

I

(Įstatymo galią turintys teisės aktai)

DIREKTYVOS

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2011/76/ES

2011 m. rugsėjo 27 d.

kuria iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra

(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,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydamiESI įprastos teisėkūros procedūros ⁽³⁾,

kadangi:

- (1) tvaraus transporto skatinimas yra esminis bendrosios transporto politikos elementas. Tuo tikslu turėtų būti mažinami transporto įtaka klimato kaitai ir jo neigiamas poveikis, ypač grūstys, kliudančios judumui bei oro ir akustinė tarša, daranti žalą sveikatai bei aplinkai. Be to, į aplinkos apsaugos reikalavimus turi būti atsižvelgiama apibrėžiant ir įgyvendinant kitas Sąjungos politikos sritis, įskaitant bendrąją transporto politiką;
- (2) tikslas mažinti neigiamą transporto poveikį turėtų būti pasiektas taip, kad būtų išvengta neproporcingų kliūčių judėjimo laisvei, kuri svarbi siekiant patikimo ekonomikos augimo, tinkamo vidaus rinkos veikimo ir teritorinės sanglaudos;
- (3) tam, kad būtų atitinkamai optimizuota transporto sistema, vykdant bendrąją transporto politiką turėtų

būti naudojamos įvairios priemonės, kuriomis siekiama tobulinti transporto infrastruktūrą bei naudotis technologijomis ir sudaryti sąlygas veiksmingiau valdyti transporto paklausą, visų pirma skatinant atnaujinti transporto parką ir veiksmingiau naudoti infrastruktūrą bei įvairias transporto rūšis. Todėl transporto sektoriuje visoms transporto rūšims reikia ir toliau taikyti principą „naudotojas moka“ ir plėtoti bei įgyvendinti principą „teršėjas moka“;

- (4) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 1999/62/EB ⁽⁴⁾ Komisija raginama pateikti visų išorinių kaštų, kylančių dėl transporto infrastruktūros naudojimo, vertinimo modelį, kuriuo remiantis ateityje būtų apskaičiuojami infrastruktūros mokesčiai. Prie to modelio pridama išorinių kaštų internalizavimo poveikio analizė visoms transporto rūšims ir laipsniško šio modelio pritaikymo visoms transporto rūšims strategija ir, prireikus, pasiūlymai dėl tolesnės tos direktyvos peržiūros;
- (5) siekiant pereiti prie tvaraus transporto politikos, transporto kainos turėtų geriau atspindėti kaštus, susijusius su eismo oro tarša ir eismo akustine tarša, klimato kaita ir grūstimis, kurias sukelia visų transporto rūšių faktinis naudojimas, siekiant optimizuoti infrastruktūros naudojimą, mažinti vietinę taršą, valdyti grūstis ir kovoti su klimato kaita mažiausiomis ekonomikos sąnaudomis. Todėl visų rūšių transporto srityse reikia taikyti laipsnišką požiūrį atsižvelgiant į konkrečius jų ypatumus;
- (6) transporto srityse jau pradėtas išorinių kaštų internalizavimas ir atitinkamuose Sąjungos teisės aktuose arba numatoma palaipsniui taikyti šį internalizavimą, arba bent jam neužkertamas kelias. Tačiau šį procesą reikia stebėti ir toliau skatinti visose transporto srityse taikant bendruosius principus ir kartu atsižvelgiant į kiekvienos transporto rūšies ypatumus;

⁽¹⁾ OL C 255, 2010 9 22, p. 92.

⁽²⁾ OL C 120, 2009 5 28, p. 47.

⁽³⁾ 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento pozicija (OL C 87 E, 2010 4 1, p. 345) ir 2011 m. vasario 14 d. Tarybos pozicija, priimta per pirmąjį svarstymą (OL C 77 E, 2011 3 11, p. 1). 2011 m. birželio 7 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2011 m. rugsėjo 12 d. Tarybos sprendimas.

⁽⁴⁾ OL L 187, 1999 7 20, p. 42.

- (7) kelių transporto sektoriuje rinkliavos, apskaičiuotos kaip atstumu pagrįsti mokesčiai už naudojamą infrastruktūrą, yra sąžininga ir veiksminga ekonominė priemonė siekiant tvaraus transporto politikos tikslo, nes jos yra tiesiogiai susijusios su naudojamą infrastruktūrą, transporto priemonių aplinkosauginiu veiksmingumu ir transporto priemonių naudojimo vieta bei laiku, todėl jų dydis gali būti nustatytas taip, kad atitiktų faktiškai naudojant transporto priemones sukeltą taršos ir grūsčių kaštus. Be to, rinkliavos neiškreipia konkurencijos vidaus rinkoje, nes jas moka visi operatoriai, nesvarbu, iš kurios valstybės narės jie yra kilę ar kur yra išsteigę, ir yra proporcingos naudojimosi kelių tinklu intensyvumui;
- (8) poveikio analizė rodo, kad taršos kaštų pagrindu, o perpildytuose keliuose – labai besiskiriančių rinkliavų tarifų piko metu pagrindu apskaičiuotų rinkliavų taikymas galėtų daryti teigiamą poveikį transporto sistemai ir taip būtų prisidedama prie Sąjungos klimato kaitos strategijos įgyvendinimo. Tai galėtų sumažinti grūstis ir vietinę taršą, nes skatintų naudoti švaresnes transporto priemonių technologijas, optimizuotų logistiką ir sumažintų be krovinių grįžtančių transporto priemonių skaičių. Netiesiogiai tai galėtų atlikti svarbų vaidmenį mažinant degalų suvartojimą ir kovojant su klimato kaita;
- (9) šia direktyva nedraudžiama valstybėms narėms taikyti nacionalinių taisyklių apmokestinant kitus, šios direktyvos taikymo sričiai nepriklausančius, kelių naudotojus;
- (10) kaštai, susiję su eismo oro tarša ir eismo akustine tarša, pavyzdžiui, sveikatos kaštai, įskaitant medicininę priežiūrą, prarastas derlius bei kiti gamybos nuostoliai ir gerovės kaštai, yra patiriami valstybės narės, kurioje naudojamas transportas, teritorijoje. Principas „teršėjas moka“ bus įgyvendinimas nustatant išorinių kaštų mokesčių, ir tai turės įtakos išorinių kaštų mažinimui;
- (11) šioje direktyvoje Komisijos sukurtame eismo oro taršos ir eismo akustinės taršos išorinių kaštų skaičiavimo modelyje yra numatyti patikimi metodai ir vieneto verčių skalė, kurių pagrindu jau gali būti skaičiuojami išorinių kaštų mokesčiai;
- (12) dar lieka neaiškumų dėl sistemų, reikalingų skirtingiems mokesčiams įvesti neintensyvaus eismo keliuose, sąnaudų ir naudos. Kol šie neaiškumai bus pašalinti, geriausia būtų Sąjungos lygiu laikytis lankstaus požiūrio. Laikantis šio lankstaus požiūrio, valstybėms narėms būtų paliekama teisė remiantis vietos ir nacionaliniais tinklo ypatumais pasirinkti, ar įvesti išorinių kaštų mokesčius ir kuriuose keliuose juos įvesti;
- (13) laiku pagrįsti naudotojų mokesčiai yra naudinga sistema, kai jau taikomas principas „naudotojas moka“, nors dar neįgyvendinama pagal nuvažiuotą atstumą skaičiuojamų mokesčių sistema, kuri geriau atspindi tikrą infrastruktūros naudojimą. Laiku pagrįsti naudotojų mokesčiai, imami už dieną, savaitę, mėnesį arba metus, neturėtų būti diskriminaciniai atsitiktinių naudotojų atžvilgiu, nes didelė tokių naudotojų dalis greičiausiai bus kitų valstybių vežėjai. Todėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių atveju reikėtų tiksliau nustatyti dienos, savaitės, mėnesio ir metų tarifų santykį;
- (14) siekiant užtikrinti, kad Europos vežėjai gautų aiškius išpėjimus dėl kainų, kurie juos paskatintų optimizuoti savo veiksmus, reikėtų stengtis vidutiniu laikotarpiu suvienodinti valstybių narių taikomus išorinių kaštų apskaičiavimo metodus;
- (15) aiškus ir skaidrus apmokestinimo schemų įgyvendinimas sudarytų sąlygas geriau veikti vidaus rinkai. Todėl reikėtų vengti apmokestinimo schemų nesuderinamumo, kad nebūtų iškraipyta tarptautinio krovinių transporto konkurencija transeuropiniame kelių tinkle arba tam tikrose to tinklo atkarpose ir kitose papildomose tarpusavyje sujungtų tinklų ar greitkelių, kurie nėra transeuropinio kelių tinklo dalis, atkarpose. Tokie patys apmokestinimo principai turėtų būti visų pirma taikomi visose bet kurios valstybės narės greitkelių tinklo atkarpose;
- (16) valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė pasirinkti per rinkliavas padengti šia direktyva leidžiamo maksimalaus dydžio infrastruktūros kaštus ir išorinius kaštus, kaip ir galimybė pasirinkti padengti mažesnio dydžio vienos ar šių abiejų rūšių kaštus arba neimti mokesčio;
- (17) nustatant kuriam tinklui taikyti išorinių kaštų mokesčių, valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė pasirinkti išorinių kaštų mokesčių netaikyti tam tikriems keliams, siekiant pagerinti galimybes patekti į periferinius, prieigos prie jūros neturinčius ir salų regionus bei padidinti jų konkurencingumą;
- (18) turėtų būti sudarytos galimybės infrastruktūros mokesčius papildyti išorinių kaštų elementu, pagrįstu eismo oro taršos ir eismo akustinės taršos kaštais. Reikėtų leisti į rinkliavas įtrauktą išorinių kaštų elementą pridėti prie naudojimosi infrastruktūra kaštų, su sąlyga, jog skaičiuojant kaštus bus laikomasi tam tikrų sąlygų, kad būtų išvengta nereikalingo apmokestinimo;
- (19) siekiant geriau atspindėti eismo oro taršos ir eismo akustinės taršos kaštus, išorinių kaštų mokesčius turėtų skirtis atsižvelgiant į kelių tipą, transporto priemonės tipą ir akustinės taršos atveju – į laiką;

- (20) grūstys sukelia neigiamas pasekmes, nes kelių naudotojai dėl jų apskritai švaisto laiką ir degalus. Infrastruktūros mokesčių skirstymas suteikia galimybę valdyti grūstis tuo atveju, jei skirtingos rinkliavos kelių naudotojams duoda aiškų ir prasmingą kainų signalą, kad jie keistų savo elgseną ir vengtų perpildytų kelių atkarpų piko metu;
- (21) kai, siekiant sumažinti transporto grūstis tam tikrose kelio atkarpose, nusprendžiama taikyti diferencijavimą, jis turėtų būti nustatomas ir taikomas taip, kad nedarytų įtakos pajamoms, suteikiant didelį finansinį pranašumą tiems vežėjams, kurie naudosis ta kelio atkarpa ne piko metu, o ne tiems, kurie ja naudosis piko valandomis;
- (22) 2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo ⁽¹⁾ jau nustatytas pagrindas sudaryti ir papildyti Sąjungos priemonių rinkinį kelių transporto priemonių ir infrastruktūros sukeliama triukšmo srityje reikalaujant kompetentingų institucijų sudaryti strateginius pagrindinių kelių triukšmo žemėlapius ir parengti veiksmų planus triukšmui vietovėse, kuriose jo lygis gali turėti kenksmingą poveikį žmogaus sveikatai, sumažinti;
- (23) kad vidaus rinka veiktų sklandžiai, reikalinga Sąjungos sistema, užtikrinanti, kad kelių mokesčiai, nustatyti remiantis eismo oro taršos ir akustinės taršos vietiniais kaštais bei grūstčių pagrindu, būtų skaidrūs, proporcingi ir nediskriminaciniai. Į šią sistemą turėtų būti įtraukti bendri apmokestinimo principai, skaičiavimo metodai, maksimalūs dydžiai ir išorinių kaštų vienetų vertės, pagrįstos pripažintais moksliniais metodais, ir informavimo bei atsiskaitymo apie kelių rinkliavų surinkimo schemas Komisijai tvarka;
- (24) jeigu valstybė narė paskyrė instituciją išorinių kaštų mokesčiui nustatyti, ji neturėtų būti suinteresuota nustatyti netinkamo dydžio sumą, todėl ji turėtų būti nepriklausoma nuo institucijos, renkančios ir valdančios iš kelių rinkliavų gaunamas pajamas;
- (25) koridorius, kuriame leidžiama padidinti mokesčius, gali apimti paralelias ir tiesiogiai konkuruojančias kalnuotų vietovių kelio atkarpas, nutolusias priimtinu atstumu, į kurias eismas gali būti nukreiptas dėl to, kad buvo pradėta taikyti didesnius mokesčius. Tarpvalstybinių projektų atveju dėl šios nuostatos taikymo turėtų susitarti atitinkamos valstybės narės ir Komisija;
- (26) siekdamas suteikti pirmenybę prioritetiniams Europos intereso statybos projektams, išvardytiems 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo Nr. 661/2010/ES dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių ⁽²⁾ III priede, valstybės narės, turinčios galimybę taikyti infrastruktūros mokesčio padidinimą, turėtų pasinaudoti šia galimybe prieš įvesdamos išorinių kaštų mokestį. Norint išvengti nereikalingo naudotojų apmokestinimo, išorinių kaštų mokestis neturėtų būti taikomas kartu su mokesčio padidinimu, nebent išoriniai kaštai viršytų jau taikomo mokesčio padidinimo sumą. Tokiu atveju derėtų padidinti mokesčio sumą atimti iš išorinių kaštų mokesčio;
- (27) išorinių kaštų mokesčio nuolaidos ar sumažinimai turėtų būti draudžiami, nes tai sukeltų didelę riziką, kad taip gali būti netinkamai diskriminuojami tam tikrų kategorijų naudotojai;
- (28) siekiant teritorinės sanglaudos ir periferinių, prieigos prie jūros neturinčių ir salų regionų pasiekiamumo ir konkurencingumo, laikantis atitinkamų Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo nuostatų dėl valstybės pagalbos, daug kainuojančio naudojamos transporto rūšies keitimo (t. y. kelių–jūrų–kelių transporto) atveju turėtų būti leidžiama naudoti skatinamąsias priemones;
- (29) infrastruktūros mokesčio nuolaidas ar sumažinimus taikyti esant tam tikroms aplinkybėms turėtų būti leidžiama visų naudotojų kategorijoms, pavyzdžiui, reguliariems naudotojams ar elektroninių rinkliavų sistemų naudotojams;
- (30) išorinių kaštų dengimas per rinkliavas turės didesnės įtakos naudotojų sprendimams, jei jie bus informuoti apie tokius kaštus. Todėl tie kaštai turėtų būti atskirai nurodyti pranešime, sąskaitoje ar kitame lygiavėčiame dokumente, kurį išduoda rinkliavų operatorius. Be to, toks dokumentas sudarytų vežėjams palankesnes sąlygas perleisti išorinių kaštų mokesčio išlaidas siuntėjui ar kitiems klientams;
- (31) kad nebūtų trikdomas laisvas eismo srautas ir nebūtų neigiamas poveikio vietos aplinkai, kurį sukelia eilės prie rinkliavų surinkimo užkardų, pageidautina naudoti elektronines rinkliavų sistemas. Todėl, laikantis 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/52/EB dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo Bendrijoje ⁽³⁾ išorinių kaštų mokesčius pageidautina taikyti pasitelkiant tokias sistemas. Siekdamas palengvinti tinkamą vidaus rinkos veikimą, Komisija turėtų stebėti įgyvendinant Direktyvą 2004/52/EB daromą pažangą, kad iki sutartų datų būtų pradėta taikyti tikra Europos elektroninės rinkliavos paslauga, kuri apribotų elektroninių rinkliavų prietaisų konkrečioje transporto priemonėje skaičių iki vieno vieneto, kuris būtų visiškai suderinamas su visų valstybių narių elektroninėmis rinkliavų surinkimo sistemomis;

⁽¹⁾ OL L 189, 2002 7 18, p. 12.

⁽²⁾ OL L 204, 2010 8 5, p. 1.

⁽³⁾ OL L 166, 2004 4 30, p. 124.

- (32) nors sprendimus dėl nacionalinių viešųjų išlaidų, įskaitant pajamų, gautų įgyvendinant šią direktyvą, naudojimą, pagal subsidiarumo principą priima valstybės narės, pagal šios direktyvos transporto politikos tikslus iš išorinių kaštų mokesčio gautos papildomos pajamos arba šių pajamų vertės finansinis atitikmuo turėtų būti naudojami transporto sektoriaus reikmėms ir apskritai skirti tvariam judumui skatinti. Todėl tokie projektai turėtų būti susiję, *inter alia*, su palankesnių sąlygų veiksmingai kainodarai sudarymu, kelių transporto taršos mažinimu jos susidarymo šaltinyje, jos poveikio mažinimu, transporto priemonių CO₂ rodiklių bei energinio naudingumo gerinimu, alternatyvios transporto naudotojams skirtos infrastruktūros kūrimu, logistikos optimizavimu arba kelių saugumo didinimu;
- (33) siekiant skatinti rinkliavų sistemų sąveiką, dviem ar daugiau valstybių narių reikėtų leisti bendradarbiauti įvedant bendrą rinkliavų sistemą, jei laikomasi tam tikrų sąlygų;
- (34) Komisija turėtų laiku nusiųsti Europos Parlamentui ir Tarybai išsamų patirties, įgytos valstybėse narėse, kurios taiko išorinių kaštų mokesčių ir (arba) infrastruktūros mokesčių, vertinimą pagal šią direktyvą;
- (35) 2006 m. liepos 11 d. Tarybos reglamente (EB) Nr. 1083/2006, nustatančiame bendrąsias nuostatas dėl Europos regioninės plėtros fondo, Europos socialinio fondo ir Sanglaudos fondo⁽¹⁾, nustatyta, kad nustatant trūkstamą projekto, iš kurio gaunamos pajamos, finansavimą būtina atsižvelgti į pajamas, gaunamas iš mokesčių, kuriuos tiesiogiai moka naudotojai. Vis dėlto į pajamas, gaunamas iš išorinių kaštų mokesčio, apskaičiuojant trūkstamą finansavimą neturėtų būti atsižvelgiama, nes šios pajamos turėtų būti išleidžiamos projektams, kuriais siekiama mažinti kelių transporto taršą jos susidarymo šaltinyje, mažinti jos poveikį, gerinti transporto priemonių CO₂ rodiklius bei energinį naudingumą ir kurti alternatyvią transporto naudotojams skirtą infrastruktūrą;
- (36) taikant alternatyvius mokslinius metodus, skirtus išorinių kaštų mokesčiams apskaičiuoti, valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė atsižvelgti į išorinių kaštų pinigines išraiškos verčių, nustatytų tyrime „Išorinių kaštų skaičiavimo transporto sektoriuje vadovas“⁽²⁾, kuriame apžvelgiama naujausia išorinių kaštų skaičiavimo teorija ir praktika, apskaičiavimo metodus;
- (37) kalnuotose vietovėse, kaip nustatyta tyrime „Kalnuotos vietovės Europoje: kalnuotų vietovių ES valstybėse narėse, stojančiose valstybėse ir kitose Europos šalyse analizė“, kurį atlikti 2004 m. užsakė Europos Komisija, turėtų būti leidžiama taikyti didesnius išorinių kaštų mokesčius tiek, kiek objektyviais moksliniais duomenimis įrodoma, kad oro tarša ir akustinė tarša kelia daugiau žalos tose kalnuotose vietovėse dėl geografinių aplinkybių ir fizinių reiškinių, pavyzdžiui, kelių nuolydžio, temperatūros inversijos ir amfiteatro efekto slėniuose;
- (38) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai⁽³⁾;
- (39) pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus dėl tam tikrų priedų patikslinimų. Labai svarbu, kad parengiamųjų darbų metu Komisija tinkamai konsultuotųsi, įskaitant konsultacijas ekspertų lygiu;
- (40) pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisėkūros⁽⁴⁾ 34 punktą valstybės narės skatinamos dėl savo ir Sąjungos interesų parengti lenteles, kurios kuo geriau parodytų šios direktyvos ir jos perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių atitikimą, ir viešai jas paskelbti;
- (41) kadangi šios direktyvos tikslo, t. y. skatinti išoriniais kaštais pagrįstą skirtingą apmokestinimą kaip priemonę siekti tvaraus transporto, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl tarpvalstybinio transporto aspekto svarbos to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 1999/62/EB iš dalies keičiama taip:

1. 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) įterpiamas šis punktas:

⁽¹⁾ OL L 210, 2006 7 31, p. 25.⁽²⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.⁽³⁾ OL L 55, 2011 2 28, p. 13.⁽⁴⁾ OL C 321, 2003 12 31, p. 1.

„ad) „greitkelis“ yra specialiai automobilių eismui suprojektuotas ir nutiestas kelias, nenaudojamas šalia esančiai nuosavybei aptarnauti, kuris:

i) išskyrus specialiose vietose ar laikinai, turi nubrėžtas atskiras dviejų krypčių juostas, atskirtas ne eismui skirta skiriamąja juosta arba išimtiniais atvejais koku nors kitu būdu;

ii) tame pačiame lygyje nesikerta su kitu keliu, geležinkeliu arba tramvajaus bėgiu, dviračių taku ar pėsčiųjų taku; ir

iii) yra specialiai pažymėtas kaip greitkelis;“;

b) b ir ba punktai pakeičiami taip:

„b) „rinkliava“ yra nustatyto dydžio suma, mokama už transporto priemonę pagal nuvažiuotą atstumą naudojantis atitinkama infrastruktūra ir pagal transporto priemonės tipą, kurią sudaro infrastruktūros mokestis ir (arba) išorinių kaštų mokestis;

ba) „infrastruktūros mokestis“ yra mokestis, renkamas valstybėje narėje patirtoms infrastruktūros statybos, priežiūros, eksploatavimo ir plėtros išlaidoms susigrąžinti;“;

c) įterpiami šie punktai:

„bb) „išorinių kaštų mokestis“ yra mokestis, renkamas valstybėje narėje patirtoms išlaidoms, susijusioms su eismo oro tarša ir (arba) eismo akustine tarša, susigrąžinti;

bc) „eismo oro taršos kaštai“ yra kaštai dėl kietųjų dalelių ir ozono prekursorių, pavyzdžiui, azoto oksido ir lakiųjų organinių junginių, išsiskiriančių naudojant transporto priemonę, padarytos žalos;

bd) „eismo akustinės taršos kaštai“ yra kaštai dėl triukšmo, kurį kelia transporto priemonės arba kuris atsiranda transporto priemonėms riedant kelio danga, padarytos žalos;

be) „infrastruktūros mokesčio svertinis vidurkis“ yra per atitinkamą laikotarpį iš infrastruktūros mokesčio gautų pajamų bendra suma, padalinta iš kilometrų, kuriuos transporto priemonė nuvažiavo per tą laikotarpį apmokestintomis kelio atkarpomis, skaičiaus;

bf) „išorinių kaštų mokesčio svertinis vidurkis“ yra per atitinkamą laikotarpį iš išorinių kaštų mokesčio gautų pajamų bendra suma, padalinta iš kilometrų, kuriuos transporto priemonė nuvažiavo per tą laikotarpį apmokestintomis kelio atkarpomis, skaičiaus;“;

d) d punktas pakeičiamas taip:

„d) „transporto priemonė“ yra motorinė transporto priemonė arba sekcijomis sujungiamą transporto priemonė, skirta naudoti arba naudojama kroviniams keliais vežti, kurios pakrautos maksimalus leistinas svoris yra daugiau kaip 3,5 tonos;“.

2. 7, 7a ir 7b straipsniai pakeičiami taip:

„7 straipsnis

1. Nedarant poveikio 9 straipsnio 1a daliai, valstybės narės gali palikti galioti arba nustatyti rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius transeuropiniame kelių tinkle arba tam tikrose to tinklo atkarpose ir kitose papildomose savo greitkelių tinklo atkarpose, kurios nėra transeuropinio kelių tinklo dalis, jeigu laikomasi šio straipsnio 2, 3, 4 ir 5 dalyse bei 7a–7k straipsniuose nustatytų sąlygų. Tai nedaro poveikio valstybių narių teisei laikintis Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo taikyti rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius kituose keliuose, jeigu taikant rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius tokiuose keliuose nedisrimuojami tarptautinio eismo dalyviai ir neiškreipiama operatorių konkurencija.

2. Valstybės narės jokios kategorijos transporto priemonėi už naudojimąsi ta pačia kelio atkarpa netaiko kartu ir rinkliavų, ir naudotojo mokesčių. Vis dėlto savo tinkle naudotojo mokesčių imanti valstybė narė taip pat gali imti rinkliavas už naudojimąsi tiltais, tuneliais ir kalnų pervažomis.

3. Renkant rinkliavas ir naudotojo mokesčius negali būti tiesiogiai ar netiesiogiai diskriminuojama dėl vežėjo pilietybės, vežėjo įsisteigimo ar transporto priemonės registracijos valstybėje narėje ar trečiojoje valstybėje, kelionės maršruto pradžios ar paskirties vietos.

4. Valstybės narės gali numatyti mažesnes rinkliavas ar naudotojo mokesčius arba atleisti nuo pareigos mokėti rinkliavas ar naudotojo mokesčius už transporto priemones, kurioms netaikomas reikalavimas įdiegti ir naudoti tachografus, kaip numatyta 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamente (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų (*), ir šios direktyvos 6 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose numatytais atvejais bei nustatytomis sąlygomis.

5. Valstybė narė gali nuspręsti taikyti rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius tik transporto priemonėms, kurių maksimalus leistinas pakrautos transporto priemonės svoris yra ne mažesnis kaip 12 tonų, jei ji mano, kad jų taikymas transporto priemonėms, kurių svoris yra mažesnis kaip 12 tonų, be kita ko:

a) darytų didelį neigiamą poveikį laisvam eismo srautui, aplinkai, triukšmo lygiui, grūstims ar sveikatai, arba kelių eismo saugai, atsirandantiems dėl eismo nukreipimo;

- b) sudarytų administracinių išlaidų, viršijančių 30 % papildomų pajamų, kurios būtų gautos rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius taikant transporto priemonėms, kurių svoris yra mažesnis kaip 12 tonų.

Valstybės narės, kurios nusprendžia taikyti rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius tik toms transporto priemonėms, kurių maksimalus leistinas pakrautos transporto priemonės svoris yra ne mažesnis kaip 12 tonų, apie savo sprendimą ir jo motyvus praneša Komisijai.

7a straipsnis

1. Naudotojo mokesčiai turi būti proporcingi naudojami infrastruktūra trukmei, neviršijant II priede nustatytų verčių ir galioja dienai, savaitei, mėnesiui ar metams. Mėnesio tarifas turi būti ne didesnis kaip 10 % metų tarifo, savaitės tarifas turi būti ne didesnis kaip 5 % metų tarifo, o dienos tarifas turi būti ne didesnis kaip 2 % metų tarifo.

Valstybė narė joje registruotoms transporto priemonėms gali taikyti tik metinius mokesčio tarifus.

2. Valstybės narės už visų kategorijų transporto priemonės nustato tokio dydžio naudotojo mokesčius (įskaitant administracines išlaidas), kurie neviršija II priede nustatytų maksimalių tarifų.

7b straipsnis

1. Infrastruktūros mokestis grindžiamas infrastruktūros kaštų susigrąžinimo principu. Infrastruktūros mokesčio svertinis vidurkis siejamas su atitinkamo infrastruktūros tinklo statybos, eksploatavimo, priežiūros ir plėtros kaštais. Į svertinį vidutinį infrastruktūros mokestį taip pat gali būti įskaičiuota kapitalo grąža ir (arba) rinkos sąlygomis grindžiama pelno marža.

2. Įskaičiuojami kaštai turi būti susiję su tinklu arba tinklo dalimi, už kurį (kurią) imami infrastruktūros mokesčiai, ir su transporto priemonėmis, kurioms jie taikomi. Valstybės narės gali nuspręsti susigrąžinti tik tam tikrą šių kaštų procentinę dalį.

7c straipsnis

1. Išorinių kaštų mokestis gali būti susietas su eismo oro taršos kaštais. Kelio atkarpose, esančiose teritorijose, kuriose gyventojai patiria kelių eismo akustinę taršą, į taikomą išorinių kaštų mokestį gali būti įtraukti eismo akustinės taršos kaštai.

Išorinių kaštų mokestis skiriasi ir nustatomas laikantis būtiniausių reikalavimų ir metodų, nurodytų IIIa priede, ir turi atitikti IIIb priede nustatytus maksimalius dydžius.

2. Įskaičiuojami kaštai turi būti susiję su tinklu arba tinklo dalimi, už kurį (kurią) imami išorinių kaštų mokesčiai, ir su transporto priemonėmis, kurioms jie taikomi. Valstybės narės gali nuspręsti susigrąžinti tik tam tikrą tų kaštų procentinę dalį.

3. Išorinių kaštų mokestis, siejamas su eismo oro taršos kaštais, netaikomas griežčiausius EURO emisijos standartus atitinkančioms transporto priemonėms ne ilgiau kaip ketverių metų nuo taisyklės, kuriomis tie standartai buvo įdiegti, nustatytų taikymo pradžios datų.

4. Išorinių kaštų mokesčio sumą nustato atitinkama valstybė narė. Jei valstybė narė paveda tai atlikti tam tikrai institucijai, ši institucija turi būti teisiškai ir finansiškai nepriklausoma nuo organizacijos, kuriai pavesta administruoti ar rinkti visą mokestį ar jo dalį.

7d straipsnis

Ne vėliau kaip per vienerius metus nuo ateities griežtesnių EURO emisijos standartų patvirtinimo Europos Parlamentas ir Taryba, laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros, nustato atitinkamus IIIb priede pateikiamus maksimalius dydžius.

7e straipsnis

1. Valstybės narės apskaičiuoja infrastruktūros mokesčių maksimalų dydį naudojamos III priede nustatytais pagrindiniais apskaičiavimo principais pagrįstą metodiką.

2. Koncesijos rinkliavų atveju infrastruktūros mokesčio maksimalus dydis turi atitikti dydį, kuris būtų apskaičiuotas naudojant III priede nustatytais pagrindiniais apskaičiavimo principais grindžiamą metodiką, arba būti už jį mažesnis. Tokios atitikties vertinimas atliekamas remiantis pakankamai ilgu ataskaitiniu laikotarpiu, atitinkančiu koncesijos sutarties pobūdį.

3. Iki 2008 m. birželio 10 d. jau nustatyti rinkliavų tvarkai ar rinkliavų tvarkai, dėl kurios iki 2008 m. birželio 10 d. viešųjų pirkimų konkurso tvarka gautos paraiškos ar atsakymai į kvietimus dalyvauti derybose pagal derybų procedūrą, 1 ir 2 dalyse nustatytos pareigos netaikomos, kol ta tvarka lieka galioti ir nėra iš esmės keičiama.

7f straipsnis

1. Išimtiniais atvejais, susijusiais su kalnuotų regionų infrastruktūra, konkrečiose kelio atkarpose, kuriose susidaro didelės grūstys arba kuriomis važiuodamos transporto priemonės daro didelę žalą aplinkai, informavus Komisiją, infrastruktūros mokestį galima padidinti, jeigu:

- a) padidinus mokestį gautos papildomos pajamos investuojamos į 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo Nr. 661/2010/ES dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių (***) III priede išvardytus Europos intereso prioritetinius statybų projektus, kurie tiesiogiai padėtų mažinti grūstis arba žalą aplinkai ir kurie būtų tame pačiame koridoriuje kaip kelio atkarpa, kuriai taikomas padidintas mokestis;

- b) mokesčio padidinimas neviršija 15 % infrastruktūros mokesčio svertinio vidurkio, apskaičiuoto pagal 7b straipsnio 1 dalį ir 7e straipsnį, išskyrus atvejus, kai gautos pajamos investuojamos į Europos intereso prioritetinių projektų, susijusių su kalnuotų regionų infrastruktūra, tarpvalstybines atkarpas; tokiu atveju mokesčio padidinimas negali viršyti 25 %;
- c) padidinus mokestį, komerciniam transportui nesudaromos diskriminacinės sąlygos, palyginti su kitais kelių naudotojais;
- d) tikslios vietos, kuriai bus taikomas padidintas mokestis, apibūdinimas ir sprendimo finansuoti a punkte nurodytus prioritetinius statybos projektus įrodymai pateikiami Komisijai iki mokesčio padidinimo; ir
- e) laikotarpis, kuriuo bus taikomas padidintas mokestis, nustatomas ir apriojamas iš anksto ir, atsižvelgiant į planuojamas gauti pajamas, jis atitinka projektų, kurie bendrai finansuojami iš mokesčio padidinimo pajamų, finansinius planus ir ekonominės naudos analizę.

Pirma pastraipa taikoma naujiems tarpvalstybiniais projektams, pritarus visoms tame projekte dalyvaujančioms valstybėms narėms.

2. Mokesčio padidinimas gali būti taikomas pagal 7g straipsnį skirtingam infrastruktūros mokesčiui.

3. Gavusi iš valstybės narės, ketinančios padidinti mokestį, reikiamą informaciją, Komisija pateikia ją 9c straipsnyje nurodyto komiteto nariams. Jei Komisija mano, kad planuojamas mokesčio padidinimas neatitinka 1 dalyje nustatytų sąlygų arba kad planuojamas mokesčio padidinimas padarys didelį neigiamą poveikį periferinių regionų ekonominiam vystymuisi, ji gali atmesti arba prašyti pakeisti atitinkamos valstybės narės pateiktus apmokestinimo planus. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 9c straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamosios procedūros.

4. Kelio atkarpose, atitinkančiose 1 dalyje nustatytus mokesčio padidinimo kriterijus, valstybės narės gali taikyti išorinių kaštų mokestį tik tuo atveju, jeigu taikomas mokesčio padidinimas.

5. Mokesčio padidinimo suma išskaičiuojama iš išorinių kaštų mokesčio sumos, apskaičiuotos pagal 7c straipsnį, išskyrus EURO emisijos 0, I ir II klasių transporto priemonės nuo 2011 m. spalio 15 d. ir III klasės transporto priemonės nuo 2015 m. Visos šios pajamos, gautos tuo pačiu metu taikant mokesčio padidinimą ir išorinių kaštų mokesčius, investuojamos į Sprendimo Nr. 661/2010/ES III priede išvardytus Europos intereso prioritetinius statybų projektus.

7g straipsnis

1. Valstybės narės taiko skirtingą infrastruktūros mokestį pagal transporto priemonės EURO emisijos klasę taip, kad joks infrastruktūros mokestis daugiau kaip 100 % neviršytų

to paties mokesčio, kuris renkamas už griežčiausius emisijos standartus atitinkančias lygiavertes transporto priemones. Jau esamoms koncesijos sutartims šis reikalavimas netaikomas iki jų pratęsimo.

Vis dėlto valstybė narė gali nukrypti nuo reikalavimo taikyti skirtingą infrastruktūros mokestį, jeigu:

- i) reikalavimo taikymas rimtai pakenktų jos teritorijoje taikomų rinkliavų sistemų nuoseklumui;
- ii) tokio skirtumo nebūtų įmanoma techniškai taikyti atitinkamoje rinkliavų sistemoje;
- iii) taikant šį reikalavimą būtų nukreiptas labiausiai taršių transporto priemonių eismas, ir tai darytų neigiamą poveikį kelių eismo saugumui ir visuomenės sveikatai; arba
- iv) į rinkliavą yra įskaičiuotas išorinių kaštų mokestis.

Apie visas tokias nukrypti leidžiančias nuostatas arba mokesčio netaikymą pranešama Komisijai.

2. Kai patikrinimo metu vairuotojas arba, atitinkamai atvejais, vežėjas negali pateikti transporto priemonės dokumentų, reikalingų transporto priemonės EURO emisijos klasei nustatyti, valstybės narės gali taikyti didžiausio tarifo rinkliavas.

3. Infrastruktūros mokestis taip pat gali skirtis siekiant sumažinti grūstis, kuo labiau sumažinti žalą infrastruktūrai ir optimizuoti naudojimąsi atitinkama infrastruktūra arba remti kelių eismo saugumą, jeigu:

- a) skirtumas yra skaidrus, skelbiamas viešai ir taikomas vienodomis sąlygomis visiems naudotojams;
- b) skirstoma pagal paros metą, dienos tipą arba metų laiką;
- c) joks infrastruktūros mokestis daugiau kaip 175 % neviršija maksimalaus infrastruktūros mokesčio svertinio vidurkio, nurodyto 7b straipsnyje;
- d) piko metas, per kurį, siekiant sumažinti transporto grūstis, taikomi aukštesni infrastruktūros mokesčiai, neviršija penkių valandų per dieną;
- e) diferencijavimas nustatomas ir taikomas skaidriai ir taip, kad nebūtų daroma įtakos pajamoms, kelio atkarpoje, kurioje yra grūsčių, imant mažesnes rinkliavas iš vežėjų, kurie keliauja ne piko metu, ir didesnes rinkliavas iš vežėjų, kurie keliauja ta pačia kelio atkarpa piko valandomis; ir
- f) valstybė narė, pageidaujanti pradėti taikyti tokį diferencijavimą arba pakeisti taikomą diferencijavimą, praneša apie tai Komisijai ir pateikia jai informaciją, užtikrinančią, kad laikomasi nustatytų sąlygų. Komisija, remdamasi gauta informacija, paskelbia viešai ir nuolat atnaujina sąrašą, kuriame nurodomi laikotarpiai, per kuriuos taikomas diferencijavimas, ir atitinkami tarifai.

4. 1 ir 3 dalyse nurodyti skirtumai nėra skirti papildomoms pajamoms iš rinkliavų gauti. Neplanuotas pajamų padidėjimas kompensuojamas pakeičiant skirtumo struktūrą – tai būtina padaryti per dvejus metus nuo ataskaitinių metų, kuriais buvo gauta papildomų pajamų, pabaigos.

7h straipsnis

1. Likus ne mažiau kaip šešioms mėnesiams iki naujos infrastruktūros mokesčiams padengti skirtos rinkliavų tvarkos įgyvendinimo, valstybės narės Komisijai pateikia:

a) dėl rinkliavų tvarkos (išskyrus su koncesijos rinkliavomis susijusią tvarką):

- vienetų vertes ir kitus parametrus, naudojamus apskaičiuojant įvairius infrastruktūros kaštų elementus, ir
- aiškią informaciją apie transporto priemones, kurioms taikoma rinkliavų tvarka, apie tinklo ar tinklo dalies geografinę aprėptį, kuria naudojamosi apskaičiuojant visus kaštus, ir apie kaštų, kuriuos siekiama susigrąžinti, procentinę dalį;

b) dėl rinkliavų tvarkos, susijusios su koncesijos rinkliavomis:

- koncesijos sutartis ar svarbius tokių sutarčių pakeitimus,
- bazinį scenarijų, kuriuo koncesijos teikėjas rėmėsi pranešdamas apie koncesiją, kaip nurodyta 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/18/EB dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo tvarkos derinimo (***) VII B priede; į šį bazinį scenarijų turėtų būti įtraukti koncesijos metu numatomi kaštai, apibrėžti 7b straipsnio 1 dalyje, pagal transporto priemonių tipus suskirstytas prognozuojamas eismas, numatomi rinkliavų dydžiai ir tinklo, kuriam taikoma koncesijos sutartis, geografinė aprėptis.

2. Gavusi visą būtiną informaciją pagal 1 dalį, Komisija per šešis mėnesius pateikia nuomonę, ar įvykdytos 7e straipsnyje nustatytos pareigos. Komisijos nuomonės pranešamos 9c straipsnyje nurodytam komitetui.

3. Iki naujos išorinių kaštų mokesčiams padengti skirtos rinkliavų tvarkos įgyvendinimo valstybės narės Komisijai pateikia:

- a) tikslią geografinę informaciją apie kelio atkarpas, kuriose bus apmokestinama išorinių kaštų mokesčiu, ir transporto priemonių klasės, kelių tipo ir tikslų laikotarpių, nuo kurių priklausys išorinių kaštų mokesčio dydis, aprašymą;
- b) informaciją apie numatytą išorinių kaštų mokesčio svertinį vidurkį ir numatytas bendras pajamas;

c) atitinkamais atvejais – institucijos, kuriai pagal 7c straipsnio 4 dalį pavesta nustatyti mokesčio dydį, pavadinimą ir jos atstovo vardą bei pavardę;

d) parametrus, duomenis ir informaciją, kurių reikia siekiant parodyti, kaip bus taikomas IIIa priede nustatytas apskaičiavimo metodas.

4. Komisija priima sprendimą dėl 7b, 7c, 7j straipsniuose arba 9 straipsnio 2 dalyje nustatytų pareigų vykdymo ne vėliau kaip:

- a) praėjus šešioms mėnesiams po to, kai buvo pateikti 3 dalyje nurodyti dokumentai; arba
- b) kai taikoma, praėjus dar trims mėnesiams po to, kai Komisijos prašymu buvo gauta papildoma informacija pagal 3 dalį.

Atitinkama valstybė narė patikslina siūlomą išorinių kaštų mokesčių, kad jis atitiktų sprendimą. Su Komisijos sprendimu supažindinamas 9c straipsnyje nurodytas komitetas, Europos Parlamentas ir Taryba.

7i straipsnis

1. Valstybės narės jokiam naudotojui nenumato nuolaidų ar sumažinimų, susijusių su į rinkliavą įeinančią išorinių kaštų mokesčio dalimi.

2. Valstybės narės gali numatyti infrastruktūros mokesčio nuolaidas ar sumažinimus, jeigu:

- a) jas taikant susidariusi apmokestinimo struktūra yra proporcinga, viešai skelbiama, prieinama naudotojams vienodomis sąlygomis, ir dėl jos kitiems naudotojams neturi kilti papildomų kaštų mokant didesnes rinkliavas; ir
- b) dėl tokių nuolaidų ar sumažinimų iš tikrųjų sumažėja administravimo kaštai; ir
- c) nuolaidos ar sumažinimai neviršija 13 % infrastruktūros mokesčio už lygiavertes transporto priemones, kurioms nuolaida ar sumažinimas netaikomi.

3. Išimtiniais atvejais, visų pirma kai įgyvendinami specifiniai ypač svarbūs Europos intereso projektai, išvardyti Sprendimo Nr. 661/2010/ES III priede, 7g straipsnio 3 dalies b punkte ir 7g straipsnio 4 dalyje nustatytais sąlygomis rinkliavų tarifus galima atskirti kitais būdais, siekiant užtikrinti tokių projektų komercinį perspektyvumą, kai jie tiesiogiai konkuruoja su kitų rūšių transporto priemonių transportu. Dėl to susidariusi apmokestinimo struktūra turi būti linijinė, proporcinga, viešai skelbiama, prieinama visiems naudotojams vienodomis sąlygomis, ir dėl jos kitiems naudotojams neturi kilti papildomų kaštų mokant didesnes rinkliavas. Prieš įgyvendinant atitinkamą apmokestinimo struktūrą Komisija patikrina, ar tos sąlygos įvykdytos.

7j straipsnis

1. Rinkliavos ir naudotojo mokesčiai taikomi ir renkami, o jų mokėjimas stebimas taip, kad būtų kuo mažiau trukdoma laisvam eismo judėjimui ir dėl jų nereikėtų privalomos kontrolės ar patikrinimų prie Sąjungos vidaus sienų. Dėl to valstybės narės bendradarbiauja, nustatant būdus, kaip sudaryti vežėjams sąlygas mokėti rinkliavas ir naudotojo mokesčius visą parą bent pagrindinėse prekybos vietose atsiskaitant įprastais mokėjimo būdais tiek tose valstybėse narėse, kuriose šie mokesčiai yra imami, tiek už jų ribų. Rinkliavų ir naudotojo mokesčių mokėjimo vietoje valstybės narės užtikrina tinkamas priemones, kad būtų laikomasi įprastų kelių eismo saugos standartų.

2. Dėl rinkliavų ir naudotojo mokesčių rinkimo tvarkos naudotojai, kurie naudojami kelių tinklu nereguliarieji, neturi nepagrįstai atsidurti nei finansiniu, nei kitu požiūriu nepalankioje padėtyje. Visų pirma, kai valstybė narė renka rinkliavas arba naudotojo mokesčius taikydama tik tokią sistemą, pagal kurią reikia naudotis transporto priemonėse įrengtais prietaisais, ta valstybė narė užtikrina, kad tinkamus transporto priemonėse įrengtus prietaisus, atitinkančius 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/52/EB dėl elektroninių kelių rinkliavos sistemų sąveikumo Bendrijoje (***) reikalavimus, visi naudotojai galėtų gauti pagrįstomis administracinėmis bei ekonominėmis sąlygomis.

3. Jeigu valstybė narė už transporto priemonę ima rinkliavą, bendra rinkliavos suma, infrastruktūros mokesčio suma ir (arba) išorinių kaštų mokesčių suma nurodoma vežėjui pateikiamame kvite, jeigu tik įmanoma, elektroninėmis priemonėmis.

4. Kai tai ekonomiškai įmanoma, valstybės narės išorinių kaštų mokesčių taiko ir renka naudodamos Direktyvos 2004/52/EB 2 straipsnio 1 dalies reikalavimus atitinkančią elektroninę sistemą. Komisija skatina valstybių narių bendradarbiavimą, kuris gali būti būtinas siekiant užtikrinti elektroninių rinkliavų surinkimo sistemų sąveikumą Europos lygiu.

7k straipsnis

Nedarant poveikio Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsniams, šia direktyva nedaromas poveikis valstybių narių, kurios įveda rinkliavų ir (arba) infrastruktūros naudotojo mokesčių sistemą, teisei numatyti atitinkamą tų mokesčių kompensaciją.

(*) OL L 370, 1985 12 31, p. 8.

(**) OL L 204, 2010 8 5, p. 1.

(***) OL L 134, 2004 4 30, p. 114.

(****) OL L 166, 2004 4 30, p. 124.“

3. Po 8a straipsnio pridamas toks straipsnis:

„8b straipsnis

1. Dvi ar daugiau valstybių narių gali bendradarbiauti įvesdamos bendrą jų abiejų teritorijose taikytiną rinkliavų

sistemą. Tokiu atveju tos valstybės narės užtikrina, kad Komisija būtų informuojama apie tokį bendradarbiavimą ir tolesnį sistemos veikimą bei galimus jos pakeitimus.

2. Bendrai rinkliavų sistemai taikomos 7–7k straipsniuose nustatytos sąlygos. Kitos valstybės narės gali prisijungti prie bendros sistemos.“

4. 9 straipsnio 1a ir 2 dalys pakeičiamos taip:

„1a. Šia direktyva valstybėms narėms nedraudžiama nediskriminuojant taikyti reguliavimo mokesčių, kurie specialiai nustatyti siekiant sumažinti eismo grūstis arba poveikį aplinkai (įskaitant blogą oro kokybę) visuose miestų teritorijose esančiuose keliuose, įskaitant transeuropinio tinklo kelius, kertančius miestų teritorijas.

2. Valstybės narės nustato, kaip naudojamos pajamos, gautos įgyvendinant šią direktyvą. Siekiant išplėtoti visą transporto tinklą, iš infrastruktūros ir išorinių kaštų mokesčių gautos pajamos arba šių pajamų vertės finansinis atitikmuo turėtų būti naudojami transporto sektoriaus reikmėms ir visai transporto sistemai optimizuoti. Visų pirma, iš išorinių kaštų mokesčių gautos pajamos arba šių pajamų vertės finansinis atitikmuo turėtų būti naudojami siekiant didinti transporto tvarumą, įskaitant vieną ar daugiau iš toliau išvardytų:

- a) palankesnių sąlygų veiksmingai kainodarai sudarymą;
- b) kelių transporto taršos mažinimą jos susidarymo šaltinyje;
- c) kelių transporto taršos poveikio mažinimą jos susidarymo šaltinyje;
- d) transporto priemonių CO₂ rodiklių ir energinio naudingumo gerinimą;
- e) alternatyvios transporto naudotojams skirtos infrastruktūros kūrimą ir (arba) esamų pajėgumų didinimą;
- f) paramą transeuropiniam transporto tinklui;
- g) logistikos optimizavimą;
- h) kelių saugumo didinimą; ir
- e) saugių automobilių stovėjimo aikštelių užtikrinimą.

Laikoma, kad valstybės narės taiko šią dalį, jei jos yra nustačiusios ir įgyvendina fiskalinės ir finansinės paramos politiką, kuria subalansuojama parama transeuropiniam tinklui ir kurios vertė atitinka bent 15 % pajamų, gautų iš infrastruktūros ir išorinių kaštų mokesčių kiekvienoje valstybėje narėje.“

5. 9b ir 9c straipsniai pakeičiami taip:

„9b straipsnis

Komisija sudaro palankesnes sąlygas valstybių narių dialogui ir keitimuisi technine patirtimi, kiek tai susiję su šios direktyvos, ypač jos priedų, įgyvendinimu.

9c straipsnis

1. Komisijai padeda komitetas. Šis komitetas – komitetas, kaip apibrėžta 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (*).

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.

9d straipsnis

Pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisija priima deleguotuosius aktus dėl:

- 0 priedo patikslinimo, suderinant jį su Sąjungos *acquis*,
- IIIa priedo 4.1 ir 4.2 skirsniuose pateiktų formulių patikslinimo, suderinant su mokslo ir technikos pažanga.

Šiame straipsnyje nurodytiems deleguotiesiems aktams taikomos 9e, 9f ir 9g straipsniuose išdėstytos procedūros.

9e straipsnis

1. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti 9d straipsnyje nurodytus deleguotuosius aktus neribotam laikotarpiui.

2. Kai tik Komisija priima deleguotąjį aktą, apie tai ji tuo pačiu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

3. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami laikantis 9f ir 9g straipsniuose nustatytų sąlygų.

9f straipsnis

1. Europos Parlamentas arba Taryba gali atšaukti 9d straipsnyje nurodytų įgaliojimų delegavimą.

2. Institucija, pradėjusi vidaus procedūrą, kad nuspręstų, ar atšaukti įgaliojimų delegavimą, stengiasi informuoti kitą instituciją ir Komisiją per protingą terminą iki galutinio sprendimo priėmimo dienos, nuroydamą deleguotus įgaliojimus, kurie galėtų būti atšaukti, ir galimas atšaukimo priežastis.

3. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiamas tame sprendime nurodytų įgaliojimų delegavimas; jis įsigalioja nedelsiant arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Sprendimas neturi poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui. Jis skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

9g straipsnis

1. Europos Parlamentas arba Taryba gali pareikšti prieštaravimus dėl deleguotojo akto per du mėnesius nuo pranešimo dienos.

Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

2. Jeigu praėjus tam laikotarpiui nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareikšė prieštaravimų dėl deleguo-

tojo akto, jis skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ir įsigalioja jo nuostatose nurodytą dieną.

Deleguotasis aktas gali būti skelbiamas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ir įsigalioja iki to laikotarpio pabaigos, jeigu tiek Europos Parlamentas, tiek Taryba pranešė Komisijai, kad nepareikš prieštaravimų.

3. Jei Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl deleguotojo akto, šis aktas neįsigalioja. Prieštaravimus pareiškusi institucija nurodo prieštaravimų dėl deleguotojo akto priežastis.

(*) OL L 55, 2011 2 28, p. 13.“

6. 10 straipsnio 1 dalyje žodžiai „Europos Bendrijų“ pakeičiami žodžiais „Europos Sąjungos“.

7. Po 10 straipsnio įterpiamas šis straipsnis:

„10a straipsnis

1. Siekiant atsižvelgti į ES mastu suderinto vartotojų kainų indekso, neįskaitant energijos ir neperdirbto maisto produktų (kurį skelbia Komisija (Eurostatas), pakeitimus, II priede eurais nurodytos sumos ir IIIb priedo 1 ir 2 lentelėse centais nurodytos sumos peržiūrimos kas dvejus metus, pradedant 2013 m. sausio 1 d.

Sumos patikslinamos automatiškai, padidinus bazinę sumą eurais arba centais tame indekse nurodytu procentiniu pokyčio dydžiu. Gautos sumos suapvalinamos iki euro II priedo atveju, iki cento dešimtosios dalies IIIb priedo 1 lentelės atveju ir iki cento šimtosios dalies IIIb priedo 2 lentelės atveju.

2. Komisija 1 dalyje nurodytas patikslintas sumas paskelbia *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Tos patikslintos sumos įsigalioja pirmą mėnesio po paskelbimo dieną.“

8. 11 straipsnis pakeičiamas taip:

„11 straipsnis

1. Išorinių kaštų mokesčių ir (arba) infrastruktūros mokesčių taikančios valstybės narės ne vėliau kaip 2014 m. spalio 16 d., o vėliau – kas ketverius metus parengia jų teritorijoje taikomų rinkliavų, įskaitant koncesijos rinkliavas, ataskaitą ir perduoda ją Komisijai, kuri su ja

supažindina kitas valstybes nares. Toje ataskaitoje galima nepateikti informacijos apie kelių rinkliavų tvarką, kuri jau buvo nustatyta iki 2008 m. birželio 10 d. ir pagal kurią netaikomi išorinių kaštų mokesčiai, jeigu ta tvarka tebegalioja ir nėra iš esmės pakeista. Toje ataskaitoje pateikiama informacija apie:

- a) išorinių kaštų mokesčio svertinį vidurkį ir konkrečias sumas, renkamas už kiekvieną transporto priemonės klasės, kelio tipo ir laikotarpio derinį;
- b) skirtingus infrastruktūros mokesčius pagal transporto priemonės tipą ir laiką;
- c) infrastruktūros kaštų mokesčio svertinį vidurkį ir visas iš infrastruktūros mokesčio gautas pajamas;
- d) iš išorinių kaštų mokesčio gautas visas pajamas; ir
- e) veiksmus, kurių buvo imtasi pagal 9 straipsnio 2 dalį.

2. Komisija, padedama 9c straipsnyje nurodyto komiteto, ne vėliau kaip 2015 m. spalio 16 d. pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šios direktyvos įgyvendinimo ir jos poveikio ataskaitą, visų pirma dėl nuostatų, reglamentuojančių kaštų, susijusių su eismo tarša, susigrąžinimą ir transporto priemonių, sveriančių daugiau kaip 3,5 tonos, bet mažiau kaip 12 tonų, įtraukimą, efektyvumą. Remiantis nuolatine stebėseną, ataskaitoje taip pat be kita ko analizuojama ir vertinama:

- a) priemonių, kurios šioje direktyvoje numatytos siekiant mažinti kelių transporto neigiamą poveikį, veiksmingumas, taip pat visų pirma atsižvelgiant į poveikį geografiškai izoliuotoms ir periferinėms valstybėms narėms;
- b) šios direktyvos įgyvendinimo poveikis tiesioginiams naudotojams siekiant kuo palankesnių aplinkai ir veiksmingų transporto sprendimų ir įtraukiama informacija apie atstumu grindžiamų mokesčių nustatymą;
- c) 7g straipsnyje nurodyto skirtingų infrastruktūros mokesčių įgyvendinimas ir poveikis vietinės oro taršos bei grūsčių mažinimui. Ataskaitoje taip pat vertinama, ar maksimalus skirtumas ir piko metas, nurodyti 7g straipsnyje, yra pakankami siekiant užtikrinti tinkamą diferencijavimo priemonės veikimą;
- d) mokslo pažanga transporto išorinių kaštų apskaičiavimo, siekiant juos internalizuoti, srityje; ir
- e) pažanga siekiant taikyti mokesčius kelių naudotojams ir būdai, kuriais palaipsniui derinamos komercinėms transporto priemonėms taikomos apmokestinimo sistemos.

Ataskaitoje taip pat įvertinamas elektroninių sistemų, skirtų infrastruktūros ir išorinių kaštų mokesčių taikymui ir rinkimui, naudojimas ir jų sąveikos laipsnis pagal Direktyvą 2004/52/EB.

3. Prie ataskaitos, pridedamas pasiūlymas Europos Parlamentui ir Tarybai dėl tolesnio direktyvos persvarstymo.
4. Komisija ne vėliau kaip 2012 m. spalio 16 d. pateikia atskaitą, kurioje pateikiama kitų priemonių, kaip antai reguliavimo politika, kurių imtasi siekiant internalizuoti arba sumažinti išorinius kaštus, susijusius su aplinka, triukšmu ir sveikata, visoms transporto rūšims, įskaitant teisinių pagrindą ir naudojamus maksimalius dydžius, santrauka.

Siekiant užtikrinti sąžiningą įvairių rūšių transporto konkurenciją, tuo pačiu metu visų rūšių transportui palaipsniui pradėdant taikyti išorinių kaštų mokesčius, Komisija pateikia priemonių, kurių vis dar reikia imtis siekiant įtraukti kitas transporto rūšis ar transporto priemones ir (arba) išorinių kaštų elementus, į kuriuos dar neatsižvelgta, taikymo tvarkaraštį, atsižvelgdama į 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyvos 2003/96/EB, pakeičiančios Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą (*), persvarstymo pažangą.

(*) OL L 283, 2003 10 31, p. 51.“

9. III priedas iš dalies keičiamas taip:

- a) pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Šiame priede, atsižvelgiant į 7b straipsnio 1 dalį, nustatomi pagrindiniai infrastruktūros mokesčio svertinio vidurkio apskaičiavimo principai. Įpareigojimas susieti infrastruktūros mokesčius su kaštais nedaro poveikio valstybių narių laisvei nuspręsti pagal 7b straipsnio 2 dalį nesusigrąžinti visų šių kaštų iš pajamų, gautų iš infrastruktūros mokesčių, arba laisvės pagal 7f straipsnį nustatyti konkrečių infrastruktūros mokesčių sumas, nelygias vidurkiui.“;

- b) antroje pastraipoje žodis „Bendrijos“ pakeičiamas žodžiu „Sąjungos“;
- c) 1 punkto antroje įtraukoje žodžiai „7a straipsnio 1 dalį“ pakeičiami žodžiais „7b straipsnio 2 dalį“.

10. Po III priedo įterpiamas šios direktyvos priede išdėstytas tekstas.

2 straipsnis

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojūt įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo 2013 m. spalio 16 d. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Tokios nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

Pareiga perkelti šią direktyvą į nacionalinę teisę ir ją įgyvendinti valstybėms narėms netaikoma, kol nei rinkliavos, nei naudotojo mokesčiai jų teritorijoje nėra įvesti.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

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

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre 2011 m. rugsėjo 27 d.

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

J. BUZEK

Tarybos vardu

Pirmininkas

M. DOWGIELEWICZ

PRIEDAS

„IIIa PRIEDAS

BŪTINIAUSI IŠORINIŲ KAŠTŲ MOKESČIO TAIKYMO REIKALAVIMAI

Šiame priede nustatomi būtiniausi reikalavimai, kurių turi būti laikomasi taikant išorinių kaštų mokesčių ir apskaičiuojant maksimalų išorinių kaštų mokesčio svertinį vidurkį.

1. Atitinkamos kelių tinklo dalys

Valstybė narė tiksliai nurodo jos kelių tinklo dalį arba dalis, kurioje (kuriose) taikomas išorinių kaštų mokestis.

Kai valstybė narė nusprendžia taikyti išorinių kaštų mokestį tik vienoje kelių tinklo, kuriam taikoma ši direktyva, dalyje arba keliuose dalyse, ta dalis arba dalys pasirenkama (-os) atlikus įvertinimą, kurio metu nustatyta, kad:

- transporto priemonių naudojimas keliuose, kur taikomas išorinių kaštų mokestis, sukelia didesnę žalą aplinkai nei vidutiniškai kitose kelių tinklo, kuriam taikoma ši direktyva, dalyse, kuriose netaikomas išorinių kaštų mokestis, arba
- išorinių kaštų mokesčio įvedimas kitose kelių tinklo, kuriam taikoma ši direktyva, dalyse galėtų turėti neigiamą poveikį aplinkai ar kelių saugai, arba išorinių kaštų mokesčio taikymas ir surinkimas jose sukeltų neproporcingai dideles išlaidas.

2. Transporto priemonės, keliai ir laikotarpiai

Valstybė narė informuoja Komisiją apie transporto priemonių klasifikaciją, pagal kurią skirstomos rinkliavos. Ji taip pat informuoja Komisiją apie tai, kur yra keliai, kuriems taikomi didesni išorinių kaštų mokesčiai (toliau – priemiestiniai keliai (įskaitant greitkelius)), ir kur yra keliai, kuriems taikomi mažesni išorinių kaštų mokesčiai (toliau – tarp miestiniai keliai (įskaitant greitkelius)).

Atitinkamais atvejais ji taip pat informuoja Komisiją apie tikslius laikotarpius, atitinkančius nakties metą, kuriais gali būti taikomas didesnis išorinių triukšmo kaštų mokestis, siekiant atsižvelgti į didesnę triukšmą.

Kelių – priemiestinių kelių (įskaitant greitkelius) ir tarp miestinių kelių (įskaitant greitkelius) – klasifikacija bei laikotarpių apibrėžimas grindžiami objektyviais kriterijais, susijusiais su tuo, kiek keliai ir jų apylinkės yra veikiamos taršos, kaip antai gyventojų tankumas, ir metinis didžiausias taršos, išmatuotos pagal šią direktyvą, laikotarpių skaičius. Naudoti kriterijai nurodomi pranešime.

3. Mokesčio suma

Valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija kiekvienai transporto priemonės klasei, kelio tipui ir laikotarpiui nustato vieną konkrečią sumą. Taip nustatyta apmokestinimo struktūra, įskaitant kiekvieno nakties laikotarpio pradžią ir pabaigą, kai išorinių kaštų mokestis apima akustinės taršos kaštus, turi būti skaidri, viešai skelbiama ir vienodomis sąlygomis prieinama visiems naudotojams. Informacija turėtų būti skelbiama likus pakankamai laiko iki įgyvendinimo. Visi parametrai, duomenys ir kita informacija, reikalingi norint suprasti, kaip skaičiuojami įvairūs išorinių kaštų elementai, skelbiami viešai.

Nustatydamą mokesčius, valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija vadovaujasi efektyvios kainodaros principu, pagal kurį kaina yra artima socialiniams apmokestinamos transporto priemonės naudojimo ribiniams kaštams.

Be to, mokestis nustatomas atsižvelgus į eismo nukreipimo riziką ir visą kitą neigiamą poveikį kelių eismo saugai, aplinkai bei grūstims, ir į sprendimus, kuriais galima šią riziką sumažinti.

Valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija stebi apmokestinimo schemos veiksmingumą mažinant kelių transporto daromą žalą aplinkai. Prireikus ji kas dvejus metus koreguoja apmokestinimo struktūrą ir konkrečią mokesčio sumą, nustatytą pagal transporto priemonės klasę, kelio tipą ir laikotarpį, atsižvelgdama į transporto pasiūlos ir paklausos pokyčius.

4. Išorinių kaštų elementai**4.1. Eismo oro taršos kaštai**

Kai valstybė narė nusprendžia įtraukti visus arba dalį eismo oro taršos kaštų į išorinių kaštų mokestį, valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija apskaičiuoja eismo oro taršos kaštų apmokestinamą vertę taikydama toliau pateikiamą formulę arba panaudodama IIIb priedo 1 lentelėje pateiktas vieneto vertes, jei jos yra mažesnės:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

kai:

- PCV_{ij} = i klasės transporto priemonės oro taršos kaštai j tipo kelyje (EUR/transporto priemonės nuvažiuoti km)
- EF_{ik} = teršalo k ir i klasės transporto priemonės išmetamųjų teršalų koeficientas (g/transporto priemonės nuvažiuoti km)
- PC_{jk} = teršalo k kaštai pinigine išraiška j tipo kelyje (EUR/g)

Išmetamųjų teršalų koeficientai yra tokie patys kaip ir tie, kuriuos valstybės narės naudoja rengdamos nacionalinę išmetamųjų teršalų apskaitą, numatytą 2001 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2001/81/EB dėl tam tikrų atmosferos teršalų išmetimo nacionalinių ribų ⁽¹⁾ (pagal kurią reikalaujama naudoti EMEP/CORINAIR išmetamųjų teršalų apskaitos metodiką ⁽²⁾). Teršalų kaštų pinigine išraiška apskaičiuoja valstybė narė arba atitinkamai atvejais nepriklausoma institucija, atsižvelgdama į naujausius duomenis.

Valstybė narė arba atitinkamai atvejais nepriklausoma institucija, apskaičiuodama oro taršos kaštų vertę, gali taikyti alternatyvius moksliskai pagrįstus metodus, panaudodama oro teršalų matavimo duomenis ir oro taršos kaštų vietinės vertės pinigine išraiška, su sąlyga, kad rezultatai neviršytų vieneto verčių, nurodytų IIIb priedo 1 lentelėje visoms transporto priemonių klasėms.

4.2. Eismo akustinės taršos kaštai

Kai valstybė narė nusprendžia įtraukti visus arba dalį eismo akustinės taršos kaštų į išorinių kaštų mokesčių, valstybė narė arba atitinkamai atvejais nepriklausoma institucija apskaičiuoja apmokestinamus eismo akustinės taršos kaštus, taikydama toliau pateikiamas formules arba panaudodama IIIb priedo 2 lentelėje pateiktas vieneto vertes, jei pastarasis dydis yra mažesnis:

$$NCV_j \text{ (kasdien)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (dieną)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (naktį)} = b \times NCV_j$$

kai:

- NCV_j = vienos sunkiasvorės krovininės transporto priemonės triukšmo kaštai j tipo kelyje (EUR/transporto priemonės nuvažiuoti km)
- NC_{jk} = vienam asmeniui tenkantys triukšmo kaštai j tipo kelyje esant k lygio triukšmui (EUR/asmeniui)
- POP_k = gyventojų, kasdien patiriančių k lygio triukšmą, skaičius viename kilometre (asmenys/km)
- $WADT$ = dienos eismo svartinis vidurkis (lengvųjų automobilių ekvivalentas)
- a ir b yra svartiniai koeficientai, kuriuos valstybė narė nustato taip, kad gautas triukšmo mokesčio svartinis vidurkis transporto priemonei už kilometrą neviršytų NCV_j (kasdien).

Eismo akustinė tarša siejama su poveikiu triukšmo lygiui, išmatuotam šalia poveikio taško už triukšmo mažinimo užtvartų (jei jos yra įrengtos).

k lygio triukšmą patiriančių gyventojų skaičius imamas iš strateginių triukšmo žemėlapių, parengtų pagal 2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Komisijos direktyvos 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo ⁽³⁾ 7 straipsnį.

Vienam asmeniui tenkančius kaštus esant k lygio triukšmui apskaičiuoja valstybė narė arba atitinkamai atvejais nepriklausoma institucija, atsižvelgdama į naujausius duomenis.

Dienos eismo svartinio vidurkio sunkiasvorių krovinių transporto priemonių ir lengvųjų automobilių ekvivalentiškumo koeficientas „e“ negali būti didesnis kaip 4.

⁽¹⁾ OL L 309, 2001 11 27, p. 22.

⁽²⁾ Europos aplinkos agentūros metodologija <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>.

⁽³⁾ OL L 189, 2002 7 18, p. 12.

Apskaičiuodama triukšmo kaštų vertę, valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija gali taikyti alternatyvius moksliskai pagrįstus metodus su sąlyga, kad rezultatai neviršytų IIIb priedo 2 lentelėje nurodytų vieneto verčių.

Valstybė narė arba atitinkamais atvejais nepriklausoma institucija gali nustatyti skirtingus triukšmo mokesčius, siekdama skatinti naudoti tylesnes transporto priemones, jeigu dėl to nediskriminuojamos užsienio transporto priemonės. Jeigu įvedami skirtingi triukšmo mokesčiai, mokesčiai už triukšmingiausių transporto priemonių kategoriją negali viršyti IIIb priedo 2 lentelėje nurodytų vieneto verčių ir daugiau kaip keturis kartus viršyti tyliausioms transporto priemonėms taikomo triukšmo mokesčio.

IIIb PRIEDAS

MAKSIMALUS IŠORINIŲ KAŠTŲ MOKESČIO SVERTINIS VIDURKIS

Šiame priede nustatomi parametrai, kurie turi būti taikomi apskaičiuojant maksimalų išorinių kaštų mokesčio svertinį vidurkį.

1. Maksimalūs eismo oro taršos kaštai

1 lentelė. Maksimalūs padengiami oro taršos kaštai

Centų už transporto priemonės nuvažiuotus km	Priemiestiniai keliai (įskaitant greitkelius)	Tarpmiestiniai keliai (įskaitant greitkelius)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
po 2013 m. gruodžio 31 d.	3	2
EURO VI	0	0
po 2017 m. gruodžio 31 d.	2	1
Mažiau taršios nei EURO VI	0	0

Kalnuotose vietovėse 1 lentelėje pateiktas vertes galima dauginti iš koeficiento, kuris yra mažesnis arba lygus 2, jeigu tai pateisinama kelių nuolydžiu, aukščiu virš jūros lygio ir (arba) temperatūros inversija.

2. Maksimalūs eismo akustinės taršos kaštai

2 lentelė. Maksimalūs padengiami triukšmo kaštai

Centų už transporto priemonės nuvažiuotus km	Dieną	Naktį
Priemiestiniai keliai (įskaitant greitkelius)	1,1	2
Tarpmiestiniai keliai (įskaitant greitkelius)	0,2	0,3

Kalnuotose vietovėse 2 lentelėje pateiktas vertes galima dauginti iš koeficiento, kuris yra mažesnis arba lygus 2, jeigu tai pateisinama kelių nuolydžiu, temperatūros inversija ir (arba) amfiteatro efektu slėniuose.“

KOMISIJOS PAREIŠKIMAS DĖL ATITIKTIES LENTELIŲ

„Komisija primena savo įsipareigojimą užtikrinti, kad valstybės narės parengtų atitikties lenteles, kuriose jų patvirtintos perkėlimo į nacionalinę teisę priemonės būtų susietos su ES direktyva, ir jas perduotų Komisijai laikydamosi ES teisės aktų perkėlimo į nacionalinę teisę reikalavimų, siekiant atsižvelgti į piliečių interesus, užtikrinti geresnę teisėkūrą, gerinti teisinį skaidrumą ir padėti atlikti nacionalinių taisyklių suderinamumo su ES nuostatomis patikrinimą.

Komisija apgailestauja, kad trūko pritarimo į pasiūlymą 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 („Eurovinjetė“) įtrauktai nuostatai dėl privalomo atitikties lentelių rengimo.

Komisija, siekdama kompromiso ir užtikrinti, kad tas pasiūlymas būtų priimtas nedelsiant, gali pritarti tekste pateiktos nuostatos dėl privalomo atitikties lentelių rengimo pakeitimui atitinkama konstatuojamąja dalimi, kuria valstybės narės būtų skatinamos laikytis šios praktikos. Ji per 12 mėnesių nuo šio susitarimo patvirtinimo plenariniame posėdyje informuos ir perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpio pabaigoje parengs pranešimą dėl valstybių narių praktikos, susijusios su jų atitikties lentelių parengimu dėl savo ir Sąjungos intereso, kuriose kuo geriau bus parodyta šios direktyvos ir perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių atitiktis, ir šių lentelių viešu paskelbimu.

Vis dėlto pozicija, kurios Komisija laikosi šio dokumento atveju, neturi būti laikoma precedentu. Komisija toliau dės pastangas, kad kartu su Europos Parlamentu ir Taryba rastų tinkamą šio horizontaliojo institucinio klausimo sprendimą.“

TARYBAI PIRMININKAVUSIOS VENGRIJOS, PIRMININKAUJANČIOS LENKIJOS IR PIRMININKAUSIANČIŲ DANIJOS IR KIPRO PAREIŠKIMAS

„Skelbiama, kad 2011 m. gegužės 23 d. trišalio dialogo metu pasiektas Tarybos ir Europos Parlamento susitarimas 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 („Eurovinjetė“) neturi įtakos tarpinstitucinių derybų dėl atitikties lentelių rezultatams.“

EUROPOS PARLAMENTO PAREIŠKIMAS

„Europos Parlamentas apgailestauja, kad Taryba nepasirengusi pritarti privalomam atitikties lentelių paskelbimui atsižvelgiant į pasiūlymą, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB. Skelbiama, kad 2011 m. gegužės 23 d. trišalio dialogo metu pasiektas Europos Parlamento ir Tarybos susitarimas 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 („Eurovinjetė“) neturi įtakos tarpinstitucinių derybų dėl atitikties lentelių rezultatams.

Europos Parlamentas ragina Europos Komisiją per 12 mėnesių nuo šio susitarimo patvirtinimo plenariniame posėdyje jį informuoti ir perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpio pabaigoje parengti pranešimą dėl valstybių narių praktikos, susijusios su atitikties lentelių parengimu, kuriose kaip įmanoma išsamiau būtų parodoma šios direktyvos ir perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių atitiktis, ir šių lentelių viešu paskelbimu.“
