



EUROPOS SĄJUNGA

EUROPOS PARLAMENTAS

TARYBA

Bruselis, 2026 m. spalio 14 d.
(OR. en)

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466

TEISĖS AKTAI IR KITI DOKUMENTAI

Dalykas:	EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA, kuria dėl sunkiosioms transporto priemonėms taikomų mokesčių diferencijavimo pagal jų išmetamo CO ₂ kiekį ir siekiant išaiškinti bei supaprastinti tam tikras nuostatas iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB
----------	---

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS
DIREKTYVA (ES) 2026/...**

... m. ... d.

**kuria dėl sunkiosioms transporto priemonėms taikomų mokesčių diferencijavimo
pagal jų išmetamo CO₂ kiekį ir siekiant išaiškinti bei supaprastinti tam tikras nuostatas
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 nuomones¹,
pasikonsultavę su Regionų komitetu,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros²,

¹ OL C, C/2023/874, 2023 12 8, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj> ir OL C, C/2026/880, 2026 2 27, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj>.

² 2026 m. spalio 7 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir ... m. ... d. Tarybos sprendimas.

kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/362³, kuria buvo iš dalies pakeista Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/62/EB⁴, buvo sugriežtinti principai „teršėjas moka“ ir „naudotojas moka“, nustatant privalomą tam tikrų transporto priemonių apmokestinimą pagal jų išmetamo CO₂ kiekį, t. y. diferencijuojant infrastruktūros mokesčius ir naudotojo mokesčius pagal transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį arba taikant išorinių kaštų mokestį už transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį;

³ 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>).

⁴ 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>).

- (2) tikslinga išaiškinti ir supaprastinti tam tikras Direktyvos 1999/62/EB nuostatas, kad būtų atspindėti Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/1242⁵ pakeitimai, padaryti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2024/1610⁶, taip pat Komisijos reglamento (ES) 2017/2400⁷ pakeitimai, padaryti Komisijos reglamentu (ES) 2022/1379⁸;

⁵ 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>).

⁶ 2024 m. gegužės 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1610, kuriuo dėl naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ normų sugriežtinimo ir pareigos teikti informaciją įtraukimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/1242, iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinamas Reglamentas (ES) 2018/956, (OL L, 2024/1610, 2024 6 6, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁷ 2017 m. gruodžio 12 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 595/2009 nuostatos dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų nustatymo ir iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011 (OL L 349, 2017 12 29, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

⁸ 2022 m. liepos 5 d. Komisijos reglamentas (ES) 2022/1379, kuriuo dėl vidutinių ir sunkiųjų sunkvežimių bei sunkiųjų autobusų išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų nustatymo bei elektrinių transporto priemonių ir kitų naujų technologijų įdiegimo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2017/2400 (OL L 212, 2022 8 12, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

- (3) šioje direktyvoje turėtų būti patikslinta, nuo kurios dienos taikoma pareiga diferencijuoti kelių mokesčius pagal transporto priemonių pogrupio išmetamo CO₂ kiekį. Todėl šioje direktyvoje turėtų būti nuosekliai daroma nuoroda į transporto priemonių pogrupio išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių, priimtų pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 1 dalį, paskelbimą. Be to, pagal šią direktyvą nacionalinėms institucijoms ir rinkliavos paslaugų teikėjams turėtų būti suteiktas pakankamas įgyvendinimo laikotarpis tam, kad tų transporto priemonių pogrupių transporto priemonės būtų galima priskirti CO₂ taršos klasėms. Valstybėms narėms reikėtų bent 12 mėnesių, kad įgyvendintų kelių mokesčių diferencijavimą naujiems transporto priemonių pogrupiams po to, kai paskelbiamos jų išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės. Nuspėjamumo ir supaprastinimo tikslais toks diferencijavimas visada turėtų būti taikomas nuo metų, einančių po naujų transporto priemonių pogrupio išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės paskelbimo metų, liepos 1 d., jei ji buvo paskelbta anksčiau nei liepos 1 d., arba nuo antrųjų metų, einančių po naujų transporto priemonių pogrupio išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės paskelbimo metų, sausio 1 d., jei ji buvo paskelbta liepos 1 d. arba vėliau. Kalbant apie transporto priemonių pogrupius, kuriems iš pradžių taikytas Reglamentas (ES) 2019/1242, pareiga diferencijuoti kelių mokesčius pradėta taikyti nuo 2023 m. gegužės 13 d., t. y. praėjus dvejiems metams nuo Komisijos įgyvendinimo sprendimo (ES) 2021/781⁹ paskelbimo dienos;

⁹ 2021 m. gegužės 10 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2021/781 dėl sąrašo, kuriame pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/1242 pateikiamos 2019 m. ataskaitinio laikotarpio tam tikros gamintojų išmesto CO₂ kiekio vertės, taip pat visų naujų Sąjungoje įregistruotų sunkiųjų transporto priemonių vidutinis savitasis išmesto CO₂ kiekis ir išmesto CO₂ kiekio atskaitos vertės, paskelbimo (OL L 167, 2021 5 12, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) šioje direktyvoje turėtų būti nurodyta data, nuo kurios taikomos pakoreguotos pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 2 dalį priimtos išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės. Valstybėms narėms reiktų bent 12 mėnesių, kad galėtų įgyvendinti pakoreguotas išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertes. Nuspėjamumo ir supaprastinimo tikslais pakoreguota išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė visada turėtų būti taikoma nuo metų, einančių po jos paskelbimo metų, liepos 1 d., jei ji buvo paskelbta anksčiau nei liepos 1 d., arba nuo antrųjų metų, einančių po paskelbimo metų, sausio 1 d., jei ji buvo paskelbta liepos 1 d. arba vėliau. Tačiau Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2025/2545¹⁰ buvo pakoreguotos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ir 10-LH transporto priemonių pogrupiams taikomos išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertės, o jų taikymo laikotarpis prasideda 2025 m. ataskaitiniu laikotarpiu. Pagal Direktyvoje (ES) 2022/362 nustatytą išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos apibrėžtį numatoma, kad pakoreguotos vertės taikomos nuo ataskaitinio laikotarpio, prasidedančio po akto, kuriame nurodytos tos pakoreguotos vertės, taikymo pradžios dienos. Todėl jos taikomos nuo 2026 m. liepos 1 d. ir, siekiant užtikrinti teisinį tikrumą, jų taikymo pradžios data – 2026 m. liepos 1 d. – turėtų būti aiškiai išlaikyta;

¹⁰ 2025 m. gruodžio 15 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2025/2545, kuriuo nustatant pakoreguotas išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertes ir reprezentatyviųjų transporto priemonių apibrėžimo metodiką iš dalies keičiamas Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2025/2335 (OL L, 2025/2545, 2025 12 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) šioje direktyvoje turėtų būti išsaugota Direktyvoje 1999/62/EB pateiktos išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos apibrėžties, kuri buvo nustatyta Direktyva (ES) 2022/362, reikšmė. Reglamentas (ES) 2019/1242 buvo iš dalies pakeistas Reglamentu (ES) 2024/1610, kuriuo nustatytas tikslas – išmetamą CO₂ kiekį iki 2030 m. sumažinti 43 %. Tas pakeitimas daro poveikį Direktyvoje 1999/62/EB nustatytos išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos kreivei iki 2030 m. imtinai. Todėl tam tikros CO₂ taršos klasių ribinės vertės iki 2030 m. imtinai yra griežtesnės nei 2031 m. ir vėlesniems metams nustatytos ribinės vertės. Priimant Reglamentą (ES) 2024/1610 nebuvo numatyta, kad išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorija bus tokia. Todėl reikėtų atkurti pirminę išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektoriją iš dalies pakeičiant Direktyva 1999/62/EB, nustatant 30 % išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslą iki 2030 m. Gali būti, kad iki to pakeitimo taikymo pradžios tam tikros transporto priemonės bus suklasifikuotos pagal CO₂ taršos klasę naudojant išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektoriją, kuri grindžiama 43 % išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslu iki 2030 m. Kad būtų užtikrintos vienodos sąlygos transporto priemonėms, kurios suklasifikuotos pagal CO₂ taršos klasę po šios direktyvos įsigaliojimo, valstybės narės tas transporto priemones, kurių klasifikavimas grindžiamas 43 % tikslu, turėtų perklasifikuoti pagal išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektoriją, grindžiamą 30 % išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslu iki 2030 m. Siekiant užtikrinti, kad transporto priemonė priklausytų tai pačiai CO₂ taršos klasei nepriklausomai nuo to, kur Sąjungoje ji yra eksploatuojama, valstybės narės turėtų taikyti tą perklasifikavimą nuo tos pačios dienos, t. y. vėliausios šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę dienos;

- (6) šioje direktyvoje turėtų būti išaiškinta, kaip klasifikuoti pagal CO₂ taršos klases transporto priemonės, prie kurių pridedama informacijos klientui byla, kaip apibrėžta Reglamente (ES) 2017/2400, ir kurios pirmą kartą įregistruotos prieš pradėdant taikyti išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektoriją. Kalbant apie transporto priemonių pogrupius, kurių ataskaitinis laikotarpis yra 2021 arba 2025 m., kaip nustatyta Reglamente (ES) 2019/1242, atsiranda neatitikimas tarp jų išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijų pradžios datos ir termino, iki kurio gamintojai privalo prie naujų transporto priemonių pridėti informacijos klientui bylą, išduotą pagal Reglamentą (ES) 2017/2400. Transporto priemonių pogrupio išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos pradžios data yra pirmoji to transporto priemonių pogrupio ataskaitinio laikotarpio diena, kaip nustatyta Reglamento (ES) 2019/1242 I priede. Terminas, iki kurio gamintojai privalo prie transporto priemonių pogrupio naujų transporto priemonių pradėti pridėti informacijos klientui bylą, nustatytas Reglamente (ES) 2017/2400. Tų transporto priemonių pogrupių atveju gamintojams nustatytas terminas pridėti informacijos klientui bylą yra ankstesnis už išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos pradžios datą. Direktyvoje 1999/62/EB nenurodyta, kaip CO₂ taršos klasėms priskirti transporto priemonės, kurios pirmą kartą buvo įregistruotos iki išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos pradžios dienos. Valstybės narės turėtų priskirti CO₂ taršos klasei transporto priemones, kurių išmetamo CO₂ kiekio įrodymus savininkas gali pateikti informacijos klientui byloje. CO₂ taršos klasių ribinės vertės iki išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos pradžios yra tos pačios kaip ir pirmais išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos metais;

- (7) šioje direktyvoje turėtų būti išaiškinta, kaip klasifikuoti pagal CO₂ taršos klases specialiąsias transporto priemones. Reglamente (ES) 2019/1242 specialiosios transporto priemonės, pavyzdžiui, šiukšlėms vežti *ar* statybos darbams naudojamos transporto priemonės, atskiriamos nuo kitų tipų transporto priemonių tipų. Toms transporto priemonėms tenka apie 2 % sunkiųjų transporto priemonių sektoriuje išmetamų teršalų kiekio ir jos daugiausia eksploatuojamos miestuose. Priėmus Reglamentą (ES) 2024/1610, specialiosios transporto priemonės tokiomis pripažįstamos tik po jų pirmosios registracijos. Todėl naujos transporto priemonės informacijos klientui byloje nėra informacijos apie tai, ar transporto priemonė yra specialioji. Taigi, specialiosios transporto priemonės negali būti pripažintos kaip priklausančios specialiųjų transporto priemonių pogrupiui, kai jos priskirtos tam tikrai CO₂ taršos klasei. Dėl objektyvių ir praktinių priežasčių Direktyvos 1999/62/EB tikslais specialiosios transporto priemonės turėtų būti traktuojamos kaip priklausančios atitinkamam nespecialiųjų transporto priemonių pogrupiui;

- (8) modifikavimas, paprastai reiškiantis transporto priemonės techninių charakteristikų pakeitimą po jos pirmosios registracijos, įskaitant fizinius ar programinės įrangos pakeitimus, galėtų padėti sumažinti transporto priemonės išmetamų teršalų kiekį arba daryti poveikį jos išmetamų teršalų kiekiui. Pagal esamą teisės sistemą modifikuotų transporto priemonių *išmetamo CO₂ kiekio* nustatyti neįmanoma. Kad modifikuotas transporto priemonės būtų galima klasifikuoti pagal CO₂ taršos klases, atsižvelgiant į modifikavimo proceso poveikį, Komisija turėtų įvertinti modifikuotų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio nustatymo galimybes, atsižvelgdama į galimą poveikį Reglamento (ES) 2019/1242 taikymui ir veiksmingumui, ir, kai tikslinga, turėtų pateikti pasiūlymą iš dalies pakeisti šią direktyvą. Nesant tokių modifikuotų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio nustatymo bendrųjų taisyklių, šioje direktyvoje turėtų būti paaiškinta, kaip modifikuotas netaršias transporto priemonės klasifikuoti pagal CO₂ taršos klases. Reglamentu (ES) 2019/1242 gamintojams nustatomi naujų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio sumažinimo tikslai. Pagal tą reglamentą, gamintojams ypač palanku rinkai pateikti netaršias transporto priemonės. Direktyva 1999/62/EB remiama tų transporto priemonių paklausa, nustatant mažesnius infrastruktūros mokesčius ir naudotojo mokesčius pagal 5-ą CO₂ taršos klasę. Netaršios transporto priemonės turi trūkumą – jų nuvažiuojamas atstumas yra trumpesnis nei įprastinių transporto priemonių.

Siekiant padidinti netaršias transporto priemonės nuvažiuojamą atstumą, transporto priemonę galima modifikuoti pakeičiant jos sudėtinę bateriją degalais varomu generatoriumi. Taigi taip modifikuotos transporto priemonės tampa hibridinėmis transporto priemonėmis. Pagal Direktyvą 1999/62/EB transporto priemonės priskiriamos CO₂ taršos klasėms pagal transporto priemonės dokumentus, kuriuos gamintojai parengia prieš pirmąją transporto priemonės registraciją. Tai reiškia, kad pagal dabartinę teisinę sistemą tokioms modifikuotoms transporto priemonėms ir toliau būtų taikomi mažesni mokesčiai pagal 5-ą CO₂ taršos klasę, nors jose ir būtų įrengtas degalais varomas generatorius. Tačiau tolesnis tokios galimybės taikymas iškreipia krovinių vežimo keliais rinką vežėjų, naudojančių nemodifikuotas netaršias transporto priemones, nenaudai ir neatspindi per visą tokių modifikuotų transporto priemonių eksploatavimo laikotarpį faktiškai išmesto teršalų kiekio sumažėjimo Reglamento (ES) 2019/1242 tikslais. Siekiant užtikrinti, kad visos transporto priemonės būtų klasifikuojamos pagal CO₂ taršos klases remiantis Reglamente (ES) 2017/2400 numatytos imitavimo priemonės (toliau – transporto priemonės energijos sąnaudų apskaičiavimo priemonė – VECTO) rezultatais, netaršios transporto priemonės, kurios modifikuojamos jose įrengiant degalais varomą variklį, pagal Direktyvą 1999/62/EB turėtų būti laikomos priskiriamomis 1-ai CO₂ taršos klasei;

- (9) šioje direktyvoje turėtų būti išaiškinta, kaip pagal CO₂ taršos klases klasifikuoti dvirūšių degalų vienalaikio naudojimo transporto priemonės. Pagal Reglamentą (ES) 2017/2400 reikalaujama, kad gamintojai dvirūšių degalų vienalaikio naudojimo transporto priemonių atveju nuo 2024 m. sausio 1 d. išduotų informacijos klientui bylą. Tačiau iki tos datos tam tikros dvirūšių degalų vienalaikio naudojimo transporto priemonės buvo įregistruotos prie jų nepridedant informacijos klientui bylos. Transporto priemonėms, kurios pirmą kartą buvo įregistruotos iki tos datos, negali būti taikomi palankesni tarifai ir jos galėtų nukentėti konkurencinėje kovoje su panašiomis vėliau įregistruotomis transporto priemonėmis. Gamintojai turi galimybę nustatyti įregistruotos transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekį atlikdami naują imitavimą, kuriuo atsižvelgiama į naujausius Reglamento (ES) 2017/2400 reikalavimus. Valstybės narės turėtų pripažinti tokio imitavimo rezultatus kaip transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekio įrodymą. Komisija turėtų užkirsti kelią neteisėtų imitavimo rezultatų naudojimui prižiūródama, kaip gamintojai naudojami ta galimybe. Todėl gamintojas, nusprendęs pasinaudoti ta galimybe, turėtų apie tokį savo ketinimą pranešti Komisijai. Valstybės narės dokumentą, kuriame pateikiami tokio imitavimo rezultatai, turėtų priimti tik tuo atveju, jei jis gautas tiesiogiai iš gamintojo skaitmeniniu formatu, nes jį sunkiau padirbti, ir jei dėl to gamintojo yra gautas teigiamas Komisijos sprendimas;

- (10) Direktyvoje 1999/62/EB numatyta, kad jos taikymo sritį galima išplėsti įtraukiant į ją transporto priemonių pogrupius, kurie yra įtraukti į Reglamento (ES) 2017/2400 taikymo sritį, bet kuriems dar nėra taikomas Reglamentas (ES) 2019/1242. Tačiau Reglamento (ES) 2019/1242 taikymo sritis buvo išplėsta Reglamentu (ES) 2024/1610, kad atitiktų Reglamento (ES) 2017/2400 taikymo sritį. Todėl Direktyvos 1999/62/EB atitinkamos nuostatos tapo nebeaktualios ir turėtų būti išbrauktos, siekiant supaprastinti tos direktyvos tekstą;
- (11) Direktyva (ES) 2022/362 nustatytas transporto priemonių infrastruktūros mokesčių ir naudotojo mokesčių diferencijavimas atsižvelgiant į CO₂ taršos klasę, taip prisidedant prie kelių transporto sektoriuje išmetamo CO₂ kiekio mažinimo. Siekiant skatinti netaršių transporto priemonių diegimą, valstybėms narėms buvo leista netaršioms transporto priemonėms laikinai netaikyti kelių mokesčių. Siekiant papildyti tokią priemonę, valstybės narės turėtų turėti galimybę atitinkamai sumažinti mažataršių transporto priemonių infrastruktūros mokesčius arba naudotojo mokesčius. Siekiant užtikrinti priemonių, kuriomis remiama netaršių ir mažataršių transporto priemonių paklausa, papildomumą, ta galimybe turėtų būti galima pasinaudoti tik kartu su netaršioms transporto priemonėms taikomomis priemonėmis ir ji po 2031 m. birželio 30 d. turėtų būti apribota taikant nustatytą didžiausią sumažinimo normą –50 %;

- (12) nors efektyvios priekabos gali sumažinti įprastinių transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį ir didinti jų nuvažiuojamą atstumą, šia direktyva valstybėms narėms nesuteikiamas teisinis pagrindas nustatant rinkliavos tarifus atsižvelgti į priekabų charakteristikas. Komisija turėtų įvertinti galimybes įgyvendinti rinkliavų diferencijavimą atsižvelgiant į priekabų charakteristikas. Tokios įgyvendinimo galimybės turėtų pareikalauti minimalių vežėjų pastangų ir turėtų būti galima ekonomiškai efektyviu būdu jas diegti esamose rinkliavų sistemose. Komisija turėtų atsižvelgti į įvairias rinkoje esančias technologijas ir įrangą, įskaitant esamo priekabų parko modifikavimą, ir į bendrą energijos sumažinimą naudojant tas technologijas ir įrangą. Komisija turėtų tinkamai atsižvelgti į visų tos srities bandomųjų projektų rezultatus ir visus aspektus, susijusius su administracine našta, eksploataciniais apribojimais, rinkoje esančių technologijų ekonominiais parametrais bei išlaidų efektyvumu;

- (13) valstybių narių bendradarbiavimo mechanizmais, skirtais keistis duomenimis apie transporto priemonių klasifikavimo parametrus, galima supaprastinti administracinius procesus ir palengvinti tarpusavio pripažinimą. Todėl Komisija turėtų koordinuoti darbą ekspertų grupėje, siekiant nustatyti geriausios praktikos pavyzdžius ir skatinti keitimąsi jais, taip pat teikti pasiūlymus siekiant bendro požiūrio. Atliekant tą darbą turėtų būti įvertintas esamų mechanizmų, pavyzdžiui, elektroninio transporto priemonės atitikties liudijimo, keitimosi informacija pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2019/520¹¹ ir keitimosi informacija apie transporto priemonių registracijos duomenis, naudojimo tinkamumas;
- (14) kadangi šios direktyvos tikslų, t. y. užtikrinti nuoseklų sunkiųjų transporto priemonių klasifikavimo į CO₂ taršos klases ir atitinkamai skirtingų infrastruktūros mokesčių ir naudotojo mokesčių taisyklių taikymą visoje Sąjungoje, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl jų masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (15) todėl Direktyva 1999/62/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

¹¹ 2019 m. kovo 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/520 dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo, kuria sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniu lygmeniu keistis informacija apie kelių rinkliavų nesumokėjimo atvejus Sąjungoje (OL L 91, 2019 3 29, p. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

1 straipsnis

Direktyva 1999/62/EB iš dalies keičiama taip:

1) 2 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama taip:

a) 28 punktas pakeičiamas taip:

„28) sunkiosios transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekis – jos savitasis išmetamo CO₂ kiekis (gCO₂/t-km), jei tai sunkiasvorė krovininė transporto priemonė, arba jos savitasis išmetamo CO₂ kiekis (gCO₂/p-km), jei tai tolimojo susisiekimo autobusas arba vietos autobusas, kaip numatyta Komisijos reglamento (ES) 2017/2400^{*} IV priedo II dalyje pateiktoje informacijos klientui byloje;

* 2017 m. gruodžio 12 d. Komisijos reglamentas (ES) 2017/2400, kuriuo įgyvendinamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 595/2009 nuostatos dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio ir degalų sąnaudų nustatymo ir iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011 (OL L 349, 2017 12 29, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).“;

b) 29 punkto a papunktis pakeičiamas taip:

„a) sunkioji transporto priemonė, kaip nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/1242* 3 straipsnio 11 punkto a arba b papunktyje, arba

* 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>).“;

c) 30 punktas pakeičiamas taip:

„30) mažataršė sunkioji transporto priemonė – mažataršė sunkioji transporto priemonė, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2019/1242 3 straipsnio 12 punkte;“;

d) 35 punktas pakeičiamas taip:

„35) transporto priemonių grupė – transporto priemonių grupė, kaip nurodyta Reglamento (ES) 2017/2400 4 straipsnio pirmoje pastraipoje;“;

e) 37 punktą pakeičiamas taip:

„37) transporto priemonių pogrupio (sg) išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorija – sunkiasvorių krovininių transporto priemonių ($ET_{sg,Y}$) arba vietos autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų ($ETp_{sg,Y}$) išmetamo CO₂ kiekio mažinimo trajektorija, kaip nustatyta pagal Reglamento (ES) 2019/1242 I priedo 5.1.2.1 punktą ir pakoreguota taip:

- a) $Y \leq 2030$ metams išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslas iki 2030 m. ($rf_{sg,Y}$ arba $rfp_{sg,Y}$, kai $Y=2030$) yra 30 %, ir
- b) $Y > 2030$ metams tikslinis koeficientas ($RET_{sg,Y}$ arba $RETp_{sg,Y}$) yra 0,7;“;

f) 38 punktą pakeičiamas taip:

„38) išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė – išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertė, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2019/1242 3 straipsnio 1 punkte;“;

2) 2 straipsnio 2 dalies įžanginė dalis pakeičiama taip:

„2) 1 dalies 3 punkto tikslais:“;

3) 7ga straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės diferencijuoja infrastruktūros mokesčius ir naudotojo mokesčius sunkiosioms transporto priemonėms vadovaudamosi šiuo straipsniu.

Valstybės narės taiko tą diferencijavimą transporto priemonių pogrupiams, kuriems taikomas Reglamentas (ES) 2019/1242, paskelbus tų transporto priemonių pogrupių išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertes pagal to reglamento 11 straipsnio 1 dalį. Tas diferencijavimas taikomas nuo metų, einančių po tokio paskelbimo metų, liepos 1 d., jei paskelbta anksčiau nei liepos 1 d., arba nuo antrųjų metų, einančių po tokio paskelbimo metų, sausio 1 d., jei paskelbta liepos 1 d. arba vėliau. Tačiau 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ir 10-LH transporto priemonių pogrupiams valstybės narės tokį diferencijavimą taiko ne vėliau kaip nuo 2023 m. gegužės 13 d.

Valstybės narės išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertes, pakoreguotas pagal Reglamento (ES) 2019/1242 11 straipsnio 2 dalį, taiko nuo metų, einančių po pakoreguotų išmetamo CO₂ kiekio atskaitos verčių paskelbimo metų, liepos 1 d., jei paskelbta anksčiau nei liepos 1 d., arba nuo antrųjų metų, einančių po tokio paskelbimo metų, sausio 1 d., jei paskelbta liepos 1 d. arba vėliau. Tačiau 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ir 10-LH transporto priemonių pogrupiams valstybės narės taiko pakoreguotas išmetamo CO₂ kiekio atskaitos vertes nuo 2026 m. liepos 1 d.

Nedarant poveikio šio straipsnio 3 dalyje numatytam tarifų sumažinimui, nuo 2022 m. kovo 24 d. iki 2031 m. birželio 30 d. valstybės narės gali numatyti sumažintus infrastruktūros mokesčių arba naudotojo mokesčių tarifus bet kurios transporto priemonių grupės netaršioms transporto priemonėms arba jas nuo tokių mokesčių atleisti. Tuo laikotarpiu, jei netaršioms transporto priemonėms taikomas atleidimas nuo pareigos mokėti infrastruktūros mokesčius arba naudotojo mokesčius, valstybės narės gali taikyti atitinkamą infrastruktūros mokesčių arba naudotojo mokesčių tarifo sumažinimą mažataršėms transporto priemonėms, kuris negali būti didesnis nei 75 %, palyginti su mokesčiu, taikomu 1-os CO₂ taršos klasės transporto priemonėms, kaip nustatyta šio straipsnio 2 dalyje. Nuo 2031 m. liepos 1 d. toks sumažinimas netaršioms transporto priemonėms negali viršyti 75 %, palyginti su mokesčiu, taikomu 1-os CO₂ taršos klasės transporto priemonėms. Nuo 2031 m. liepos 1 d. infrastruktūros mokesčių arba naudotojo mokesčių tarifo sumažinimas mažataršėms transporto priemonėms gali būti taikomas tik tuo atveju, jei netaršioms transporto priemonėms taikomas didesnis sumažinimas, ir negali viršyti 50 %, palyginti su mokesčiu, taikomu 1-os CO₂ taršos klasės transporto priemonėms.“;

b) 2 dalis papildoma šiomis pastraipomis:

„Valstybės narės užtikrina, kad transporto priemonės, kurios 1-ai arba 2-ai CO₂ taršos klasei buvo priskirtos naudojant išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektoriją, grindžiamą 43 % išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslu iki 2030 m., būtų perklasifikuotos naudojant išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektoriją, grindžiamą 30 % išmetamo CO₂ kiekio mažinimo tikslu iki 2030 m.

Valstybės narės laiko, kad pagal CO₂ taršos klasę gali būti klasifikuojamos visos transporto priemonės, kurių išmetamo CO₂ kiekio įrodymus kelių naudotojas gali pateikti informacijos klientui byloje, išduotoje pagal Reglamento (ES) 2017/2400 9 straipsnį. Jei transporto priemonės pirmosios registracijos data yra ankstesnė už transporto priemonių pogrupio, kuriam ta transporto priemonė priklauso, išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos pradžios datą, taikomos to pogrupio išmetamo teršalų kiekio mažinimo trajektorijos pirmų metų vertės.

Valstybės narės specialiąsias transporto priemones, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2019/1242 3 straipsnio 9 punkte, laiko transporto priemonėmis, priklausančiomis atitinkamam nespecialiųjų transporto priemonių pogrupiui.

Valstybės narės netaršioms transporto priemonėms, kurios buvo modifikuotos jose įrengiant degalais varomą variklį, gaminantį elektros energiją arba padedantį varyti transporto priemonę, netaiko sumažintų mokesčių pagal 5-ą CO₂ taršos klasę. Vietoj to, valstybės narės taiko mokesčius pagal 1-ą CO₂ taršos klasę.

Transporto priemonių gamintojai gali naudoti Reglamento (ES) 2017/2400 5 straipsnyje numatytą imitavimo priemonę dvirūšių degalų vienalaikio naudojimo transporto priemonės, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2017/2400 3 straipsnio 21 punkte, išmetamo CO₂ kiekiui nustatyti po jos pagaminimo datos jei tos transporto priemonės pagaminimo data yra ankstesnė nei 2024 m. sausio 1 d. Ta galimybe ketinantis pasinaudoti gamintojas apie savo ketinimą praneša Komisijai, o Komisija nusprendžia, ar tas gamintojas gali naudoti imitavimo priemonę šioje pastraipoje nustatytu tikslu, ir apie savo sprendimą praneša gamintojui. Siekiant priskirti transporto priemonę kuriai nors CO₂ taršos klasei, valstybės narės pripažįsta gamintojų pateiktą imitavimą kaip transporto priemonės išmetamo CO₂ kiekio įrodymą, jei atitinkamas gamintojas to imitavimo rezultatus kartu su tam gamintojui praneštu Komisijos sprendimu pateikia atitinkamai valstybei narei tiesiogiai ir skaitmeniniu formatu.“;

- c) 7 dalis išbraukiama;

d) pridedama ši dalis:

„12. Komisija ne vėliau kaip 2029 m. birželio 30 d. įvertina šias galimybes:

- a) leisti valstybėms narėms diferencijuoti rinkliavų tarifus pagal priekabų charakteristikas, atsižvelgiant į konkrečias sąlygas skirtingose valstybėse narėse, pvz., priekabų parkų heterogeniškumą, rinkoje esančias įvairias technologijas ir įrangą ir bendrą energijos kiekio sumažėjimą dėl tų technologijų ir įrangos naudojimo, ir
- b) nustatyti modifikuotų motorinių transporto priemonių ir priekabų išmetamo CO₂ kiekį.

Komisija apsvarsto galimą šios dalies pirmoje pastraipoje nurodytų galimybių poveikį Reglamento (ES) 2019/1242 taikymui ir veiksmingumui. Komisija tinkamai atsižvelgia į visų tos srities bandomųjų projektų rezultatus ir apsvarsto aspektus, susijusius su administracine našta, eksploataciniais apribojimais, rinkoje esančių technologijų ekonominiais parametrais bei išlaidų efektyvumu. Komisija, remdamasi tuo vertinimu, kai tinkama, gali pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, siekiant iš dalies pakeisti šią direktyvą.“;

4) 8 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Šio straipsnio 1 dalyje nurodytos bendros naudotojo mokesčių sistemos atveju galutinė 7ga straipsnio 1 dalyje nurodytų diferencijavimų taikymo pradžios data 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD ir 10-LH transporto priemonių pogrupiams yra 2025 m. kovo 25 d.“;

5) 9b straipsnis papildomas šia pastraipa:

„Kad būtų sudarytos palankesnės sąlygos keistis informacija apie transporto priemones, susijusia su transporto priemonės klasifikavimo parametrais, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2019/520 2 straipsnio 17 punkte, ir siekiant tarpusavio pripažinimo visose valstybėse narėse transporto priemonių klasifikavimo ir reikalavimų vykdymo užtikrinimo tikslais, Komisija koordinuoja darbą 9e straipsnio 4 dalyje nurodytoje ekspertų grupėje, siekiant nustatyti geriausios praktikos pavyzdžius ir skatinti jais keistis, taip pat teikti pasiūlymus dėl bendro požiūrio.“.

2 straipsnis

1. Valstybės narės ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. priima įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos apie tai informuoja Komisiją.

Nuo 2028 m. sausio 1 d. valstybės narės taiko priemones, būtinąs, kad būtų laikomasi:

- a) šios direktyvos 1 straipsnio 1 punkto e papunkčio, ir
- b) šios direktyvos 1 straipsnio 3 punkto b papunkčio, kiek tuo punktu
Direktyvos 1999/62/EB 7ga straipsnio 2 dalis papildoma trečia pastraipa.

Valstybės narės, priimdamos tas priemones, 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 priemonių tekstus.

3 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta

Europos Parlamento vardu
Pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė