



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2021 m. spalio 29 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2017/0114(COD)

10542/21
ADD 1

TRANS 459
FISC 116
ENV 484
CODEC 1046

TARYBOS MOTYVŲ PAREIŠKIMO PROJEKTAS

Dalykas: Per pirmąjį svarstymą priimama Tarybos pozicija, siekiant priimti EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVĄ, kuria iš dalies keičiamos Direktyvos 1999/62/EB, 1999/37/EB ir (ES) 2019/520, kiek tai susiję su transporto priemonių apmokestinimu už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra

– Tarybos motyvų pareiškimo projektas

I. IVADAS

1. 2017 m. birželio 1 d. Europos Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikė pirmiau nurodytą pasiūlymą – pirmojo judumo dokumentų rinkinio dalį.
2. Šiuo pasiūlymu iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra¹ (toliau – Direktyva 1999/62/EB), siekiant spręsti problemas, susijusias su išmetamomis šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis, kelių infrastruktūros finansavimu ir spūstimis.
3. Europos Parlamentas paskyrė Transporto ir turizmo komitetą (TRAN komitetą) už šį pasiūlymą atsakingu komitetu, o Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy – pranešėja 8-ajai Parlamento kadencijai.
4. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nuomonę dėl pasiūlymo priėmė 2017 m. spalio 18 d. 529-ojoje plenarinėje sesijoje. Europos regionų komitetas nuomonę dėl pasiūlymo priėmė 2018 m. vasario 1 d. 127-ojoje plenarinėje sesijoje.

¹ OL L 187, 1999 7 20.

5. 2018 m. spalio 25 d. Europos Parlamentas priėmė savo poziciją per pirmąjį svarstymą.
6. Po 2019 m. Parlamento rinkimų 9-osios Parlamento kadencijos pranešėju paskirtas Giuseppe Ferrandino.
7. 2019 m. rugsėjo 24 d. TRAN komitetas, remdamasis Europos Parlamento per pirmąjį svarstymą priimta pozicija, priėmė sprendimą pradėti neoficialius politinius trilogus.
8. Darbą Taryboje 2017 m. birželio 1 d. pradėjo Sausumos transporto darbo grupė – pasiūlymas joje pristatytas bendrais bruožais. 2017 m. birželio 21 d. išnagrinėtas poveikio vertinimas.
9. Taryboje (TTE, transportas) politiniai debatai dėl pasiūlymo pirmą kartą įvyko 2017 m. gruodžio 5 d.²
10. Nuo to laiko pasiūlymas buvo svarstomas keletą kartų, atliktas išsamus darbas.
11. 2020 m. gruodžio 18 d. Nuolatinių atstovų komitetas patvirtino dok. 13827/20 priede išdėstytus įgaliojimus; tai leido pradėti derybas su Europos Parlamentu.
12. 2021 m. sausio–birželio mėn. įvyko daug posėdžių Sausumos transporto darbo grupės ir Nuolatinių atstovų komiteto lygmenimis siekiant pasirengti deryboms ir vykdyti su jomis susijusią tolesnę veiklą.
13. Trys neoficialūs politiniai trilogai su Europos Parlamentu, surengti 2021 m. sausio 29 d., kovo 23 d. ir birželio 15 d., kartu surengus keletą techninių posėdžių, leido teisėkūros institucijoms sumažinti savo pozicijų atotrūkį ir taip pasiekti politinį susitarimą.
14. 2021 m. birželio 30 d. Nuolatinių atstovų komitetas išnagrinėjo preliminarų kompromisinį tekstą siekiant susitarti³.

² Žr. dok. 14426/17.

³ Žr. dok. 9960/21 ir 9960/19 COR 1.

15. 2021 m. liepos 14 d. Europos Parlamento TRAN komiteto pirmininkė laišku⁴ informavo Nuolatinų atstovų komiteto pirmininką, kad jei Taryba priims savo poziciją per pirmąjį svarstymą remdamasi prie to laiško pridėtu tekstu, TRAN komiteto nariams ir po to plenariniame posėdyje per antrąjį svarstymą Europos Parlamente ji rekomenduos pritarti Tarybos pozicijai be pakeitimų, tekstą patikrinus teisininkams lingvistams.
16. 2021 m. lapkričio 9 d. Taryba turėtų per pirmąjį svarstymą priimti poziciją dėl pasiūlymo, kaip išdėstyta dok. 10542/21 priede.

II. TIKSLAS

17. Europos Komisijos pasiūlyme išdėstytais Direktyvos 1999/62/EB pakeitimais siekta dar labiau paskatinti mažinti kelių transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro. Šiais pakeitimais daugiausia dėmesio skirta šiems elementams:

- apmokestinimo taisyklių taikymo srities išplėtimui įtraukiant vietos autobusus ir tolimojo susisiekimo autobusus, sunkvežimius, kurių masė 3,5–12 tonų, ir tam tikru mastu lengvasias transporto priemones, įskaitant lengvuosius automobilius;
- laipsniškam sunkiosioms ir lengvosioms transporto priemonėms taikomų pagal laiką skaičiuojamų mokesčių sistemų (vadinamųjų vinječių) panaikinimui;
- privalomam išorinių kaštų mokesčio taikymui sunkiosioms transporto priemonėms tose tinklo dalyse, kuriose tokių transporto priemonių daroma žala aplinkai būtų didelė, taip pat tokių mokesčių rinkimo reikalavimų peržiūrai;
- kainų diferencijavimui remiantis ne Euro taršos klasifikacija, o išmetamu CO₂ kiekiu ir
- iš spūsčių mokesčių gautų pajamų arba jų finansinės vertės atitiktens skyrimui spūsčių problemai spręsti.

⁴ Žr. dok. IM 010110 2021. Pažymėtina, kad dėl COVID-19 pandemijos popierinė laiško versija įprastu paštu nebuvo išsiųsta.

III. PER PIRMAJĮ SVARSTYMĄ PRIIMTOS TARYBOS POZICIJOS ANALIZĖ

A. Bendra informacija

18. Kompromisinis tekstas, kurį Taryba patvirtino 2021 m. lapkričio 9 d., visapusiškai atspindi teisėkūros institucijų pasiektą politinį susitarimą. Jame taip pat išlaikomi pagrindiniai Europos Komisijos pasiūlymo tikslai ir kartu atspindima svarbiausių pakeitimų, kuriuos Europos Parlamentas priėmė per pirmąjį svarstymą, ir Tarybos įgaliojimų pusiausvyra.
19. Per pirmąjį svarstymą Europos Parlamentas priėmė apie 130 pakeitimų, kurie buvo keletą kartų svarstyti Sausumos transporto darbo grupės lygmeniu. Nuo pat pradžių paaiškėjo, kad abiejų teisėkūros institucijų pozicijos labai skyrėsi dėl daugelio nuostatų, įskaitant labiausiai ginčytinas nuostatas, pavyzdžiui, dėl laipsniško naudotojo mokesčių panaikinimo. Vis dėlto po intensyvių derybų politiniu ir techniniu lygmeniu galiausiai pasiekta abiejų teisėkūros institucijų pozicijų konvergencija.

B. Pagrindiniai klausimai

20. Iš esmės Europos Komisijos pasiūlymo pakeitimais siekiama svarbiausių jo tikslų:
 - stiprinti principų „naudotojas moka“ ir „teršėjas moka“ taikymą;
 - tinkamai prisidėti prie kelių infrastruktūros finansavimo;
 - spręsti spūsčių problemą;
 - dar labiau paskatinti mažinti transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro ir
 - padėti siekti klimato srities tikslų.

21. Teisėkūros institucijos taip pat nustatė tinkamą pusiausvyrą tarp užmojų, susijusių su pirmiau minėtais tikslais, ir poreikio užtikrinti, kad sektorius ar valdžios institucijos galėtų lengvai taikyti šią reguliavimo sistemą ir ji būtų pakankamai lanksti, kad valstybės narės galėtų pasirinkti tinkamiausias apmokestinimo sistemas, nesukuriant nepagrįstos administracinės naštos.
22. Konkrečiau, pagrindiniai Europos Komisijos pirminio pasiūlymo pakeitimai gali būti apibendrinti taip:
- a) išplėstas 2 straipsnyje pateiktų apibrėžčių sąrašas, įtraukiant kai kurias naujas apibrėžtis (pvz., „kemperis“, „furgonas“, „netarši transporto priemonė“), o kitas – paaiškinant ar patikslinant (pvz., „sunkioji transporto priemonė“, „lengvoji transporto priemonė“, „iš esmės pakeista rinkliavų arba apmokestinimo tvarka“);
 - b) 7 straipsnis, pagrindinė nuostata, kuria apibrėžiami bendrieji apmokestinimo principai, buvo peržiūrėtas nustatant, kad:
 - transporto priemonės – lengvosios ar sunkiosios transporto priemonės arba tokių kategorijų tam tikrų rūšių transporto priemonės – gali būti apmokestinamos nepriklausomai viena nuo kitos. Vis dėlto, jei lengvieji automobiliai apmokestinami, lengvosios komercinės transporto priemonės taip pat turi būti apmokestinamos tokio paties arba didesnio dydžio mokesčiais;
 - valstybės narės gali nuspręsti išlaikyti esamų koncesijos sutarčių *status quo*, netaikydamos naujų apmokestinimo taisyklių tol, kol sutartis nebus atnaujinta arba kol nebus iš esmės pakeista rinkliavų arba apmokestinimo tvarka;
 - valstybės narės gali nustatyti sumažintas rinkliavas ar naudotojo mokesčius arba atleisti nuo pareigos mokėti rinkliavas ar naudotojo mokesčius konkrečiais atvejais (pvz., netaršioms transporto priemonėms, kurių didžiausioji techniškai leidžiama pakrautos transporto priemonės masė neviršija 4,25 tonų);

- naudotojo mokesčiai sunkiosioms transporto priemonėms pagrindiniame transeuropiniame transporto tinkle bus palaipsniui panaikinti per aštuonerius metus nuo direktyvos įsigaliojimo. Tačiau valstybėms narėms, taikančioms bendrą naudotojo mokesčių sistemą (pvz., Eurovinjetės sutartį), leidžiama per dvejus papildomus metus šią sistemą pritaikyti arba panaikinti. Nukrypstant nuo bendro laipsniško panaikinimo principo, tinkamai pagrįstais atvejais, pranešus apie tokią sistemą Komisijai, leidžiama taikyti išimtis;
 - dabar į šį straipsnį (kartu su 7a straipsniu) įtrauktos dvi peržiūros nuostatos, pagal kurias Komisija gali įvertinti direktyvos įgyvendinimą ir veiksmingumą, kiek tai susiję su lengvųjų transporto priemonių apmokestinimu, taip pat technines ir teisines galimybes diferencijuoti lengvosioms komercinėms transporto priemonėms taikomas sąlygas.
- c) Nauja nuostata, t. y. 7aa straipsniu, dabar nustatoma vadinamoji „mišri apmokestinimo sistema“. Šiame straipsnyje numatoma, kad valstybės narės, kurios taikė rinkliavas savo pagrindiniame transeuropiniame transporto tinkle arba jo dalyje iki įsigaliojant direktyvai, gali nustatyti mišrią visų sunkiųjų transporto priemonių arba kai kurių rūšių sunkiųjų transporto priemonių apmokestinimo sistemą. Toje sistemoje naudotojo mokesčiai turi būti diferencijuojami pagal transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekį ir Euro taršos klasę;
- d) 7a straipsnyje šiek tiek pakoreguotas naudotojo mokesčių už lengvuosius automobilius proporcingumas. Be to, pagal šią nuostatą infrastruktūra taip pat turi būti leidžiama naudotis dieną, savaitę arba dešimt dienų ar abu laikotarpius. Vis dėlto valstybės narės gali apriboti dienomis skaičiuojamą naudotojo mokestį tik tranzito tikslais. Jei valstybės narės nustato skirtingus mokesčius lengvosioms komercinėms transporto priemonėms ir lengviesiems automobiliams, lengvosioms komercinėms transporto priemonėms bus taikomi didesni tarifai nei lengviesiems automobiliams;

- e) kalbant apie sunkiujų transporto priemonių išorinių kaštų internalizavimą, dabar 7ca ir 7cb straipsniuose nustatytas privalomas išorinių kaštų apmokestinimas už oro taršą po ketverių metų pereinamojo laikotarpio, kai taikomos rinkliavos. Vis dėlto valstybės narės, pranešusios Komisijai, galės netaikyti išorinių kaštų mokesčio už oro taršą nenumatytų pasekmių, susijusių su eismo nukreipimu, atveju. Šis privalomas apmokestinimas nedaro poveikio valstybių narių sprendimui bet kuriuo atveju taikyti išorinių kaštų mokestį už išmetamą CO₂ kiekį. Tačiau Komisija galės vertinti išorinių kaštų apmokestinimo už išmetamą CO₂ kiekį įgyvendinimą ir veiksmingumą;
- f) kalbant apie neprivalomą apmokestinimą:
- 7da straipsnyje dabar nustatoma, kad iš (neprivalomų) spūsčių mokesčių gautos pajamos arba tų pajamų finansinės vertės atitikmuo turi būti naudojami spūsčių problemai spręsti arba apskritai tvariam transportui ir judumui plėtoti. Kai tokios pajamos priskiriamos bendrajam biudžetui, bus laikoma, kad valstybės narės įvykdė savo pareigą, jei jos įgyvendins finansinės paramos politikos priemones, kuriomis siekiama spręsti spūsčių problemą arba apskritai plėtoti tvarų transportą ir judumą ir kurių vertė lygi iš spūsčių mokesčių gautoms pajamoms, taip pat
 - 7f straipsnyje dabar nustatoma, kad jei dvi ar daugiau valstybių narių nusprendžia padidinti mokestį tame pačiame koridoriuje, mokesčio padidinimas gali viršyti 25 % (bet ne 50 %), tik pritarus visoms valstybėms narėms, kurios yra tame koridoriuje ir kurios ribojasi su valstybėmis narėmis, kurių teritorijoje yra koridoriaus atkarpa, kurioje bus taikomas mokesčio padidinimas;

- g) kalbant apie diferencijavimą pagal išmetamą CO₂ kiekį ir transporto priemonės aplinkosauginį veiksmingumą:
- nauja nuostata, 7ga straipsniu, į apmokestinamųjų verčių sąrašą įtraukiamas CO₂ kiekis atsižvelgiant į klimato srities tikslus. Šia nuostata valstybėms narėms nustatomas reikalavimas diferencijuoti infrastruktūros ir naudotojo mokesčius sunkiosioms transporto priemonėms pagal išmetamą CO₂ kiekį. Iš pradžių ši sistema turėtų būti taikoma tik didžiausiems sunkvežimiams, tačiau palaipsniui ji būtų taikoma ir kitų rūšių sunkiosioms transporto priemonėms ir būtų reguliariai suderinama su technologijų pažanga. Valstybės narės taip pat galės taikyti lengvatinį režimą netaršioms transporto priemonėms, kad paskatintų pirkti geriausios klasės transporto priemones. Vis dėlto naujoji nuostata apima apsaugos priemones, kuriomis siekiama išvengti dvigubų paskatų dėl hibridinių transporto priemonių ir galimo dvigubo apmokestinimo taikant kitas anglies dioksido kainų nustatymo priemones, taip pat
 - pagal 7gb straipsnį valstybės narės dabar gali savo nuožiūra diferencijuoti rinkliavas ir naudotojo mokesčius lengvosioms transporto priemonėms pagal transporto priemonės aplinkosauginį veiksmingumą. Tačiau pagal šią nuostatą reikalaujama nuo 2026 m. privalomai diferencijuoti rinkliavas ir naudotojo mokesčių metinį tarifą furgonams ir mikroautobusams, atsižvelgiant į transporto priemonės aplinkosauginį veiksmingumą, kai taikomos rinkliavos ar naudotojo mokesčiai ir kai tai techniškai įmanoma;
- h) patikslintas 11 straipsnis – tiek dėl informacijos, kuri turi būti pateikiama suvestinėje ataskaitoje, kurią valstybės narės privalo viešai skelbti, rūšies, tiek dėl jos skelbimo dažnumo (t. y. ataskaita turės būti parengta ne vėliau kaip per trejus metus nuo direktyvos įsigaliojimo dienos, o vėliau – kas penkerius metus);
- i) iš dalies keičiančios direktyvos 4 straipsnyje nustatytas dvejų metų perkėlimo į nacionalinę teisę terminas ir
- j) peržiūrėti priedai, kiek tai susiję su maksimaliais naudotojo mokesčių dydžiais, išorinių kaštų mokesčių būtiniausiais reikalavimais bei pamatinėmis vertėmis, spūsčių mokesčių būtiniausiais reikalavimais bei pamatinėmis vertėmis ir lengvųjų transporto priemonių išmetamųjų teršalų normų kriterijais.

IV.

23. Tarybos pozicijoje išlaikomi pagrindiniai Europos Komisijos pasiūlymo tikslai ir visapusiškai atspindimas kompromisas, pasiektas per Tarybos ir Europos Parlamento neoficialias derybas, padedant Europos Komisijai.
 24. Šis kompromisas buvo patvirtintas Europos Parlamento TRAN komiteto pirmininkės 2021 m. liepos 14 d. laišku pirmininkaujantjai valstybei narei; 2021 m. lapkričio 9 d. jį, kaip poziciją per pirmąjį svarstymą, turėtų priimti Taryba (ECOFIN).
-