliavas ir naudotojo mokesčius tokiuose kituose keliuose nediskriminuojami tarptautinio eismo dalyviai ir neiškrepiama operatorių konkurencija. Keliams, kurie nepriklauso transeuropiniam kelių tinklui ir kurie nėra greitkeliai, taikomos rinkliavos ir naudotojo mokesčiai atitinka šio straipsnio 3 ir 4 dalyse, 7a straipsnyje ir 7j straipsnio 1, 2 ir 4 dalyse nustatytas sąlygas.

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

4. Renkant rinkliavas ir naudotojo mokesčius negali būti tiesiogiai ar netiesiogiai diskriminuojama dėl kelių naudotojo pilietybės, dėl valstybės narės ar trečiosios valstybės, kurioje įsisteigęs vežėjas ar įregistruota transporto priemonė, arba dėl transporto operacijos pradžios ar paskirties vietos.

5. Valstybės narės gali numatyti mažesnes rinkliavas ar naudotojo mokesčius arba atleisti nuo pareigos mokėti rinkliavas ar naudotojo mokesčius už sunkiąsias transporto priemones, kurioms netaikomas reikalavimas įdiegti ir naudoti tachografus, kaip numatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 165/2014*, ir šios direktyvos 6 straipsnio 2 dalies a, b ir c punktuose nustatytas sąlygas atitinkančiais atvejais.

6. Nepažeidžiant 9 dalies, nuo 2018 m. sausio 1 d. valstybės narės nebegali įvesti naudotojo mokesčių sunkiosioms transporto priemonėms. Iki tos datos įvesti naudotojo mokesčiai gali likti galioti iki 2023 m. gruodžio 31 d.

7. Nuo [šios direktyvos įsigaliojimo data] valstybės narės nebegali įvesti naudotojo mokesčių lengvosioms transporto priemonėms. Prieš tą datą įvesti naudotojo mokesčiai palaipsniui panaikinami iki 2027 m. gruodžio 31 d.

8. Sunkiųjų transporto priemonių atveju iki 2019 m. gruodžio 31 d. valstybė narė gali nuspręsti taikyti rinkliavas arba naudotojo mokesčius tik toms transporto priemonėms, kurių

maksimalus leistinas pakrautos transporto priemonės svoris yra ne mažesnis kaip 12 tonų, jei ji mano, kad jų taikymas transporto priemonėms, kurių svoris yra mažesnis kaip 12 tonų:

a) dėl eismo nukreipimo darytų didelį neigiamą poveikį laisvam eismo srautui, aplinkai, triukšmo lygiui, grūstims, sveikatai arba kelių eismo saugai;

b) sudarytų administracinių kaštų, viršijančių 30 % papildomų pajamų, kurios būtų gautos rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius taikant transporto priemonėms, kurių svoris yra mažesnis kaip 12 tonų.

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

9. Nuo 2020 m. sausio 1 d. sunkiosioms transporto priemonėms taikomos rinkliavos ir naudotojo mokesčiai taikomi visoms sunkiosioms transporto priemonėms.

10. Sunkiosioms transporto priemonėms taikomos rinkliavos ir naudotojo mokesčiai ir lengvosios transporto priemonėms taikomos rinkliavos bei naudotojo mokesčiai gali būti įvedami arba paliekami galioti nepriklausomai vieni nuo kitų.

* 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).“;

(4) 7a straipsnis pakeičiamas taip:

„7a straipsnis

1. Naudotojo mokesčiai yra proporcingi naudojimosi infrastruktūra trukmei.

2. Taikant naudotojo mokesčius sunkiosioms transporto priemonėms, infrastruktūra leidžiama naudotis bent šiuos laikotarpius: dieną, savaitę, mėnesį ir metus. Mėnesio tarifas turi būti ne didesnis kaip 10 % metų tarifo, savaitės tarifas turi būti ne didesnis kaip 5 % metų tarifo, o dienos tarifas turi būti ne didesnis kaip 2 % metų tarifo.

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

Valstybės narės už visų kategorijų sunkiąsias transporto priemones nustato tokio dydžio naudotojo mokesčius (įskaitant administracinius kaštus), 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; metus. Dviejų mėnesių tarifas turi būti ne didesnis kaip 30 % metų tarifo, mėnesio tarifas turi būti ne didesnis kaip 18 % metų tarifo, o 10 dienų tarifas turi būti ne didesnis kaip 8 % metų tarifo.

Valstybės narės gali leisti naudotis infrastruktūra ir kitus laikotarpius. Tokiais atvejais valstybės narės taiko vienodų sąlygų užtikrinimo naudotojams principu grindžiamus tarifus atsižvelgdamos į visus aktualius veiksnius, visų pirma metų tarifą ir kitų pirmoje pastraipoje nurodytų laikotarpių tarifus, vyraujančius naudojimo modelius ir administracinius kaštus.

Iki 2017 m. gegužės 31 d. priimtų naudotojo mokesčių schemų atveju valstybės narės gali palikti iki tos datos 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 rinkliavos arba apmokestinimo tvarka ir ne vėliau kaip nuo 2024 m. sausio 1 d. jos turi laikytis pirmoje pastraipoje nurodytų ribų ir antros pastraipos.

4. Mikroautobusų ir furgonų atveju valstybės narės laikosi arba 2, arba 3 dalies. Tačiau ne vėliau kaip nuo 2024 m. sausio 1 d. valstybės narės mikroautobusams ir furgonams taiko didesnius naudotojo mokesčius nei lengviesiems automobiliams.“;

(5) 7c straipsnis pakeičiamas taip:

„7c straipsnis

1. Valstybės narės gali palikti galioti arba įvesti išorinių kaštų mokestį, susijusį su eismo oro taršos arba akustinės taršos, arba abiejų kaštais.

Sunkiųjų transporto priemonių atveju išorinių kaštų mokestis diferencijuojamas ir nustatomas laikantis būtiniausių reikalavimų ir metodų, nurodytų IIIa priede, ir turi atitikti IIIb priede nustatytas pamatines vertes.

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

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

Pirma pastraipa nustoja galioti praėjus ketveriems metams po datos, kurią pradėtos taikyti taisyklės, kuriomis įvesti tie standartai.

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

5. Nuo 2021 m. sausio 1 d. rinkliavas taikančios valstybės narės taiko išorinių kaštų mokestį sunkiosioms transporto priemonėms bent toje 7 straipsnio 1 dalyje nurodyto tinklo dalyje, kurioje sunkiųjų transporto priemonių daroma žala aplinkai yra didesnė nei vidutinė šių priemonių žala aplinkai, atsižvelgdamos į IIIa priede nurodytus atitinkamus atskaitomybės reikalavimus.“;

(6) Įterpiamas šis 7da straipsnis:

„7da straipsnis

1. Valstybės narės gali laikydamosi V priede išdėstytų reikalavimų įvesti grūsčių mokestį bet kurioje jų kelių tinklo atkarpoje, kurioje susidaro grūstys. Grūsčių mokestis gali būti taikomas tik tose kelio atkarpose, kuriose grūstys susidaro nuolat, ir tik tais laikotarpiais, kai jos paprastai susidaro.

2. Valstybės narės nustato 1 dalyje nurodytas kelių atkarpas ir laikotarpius remdamosi objektyviais su grūsčių tuose keliuose ir jų apylinkėse lygiu susijusiais kriterijais, pvz., vidutiniu vėlavimu arba eilių ilgiu.

3. Bet kuriai kelių tinklo atkarpai nustatytas grūsčių mokestis taikomas be diskriminavimo visų kategorijų transporto priemonėms laikantis V priede pateiktų standartinių ekvivalentiškumo koeficientų.

4. Grūsčių mokestis atspindi kaštus, kurie dėl transporto priemonės susidarė kitiems kelių naudotojams ir netiesiogiai plačiai visuomenei, bet jokių tipų keliuose negali viršyti VI priede nurodytų maksimalių dydžių.

5. Valstybės narės įdiegia tinkamus mechanizmus grūsčių mokesčių poveikiui stebėti ir mokesčių dydžiui peržiūrėti. Jos reguliariai – bent kas trejus metus – peržiūri mokesčių dydį siekdamas užtikrinti, kad jie nebūtų didesni nei jų patiriami grūsčių kaštai, susidarantys tose kelių atkarpose, kuriose taikomi grūsčių mokesčiai.“;

(7) 7f ir 7g straipsniai pakeičiami taip:

„7f straipsnis

1. Informavusi Komisiją valstybė narė infrastruktūros mokestį, taikomą konkrečiose kelio atkarpose, kuriose nuolat susidaro grūstys arba kuriomis važiuodamos transporto priemonės daro didelę žalą aplinkai, gali padidinti, jeigu laikomasi šių sąlygų:

a) iš padidinimo gautos pajamos investuojamos į pagrindinio tinklo, identifikuoto pagal Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 III skyrių, transporto infrastruktūros, kuri tiesiogiai padėtų sumažinti grūstis arba žalą aplinkai ir kuri yra tame pačiame koridoriuje, kaip ir kelio atkarpa, kuriai taikomas mokesčio padidinimas, statybos 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 %;

c) padidinus mokestį, negali susidaryti diskriminacinės sąlygos komerciniam transportui, palyginti su kitais kelių naudotojais;

d) tikslios vietos, kuriai bus taikomas padidintas mokestis, apibūdinimas ir sprendimo finansuoti a punkte nurodytą pagrindinio tinklo koridorių statybą įrodymai pateikiami Komisijai iki mokesčio padidinimo;

e) laikotarpis, kuriuo bus taikomas padidintas mokestis, nustatomas ir apribojamas iš anksto ir, atsižvelgiant į planuojamas gauti pajamas, jis atitinka projektų, kurie bendrai finansuojami iš mokesčio padidinimo pajamų, finansinius planus ir ekonominės naudos analizę.

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 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 ekonominiams vystymuisi, ji gali įgyvendinimo aktais atmesti arba prašyti pakeisti atitinkamos valstybės narės pateiktus apmokestinimo planus. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 9c straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros.

4. Mokesčio padidinimo suma išskaičiuojama iš išorinių kaštų mokesčio sumos, apskaičiuotos pagal 7c straipsnį, išskyrus EURO emisijos 0, I ir II klasių transporto priemonės nuo 2011 m. spalio 15 d., III ir IV klasių – nuo 2015 m. sausio 1 d., V klasės – nuo 2019 m. sausio 1 d. ir VI klasės – nuo 2023 m. sausio mėn. Visos pajamos, gautos tuo pačiu metu taikant mokesčio padidinimą ir išorinių kaštų mokesčius, investuojamos į Reglamento (ES) Nr. 1316/2013 I priedo I dalyje išvardytų pagrindinio tinklo koridorių statybos finansavimą.

5. Mokesčio padidinimas negali būti taikomas toms kelių atkarpoms, kuriose taikomas grūsčių mokestis.

7g straipsnis

1. Iki 2021 m. gruodžio 31 d. infrastruktūros mokestis gali būti diferencijuojamas siekiant sumažinti grūstis, kuo labiau sumažinti žalą infrastruktūrai ir optimizuoti naudojimąsi atitinkama infrastruktūra arba remti 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 metas, per kurį, siekiant sumažinti transporto grūstis, taikomi aukštesni infrastruktūros mokesčiai, neviršija penkių valandų per dieną;
- e) diferencijavimas nustatomas ir taikomas skaidriai ir pajamų atžvilgiu neutraliai, kelio atkarpoje, kurioje yra grūsčių, imant mažesnes rinkliavas iš vežėjų, kurie keliauja ne piko metu, ir didesnes rinkliavas iš vežėjų, kurie keliauja ta pačia kelio atkarpa piko valandomis.

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

2. Iki 2020 m. gruodžio 31 d. valstybės narės sunkiosioms transporto priemonėms diferencijuoja infrastruktūros mokestį pagal transporto priemonės EURO emisijos klasę taip, kad joks infrastruktūros mokestis daugiau kaip 100 % neviršytų to paties mokesčio, taikomo griežčiausius emisijos standartus atitinkančioms lygiavertėms transporto priemonėms. Jau esamoms koncesijos sutartims šis reikalavimas gali būti netaikomas iki jų pratęsimo.

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 nebūtų įmanoma techniškai taikyti atitinkamoje rinkliavų sistemoje;
- iii) taikant šį reikalavimą būtų nukreiptas labiausiai taršių transporto priemonių eismas, ir tai darytų neigiamą poveikį kelių eismo saugumui ir visuomenės sveikatai;
- 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, atitinkamais atvejais, vežėjas negali pateikti transporto priemonės dokumentų, reikalingų transporto priemonės emisijos klasei nustatyti 2 dalies taikymo tikslais, valstybės narės gali taikyti didžiausio tarifo rinkliavas.

4. Per vienus metus nuo tada, kai pagal Reglamentą (ES) .../...***** paskelbia oficialius išmetamo CO₂ duomenis, Komisija pagal 9e straipsnį priima deleguotąjį aktą, kuriame apibrėžia išmetamo CO₂ kiekio pamatines vertes kartu nustatydamas atitinkamas sunkiųjų transporto priemonių kategorijas.

Vienus metus nuo to deleguotojo akto įsigaliojimo valstybės narės diferencijuoja infrastruktūros mokestį atsižvelgdamos į išmetamo CO₂ kiekio pamatines vertes ir atitinkamas transporto priemonių kategorijas. Mokesčiai diferencijuojami taip, kad joks infrastruktūros mokestis negalėtų daugiau kaip 100 % viršyti to paties mokesčio, taikomo lygiavertėms transporto priemonėms, išmetančioms mažiausią, bet ne nulinį, CO₂ kiekį. Netaršioms transporto priemonėms taikomas infrastruktūros mokestis sumažinamas 75 %, palyginti su didžiausiu tarifu.

5. 1, 2 ir 4 dalyse nurodytas diferencijavimas nėra skirtas papildomoms pajamoms iš rinkliavų gauti. Neplanuotas pajamų padidėjimas kompensuojamas pakeičiant diferencijavimo struktūrą – tai padaroma per dvejus metus nuo ataskaitinių metų, kuriais buvo gauta papildomų pajamų, pabaigos.

***** XXX Komisijos reglamentas (ES) .../..., kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 595/2009 dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų sertifikavimo ir iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB (OL L ..., ..., p. ...).“;

(8) įterpiamas 7ga straipsnis:

„7ga straipsnis

1. Lengvųjų transporto priemonių atveju iki 2021 m. gruodžio 31 d. valstybės narės gali diferencijuoti rinkliavas pagal transporto priemonės aplinkosauginį veiksmingumą.

2. Nuo 2022 m. sausio 1 d. valstybės narės diferencijuoja rinkliavas ir, jei taikomi naudotojo mokesčiai, bent jau metinius mokesčius pagal transporto priemonių išmetamą CO₂ ir kitų teršalų kiekį laikydamosi VII priede išdėstytų taisyklių.

3. Kai patikrinimo metu vairuotojas arba, atitinkamais atvejais, vežėjas negali pateikti transporto priemonės dokumentų, pagal Komisijos reglamentą (ES) .../...***** reikalingų transporto priemonės išmetamų teršalų kiekiui patvirtinti (atitikties sertifikato), valstybės narės gali taikyti didžiausio tarifo rinkliavas arba metinius naudotojo mokesčius.

4. Komisijai pagal 9e straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas VII priedas, siekiant priede nurodytas sąlygas suderinti su technikos pažanga.

***** xxx Komisijos reglamentas (ES) 2017/xxx, 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 ir Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1230/2012 ir panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 692/2008 (OL L xxx), ir 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva) (OL L 263, 2007 10 9, p. 1).“;

(9) 7h straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies įžanginė formuluotė pakeičiama taip:

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

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.“;

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 dažniais 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.“;

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 ir 5 dalyje nustatytais 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 sakiny pakeičiamas taip:

„Dėl to valstybės narės bendradarbiauja nustatydamos būdus sudaryti kelių naudotojams sąlygas mokėti rinkliavas ir naudotojo mokesčius visą parą bent pagrindinėse prekybos vietose atsiskaitant įprastais mokėjimo būdais tiek tose valstybėse narėse, kuriose šie mokesčiai yra imami, tiek už jų ribų.“;

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 grūsčių mokesčio suma, jei taikoma, nurodoma kelių naudotojui pateikiamame kvite, jeigu tik įmanoma, elektroninėmis priemonėmis.“;

c) 4 dalies pirmasis sakiny s pakeičiamas taip:

„Kai tai ekonomiškai įmanoma, valstybės narės išorinių kaštų mokesčius ir grūsčių mokesčius taiko ir renka naudodamos Direktyvos 2004/52/EB 2 straipsnio 1 dalies reikalavimus atitinkančią elektroninę sistemą.“;

(12) 7k straipsnis pakeičiamas taip:

„7k straipsnis

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

(13) 8 straipsnio 2 dalis iš dalies keičiama taip:

- a) a punkte nuoroda „7 straipsnio 7 dalyje“ pakeičiama nuoroda „7a straipsnyje“;
- b) b punkte po žodžių „pagal 7 straipsnio 1“ įterpiama „ir 2“;

(14) 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) 2 dalies antra pastraipa išbraukiama;
- b) straipsnis papildomas šia 3 dalimi:

„3. Iš grūsčių mokesčių gautos pajamos arba šių pajamų finansinės vertės atitikmuo naudojamas grūsčių problemai spręsti, visų pirma tokiomis priemonėmis:

- a) remiant kolektyvinę transporto infrastruktūrą ir paslaugas;
- b) šalinant transeuropiniame transporto tinkle susidarančių grūsčių veiksnius;
- c) kuriant alternatyvią infrastruktūrą transporto naudotojams.“;

(15) 9d ir 9e straipsniai pakeičiami taip:

„9d straipsnis

Komisijai pagal 9e straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas 0 priedas, IIIb priedo 1 ir 2 lentelių sumos ir IIIa priedo 4.1 ir 4.2 skirsnių formulės, siekiant juos suderinti su mokslo ir technikos pažanga.

9e straipsnis

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.

2. 7g straipsnio 4 dalyje, 7ga straipsnio 4 dalyje ir 9d straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [šios direktyvos įsigaliojimo diena].

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 7g straipsnio 4 dalyje, 7ga straipsnio 4 dalyje ir 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 jame 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 7g straipsnio 4 dalį, 7ga straipsnio 4 dalį ir 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:

„1. Siekiant atsižvelgti į ES mastu suderinto vartotojų kainų indekso, neįskaitant energijos ir neperdirbto maisto produktų, kurį skelbia Komisija (Eurostatas), pakeitimus, II priede eurai nurodytos sumos ir IIIb priedo 1 ir 2 lentelėse centais nurodytos sumos tikslinamos kas dvejus metus. Pirmasis patikslinimas atliekamas iki [metai, einantys po antrų metų po šios direktyvos įsigaliojimo dienos] kovo 31 d.

Sumos patikslinamos automatiškai, padidinus bazinę sumą eurai arba centais tame indekse nurodytu procentiniu pokyčio dydžiu. 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 iki metų, kurie eina po dvejų 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. Kasmet valstybės narės paskelbia suvestinę ataskaitą apie jų teritorijose taikomas rinkliavas ir naudotojo mokesčius, įskaitant informaciją apie pajamų panaudojimą ir kelių, kuriems taikomos rinkliavos arba naudotojo mokestis, kokybę, kaip nurodyta 2 ir 3 dalyse.

2. Pagal 1 dalį paskelbtoje ataskaitoje pateikiama informacija apie:

- a) išorinių kaštų mokestį, renkamą už kiekvieną transporto priemonės klasę, kelio tipo ir laikotarpio derinį;
- b) infrastruktūros mokesčių diferencijavimą pagal transporto priemonės tipą;

- c) infrastruktūros kaštų mokesčio svertinį vidurkį ir iš infrastruktūros mokesčio gautas visas pajamas nurodant visus galimus nuokrypius nuo faktinių infrastruktūros kaštų, susidarančius dėl infrastruktūros mokesčio diferencijavimo;
- d) iš išorinių kaštų mokesčio gautas visas pajamas;
- e) iš grūsčių mokesčio gautas visas pajamas;
- f) iš rinkliavų ir (arba) naudotojo mokesčio gautas visas pajamas;
- g) pajamų, gautų taikant šią direktyvą, panaudojimą ir tai, kaip toks panaudojimas padėjo valstybei narei siekti 9 straipsnio 2 ir 3 dalyse nurodytų tikslų;
- h) objektyviais kriterijais grindžiamą kelių infrastruktūros priežiūros būklės valstybės narės teritorijoje ir jos raidos nuo paskutinės ataskaitos įvertinimą;
- i) tinkle, kuriam taikoma rinkliava, susidarančių grūsčių piko valandomis lygio įvertinimą, grindžiamą realaus eismo stebėjimu, kuris atliekamas reprezentatyviame skaičiuje atitinkamo tinklo kelių atkarpų, kuriose susidaro grūstys, ir to lygio raidą nuo paskutinės ataskaitos.

3. Vertindamos tų kelių tinklo dalių, kuriose taikomos rinkliavos arba naudotojo mokesčiai, kokybę valstybės narės naudoja pagrindinius rezultatų rodiklius. Tie rodikliai susiję su šiais būtiniausiais aspektais:

- a) kelio paviršiaus kokybė;
- b) kelių eismo saugumu;
- c) grūsčių lygiu.

4. Per trejus metus nuo [peržiūrėtos direktyvos įsigaliojimo data] Komisija pagal 9c straipsnio 2 dalyje nurodytą patariamąją procedūrą priima įgyvendinimo aktą, kuriuo nustatomas suderintas rodiklių rinkinys.

5. Per šešerius metus nuo [peržiūrėtos direktyvos įsigaliojimo data] Komisija paskelbia ataskaitą, grindžiamą 4 dalyje nurodytų rodiklių taikymu valstybėse narėse.“;

18) priedai iš dalies keičiami taip:

- a) 0, IIIa, IIIb ir IV priedai iš dalies keičiami, kaip išdėstyta šios direktyvos priede;
- b) 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 nuo [...]. 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
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas