



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2021 m. lapkričio 17 d.
(OR. en)

14043/21

Tarpinstitucinė byla:
2017/0114 (COD)

TRANS 687
FISC 194
ENV 902
CODEC 1491

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2021 m. lapkričio 16 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2021) 693 final
Dalykas:	KOMISIJO KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 6 dalį dėl Tarybos pozicijos dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS, 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, priėmimo

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2021) 693 final.

Pridedama: COM(2021) 693 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2021 11 16
COM(2021) 693 final

2017/0114 (COD)

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI

pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 6 dalį

dėl

**Tarybos pozicijos dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS,
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,
priėmimo**

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI

pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 6 dalį

dėl

Tarybos pozicijos dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS, 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, priėmimo

1. PAGRINDINIAI FAKTAI

Pasiūlymo perdavimo Europos Parlamentui ir Tarybai data 2017 m. birželio 1 d.
(dokumentas COM(2017) 275 *final* – 2017/0114 COD):

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonės data: 2017 m. spalio 18 d.

Europos regionų komiteto nuomonės data: 2018 m. vasario 1 d.

Per pirmąjį svarstymą priimtos Europos Parlamento pozicijos data: 2018 m. spalio 25 d.

Pakeisto pasiūlymo perdavimo data: netaikoma

Tarybos pozicijos priėmimo data: 2021 m. lapkričio 9 d.

2. KOMISIJOS PASIŪLYMO TIKSLAS

2017 m. gegužės 31 d. Komisija pasiūlė peržiūrėti Direktyvą 1999/62/EB („Eurovinjetė“) kaip pirmojo judumo dokumentų rinkinio („Europa kelyje“) dalį. Ta peržiūra yra susijusi su direktyvoje aptariamais kelių apmokestinimo aspektais.

Iniciatyvos tikslas – plačiau taikyti „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“ principus ir taip skatinti ekonomikos ir aplinkos požiūriu tvarų ir socialiai nešališką kelių transportą. Be kita ko, siekiama:

- prisidėti prie Paryžiaus susitarimo įgyvendinimo ir ES klimato tikslų įgyvendinimo mažinant kelių transporto sektoriuje išmetamo CO₂ kiekį;
- sumažinti nenuolatinių naudotojų, daugiausia iš užsienio valstybių (visų pirma lengvųjų automobilių naudotojų), diskriminavimo riziką; taip pat
- pašalinti konkrečius galiojančių teisės aktų trūkumus, t. y. geriau įgyvendinti jų tikslus, visų pirma paprasčiau taikant išorinių kaštų apmokestinimą, kuris šiuo metu grindžiamas sudėtingomis pagrindimo ir pranešimų procedūromis, ir numatant naują spūsčių apmokestinimo galimybę.

3. PASTABOS DĖL TARYBOS POZICIJOS

3.1. Apmokestinimo rūšis (rinkliavos ir (arba) vinjetės)

(a) Sunkiosios transporto priemonės

Nors Komisija pasiūlė pagal laiką skaičiuojamus mokesčius (t. y. naudotojo mokesčius – vinjetes) palaipsniui panaikinti po 6 metų, pagal Tarybos poziciją:

- sunkiųjų transporto priemonių vinječių pagrindiniame transeuropiniame transporto tinkle (TEN-T) palaipsniui atsisakoma per 8 metų laikotarpį,
- iki dvejų papildomų metų – bendroms naudotojo mokesčių sistemoms (t. y. pagal Eurovinjetės sutartį¹),
- išskyrus tinkamai pagrįstus atvejus (atsižvelgiama į sąnaudų ir naudos santykį, susijusį su eismo intensyvumu / gyventojų tankiu arba su eismo nukreipimo rizika).

Be to, galimybė taikyti mišrią apmokestinimo sistemą leistų valstybėms narėms, jau taikančioms rinkliavas, tam tikromis sąlygomis įvesti vinjetes, t. y. taikyti kelių naudotojų mokesčius ar mokesčius tam tikrų kategorijų transporto priemonėms, kurie šiuo metu netaikomi.

Komisija pirmenybę teikė laipsniškam vinječių panaikinimui visame TEN-T tinkle visoms sunkiosioms transporto priemonėms. Be to, mišrios apmokestinimo sistemos taikymo sritis galėtų būti tiksliau apibrėžta atitinkamoje teisės nuostatoje. Tokios nuostatos aiškinimas turi atitikti direktyvą ir jos konstatuojamąsias dalis, o jos taikymą riboja jau įdiegtos rinkliavų sistemos. Atsižvelgdama į palyginti nedidelį mažesnių sunkiųjų transporto priemonių (kurios šiuo metu keliose valstybėse narėse nėra apmokestinamos) poveikį infrastruktūrai ir išoriniams kaštams, taip pat į taikytinas apsaugos priemones (t. y. išankstinį pranešimą Komisijai) pagrįstų išimčių ir mišrių apmokestinimo sistemų įdiegimo atveju, Komisija gali pritarti kompromisui.

(b) Lengvosios transporto priemonės

Komisija taip pat pasiūlė palaipsniui atsisakyti lengvųjų transporto priemonių vinječių. Tačiau teisėkūros institucijos sutaria dėl galimybės valstybėms narėms toliau taikyti arba įvesti vinjetes tokioms transporto priemonėms (privatiems automobiliams, lengvosioms komercinėms transporto priemonėms ir mikroautobusams).

Kalbant apie vinječių kainų proporcingumą, Komisija pasiūlė šiek tiek mažesnes trumpalaikių vinječių kainų ribas nei numatytosios Tarybos pozicijoje. Tarybos pozicijoje reikalaujama, kad valstybės narės užtikrintų galimybę naudotis **dienos vinjetėmis**, o tai yra svarbus žingsnis siekiant užtikrinti proporcingesnę lengvųjų transporto priemonių apmokestinimą. Be to, Europos Parlamento prašymu įtrauktos peržiūros nuostatos dėl taisyklių, taikomų lengvosioms transporto priemonėms, visų pirma susijusių su lengvosioms komercinėms transporto priemonėms taikoma tvarka.

Proporcingesnis apmokestinimas atitinka Komisijos pasiūlymą.

¹ Danija, Liuksemburgas, Švedija ir Nyderlandai vis dar taiko šią bendrą naudotojo mokesčių sistemą sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms: <https://www.eurovignettes.eu/>.

3.2. Aplinkosauginiu veiksmingumu grindžiamas mokesčių diferencijavimas

(a) Sunkiosios transporto priemonės

Komisija pasiūlė diferencijavimą pagal EURO taršos klasę pakeisti **privalomu diferencijavimu pagal sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį** (oro taršai taikomas išorinių kaštų apmokestinimas, žr. 3.3 skirsnį). Kadangi tuo metu, kai buvo teikiamas pasiūlymas, nebuvo nustatytas atskaitos lygis, Komisija pasiūlė su šiuo aspektu susijusias išsamesnes nuostatas įtraukti į deleguotuosius aktus.

Per pirmąjį svarstymą priimta Europos Parlamento pozicija iš esmės atitinka pasiūlymą; padaryti tik keli su netaršių operacijų traktavimu susiję pakeitimai, atitinkantys Tarybos poziciją. Taryba, remdamasi 2019 m. priimtais CO₂ standartais², išsamiau apibrėžė sunkiosioms transporto priemonėms taikomą mokesčių diferencijavimo pagal išmetamo CO₂ kiekį tvarką. Be to, Taryba išplėtė mokesčių diferencijavimo reikalavimo taikymo sritį – įtraukė vinjetas (naudotojo mokesčius).

Atsižvelgiant į neseniai pateiktą pasiūlymą dėl kelių transporto sektoriui skirtos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos³, į Tarybos poziciją įtraukta peržiūros / vertinimo nuostata, kuria siekiama pašalinti bet kokią realią ir numanomą dvigubo anglies dioksido apmokestinimo riziką.

Komisija pritaria Tarybos tekste išdėstyta mokesčių diferencijavimo metodikai, kuri grindžiama išmetamo CO₂ kiekiu, ir peržiūros nuostatai.

(b) Lengvosios transporto priemonės

Komisija pasiūlė pagal aplinkosauginį veiksmingumą, t. y. atsižvelgiant į išmetamo CO₂ ir teršalų kiekį, taip pat diferencijuoti lengvosioms transporto priemonėms taikomus kelių mokesčius. Teisėkūros institucijos sutinka, kad lengvųjų automobilių mokesčių diferencijavimas turėtų būti neprivalomas.

Tarybos pozicijoje reikalaujama, kad valstybės narės, atsižvelgdamos į transporto priemonės aplinkosauginį veiksmingumą ir kai tai techniškai įmanoma, nuo 2026 m. diferencijuotų furgonams (lengvųjų komercinių transporto priemonių pogrupiui) ir mikroautobusams taikomas rinkliavas ir metinius naudotojo mokesčius. 7gb straipsnyje ir VII priede numatyta sistema, grindžiama naujausiais išmetamųjų teršalų standartais, būtų orientacinė. Valstybės narės, nusprendusios taikyti kitokią sistemą (pvz., tokią, kuri grindžiama kitokiais išmetamųjų teršalų kiekio kriterijais ar diferencijavimo mastu, arba į kurią galbūt įtraukti kiti kriterijai), turėtų pagrįsti savo pasirinkimą ir pranešti apie tai Komisijai. Tačiau valstybės narės gali pasirinkti taikyti sumažinimą tik netaršioms transporto priemonėms, netaikydamos diferencijavimo kitoms transporto priemonėms ir nepranešdamos Komisijai.

Nors Komisija būtų pageidavusi panašios taisyklės visoms lengvosioms komercinėms transporto priemonėms, ji gali pritarti kompromisui, nes kelių naudojimo sąnaudas atspindinčių mokesčių diferencijavimo principas atitinka Komisijos pasiūlymą.

² 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. 202–240).

³ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, Sprendimas (ES) 2015/1814 ir Reglamentas (ES) 2015/757 [COM(2021) 551 *final*].

3.3. Išorinių kaštų apmokestinimas

Komisija pasiūlė supaprastinti išorinių kaštų apmokestinimą (taikyti tiesiogiai naudojamas pamatines vertes) ir nustatyti, kad jis būtų privalomas sunkiosioms transporto priemonėms bent tose tinklo dalyse, kuriose oro taršos ir (arba) triukšmo išoriniai kaštai yra didesni už vidutinius. Galutinėje Tarybos pozicijoje šio reikalavimo taikymo sritis išplėsta: jį taikyti numatoma visame tinkle, kuriame taikomos rinkliavos, ne vėliau kaip praėjus ketveriems metams nuo pakeitimų direktyvos įsigaliojimo.

Valstybės narės turės taikyti išorinių kaštų mokestį už taršą, išskyrus konkrečius tinkamai pagrįstus atvejus, o tai yra sveikintinas užmojų padidinimas, palyginti su Komisijos pasiūlymu.

Taryba įtraukė galimybę taip pat apmokestinti išmetamo CO₂ kiekio kaštus: toks mokestis galėtų būti sunkiosioms transporto priemonėms taikomo infrastruktūros mokesčio, grindžiamo išmetamo CO₂ kiekiu, diferencijavimo (žr. 3.2 skirsnį) alternatyva arba galėtų būti taikomas kartu su tokiu diferencijavimu. Nors tai dar vienas akivaizdus užmojų padidinimas, dėl to bus dubliuojamas anglies dioksido apmokestinimas tais atvejais, kai taikomas nacionalinis degalų mokestis jau apima CO₂ komponentą, ir jei kelių transporto degalai bus įtraukti į prekybos taršos leidimais sistemą, kaip liepos mėn. pasiūlė Komisija. Kaip minėta 3.2 skirsnyje, peržiūros nuostatose turėtų būti numatytos apsaugos priemonės tokiai rizikai sumažinti. Pagal vieną iš tokių peržiūros nuostatų Komisija įpareigojama pakoreguoti už išmetamo CO₂ kiekį mokėtinas sumas, atsižvelgdama į faktinę anglies dioksido kainą, taikomą kelių transporto degalams Europos Sąjungoje. Komisija mano, kad apsaugos priemonės yra pakankamos, ir pritaria galimybei apmokestinti išmetamo CO₂ kiekio kaštus, jei tokie kaštai nėra visiškai padengiami taikant tinkamesnę priemonę, pavyzdžiui, apyvartinių taršos leidimų sistemą ar degalų apmokestinimo tvarką.

3.4. Spūsčių mokesčiai

Tarybos pozicija dėl spūsčių mokesčio taikymo galimybės iš esmės atitinka Komisijos pasiūlymą: valstybės narės gali įvesti spūsčių mokestį bet kurioje savo kelių tinklo atkarpoje, kurioje susidaro spūstys, o mokestis taikomas visų kategorijų transporto priemonėms, laikantis nediskriminavimo principo. Taryba pakeitė didžiausius apmokestinamus kaštus pamatinėmis vertėmis, kurios gali būti viršijamos tam tikromis sąlygomis ir pranešus Komisijai. Ji taip pat įtraukė vieną išimtį, atitinkančią Europos Parlamento poziciją: valstybės narės gali iš dalies arba visiškai netaikyti spūsčių mokesčio mikroautobusams, vietos autobusams ir tolimojo susisiekimo autobusams. Komisija gali pritarti šiems pakeitimams.

3.5. Mokesčio padidinimas

Kaip siūlo Komisija, padidinti mokesčiai galėtų būti taikomi bet kurioje jautrioje zonoje (ne tik kalnuotuose regionuose), o pajamos, gautos padidinus mokestį, turi būti investuojamos į transporto paslaugų plėtros finansavimą arba pagrindinio transeuropinio tinklo transporto infrastruktūros statybą ar priežiūrą.

Remiantis Tarybos pozicija, mokesčio padidinimas galėtų viršyti dabartinę didžiausią 25 proc. ribą, tačiau tik tuo atveju, jei tam pritartų visos susijusios valstybės narės – tokiu atveju jis galėtų siekti iki 50 proc. Tai taip pat neprieštarauja Komisijos pasiūlymui.

3.6. Pajamų panaudojimas ir ataskaitų teikimas

Kaip siūlo Komisija, Tarybos pozicijoje reikalaujama, kad spūsčių problemai spręsti arba tvariam transportui plėtoti valstybės narės, be pajamų, gautų padidinus mokesčius, dar naudotų finansinius išteklius, ne mažesnius kaip pajamos, gautos iš bet kokio neprivalomo spūsčių mokesčio.

Ataskaitų teikimo klausimu Taryba negalėjo pritarti Komisijos pasiūlytam reikalavimui įvertinti kelių tinklo, kuriame taikomos rinkliavos, kokybę. Kitais aspektais Tarybos ir Europos Parlamento pozicijos tinkamai dera. Tie aspektai apima įvairius mokesčius, diferencijavimą pagal transporto priemonių kategorijas, surinktas pajamas, jų naudojimą ir transporto priemonių, kurios naudojasi mokamais keliais, aplinkosauginio veiksmingumo raidą.

Komisija pritaria šiems patobulinimams.

3.7. Išimtys

Taryba nori išlaikyti galimybę esamoms koncesijos sutartims netaikyti reikalavimo diferencijuoti mokesčius arba taikyti išorinių kaštų apmokestinimą. Komisija gali tam pritarti. Naujoms, pratęstoms ar iš esmės pakeistoms koncesijoms išimtis nebūtų taikoma. Šiuo tikslu, remiantis Komisijos pasiūlymu, buvo parengta termino „iš esmės pakeista rinkliavų tvarka“ apibrėžtis.

Galimybė taikyti išimtį transporto priemonėms, kurių masė yra mažesnė kaip 12 tonų, būtų panaikinta (kaip siūlo Komisija) ne vėliau kaip po 5 metų.

Tarybos pozicijoje leidžiama taikyti išimtį:

- transporto priemonėms, kurių masė yra mažesnė kaip 7,5 tonos ir kurios naudojamos su amatais susijusioms reikmėms;
- neįgaliųjų naudojamoms transporto priemonėms;
- istorinės vertės transporto priemonėms.

Nors Komisija laikėsi politikos apriboti išimčių skaičių, išimtys, kurias nuspręsta palikti, neturėtų sukelti didelių iškraipymų ir neturėtų reikšmingo poveikio su aplinkos apsauga susijusiems pasiūlymo tikslams. Taip yra todėl, kad jos būtų susijusios tik su santykinai nedideliu transporto priemonių segmentu, t. y. krovininėmis transporto priemonėmis, kurių masė yra mažesnė kaip 7,5 t ir kurios naudojamos su amatais susijusioms reikmėms, istorinės vertės transporto priemonėmis ir neįgaliųjų naudojamomis transporto priemonėmis – visos jos nuvažiuoja nedidelius atstumus, palyginti su kitomis transporto priemonėmis (ypač mokamais keliais). Todėl Komisija gali pritarti šioms išimtims.

4. IŠVADA

Nors su tam tikrais dalykais (laipsnišku pagal laiką skaičiuojamų mokesčių panaikinimu, lengvųjų transporto priemonių mokesčių diferencijavimu, išimtimis) susijusių užmojų lygis sumažintas, Tarybos pozicijoje užmojų lygis padidintas keliose kitose vienodai svarbiose srityse. Šios sritys yra:

- nuostatos dėl išmetamo CO₂ kiekiu grindžiamo apmokestinimo sustiprinimas, visų pirma įtraukiant į jos taikymo sritį likusias vinječių sistemas;

- privalomas išorinių kaštų, susijusių su tarša visame tinkle, kuriame taikomos rinkliavos, apmokestinimas;
- galimybė apmokestinti išorinius išmetamo CO₂ kiekio kaštus;
- lankstesnis spūsčių mokesčių ir jų padidinimo tvarkos taikymas;
- dienos vinjetės taikymas nenuolatiniams lengvųjų transporto priemonių naudotojams.

Todėl Tarybos pozicija rodo, kad padaryta didelė pažanga siekiant užtikrinti teisingesnį ir veiksmingesnį kelių apmokestinimą, kartu įgyvendinant principus „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“. Šis Eurovinjetės direktyvos pakeitimas yra vienas iš pagrindinių Europos žaliojo kurso elementų ir Komisija jam pritaria.