

Briuselis, 2017 05 31
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Pasiūlymas

TARYBOS DIREKTYVA

**kuria iš dalies keičiamos tam tikros Direktyvos 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių
transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra
nuostatos dėl transporto priemonių apmokestinimo**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Kad vidaus rinka sklandžiai veiktų, labai svarbu, kad transporto sistema, kuri taip pat yra vienas esminių ekonomikos sektorių, būtų veiksminga ir patikima. Nors kelių transportui vidaus transporto sistemoje tenka pats svarbiausias vaidmuo, jis kelia ir daugybę socialinių ir ekonominių bei aplinkosaugos problemų (pvz., dėl klimato kaitos, oro taršos, triukšmo, spūsčių). Atstumu grindžiama kelių kainodara gali būti svarbus veiksnys skatinant švaresnį ir efektyvesnį eksploatavimą, o darni jo struktūra yra esminis veiksnys užtikrinant, kad su kelių naudotojais būtų elgiamasi sąžiningai, o infrastruktūros būtų tvariai finansuojamos.

Direktyvoje 1999/62/EB¹ (Eurovinjetės direktyvoje) nustatytas išsamus teisinis sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už tam tikrų kelių naudojimą pagrindas. Direktyva siekiama pašalinti transporto įmonių konkurencijos iškraipymus laipsniškai suderinant transporto priemonių mokesčius ir nustatant sąžiningus infrastruktūros apmokestinimo mechanizmus. Joje nustatomi minimalūs sunkiasvorių krovinių transporto priemonių mokesčiai ir išsamios infrastruktūros apmokestinimo taisyklės, įskaitant skirtingus mokesčius pagal transporto priemonių aplinkosauginį veiksmingumą.

Metiniai transporto priemonių mokesčiai iš esmės yra mokėjimai, susiję su tuo, kad transporto priemonė per atitinkamą laikotarpį yra registruota mokesčių mokėtojo vardu, taigi visiškai neatspindi, kiek konkrečiai naudojama infrastruktūra. Dėl panašių priežasčių transporto priemonių mokesčiai neveiksmingi skatinant švaresnę ir efektyvesnę veiklą arba mažinant spūstis. Savo ruožtu, kadangi rinkliavos yra tiesiogiai susijusios su kelių naudojimu, jos daug labiau tinka šiems tikslams pasiekti.

Taikant transporto priemonių mokesčius sektorius šias išlaidas turi patirti bet kuriuo atveju, net jei valstybės narės pradėtų rinkti rinkliavas. Taigi transporto priemonių mokesčiai gali tapti kliūtimi rinkliavoms įvesti.

Todėl valstybėms narėms turėtų būti suteikta daugiau galimybių mažinti transporto priemonių mokesčius, t. y. sumažinti Direktyvoje 1999/62/EB nustatytas minimalias apmokestinimo normas. Siekiant sumažinti skirtingose valstybėse narėse įsisteigusių vežėjų konkurencijos iškraipymo riziką, mažinti reikėtų laipsniškai.

Mažinant su minimaliais sunkiųjų krovinių transporto priemonių mokesčiais susijusią naštą, šia iniciatyva prisidedama prie Reglamentavimo kokybės programos (REFIT).

• Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis

Šis pasiūlymas teikiamas kartu su kitu pasiūlymu, skirtu Direktyvos 1999/62/EB III skyriaus trūkumams, susijusiems su rinkliavomis ir naudotojo mokesčiais, spręsti ir tos direktyvos tikslams geriau įgyvendinti. Pastarajame pasiūlyme visų pirma skatinama taikyti rinkliavas, t. y. kelių apmokestinimo formą, susijusią su nuvažiuotu atstumu.

Toks pat yra ir pagrindinis šio pasiūlymo iš dalies pakeisti direktyvos II skyrių, susijusį su sunkiasvorėms krovinėms transporto priemonėms taikomais mokesčiais, tikslas. Siūlomas

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.

pakeitimas apima laipsnišką minimalaus dydžio tarifo mažinimą iki nulio, būtent 5 etapais per 5 metus iš eilės, po 20 % šiuo metu taikomo minimalaus dydžio tarifo. Tuo siekiama paskatinti pereiti prie kelių apmokestinimo atstumo pagrindu, t. y. prie rinkliavų taikymo.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Ši iniciatyva – viena iš Komisijos pastangų sukurti energetikos sąjungą ir vienas iš kelių pasiūlymų, susijusių su mažataršiu transportu², įskaitant reglamentų dėl lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio peržiūrą, pasiūlymus dėl sunkvežimių ir autobusų išmetamo CO₂ kiekio sertifikavimo ir stebėsenos bei ataskaitų teikimo ir susijusias kelių transporto srities iniciatyvas, visų pirma dėl sąveikių elektroninių rinkliavų sistemų paslaugų teisės aktų peržiūros ir krovinių vežimo keliais ir miesto bei tolimojo susisiekimo autobusų paslaugų vidaus rinkos taisyklių.

Siūlomi pakeitimai atitinka 2011 m. Baltojoje knygoje dėl transporto³, kurioje buvo raginama pamažu pereiti prie visiško principų „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“ taikymo siekiant užtikrinti tvaresnį transportą ir infrastruktūros finansavimą, nustatytus tikslus.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Teisinį Direktyvos 1999/62/EB pagrindą sudaro EB sutarties 71 ir 93 straipsniai (dabar 91 ir 113 straipsniai).

Direktyvos nuostatos, kurioms turi įtakos šis pasiūlymas, yra susijęs su sunkiasvorių krovinių transporto priemonių mokesčiais – sritimi, kuriai taikomas SESV 113 straipsnis.

Kitų direktyvos nuostatų pakeitimams taikoma SESV 91 straipsnio 1 dalis ir jie pateikiami atskirame pirmiau nurodytu pasiūlyme.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

ES ir valstybės narės turi bendrą kompetenciją reglamentuoti transporto sritį pagal SESV 4 straipsnio 2 dalies g punktą ir vidaus rinkos sritį pagal SESV 4 straipsnio 2 dalies a punktą. Tačiau palaipsniui mažinti minimalias Sąjungos nustatytas apmokestinimo normas gali tik pati Sąjunga.

Jei ES veiksmų nesiimtų, valstybės narės privalėtų ir toliau taikyti minimalų transporto priemonės mokestį, net jei įsivestų arba ketintų įsivesti tinkamesnę infrastruktūros sąnaudų susigrąžinimo priemonę, tiesiogiai susijusią su individualiu infrastruktūros naudojimu. Dėl šios prievolės jos negalėtų sumažindamos transporto priemonių mokesčius suteikti proporcingų kompensacijų krovinių transporto sektoriui, nes tokios priemonės įvedimas sunkiosioms kroviniams transporto priemonėms galėtų lemti padidėjusias sąnaudas.

- **Proporcingumo principas**

Siūloma priemone prisidedama tik prie nustatytų tikslų siekimo, visų pirma prie nuoseklaus principų „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“ principų taikymo, ir neviršijama to, kas būtina šiems tikslams pasiekti.

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.

Būtina tikslingai iš dalies pakeisti II skyrių, kad valstybės narės galėtų laipsniškai mažinti sunkiųjų krovininių transporto priemonių mokesčius.

- **Priemonės pasirinkimas**

Kadangi keičiamas teisės aktas yra direktyva, akto, kuriuo ji iš dalies keičiama, forma turėtų iš esmės būti ta pati.

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

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

2013 m. Komisija paskelbė savo Direktyvos 1999/62/EB vertinimą⁴. 2014 m. sausio mėn. paskelbtas išorinis „ES infrastruktūros apmokestinimo politikos nuo 1995 m. įgyvendinimo ir poveikio vertinimas“ (*Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995*)⁵. Šiuose vertinimo dokumentuose nustatyta įvairių su kelių mokesčio taikymu sunkiosioms krovininėms transporto priemonėms pagal dabartinę teisinę sistemą susijusių problemų. Visos tos problemos sprendžiamos kartu teikiamu pasiūlymu iš dalies pakeisti direktyvos III skyrių, nes šioje iniciatyvoje dėmesys skiriamas tik atstumu grindžiamo apmokestinimo taikymo palengvinimui.

Nors vienokį ar kitokį kelių apmokestinimą jau įgyvendino 24 valstybės narės ir išryškėjo tendencija pereiti prie tinklo lygmens atstumu grindžiamų rinkliavų, šis perėjimas yra lėtas ir Sąjungoje visa dar nevienodas. Atliekant vertinimą rasta daug nacionalinių kelių apmokestinimo politikų skirtumų ir nustatyta, kad dėl nepakankamo mokesčių tipų (ribotos trukmės vinjetės arba atstumu grindžiamos rinkliavos) ir naudojamų mokesčių rinkimo technologijų suderinimo tiek institucijos, tiek naudotojai patiria papildomos administracinės naštos ir sąnaudų.

2013 m. Komisija paskelbė transporto srities išorės sąnaudų internalizavimo arba mažinimo priemonių, įskaitant transporto priemonių mokesčius, santrauką⁶.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

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

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

1) Interneto svetainėje „Jūsų balsas Europoje“ surengtos standartinės 12 savaičių trukmės viešos konsultacijos, pagrįstos klausimynais.

⁴ Direktyvos 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovininių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra, su pakeitimais, ex post vertinimas (*Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures*), SWD(2013) 1 *final*.

⁵ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

⁶ SWD(2013) 269 *final*, Ataskaita pagal Direktyvos 1999/62/EB 11 straipsnio 4 dalį.

Viešos konsultacijos vyko nuo liepos 8 d. iki spalio 5 d., taip pat buvo priimami ir pavėluoti atsakymai. Klausimynų pagrindas buvo per vertinimą nustatytos problemos, taip pat buvo pateikta klausimų apie tai, ar kelių apmokestinimas (mokesčiai) yra sąžiningas.

Komisija gavo 135 užpildytus klausimynus ir 48 papildomus dokumentus. Gauta atsakymų iš įvairių suinteresuotųjų subjektų 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 konkrečiais suinteresuotaisiais subjektais 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. vykusią konferenciją dėl kelių iniciatyvų;
- c) 21 pokalbis su suinteresuotaisiais subjektais, atrinktais remiantis specifiniais duomenų poreikiais; pokalbius organizavo poveikio vertinimo patvirtinimo tyrimą rengiantis rangovas.

Konsultacijų dalyvių indėlio apibendrinimas ir panaudojimas

Dauguma viešų konsultacijų respondentų laikėsi nuomonės, kad taikant skirtingas mokesčių sistemas gali būti iškraipyta rinka, todėl palaikė derinimą ES lygmeniu.

Kai kurių suinteresuotųjų subjektų manymu, taikant ir transporto priemonių mokesčius, ir mokesčius už kelių naudojimą, susidaro dviguba našta. Suinteresuotųjų subjektų nuomone, idealu būtų suderinti kelių apmokestinimo taisyklės ES mastu, nes taip būtų sukurta sąžininga konkurencija, o ne sudaromos palankesnės sąlygos tų šalių, kuriose mokesčiai yra mažesni, bendrovėms.

Didelė dalis apklaustų suinteresuotųjų subjektų pabrėžė ir tai, kad visos dėl padidėjusių mokesčių už kelių naudojimą išaugusios sąnaudos turėtų būti kompensuojamos sumažinant kitus su transportu susijusius mokesčius.

• **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Problema buvo formuluojama remiantis vertinimais, iš dalies pasinaudojant išorės praktine patirtimi („ES infrastruktūros apmokestinimo politikos nuo 1995 m. įgyvendinimo ir poveikio vertinimas“, atnaujintas transporto išorės sąnaudų vadovas⁷), papildytais atliekant papildomus tyrimus.

Be to, 2012 m. atliktas transporto srities išorės sąnaudų internalizavimo priemonių tyrimas⁸.

Išorės rangovas padėjo rengti poveikio vertinimo patvirtinamąjį tyrimą⁹, kuris baigtas 2017 m. balandžio mėn.

⁷ Ricardo-AEA et al (2014), Update of the Handbook on External Costs of Transport: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ CE Delft et al. „Transporto srities išorės sąnaudų internalizavimo priemonių analizė“ (An inventory of measures for internalising external costs in transport), 2012 m. http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

- **Poveikio vertinimas**

Prie iniciatyvos pridedamas poveikio vertinimas, kurį, su išlygomis, teigiamai įvertino Reglamentavimo patikros valdyba. Pakoreguotame poveikio vertinime į pastabas atsižvelgta, o pakeitimai paaiškinti poveikio vertinimo ataskaitos I priede. Svarstytos keturios politikos galimybės, kurių kiekvienoje buvo numatyta vis daugiau reguliavimo priemonių, o kiekviena paskesnė galimybė (nuo PO1 iki PO4) buvo grindžiama ankstesne. Su apmokestinimu susijusios priemonės analizuotos kartu su priemonėmis, susijusiomis su kelių rinkliavomis.

Pirmoji politikos galimybė (PO1) apima teisės aktų pakeitimus, kuriais tik atnaujinamos kai kurios direktyvos nuostatos ir jos taikymo sritis išplečiama įtraukiant miesto bei tolimojo susisiekimo autobusus, furgonus, autobusiukus ir lengvuosius automobilius, siekiant išspręsti visas nustatytas problemas. Pakeitimai susiję su direktyvos III skyriaus reikalavimų atnaujinimu (rinkliavos ir naudotojo mokesčiai). II skyrius būtų likęs nepakeistas.

Antra politikos galimybė (PO2) apima laipsnišką pagal laiką skaičiuojamų sunkiosioms transporto priemonėms taikomų mokesčių atsisakymą, siekiant plačiau taikyti atstumu grindžiamą apmokestinimą ir taip spręsti problemas, susijusias su CO₂ ir teršalų išmetimu.

Trečia politikos galimybė (PO3) ir jos a bei b variantai numato įvesti lengvosioms transporto priemonėms taikytinas papildomas priemones, kuriomis būtų mažinamos tarpmiestinės spūstys (PO3a ir 3b) ir visų transporto priemonių išmetamas CO₂ ir kitų teršalų kiekis (tik PO3b).

Galiausiai ketvirtoji politikos galimybė (PO4) numato išorinių sąnaudų apmokestinimą padaryti privalomą sunkiosioms transporto priemonėms, taip pat palaipsniui visoms transporto priemonėms panaikinti apmokestinimo pagal laiką galimybę ir palikti tik atstumu grindžiamą apmokestinimą.

Pagal antrąją, trečiąją ir ketvirtąją politikos galimybes taip pat leidžiama sumažinti metinį sunkiasvorių krovinių transporto priemonių mokestį dar labiau nei esamos direktyvoje nustatytos minimalios normos, jei toje valstybėje narėje jiems taikomas atstumu grindžiamas apmokestinimas. Poveikio vertinime nustatyta, kad priklausomai nuo to, ką pasirinks valstybės narės plačiau taikydamos atstumu grindžiamą kelių apmokestinimą, dėl galimybės mažinti transporto priemonių mokestį vežėjams tenkanti našta galėtų sumažėti maždaug 2 mlrd. EUR (palyginti su apytiksliai 3 mlrd. EUR, kurie šiuo metu sumokami sunkiasvorių krovinių transporto priemonių mokesčių pavidalu).

Darant prielaidą, kad dabartinės pagal laiką skaičiuojamų mokesčių sistemos 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 sąnaudų. PO1 įgyvendinti tikslus galėtų padėti tik labai ribotai, tačiau praktiškai nepatiriant jokių sąnaudų. PO2 ir PO3 ekonominis ir socialinis poveikis bei poveikis aplinkai labiausiai subalansuotas, o sąnaudos ne pernelyg didelės.

Poveikio vertinime PO3b – variantas, pagal kurį lengvųjų transporto priemonių apmokestinimas diferencijuojamas atsižvelgiant į jų išmetamą CO₂ ir kitų teršalų kiekį, – laikomas priimtinausiu ir galbūt jį dar būtų galima papildyti reikalavimu taikyti išorinių

⁹ 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.

sąnaudų apmokestinimą bent daliai sunkiųjų transporto priemonių tinklo ir laipsnišku pagal laiką skaičiuojamo lengvųjų transporto priemonių apmokestinimo atsisakymu per pakankamai ilgą laikotarpį. Tos priemonės įtrauktos į šį pasiūlymą, kuris yra tarpinis PO3b ir PO4 variantas, bet šiek tiek artimesnis PO4.

PO3b ir PO4 iki 2030 m. sąnaudas dėl spūsčių 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 susijusios išlaidos, išreikštos dabartine verte.

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

Pasirinkus PO3a ir 3b, krovininių gabenimo išlaidos padidėtų 1,1 %, o keleivių vežimo išlaidos liktų nepakitusios. PO4 atveju keleivių vežimo ir krovininių gabenimo išlaidos gali padidėti 1,3–2,0 %, priklausomai nuo faktinio atstumu grindžiamo apmokestinimo įsisavinimo valstybėse narėse (potencialiai įtraukiant ir tas valstybes nares, kurios šiuo metu tam tikrų kategorijų transporto priemonių neapmokestina). Valdžios institucijos būtų priverstos remti naujų rinkliavų sistemų diegimo ar senų išplėtimo sąnaudas, kurios visoms atitinkamoms valstybėms narėms iki 2030 m. sudarytų 2–3,7 mlrd. EUR. Kelių apmokestinimo išplėtimas į naujas tinklo dalis ir naujas naudotojų grupes atitiktų užtikrinimo sąnaudas kelių naudotojams nuo 2025 m. padidintų 198–850 mln. EUR per metus.

Poveikis mažosioms ir vidutinėms įmonėms, įskaitant visą krovininių gabenimo keliais sektorių, būtų nedidelis, nes kelių mokesčiai sudaro tik nedidelę procentinę visų transporto sąnaudų dalį. Bet koks sąnaudų padidėjimas būtų arba perkeltas klientams, arba kompensuojamas mokesčių mažinimu, kuris leidžiamas direktyvos II skyriaus pakeitimu.

• **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Šis pasiūlymas suteiktų valstybėms narėms galimybę laipsniškai mažinti sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, kurių pakrautų maksimalus leistinas svoris yra daugiau kaip 12 tonų, taikomus metinius mokesčius. Kartu su siūlomu laipsnišku laiku pagrįstų apmokestinimo sistemų atsisakymu, šis pasiūlymas galėtų užtikrinti sklandų perėjimą nuo fiksuoto dydžio mokesčių sistemos prie pažangesnės, proporcinės ir pritaikomos apmokestinimo naudojimo pagrindu sistemos.

Transporto priemonių mokesčio, kurį už naudojimąsi sunkiasvorėmis krovininėmis transporto priemonėmis moka vežėjai (kurie visi yra MVI, o dauguma atveju ir labai mažos įmonės), sumažinimas galėtų būti kompensacija už taikant atstumu grindžiamas apmokestinimo schemas galimai padidėsiančius kelių mokesčius.

Tokios iniciatyvos poveikis krovininių vežimo keliais sektoriaus konkurencingumui galėtų būti teigiamas, nes valstybių narių, kurios nuspręstų sumažinti transporto priemonių mokesčius, veiklos vykdytojams sumažėtų nuosavybės sąnaudos. Jei pasibaigus pereinamajam laikotarpiui valstybė narė pasirinktų nustatyti 0 EUR dydžio mokestį, sumažėtų ir reguliavimo ir administracinė našta.

- **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 7 pagrindiniai rodikliai, kurie bus naudojami su pagrindiniais politikos tikslais susijusiai pažangai stebėti: sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio raida; apmokestinamų kelių infrastruktūros būklė; socialinių sąnaudų proporcingumas ir jų padengimas kelių mokesčiais; ES tarp miestinio transporto tinklo apkrovos lygis.

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

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

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

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Į pasiūlymą įtraukti šie elementai:

II skyrius. Pavadinimas

II skyriaus pavadinimas pakoreguojamas taip, kad būtų aišku, kad kartu teikiama kitų direktyvos nuostatų pakeitimais išplėtus direktyvos taikymo sritį šio skyriaus nuostatos taikomos tik sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms.

3 straipsnis. Transporto priemonių mokesčių taikymo sritis

1 dalies pirmasis sakinyss pakeičiamas, kad dėl taikymo srities būtų teisingai nurodytas pakeistos direktyvos 1 straipsnio a punktas.

I priedas

Siūloma padalyti I priedą į vieną po kitos einančias lenteles, iš kurių būtų matyti, kaip per penkerius metus laipsniškai mažėja minimalūs tarifai. Pirmoji lentelė atitinka esamas I priede nustatytas sąlygas, o kitose penkiose lentelėse pateikiami atitinkami skaičiai, kurie, palyginti su dabartiniais tarifais, kaskart sumažinami 20 % (jei taikytina)¹⁰.

¹⁰ Žinoma, minimalių apmokestinimo normų, kurios šiuo metu lygios 0 EUR, keisti nesiūloma.

Pasiūlymas

TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiamos tam tikros Direktyvos 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra nuostatos dėl transporto priemonių apmokestinimo

EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 113 straipsnį,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdama į Europos Parlamento nuomonę¹¹,

atsižvelgdama į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹²,

laikydamosi specialios teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) 2011 m. kovo 28 d. Baltojoje knygoje¹³ Komisija išklė tikslą pamažu pereiti prie visiško principų „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“ taikymo, siekiant gauti pajamų ir užtikrinti būsimų transporto sektoriaus investicijų finansavimą;
- (2) metiniai transporto priemonių mokesčiai iš esmės yra neatlyginami mokėjimai, susiję su tuo, kad transporto priemonė per atitinkamą laikotarpį yra registruota mokesčių mokėtojo vardu, taigi visiškai neatspindi, kiek konkrečiai naudojama infrastruktūra. Dėl panašių priežasčių transporto priemonių mokesčiai neveiksmingi skatinant švaresnę ir efektyvesnę veiklą arba mažinant spūstis;
- (3) rinkliavos yra tiesiogiai susijusios su kelių naudojimu, taigi jos daug labiau tinka šiems tikslams pasiekti. Pagal Direktyvos 1999/62/EB 7k straipsnį, rinkliavas įvedančios valstybės narės nacionaliniams vežėjams gali teikti tinkamas kompensacijas;
- (4) transporto priemonių mokesčių taikymas sektoriui reiškia išlaidas, kurias jis turi patirti bet kuriuo atveju, net jei valstybės narės nuspręstų pradėti rinkti rinkliavas. Taigi transporto priemonių mokesčiai gali tapti kliūtimi rinkliavoms įvesti;
- (5) todėl valstybėms narėms turėtų būti suteikta daugiau galimybių mažinti transporto priemonių mokesčius, t. y. sumažinti Direktyvoje 1999/62/EB nustatytas minimalias apmokestinimo normas. Siekiant sumažinti skirtingose valstybėse narėse įsisteigusių vežėjų konkurencijos iškraipymo riziką, mažinti reikėtų laipsniškai;
- (6) todėl Direktyva 1999/62/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

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).

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 1999/62/EB iš dalies keičiama taip:

- (1) II skyriaus pavadinimas pakeičiamas taip:
„Sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimas“;
- (2) 3 straipsnio 1 dalies įžanginė formuluotė pakeičiama taip:
„1 straipsnio a punkte nurodyti transporto priemonės mokesčiai yra tokie:“;
- (3) I priedas iš dalies keičiamas taip, kaip nurodyta 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*.

straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas*