



Briuselis, 2017 m. lapkričio 17 d.
(OR. en)

14426/17

Tarpinstitucinės bylos:
2017/0114 (COD)
2017/0115 (CNS)
2017/0128 (COD)

TRANS 488
FISC 267
ENV 939
CODEC 1835

PRANEŠIMAS

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Nuolatinių atstovų komitetui (COREPER I) / Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: 13772/1/17 REV 1

Dalykas: **Pasiūlymas 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**
Tarpinstitucinė byla: 2017/0114 (COD)

Pasiūlymas 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
Tarpinstitucinė byla: 2017/0115 (CNS)

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl elektroninės kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniu lygmeniu keisti informacija apie kelių mokesčių mokėjimo pažeidimus Sąjungoje (nauja redakcija) (Tekstas svarbus EEE)
Tarpinstitucinė byla: 2017/0128 (COD)

– Politiniai debatai

1. ĮVADAS

2017 m. gegužės 31 d. Komisija pateikė Judumo dokumentų rinkinį, kurį sudaro įvairios iniciatyvos dėl krovinių vežimo kelių transportu rinkos veikimo, socialinių sąlygų ir naudojimosi kelių infrastruktūra apmokestinimo.

Siūloma **Eurovinjetės direktyvos** peržiūra grindžiama platesniu principų „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“ taikymu. Pagrindiniai pakeitimai yra šie:

- išplečiama direktyvos taikymo sritis, į ją įtraukiant autobusus ir tolimojo susisiekimo autobusus, lengvasias komercines transporto priemones ir lengvuosius automobilius;
- numatoma palaipsniui atsisakyti laiku grindžiamų apmokestinimo sistemų, visų pirma dėl to, kad laiku grindžiamas apmokestinimas ne visiškai atspindi faktinius infrastruktūros naudojimo kaštus, įskaitant neigiamą išorės poveikį (oro taršą, klimato kaitą, triukšmą, t. t.);
- mokesčiai diferencijuojami atsižvelgiant į išmetamą CO₂ kiekį, taip skatinant šį kiekį mažinti, o išorinių kaštų mokesčių taikymas supaprastinimas siekiant geriau atspindėti oro taršos ir triukšmo kaštus. Pasiūlyme taip pat numatyta galimybė imtis mokesčius už naudojamąsi infrastruktūra piko valandomis, kai susidaro transporto grūstys, ir išplėsti galimybę taikyti padidintus mokesčius tam tikrose atkarpose;
- galiausiai pasiūlymu siekiama užtikrinti didesnę skaidrumą dėl pajamų, gautų surinkus kelių mokesčius, panaudojimo ir pateikti informacijos apie infrastruktūros kokybę.

Be to, dar vienas siūlomas direktyvos pakeitimas susijęs su minimalaus metinio **transporto priemonių mokesčio**, taikomo sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms, sumažinimu penkerių metų laikotarpiu.

Teisės aktų dėl elektroninių rinkliavų peržiūra siekiama panaikinti patekimo į rinką ir reglamentavimo kliūtis *Europos elektroninės rinkliavos paslaugoms* (EERP), kad kelių naudotojai galėtų mokėti elektronines rinkliavas visoje ES turėdami vieną transporto priemonėje montuojamą įrenginį, sudarydami vieną sutartį ir jiems išrašant vieną sąskaitą faktūrą, ir siekiama palengvinti nesumokėtų kelių mokesčių išieškojimą iš kitoje valstybėje narėje registruotų transporto priemonių vairuotojų. Peržiūrėta EERP direktyva siūloma:

- lankstesnė elektroninės rinkliavos sistema, visų pirma kalbant apie techninius sprendimus, siekiant prisidėti prie realaus sąveikumo visoje Sąjungoje;

- platesnė Direktyvos taikymo sritis siekiant apimti rinkliavos sistemas, pagal kurias automatiškai identifikuojamas automobilio registracijos numeris,
- ir, galiausiai, sukuriamą sistemą valstybėms narėms keisti informaciją apie rinkliavos nesumokėjusių asmenų tapatybę.

2. TARYBOS PARENGIAMŲJŲ ORGANŲ DARBAS

Diskusijos buvos pradėtos 2017 m. birželio mėn. Sausumos transporto darbo grupės posėdyje. 2017 m. birželio 1 d. buvo surengtas bendras pasiūlymų pristatymas, o vėliau – 2017 m. birželio 21 d. išnagrinėti poveikio vertinimai. Estijos pirmininkavimo laikotarpiu šių pasiūlymų nuostatos buvo svarstomos keturiuose posėdžiuose – 2017 m. rugsėjo 11 d., rugsėjo 14 d., spalio 6 d. ir spalio 23 d. 2017 m. rugsėjo 28 d. posėdyje Mokesčių klausimų darbo grupė rekomendavo, kad pasiūlymą dėl transporto priemonių apmokestinimo (pasiūlymas 2017/0115 (CNS)) turėtų svarstyti Sausumos transporto darbo grupė.

Valstybės narės iš esmės pritaria principams „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“. Tačiau valstybės narės laikosi skirtingų pozicijų dėl to, kaip tie principai turėtų būti įgyvendinami. Pirmųjų diskusijų dėl **Eurovinjetės** direktyvos metu buvo iškelti keli esminiai klausimai dėl:

- transporto priemonių, kurių masė yra mažesnė nei 3,5 t, ir autobusų įtraukimo į taikymo sritį;
- išsamių dalykų, susijusių su principo „teršėjas moka“ taikymu, pvz., CO₂ klasifikavimo įtraukimu ir siūlomais išorinių kaštų apmokestinimo pakeitimais;
- galimybės lanksčiai pasirinkti atstumu ar laiku grindžiamą sistemą arba jų derinį, priklausomai nuo transporto priemonių rūšies, ir
- lankstaus pajamų, gautų iš grūsčių apmokestinimo ir padidintų mokesčių, panaudojimo[...];
- galimybės taikyti padidintus mokesčius ne tik kalnuotuose regionuose;
- griežtesnių ataskaitų apie pajamas, pajamų panaudojimą ir mokamų kelių kokybę teikimo reikalavimų;

- tinkamo siūlomų pakeitimų perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpio.

Kalbant apie EERP direktyvos naują redakciją, buvo surengtos šios diskusijos:

- plačiai pritarta siūlymui sukurti keitimosi informacija apie rinkliavos nesumokėjusius asmenis sistemą, o kelios valstybės narės paragino paspartinti darbą dėl šio politikos elemento ir
- prieita prie nuomonės, kad technologijų, kurias galima naudoti elektroninės rinkliavos tikslu, sąrašas apskritai yra esminis teisės akto elementas, kuris turi būti įtvirtintas direktyvos taikymo srityje;
- to, koks perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpis būtų tinkamas.

3. KLAUSIMAI

Ministrų prašoma pateikti savo nuomonę šiais klausimais:

Eurovinjetė:

1. Ar Eurovinjetės direktyvos taikymo srities išplėtimas įtraukiant visas transporto priemones yra pagrįstas sprendimas kalbant apie politikos tikslus, visų pirma kiek tai susiję su viešaisiais finansais, socialine lygybe, vienodomis sąlygomis skirtingų transporto rūšių atžvilgiu ir teisingesniu kaštų paskirstymu visiems kelių naudotojams? Ar visos transporto priemonės turėtų būti vertinamos panašiai?
2. Ar ilgalaikiai tikslai – tvarus infrastruktūros finansavimas, išmetamųjų teršalų ir grūsčių sumažinimas – būtų geriau pasiekti ilgainiui pereinant prie atstumu grindžiamo apmokestinimo? Koks tai turėtų būti laikotarpis? Kokie yra atstumu grindžiamo apmokestinimo privalumai ir trūkumai? Ar tokios pajamos turėtų būti reinvestuojamos kelių naudotojų naudai?

EERP:

1. Ar ministrai pritaria nuomonei, kad mokėti kelių mokesčius užsienyje būtų paprasčiau, jei būtų padidintas elektroninės rinkliavos sistemų sąveikumas, o Europos elektroninės rinkliavos paslaugos teikėjams būtų suteikta lengvesnė prieiga prie rinkliavos rinkimo rinkos? Ar ministrai turi nuomonę dėl tinkamiausių teisėkūros priemonių šiems pakeitimams įdiegti?