



Briuselis, 2025 m. birželio 27 d.
(OR. en)

10936/25

Tarpinstitucinė byla:
2025/0188 (COD)

TRANS 267
ENV 605
FIN 785

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2025 m. birželio 27 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Dalykas:	Pasiūlymas EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA kuria dėl laikotarpio, kurį visai netaršioms sunkiosioms transporto priemonėms gali būti taikomi gerokai sumažinti infrastruktūros ar naudotojo mokesčių tarifai arba nuo tų mokesčių atleidžiama, pratęsimo iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2025) 348 final.

Pridedama: COM(2025) 348 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2025 06 27
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria dėl laikotarpio, kurį visai netaršioms sunkiosioms transporto priemonėms gali būti taikomi gerokai sumažinti infrastruktūros ar naudotojo mokesčių tarifai arba nuo tų mokesčių atleidžiama, pratęsimo iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB

(Tekstas svarbus EEE)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Konkurencingumo kelrodis¹ – šios kadencijos Komisijos ekonominės politikos vedlys. Jis grindžiamas Europos Vadovų Tarybos Budapešto deklaracija² ir Europos verslo ir profesinių sąjungų atstovų Antverpeno deklaracija³. Konkurencingumo kelrodžio dokumente nurodoma, kad vieną iš trijų konkurencingumui didinti būtinų transformacijų sudaro *bendras priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir konkurencingumo užtikrinimo planas*.

Ši būtina transformacija plačiai aptarta komunikate „Švarios pramonės kursas“⁴. Jos tikslas – stiprinti ES konkurencingumą kartu toliau siekiant poveikio klimatui neutralumo. Ją vykdant daugiausia dėmesio skiriama tam, kad įmonėms būtų padedama siekti šio tikslo ir sudaromos tam tinkamos sąlygos. Ja taip pat siekiama didinti ES ekonominę ir energetinę saugumą mažinant ES priklausomybę nuo importuojamo iškastinio kuro ir didinant iš kitų nei iškastinis kuras išteklių ES pagaminamos energijos dalį.

Konkurencingumo kelrodžio ir Švarios pramonės kurso dokumentuose ypatingas dėmesys skiriamas automobilių pramonės sektoriui. Šiame sektoriuje vyksta esminės permainos, kurias skatina tokie technologiniai pokyčiai kaip skaitmenizacija ir dekarbonizacija. Atsižvelgdama į tai, Komisija priėmė Europos automobilių pramonės veiksmų planą⁵.

Šiose trijose strategijose dekarbonizacija vadinama galinga varomąja ekonomikos augimo jėga ir siūlomos konkrečios priemonės, kurios ES pramonės sektoriams suteiktų tvirtesnį ekonominį argumentą rinktis švarią gamybą. Veiksmų plane numatytos konkrečios paskatos didinti visai netaršių transporto priemonių, įskaitant sunkiąsias transporto priemones, naudojimą.

2022 m. sunkiosios kelių transporto priemonės išmetė 27,5 proc. viso kelių transporto sektoriuje išmesto CO₂ kiekio⁶, nors tokių transporto priemonių visame parke tebuvo 2,4 proc.⁷ Sunkiųjų kelių transporto priemonių sektoriuje išmestas CO₂ kiekis sudarė daugiau kaip 6,9 proc. visų ES išmestų teršalų ir buvo 20 proc. didesnis nei 1995 m.

Krovinių vežimo keliais sektoriuje sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį sunku, nes jame patiriami teršalų mažinimo kaštai yra didesni nei kituose ekonomikos sektoriuose. Be to, krovinių vežimo keliais paslaugų rinka yra labai konkurencinga ir jai būdingos mažos pelno maržos, o tai riboja investicijas į brangias taršos mažinimo technologijas, pavyzdžiui, visai netaršias transporto priemones.

¹ COM(2025) 30 *final*.

² <https://www.consilium.europa.eu/lt/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/>

³ <https://antwerp-declaration.eu/>.

⁴ COM(2025) 85 *final*.

⁵ COM(2025) 95 *final*.

⁶ 1995–2022 m. sunkiųjų kelių transporto priemonių sektoriuje išmetamas CO₂ kiekis padidėjo 20 proc., o eismo apimtis tuo pačiu laikotarpiu išaugo 70 proc. Taigi, dėl didesnio transporto priemonių efektyvumo išmetamas CO₂ kiekis santykinai sumažėjo, tačiau, pagerinus rodiklius, visiškai sumažinti išmetamą CO₂ kiekį nepavyko dėl padidėjusio eismo intensyvumo. Palyginimui: per tą patį laikotarpį automobilių išmetamas CO₂ kiekis ir eismo apimtis padidėjo atitinkamai 9 ir 24 proc. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en?prefLang=lt

⁷ https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

Įdiegę inovacijas, sunkiųjų transporto priemonių gamintojai pastaraisiais metais pradėjo gaminti visiems naudojimo atvejams, įskaitant naudojimą tolimiesiems reisams⁸, skirtų visai netaršių transporto priemonių modelius. Jų naudojimas nuo 2019 m. gerokai padidėjo⁹. 2024 m. visai netaršios buvo 3,9 proc. visų naujų sunkiųjų transporto priemonių¹⁰, įskaitant 1,2 proc. naujų daugiau kaip 12 tonų sveriančių sunkiasvorių krovininių transporto priemonių. Tačiau visai netaršių transporto priemonių dalis sunkiųjų transporto priemonių parke tebėra labai maža¹¹.

2025 m. sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio sumažinimo 15 proc., palyginti su 2019 m. vertėmis, tikslas¹² gali būti pasiektas didinant įprastinių transporto priemonių efektyvumą, bet tam, kad būtų pasiekti tolesni tikslai, turi būti sparčiai didinamas visai netaršių transporto priemonių naudojimas¹³. Tačiau norint įsigyti visai netaršią transporto priemonę reikalingos pradinės investicijos yra maždaug 2,5 karto didesnės už lygiavertės įprastinės transporto priemonės kaštus¹⁴, todėl jos išlieka viena iš pagrindinių platesnio tų transporto priemonių naudojimo kliūčių.

Kitaip nei lengvųjų automobilių rinka, sunkiųjų transporto priemonių rinka yra įmonių tarpusavio sandorių rinka. Investiciniai sprendimai priimami atsižvelgiant į transporto priemonės kaštus, patiriamus per visą jos eksploatavimo laiką. Tai vadinama bendraisiais nuosavybės kaštais¹⁵. Sunkiųjų transporto priemonių rinka yra jautri kainoms. Tai reiškia, kad į naują transporto priemonę investuojančių veiklos vykdytojų sprendimas dėl pirkimo

⁸ Žr. Komisijos komunikatą Europos Parlamentui ir Tarybai dėl sunkiojo kelių transporto priemonių technologinės parengties ir parengimo rinkai (COM(2025) 260). Taip pat žr. esamų visai netaršių transporto priemonių modelių sąrašą šio tinklalapio apačioje pateikiamame dokumente: <https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/>.

⁹ Palyginti su 2019 m., 2024 m. visai netaršių sunkiasvorių krovininių transporto priemonių, sveriančių daugiau nei 12 tonų, parduota 40 kartų daugiau, visai netaršių sunkiasvorių krovininių transporto priemonių, sveriančių mažiau nei 12 tonų, bet daugiau nei 3,5 tonos, – 6,5 karto daugiau, o visai netaršių miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų – 4 kartus daugiau. Visai netaršių transporto priemonių pardavimo duomenimis, 2024 m. parduota: 3 400 sunkiasvorių krovininių transporto priemonių, sveriančių daugiau nei 12 tonų (jų naujų užregistruota apie 1,2 %), 4 800 sunkiasvorių krovininių transporto priemonių, sveriančių mažiau nei 12 tonų, bet daugiau nei 3,5 tonos (10 %) ir 6 000 miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų (17 %). <https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/>.

¹⁰ <https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/>.

¹¹ 2023 m. elektrinės sunkiasvorės transporto priemonės su baterijomis (t. y. daugiau nei 3,5 tonos sveriančios transporto priemonės) sudarė 0,1 proc. ES transporto priemonių parko (ši dalis buvo didžiausia Danijoje – 1 proc.). Elektriniai miesto ir tolimojo susisiekimo autobusai su baterijomis sudarė 2,5 proc. transporto priemonių parko (ši dalis buvo didžiausia Nyderlanduose – 17,7 proc.). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

¹² Sunkiųjų kelių transporto priemonių išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslai nustatyti 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/1242, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai. Žr. tolesnį skirsnį „Suderinamumas su kitomis ES politikos sritimis“.

¹³ Gamintojų duomenimis, tikėtina, kad 2030 m. maždaug viena iš trijų naujų sunkiųjų transporto priemonių bus visai netarši. Žr. COM(2025) 260 ir susijusį pagrindžiamąjį tyrimą: „Parengimo rinkai analizė. Numatomas perėjimas prie alternatyviuosius degalus naudojančių sunkiųjų transporto priemonių iki 2030 m. ir atitinkami jų infrastruktūros poreikiai“ (angl. *Market readiness analysis – Expected uptake of alternative fuel heavy-duty vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs*), <https://op.europa.eu/lt/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/>.

¹⁴ Skirtingomis technologijomis varomų sunkvežimių vartotojų kainų palyginimas pateiktas šio tyrimo C priedėlyje: <https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/>.

¹⁵ Transporto priemonės bendrieji nuosavybės kaštai – tai išankstinių įsigijimo kaštų ir per visą transporto priemonės eksploatavimo laiką patiriamų eksploatavimo (degalų, techninės priežiūros, mokesčių, kelių mokesčių ir draudimo) kaštų suma.

greičiausiai priklausys nuo transporto priemonės bendrųjų nuosavybės kaštų. Kitaip tariant, veiklos vykdytojai turės ekonominį argumentą investuoti į visai netaršią transporto priemonę, kai su ja susiję kaštai bus mažesni nei su įprastine, iš iškastinių žaliavų pagamintais degalais varoma transporto priemone susiję kaštai.

Eksplotavimo kaštus, taigi ir visai netaršių transporto priemonių bendruosius nuosavybės kaštus, galima sumažinti taikant diferencijuotus kelių mokesčius. Taip gali būti prisidėta prie tvirtesnio ekonominio argumento investuoti į šias transporto priemones sukūrimo.

Direktyva (ES) 2022/362¹⁶ sudarytos sąlygos nustatyti kelių mokesčius¹⁷ remiantis išmetamu CO₂ kiekiu. Direktyva (ES) 2022/362 buvo iš dalies pakeista Direktyva 1999/62/EB¹⁸: be kitų pakeitimų, numatytas infrastruktūros ir naudotojo mokesčių diferencijavimas (sudarant palankesnes sąlygas naudoti mažiau taršias transporto priemones) ir (arba) CO₂ išorinių kaštų internalizavimas (sudarant mažiau palankias sąlygas taršesnėms transporto priemonėms). Abiem priemonėmis mažinamas atotrūkis tarp įprastinių transporto priemonių ir visai netaršių transporto priemonių bendrųjų nuosavybės kaštų.

Nustatant diferencijuotus kelių mokesčius, visai netaršioms transporto priemonėms taikytini infrastruktūros arba naudotojo mokesčiai sumažinami 50–75 proc.¹⁹ Taikant išorinių kaštų mokestį, infrastruktūros mokestis papildomas mokesčiu už išorinius eismo išmetamo CO₂ kiekio kaštus. Direktyvoje numatytos šio mokesčio pamatinės vertės, grindžiamos CO₂ kaina – 100 EUR už toną išmesto CO₂ kiekio²⁰.

Direktyva šie du mechanizmai dar labiau įtvirtinti leidžiant valstybėms narėms nustatyti iki 2025 m. gruodžio 31 d. visai netaršioms transporto priemonėms taikytinus gerokai sumažintus infrastruktūros ar naudotojo mokesčius arba nuo jų atleisti²¹. Be to, ja leidžiama valstybėms narėms taikyti didesnius išorinių kaštų mokesčius už eismo išmetamą CO₂ kiekį – jie gali būti ne daugiau nei du kartus didesni už direktyvoje nustatytas pamatines vertes²².

Įvertinta, kad piniginė parama valstybėje narėje, kuri, pasinaudodama visomis šiomis nuostatomis, siekia paskatinti veiklos vykdytoją investuoti į visai netaršią motorinę transporto

¹⁶ 2022 m. vasario 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/362, 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, (OL L 69, 2022 3 4, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

¹⁷ Terminas „kelių mokestis“ apima rinkliavas ir naudotojo mokesčius. Rinkliavos taip pat vadinamos pagal atstumą apskaičiuojamais mokesčiais, o naudotojo mokesčiai – pagal laiką apskaičiuojamais mokesčiais arba vinjetėmis. Direktyvos 1999/62/EB 2 straipsnio 1 dalies 7 punkte rinkliavos apibrėžtos kaip bent vieno iš šių trijų elementų suma: infrastruktūros mokesčio, išorinių kaštų mokesčio ir spūsčių mokesčio. Tos pačios direktyvos 2 straipsnio 1 dalies 16 punkte naudotojo mokesčiai apibrėžti kaip nustatyto dydžio mokesčiai, kuriuos sumokėjus suteikiama teisė tam tikrą laikotarpį transporto priemone naudotis tam tikra kelių infrastruktūra.

¹⁸ 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi kelių infrastruktūra (OL L 187, 1999 7 20, p. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

¹⁹ Direktyvos 1999/62/EB 7 ga straipsnio 3 dalies d punktas.

²⁰ Direktyvos 1999/62/EB 7 c straipsnio 1 dalis ir III c priedas. Kaip paaiškinta pasiūlymo dėl Direktyvos (ES) 2022/362 (COM(2017) 275 *final*) aiškinamajame memorandume, direktyvos prieduose nurodytos vertės grindžiamos transporto išorinių kaštų vadovu. III c priede pateiktos vertės apskaičiuotos remiantis tyrimu, kurį galima rasti adresu <https://op.europa.eu/lt/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>, 24 lentelėje pateiktais skaičiais.

²¹ Direktyvos 1999/62/EB 7 ga straipsnio 1 dalies penkta pastraipa.

²² Direktyvos 1999/62/EB 7 cb straipsnio 1 dalis.

priemonę, sveriančią iki 40 tonų, pirmaisiais eksploataavimo metais gali siekti 45 000 EUR²³. Dėl mažesnių transporto priemonių skiriama mažesnė parama. Direktyva padeda užtikrinti, kad kai kuriais naudojimo atvejais visai netaršių sunkiųjų transporto priemonių kaštai būtų lygūs įprastinių transporto priemonių kaštams²⁴.

Šios nuostatos į nacionalinę teisę turėjo būti perkeltos iki 2024 m. kovo 25 d. Laikotarpis, kuriuo visai netaršioms transporto priemonėms gali būti taikomi gerokai sumažinti infrastruktūros ar naudotojo mokesčių tarifai arba nuo jų atleidžiama, baigsis 2025 m. gruodžio 31 d. Šis laikotarpis yra per trumpas, kad būtų pakankamai paskatinta naujų visai netaršių sunkiųjų transporto priemonių paklausa.

Todėl Komisija siūlo šią išimtį taikyti toliau. Norėdama padėti Europos gamintojams pasiekti savo tikslą užtikrinti, kad 2030 m. ataskaitiniu laikotarpiu naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamas CO₂ kiekis būtų sumažintas 43 proc. (kaip nustatyta Reglamente (ES) 2019/1242), Komisija siūlo išimties taikymo laikotarpį pratęsti iki 2030 m. ataskaitinio laikotarpio pabaigos, t. y. iki 2031 m. birželio 30 d. Šiuo pakeitimu būtų užtikrintas teisės aktų sistemos nuoseklumas.

Dabartinė išimtis baigs galioti 2025 m. gruodžio 31 d. ir nacionalinės valdžios institucijos turėtų šiuo metu siūlomos direktyvos nuostatas perkelti į nacionalinę teisę. Todėl Komisija ragina Europos Parlamentą ir Tarybą apsvarstyti galimybę šį pasiūlymą priimti skubos tvarka.

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

Šiuo pasiūlymu būtų pratęstas galiojančios neseniai įvestos nuostatos galiojimas, todėl jis dera su esama kelių mokesčių politikos sistema. Ši įgyvendinta nuostata padėjo pagrįsti netaršių transporto priemonių verslo modelį. Atleidimo nuo infrastruktūros ar naudotojo mokesčių priemonė papildė išorinių kaštų apmokestinimo priemonę, nes jos abi padeda mažinti atotrūkį tarp eksploataavimo kaštų, taigi ir tarp visai netaršių ir įprastinių transporto priemonių bendrųjų nuosavybės kaštų. Todėl abi priemonės yra svarbios stiprinant ekonominius argumentus investuoti į visai netaršias transporto priemones.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Siekiant paspartinti naujų sunkiųjų transporto priemonių naudojimą, šiuo pasiūlymu pratęsiamas rinkos paklausos daliai taikomos priemonės galiojimas. Todėl juo papildomi išmetamo CO₂ kiekio standartai, nustatyti Sunkiųjų transporto priemonių **reglamente**²⁵, kuris taikomas naujų sunkiųjų transporto priemonių rinkos pasiūlos daliai ir kuriame gamintojams nustatytas tikslas iki 2030 m. išmetamą CO₂ kiekį sumažinti 43 proc. (ir tolesni iki 2040 m. siektini didesni tikslai). Tuos tikslus gamintojai gali pasiekti i) didindami įprastinių transporto priemonių efektyvumą ir (arba) ii) didindami rinkai pateikiamų visai netaršių transporto priemonių skaičių. Šis pasiūlymas padeda gamintojams padidinti visai netaršių transporto priemonių naudojimą.

²³ https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.

²⁴ <https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024> ir <https://www.youtube.com/watch?v=ktAEN7do6pA>.

²⁵ 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1242, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai ir iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB, (OL L 198, 2019 7 25, p. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

Internalizavus anglies dioksido kaštus sumažinamas atotrūkis tarp mažiau taršių ir taršesnių transporto priemonių bendrųjų nuosavybės kaštų, nes padidėja įprastinių transporto priemonių eksploatavimo kaštai. Direktyvoje 1999/62/EB anglies dioksido kaštai internalizuojami nustatant išorinių kaštų mokestį. Nuo 2027 m. kelių transporto sektoriaus išmetamiesiems teršalams taip pat bus taikoma **Direktyvoje 2003/87/EB (ATLPS 2)**²⁶ nustatyta apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema. Šių dviejų priemonių suderinamumas bus aptartas Komisijos ataskaitoje, kuri pagal Direktyvos 1999/62/EB 7cb straipsnio 4 dalį ir 7ga straipsnio 8 dalį bus pateikta ne vėliau kaip 2027 m. Atliekant vertinimą taip pat bus išnagrinėtas **Tarybos direktyva 2003/96/EB**²⁷ reglamentuojamų **energijos mokesčių** poveikis anglies dioksido kainodarai.

Norint užtikrinti, kad visai netaršios sunkiosios transporto priemonės būtų pradėtos naudoti sparčiau, būtina įkrovimo infrastruktūra. Neseniai persvarstytame **TEN-T reglamente**²⁸ ir **Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamente**²⁹ nustatyti įkrovimo ir vandenilio pildymo stotelių diegimo tikslai, įskaitant konkrečius su sunkiosiomis transporto priemonėmis susijusius tikslus. Be to, ES automobilių pramonės sektoriaus veiksmų plane nurodyta, kad, siekdama paspartinti sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo parkų diegimą, Komisija imsis darbo, susijusio su **Europos netaršių transporto koridorių** iniciatyva. Jame taip pat nurodyta, kad papildomų pasiūlymų bus pateikta būsimame **Investicijų į darnųjį transportą plane**.

Norint sumažinti išmetamą CO₂ kiekį, būtina pereiti nuo iškastinio kuro prie atsinaujinančiųjų energijos išteklių. 2023 m. atsinaujinantieji energijos ištekliai tapo pagrindiniu elektros energijos gamybos ES šaltiniu³⁰. Tačiau, siekiant remti šią pertvarką, ne mažiau svarbu plėsti elektros tinklų infrastruktūrą. Diegiant sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo infrastruktūrą labai svarbus yra prijungimas prie tinklo. Keli veiksmai jau numatyti **ES tinklų veiksmų plane**³¹; jį papildys **Elektros tinklų dokumentų rinkinys** ir **Elektrifikavimo veiksmų planas**. Komisija paskelbs valstybėms narėms skirtas **gaires** ir **rekomendacijas** dėl įkrovimo prieigų prijungimo prie tinklų laukimo laiko sutrumpinimo ir pirmenybės šiam darbui teikimo ir rekomenduos valstybėms narėms per leidimų išdavimo procedūras laikyti, kad įkrovimo stotelės ir jų prijungimas prie tinklo atitinka viršesnę viešąją interesą.

²⁶ 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB, (OL L 275, 2003 10 25, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87>).

²⁷ 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyva 2003/96/EB, pakeičianti Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą, (OL L 283, 2003 10 31, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96>).

²⁸ 2024 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1679 dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros Sąjungos gairių, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2021/1153 ir (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013, (OL L, 2024/1679, 2024 6 28, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

²⁹ 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1804 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES, (OL L 234, 2023 9 22, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

³⁰ 2023 m. iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių buvo pagaminta 44,7 proc. elektros energijos, o iš iškastinio kuro – 32,5 proc., <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1>.

³¹ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Tinklai, trūkstama jungtis. ES tinklų veiksmų planas“, COM(2023) 757 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?qid=1701167355682&uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN>

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Direktyvos 1999/62/EB teisinis pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 ir 113 straipsniai. Šis pasiūlymas susijęs su kelių mokesčių nustatymu transporto priemonėms, t. y. sritimi, kuriai taikoma SESV 91 straipsnio 1 dalis. Todėl teisinis šio pasiūlymo pagrindas yra SESV 91 straipsnio 1 dalis.

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

Kompetencija reglamentuoti transporto sritį pagal SESV 4 straipsnio 2 dalies g punktą ES dalijasi su valstybėmis narėmis, tačiau pritaikyti galiojančias ES taisykles gali tik ES. Direktyvoje 1999/62/EB nustatyti atvejai, kuriais rinkliavos ir naudotojo mokesčiai gali būti sumažinami arba nuo jų atleidžiama. Kaip pasinaudoti šiomis galimybėmis, savo nuožiūra sprendžia nacionalinės valdžios institucijos. Gerokai sumažintų infrastruktūros ar naudotojo mokesčių taikymas visai netaršioms transporto priemonėms arba atleidimas nuo jų gali būti pratęstas po 2025 m. pabaigos tik iš dalies pakeičiant direktyvą. Nuspręsti, ar pasinaudoti šia galimybe, turi nacionalinės valdžios institucijos.

- **Proporcingumo principas**

Siūlomomis priemonėmis neviršijama to, kas būtina ES tikslams sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį pasiekti, ir kartu užtikrinamas teisingumas ir aplinkosauginis naudingumas.

- **Priemonės pasirinkimas**

Iš dalies keistinas teisės aktas yra direktyva, todėl ir iš dalies keičiantis aktas turėtų būti direktyva.

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

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Nuo tada, kai turėjo būti įgyvendintos naujos taisyklės (t. y. 2024 m. kovo 25 d.), praėjo nedaug laiko, todėl neturima pakankamai informacijos, reikalingos visapusiškam Direktyvos (ES) 2022/362 *ex post* vertinimui atlikti. Be to, šiuo pasiūlymu būtų tik pratęstas jau esamos nuostatos galiojimas.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Rengdama šį pasiūlymą Komisija vedė tikslines konsultacijas su konkrečiais suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant vežėjų ir transporto priemonių gamintojų asociacijas, taip pat pilietinę visuomenę ir nacionalinėmis valdžios institucijomis.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Vertindama dabartinį visai netaršių transporto priemonių naudojimo mastą ir atleidimo nuo infrastruktūros ar naudotojo mokesčių veiksmingumą, Komisija rėmėsi viešai prieinama informacija. Visi Komisijos naudoti šaltiniai pateikti 1 skirsnio teksto išnašose.

- **Poveikio vertinimas**

Komisijos atliktas poveikio vertinimas buvo pridėtas prie pasiūlymo, kuriuo remiantis buvo priimta Direktyva (ES) 2022/362³². Šiuo pasiūlymu tik iš dalies keičiama neprivalomos nuostatos galiojimo pabaigos data. Todėl atlikti naujo poveikio vertinimo nereikia.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Šiuo pasiūlymu tik būtų pakeista data, todėl jis jokių pasekmių, susijusių su ES teisės supaprastinimu, neturi.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymu užtikrinamos pagrindinės teisės ir laikomasi principų, visų pirma pripažįstamų Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Atleidimo nuo infrastruktūros ar naudotojo mokesčių laikotarpio pratęsimas poveikio ES biudžetui neturi.

Direktyvos nuostatos turėtų skirtingą poveikį nacionaliniams biudžetams: jis priklausytų nuo atskirų valstybėse narėse taikomų įgyvendinimo strategijų. Mažiau taršioms transporto priemonėms taikomų kelių mokesčių sumažinimas arba atleidimas nuo jų gali turėti neigiamą poveikį pajamoms, taigi ir nacionaliniams biudžetams, nebent būtų padidintas kitoms transporto priemonėms taikomas vidutinis tarifas³³. Kita vertus, pajamų duoda ir teigiamą poveikį nacionaliniams biudžetams daro išorinių kaštų mokesčiai. Direktyvoje valstybėms narėms siūlomos trys pasirinkimo galimybės. Jos gali:

sumažinti kelių mokesčius arba atleisti nuo jų siekiant skatinti investicijas į mažiau taršias transporto priemones;
nustatyti išorinių kaštų mokesčius, kad tie išoriniai kaštai būtų įtraukti į privačiojo sektoriaus investicinius sprendimus;

abi šias priemones taikyti vienu metu siekiant kuo labiau sumažinti atotrūkį tarp įprastinių ir visai netaršių transporto priemonių bendrųjų nuosavybės kaštų.

Tikėtina, kad trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu (t. y. laikotarpiu, kurį aprėpia šis pasiūlymas) galimas neigiamas kelių mokesčių sumažinimo poveikis nacionaliniams biudžetams bus mažesnis už teigiamą išorinių kaštų mokesčių poveikį. Taip yra todėl, kad šiuo metu visai netaršios transporto priemonės tesudaro labai mažą transporto priemonių parko dalį³⁴ ir numatoma, kad iki 2030 m. jos sudarys 5–9 proc. sunkiųjų transporto

³² Poveikio vertinimas, pridėdamas prie pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra, ir pasiūlymo dėl Tarybos direktyvos, 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), pateikiamas adresu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/ALL/?uri=SWD%3A2017%3A180%3AFIN>.

³³ 7ga straipsnio 4 dalyje reikalaujama, kad tuo straipsniu grindžiamas rinkliavų diferencijavimas nebūtų skirtas tam, kad atsirastų papildomų pajamų. Tai reiškia, kad valstybės narės turi galimybę susigrąžinti pajamas, prarastas dėl to, kad buvo sumažinti mažiau taršioms transporto priemonėms taikomi mokesčiai arba atleista nuo jų, nustatydamos didesnius mokesčius kitoms transporto priemonėms.

³⁴ Žr. 11 išnašą.

priemonių parko³⁵. Todėl, jei abi priemonės bus taikomos vienu metu, tikėtina, kad pajamos iš išorinių kaštų mokesčių bus didesnės už sumažinus kelių mokesčius arba atleidus nuo jų prarastas pajamas. Pajamų, gautų iš kelių mokesčių (infrastruktūros ar naudotojo mokesčių) ir išorinių kaštų mokesčių, naudojimas reglamentuojamas Direktyvos 1999/62/EB 9 straipsnio 2 dalimi.

5. KITI ELEMENTAI

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

Direktyvos 1999/62/EB 11 straipsnyje nustatyta, kad ataskaitos turi būti teikiamos kas penkerius metus. Pastaras terminas buvo 2025 m. kovo 25 d., o kitas terminas – 2030 m. kovo 25 d. 11 straipsnio 2 dalies c punkte reikalaujama, kad būtų pranešama apie „infrastruktūros mokesčių arba naudotojo mokesčių diferencijavimą atsižvelgiant į transporto priemonių aplinkosauginį veiksmingumą pagal 7g, 7ga arba 7gb straipsnį“. Kitos ataskaitos terminas sueis anksčiau už siūlomą išimties galiojimo pabaigos datą, todėl jis bus tinkamas siekiant atlikti tos išimties įgyvendinimo vertinimą. Todėl jokios papildomos pareigos teikti ataskaitas nenumatyta.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Šiuo pasiūlymu būtų pratęstas esamos neprivalomos nuostatos galiojimas, todėl aiškinamojo dokumento nereikia. Vis dėlto šia galimybe besinaudojančios valstybės narės turėtų apie tai informuoti Komisiją.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

1 straipsniu iš dalies keičiama Direktyvos 1999/62/EB 7ga straipsnio 1 dalies penkta pastraipa – toje nuostatoje nustatytos išimties galiojimas pratęsiamas iki 2031 m. birželio 30 d.

2 straipsnyje reikalaujama, kad valstybės narės nedelsdamos praneštų Komisijai apie priemones, kurių imtasi pagal šią direktyvą.

3 straipsnyje nustatoma direktyvos įsigaliojimo data.

4 straipsnyje nustatoma, kad direktyva skirta valstybėms narėms.

³⁵ COM(2025) 260.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria dėl laikotarpio, kurį visai netaršioms sunkiosioms transporto priemonėms gali būti taikomi gerokai sumažinti infrastruktūros ar naudotojo mokesčių tarifai arba nuotų mokesčių atleidžiama, pratęsimo iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB

(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 nuomonę³⁶,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę³⁷,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) užregistruotų naujų visai netaršių sunkiųjų transporto priemonių skaičius Sąjungoje pastaruoju metu padidėjo, tačiau tebėra per mažas, kad būtų pasiekti Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje³⁸ nustatyti transporto sektoriaus išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslai. Viena iš pagrindinių platesnio visai netaršių sunkiųjų transporto priemonių naudojimo kliūčių yra dideli išankstiniai tokios transporto priemonės įsigijimo kaštai. Norint suteikti tvirtesnę ekonominę argumentą investuoti į visai netaršias transporto priemones, reikia siekti, kad su jomis susiję kaštai prilygtų su įprastinėmis transporto priemonėmis susijusiems kaštams. Bendruosius nuosavybės kaštus sudaro išankstinės investicijos, skiriamos transporto priemonei įsigyti, ir per transporto priemonės eksploatavimo laikotarpį patiriami eksploatavimo kaštai. Įprastinių ir visai netaršių transporto priemonių bendrųjų nuosavybės kaštų skirtumas gali būti sumažintas sumažinant visai netaršių transporto priemonių eksploatavimo kaštus. Tie kaštai apima kelių mokesčius;
- (2) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/362³⁹ buvo iš dalies pakeista Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB⁴⁰, be kitų pakeitimų, suteikiant

³⁶ OL C , , p. .

³⁷ OL C , , p. .

³⁸ COM(2020) 789.

³⁹ 2022 m. vasario 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/362, 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, (OL L 69, 2022 3 4, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

galimybę nustatyti transporto priemonių išmetamu CO₂ kiekiu grindžiamus kelių mokesčius. Joje numatyta galimybė diferencijuoti infrastruktūros ir naudotojo mokesčius ir (arba) internalizuoti išorinius išmetamo CO₂ kiekio kaštus. Abi priemonės daro poveikį transporto priemonių eksploatavimo kaštams. Diferencijuojant mokesčius, sumažėja mažiau taršių transporto priemonių eksploatavimo kaštai, o taikant išorinių kaštų mokesčius, padidėja taršesnių transporto priemonių eksploatavimo kaštai. Abi priemonės padeda sumažinti atotrūkį tarp visų netaršių ir įprastinių transporto priemonių bendrųjų nuosavybės kaštų. Jos abi yra svarbios stiprinant ekonominius argumentus investuoti į visai netaršias transporto priemones;

- (3) šiuo metu Direktyvos 1999/62/EB 7ga straipsnio 1 dalies penkta pastraipa valstybėms narėms suteikiama galimybė sumažintus infrastruktūros ar naudotojo mokesčių tarifus (nenustatant jokių tokio sumažinimo ribų) taikyti arba nuo tų mokesčių visiškai atleisti tik iki 2025 m. gruodžio 31 d. Tą nuostatą, įvestą Direktyva (ES) 2022/362, valstybės narės turėjo į nacionalinę teisę perkelti iki 2024 m. kovo 25 d. Iš minėtos galutinės perkėlimo į nacionalinę teisę datos matyti, kad įgyvendinimo laikotarpis yra labai trumpas – mažiau nei dveji metai. Tas laikotarpis yra per trumpas, kad būtų reikšmingai paskatinta naujų visai netaršių sunkiųjų transporto priemonių paklausa. Todėl, norint sudaryti tinkamas sąlygas plačiau naudoti visai netaršias transporto priemones, ta pabaigos data turėtų būti atidėta;
- (4) kelių mokesčių diferencijavimas daro poveikį naują transporto priemonę įsigyjančių vežėjų investiciniams sprendimams. Todėl jis turi įtakos naujų sunkiųjų transporto priemonių rinkos paklausos daliai. Sunkiųjų transporto priemonių gamintojai sudaro tos pačios rinkos pasiūlos dalį. Jiems taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/1242⁴¹ nustatytas tikslas iki 2030 m. išmetamą CO₂ kiekį sumažinti 43 proc. Siekti šio tikslo padeda ir efektyvios įprastinės transporto priemonės, tačiau, kad jis būtų pasiektas, būtina plačiau naudoti visai netaršias transporto priemones. Pirmieji metai, kuriais gamintojai turi tą tikslą pasiekti, atitinka 2030 m. ataskaitinį laikotarpį, kurio terminas – 2031 m. birželio 30 d.;
- (5) siekiant užtikrinti teisinės sistemos aiškumą ir nuoseklumą ir padėti Sąjungos automobilių pramonės sektoriaus įmonėms siekti išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslų, reikėtų suderinti sunkiųjų transporto priemonių rinkos paklausos ir pasiūlos dalims taikomų priemonių įgyvendinimo laiką. Todėl galutinė data, iki kurios valstybės narės gali visai netaršioms transporto priemonėms taikyti gerokai sumažintus infrastruktūros ar naudotojo mokesčius arba nuo tų mokesčių atleisti, turėtų būti atidėta iki 2031 m. birželio 30 d.;
- (6) iš dalies pakeista nuostata yra neprivalomo pobūdžio, o tai reiškia, kad valstybės narės neprivalo šios direktyvos perkelti į nacionalinę teisę. Vis dėlto, nusprendusios pasinaudoti galimybe visai netaršioms transporto priemonėms taikyti gerokai

⁴⁰ 1999 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB dėl transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi kelių infrastruktūra (OL L 187, 1999 7 20, p. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

⁴¹ 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1242, kuriuo nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartai ir iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 595/2009 ir (ES) 2018/956 bei Tarybos direktyva 96/53/EB, (OL L 198, 2019 7 25, p. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

sumažintus infrastruktūros ir naudotojo mokesčius arba nuo tų mokesčių atleisti po 2025 m. gruodžio 31 d., jos turėtų nedelsdamos apie tai informuoti Komisiją,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 1999/62/EB 7ga straipsnio 1 dalies penktoje pastraipoje data „2025 m. gruodžio 31 d.“ pakeičiama data „2031 m. birželio 30 d.“, o data „2026 m. sausio 1 d.“ pakeičiama data „2031 m. liepos 1 d.“.

2 straipsnis

Valstybės narės nedelsdamos praneša Komisijai apie priemones, kurių buvo imtasi pagal šią direktyvą.

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 / Pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė