I

(Informacija)

TARYBA

BENDROJI POZICIJA (EB) Nr. 33/2005

Tarybos priimta 2005 m. rugsėjo 6 d.

siekiant priimti … Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2005/…/EB, iš dalies keičiančią Direktyvą 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovininių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra

(2005/C 275 E/01)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Direktyvą 1999/62 ([1]), ypač į jos 7 straipsnį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ([2]),

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ([3]),

laikydamiesi Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ([4]),

kadangi:

(1) Konkurencijos tarp transporto įmonių valstybėse narėse iškraipymų panaikinimas, tinkamas vidaus rinkos veikimas bei didesnis konkurencingumas priklauso nuo to, ar įdiegiami teisingi vežėjų apmokestinimo už naudojimąsi infrastruktūra mechanizmai. Tam tikras suderinimo lygis jau yra pasiektas Direktyva 1999/62/EB.

(2) Siekiant skatinti tvarią transporto sistemą Bendrijoje yra būtina teisingesnė apmokestinimo už naudojimąsi kelių infrastruktūra sistema. Tvirto ekonomikos augimo bei tinkamo vidaus rinkos veikimo sumetimais tikslo optimaliai naudoti esamą kelių tinklą ir žymiai sumažinti jo neigiamą poveikį turėtų būti siekiama neužkraunant papildomos naštos operatoriams.

(3) Baltojoje knygoje „2010 m. Europos transporto politika: laikas spręsti“ Komisija paskelbė ketinanti siūlyti direktyvą dėl apmokestinimo už naudojimąsi kelių infrastruktūra. Europos Parlamentas, 2003 m. vasario 12 d. priimdamas pranešimą dėl Baltosios knygos išvadų, patvirtino, kad apmokestinimas už naudojimąsi infrastruktūra yra reikalingas. Po 2001 m. birželio 15 d. Geteborgo Europos Vadovų Tarybos, kuri ypatingą dėmesį atkreipė į tvarią transporto sistemą, 2002 m. gruodžio 12 ir 13 d. Kopenhagos Europos Vadovų Taryba ir 2003 m. kovo 20 ir 21 d. Briuselio Europos Vadovų Taryba taip pat palankiai įvertino Komisijos ketinimą pateikti naują „Eurovinjetės“ direktyvą.

(4) Siekiant nustatyti rinkliavas, Direktyvoje 1999/62/EB atsižvelgiama į infrastruktūros statybos, eksploatavimo, priežiūros ir plėtros kaštus. Reikia konkrečios nuostatos, aiškiai nurodančios statybos kaštus, į kuriuos gali būti atsižvelgiama.

([1]) OL L 187, 1999 7 20, p. 42. Direktyva su pakeitimais, padarytais 2003 m. Stojimo aktu.
([2]) OL C 241, 2004 9 28, p. 58.
([3]) OL C 109, 2004 4 30, p. 14.
([4]) 2004 m. balandžio 20 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 141 E, 2004 4 30, p. 372), 2005 m. rugsėjo 6 d. Tarybos bendroji pozicija ir ... m..... d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

(5) Tarptautinės kelių transporto operacijos yra intensyviausios transeuropiniame kelių transporto tinkle. Be to, komerciniam transportui yra labai svarbu, kad tinkamai funkcionuotų vidaus rinka. Todėl komerciniam transportui transeuropiniame kelių tinkle, kaip apibrėžta 1996 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendime Nr. 1692/96/EB, pateikiančiame Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros [1], turėtų būti taikoma Bendrijos struktūra. Pagal subsidiarumo principą valstybėms narėms turėtų būti leidžiama savo nuožiūra taikyti rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius keliuose, kurie nėra transeuropinio kelių tinklo dalis, laikydamosi Sutarties.

(6) Siekiant kaštų efektyvumo įgyvendinant rinkliavų sistemas, apribojimai kontroliuojant rinkliavas nebūtinai turi būti taikomi visai infrastruktūrai, kuriai nustatoma rinkliava. Valstybės narės gali nuspręsti įgyvendinti šią direktyvą naudodamos rinkliavas tik konkrečioje infrastruktūros, kuriai nustatyta rinkliava, vietoje.

(7) Rinkliavos turėtų būti grindžiamos infrastruktūros kaštų susigrąžinimo principu. Tais atvejais, kai tokios infrastruktūros buvo bendrai finansuojamos iš Europos Sąjungos bendrojo biudžeto, Bendrijos fondų įnašas neturėtų būti susigrąžinamas per rinkliavas, nebent atitinkamuose Bendrijos dokumentuose yra konkrečios nuostatos, kuriomis atsižvelgiama į būsimas įplaukas iš rinkliavų nustatant Bendrijos bendro finansavimo sumą.

(8) Tai, kad naudotojas gali priimti sprendimus, kurie turės poveikio rinkliavų naštai, pasirinkdamas mažiausiai taršias transporto priemones, laiką, kai susidaro mažiau transporto grūsčių, bei maršrutus, kuriuose susidaro mažiau transporto grūsčių, yra svarbi sudedamoji apmokestinimo sistemos dalis. Todėl valstybės narės turėtų turėti galimybę diferencijuoti rinkliavas atsižvelgdamos į transporto priemonės kategoriją, nustatomą pagal teršalų išmetimą („EURO“ klasifikacija), tai, kiek žalos ji daro keliams, bei grūsčių vietą, laiką ir dydį. Toks rinkliavų dydžio diferencijavimas turėtų būti proporcingas siekiamam tikslui.

(9) Kelių infrastruktūros komercinės kainodaros aspektų, kuriems netaikoma ši direktyva, atžvilgiu turėtų būti laikomasi Sutarties taisyklių.

(10) Ši direktyva neturi poveikio rinkliavų ir (arba) naudotojo mokesčių už infrastruktūrą sistemą nustatančių valstybių narių laisvam pasirinkimui numatyti tinkamą šių mokesčių kompensavimą, nepažeidžiant Sutarties 87 ir 88 straipsnių. Dėl tokio kompensavimo neturėtų kilti konkurencijos iškraipymų vidaus rinkoje ir kompensuojant reikėtų laikytis atitinkamų Bendrijos teisės nuostatų, pirmiausia minimalių transporto priemonėms taikytinų mokesčių tarifų, nustatytų Direktyvos 1999/62/EB I priede, bei 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyvos 2003/96/EB, pakeičiančios Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą [2], nuostatų.

(11) Jeigu valstybės narės renka rinkliavas arba naudotojo mokesčius už naudojimąsi keliais transeuropiniame kelių tinkle, apmokestinamiems keliams turėtų būti teikiamas atitinkamas prioritetas valstybių narių techninės priežiūros tvarkaraščiuose.

(12) Ypatingą dėmesį reikėtų skirti kalnuotiems regionams, pavyzdžiui, Alpėms ar Pirėnams. Svarbūs naujos infrastruktūros projektai dažnai būdavo nepradėti įgyvendinti, kadangi nebuvo reikiamų didelių finansinių išteklių. Todėl tokiuose regionuose iš naudotojų gali būti reikalaujama mokėti padidintą sumą, skirtą finansuoti pagrindinius Europai labai reikšmingus projektus, įskaitant tuos, kurie yra susiję su kita transporto rūšimi tame pačiame koridoriuje. Ši suma turėtų būti siejama su projekto finansinėmis reikmėmis. Ji taip pat turėtų būti siejama su baziniu rinkliavų dydžiu siekiant išvengti dirbtinai didelių mokesčių bet kuriame koridoriuje, kadangi dėl to transportas būtų nukreipiamas į kitus koridorius, taip sukeliant vietines problemas dėl grūsčių ir nulemiant neefektyvų naudojimąsi tinklais.

(13) Mokesčiai turėtų būti nediskriminuojantys, o juos renkant neturėtų būti nustatyta papildomų formalumų ar sudaryta kliūčių prie vidaus sienų. Todėl reikėtų imtis atitinkamų priemonių, kad atsitiktiniai naudotojai galėtų juos lengviau sumokėti, pirmiausia tais atvejais, kai rinkliavos ir (arba) kiti naudotojo mokesčiai renkami naudojant tik tokią sistemą, kai reikia naudotis elektroniniais transporto priemonėje įrengtais mokėjimo prietaisais.

(14) Siekiant užtikrinti nuoseklų ir subalansuotą infrastruktūros apmokestinimo sistemų taikymą, naudojant naują rinkliavų tvarką kaštai turėtų būti apskaičiuojami pagal tam tikrus pagrindinius principus, arba jų dydis neturėtų viršyti dydžio, kuris susidarytų taikant šiuos principus. Šie reikalavimai neturėtų būti taikomi esamai tvarkai, nebent ji ateityje būtų žymiai keičiama. Tokiais esminiais pakeitimais būtų laikomi žymūs rinkliavų sistemos pradinių sąlygų pakeitimai keičiant sutartį su rinkliavų sistemos operatoriumi, bet jais nebūtų laikomi

[1] OL L 228, 1996 9 9, p. 1. Sprendimas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Sprendimu Nr. 884/2004/EB (OL L 167, 2004 4 30, p. 1).

[2] OL L 283, 2003 10 31, p. 51. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 2004/75/EB (OL L 157, 2004 4 30, p. 100).

pradinėje sistemoje numatyti pakeitimai. Koncesijos sutarčių atveju esminius pakeitimus būtų galima įgyvendinti pagal viešųjų pirkimų procesą. Siekiant užtikrinti skaidrumą nesukuriant kliūčių rinkos ekonomikos veikimui ir valstybinių bei privačių subjektų partnerystei, valstybės narės taip pat turėtų informuoti Komisiją, kad ši galėtų pateikti nuomonę, apie vienetų vertes ir kitus parametrus, kuriuos jos ketina naudoti apskaičiuodamos įvairius mokesčių kaštų elementus, arba koncesijos sutarčių atveju — atitinkamą sutartį ir režimą, kuriuo remiamasi. Prieš nustatant naują rinkliavų tvarką valstybėse narėse Komisijos priimtos nuomonės visiškai neturi įtakos Sutartyje numatytai Komisijos pareigai užtikrinti, kad būtų taikoma Bendrijos teisė.

(15) Kuriant apmokestinimo už naudojimosi kelių infrastruktūra sistemą, reikia tolesnės techninės pažangos. Turėtų egzistuoti procedūra, leidžianti Komisijai, pasikonsultavus su valstybėmis narėmis, pritaikyti Direktyvos 1992/62/EB reikalavimus prie techninės pažangos.

(16) Šiai direktyvai įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti priimamos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ([1]).

(17) Kadangi šio direktyvos tikslų — suderinti sąlygas, taikytinas rinkliavoms ir naudotojo mokesčiams už naudojimąsi kelių infrastruktūra, — pačios valstybės narės negali deramai pasiekti ir, atsižvelgiant į jų europinį pobūdį ir siekiant apsaugoti vidaus rinką, skirtą transportui, tų tikslų būtų geriau siekti Bendrijos lygmeniu, laikydamasi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.

(18) Direktyva 1999/62/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 1999/62/EB iš dalies keičiama taip:

1. 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) a punktas pakeičiamas taip:

„a) „transeuropinis kelių tinklas“ yra 1996 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo Nr. 1692/96/EB, pateikiančio Bendrijos rekomendacijas dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros (*), I priedo 2 skirsnyje apibrėžtas kelių tinklas, vaizduojamas žemėlapiuose. Žemėlapiuose daroma nuoroda į atitinkamus šio sprendimo rezoliucinėje dalyje ir (arba) II priede minimus skirsnius;

(*) OL L 228, 1996 9 9, p. 1. Sprendimas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Sprendimu Nr. 884/2004/EB (OL L 167, 2004 4 30, p. 1).;“

b) įterpiami šie punktai:

„aa) „statybos kaštai“ yra su statyba susiję kaštai, prireikus įskaitant finansavimo kaštus:

— naujos infrastruktūros ar naujos infrastruktūros patobulinimų (įskaitant žymius konstrukcijų remontus), arba

— infrastruktūros ar infrastruktūros patobulinimų (įskaitant žymius konstrukcijų remontus), užbaigtų ne daugiau kaip 30 metų iki... (*), jeigu iki... (*) rinkliavų tvarka jau nustatyta, arba užbaigtų ne daugiau kaip 30 metų prieš nustatant naują rinkliavų tvarką, įvedamą po... (*); kaštai, susiję su infrastruktūra ar infrastruktūros patobulinimais, užbaigtais nepasibaigus šiems terminams, taip pat gali būti laikomi statybos kaštais, jeigu:

i) valstybė narė, sudarydama sutartį su rinkliavų sistemos operatoriumi arba priimdama kitus lygiaverčio poveikio teisinius aktus, kurie įsigalioja iki... (*), sukūrė rinkliavų sistemą, kurioje numatoma susigrąžinti šiuos kaštus, arba

ii) valstybė narė gali įrodyti, kad statant atitinkamą infrastruktūrą buvo labai svarbu, kad jos numatytas tarnavimo laikotarpis būtų ilgesnis negu 30 metų.

([1]) OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

(*) 24 mėnesiai nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos.

Visais atvejais statybos kaštų, į kuriuos reikia atsižvelgti, dalis neviršija projekte numatyto dabartinio tarnavimo laikotarpio dalies tų infrastruktūros komponentų, kurie dar veiks... (*) arba naujos rinkliavų tvarkos nustatymo dieną, jei ji yra vėlesnė.

Į infrastruktūros arba infrastruktūros patobulinimų kaštus galima įtraukti konkrečias infrastruktūros sąnaudas, skirtas triukšmo poveikiui sumažinti ar kelių eismo saugumui pagerinti, bei faktinius infrastruktūros operatoriaus mokėjimus, susijusius su objektyviais aplinkos apsaugos elementais, pavyzdžiui, apsauga nuo dirvožemio taršos;

ab) „finansavimo kaštai“ yra paskolų palūkanos ir (arba) akcininkų piniginių įnašų pelnas;

ac) „žymūs konstrukcijų remontai“ yra konstrukcijų remontai, išskyrus remontus, kurie nebeturi aktualios naudos eismo dalyviams, pavyzdžiui, jeigu vietoje remontų vykdomas tolesnis naujos kelio dangos klojimas ar kiti statybos darbai;“;

c) b punktas pakeičiamas taip:

„b) „rinkliava“ yra nustatyto dydžio mokestis už transporto priemonę, važiuojančią tam tikrą atstumą 7 straipsnio 1 dalyje nurodytoje infrastruktūroje; mokesčio dydis nustatomas pagal nuvažiuotą atstumą ir transporto priemonės rūšį;“;

d) įterpiamas šis punktas:

„ba) „svertinė vidutinė rinkliava“ yra bendra tam tikru laikotarpiu surinktų rinkliavų pajamų suma, kuri padalijama iš tuo laikotarpiu tam tikru tinklu, kuriame taikomos rinkliavos, transporto priemonių nuvažiuotų kilometrų skaičiaus; pajamos ir transporto priemonių nuvažiuoti kilometrai apskaičiuojami transporto priemonėms, kurioms taikomos rinkliavos;“;

e) c, d, e ir f punktai pakeičiami taip:

„c) „naudotojo mokestis“ yra nustatyto dydžio mokestis, kuriuo suteikiama teisė tam tikrą laikotarpį eksploatuoti transporto priemonę 7 straipsnio 1 dalyje nurodytoje infrastruktūroje;

d) „transporto priemonė“ yra motorinė transporto priemonė arba sekcijomis sujungiama transporto priemonė, skirta ar eksploatuojama tik kroviniams keliais vežti, kurios pakrautos maksimalus leistinas svoris yra virš 3,5 tonų;

e) „EURO 0“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „EEV“ kategorijų transporto priemonė yra transporto priemonė, kuri atitinka 0 priede nustatytas emisijos ribas:

f) „transporto priemonės tipas“ yra kategorija, kuriai priskiriama transporto priemonė pagal ašių skaičių, jos dydį ar svorį, ar pagal kitą žalą keliams atspindinčius transporto priemonės klasifikacijos faktorius, pavyzdžiui, IV priede nustatytą žalos keliams klasifikavimo sistemą, jeigu naudojama klasifikavimo sistema grindžiama transporto priemonės savybėmis, kurios nurodytos visose valstybėse narėse naudojamuose dokumentuose arba yra aiškiai matomos.“;

f) papildoma šiais punktais:

„g) „koncesijos sutartis“ yra „viešoji darbų koncesija“ arba „paslaugų koncesija“, kaip apibrėžta 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/18/EB dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo tvarkos derinimo (*) 1 straipsnyje;

h) „koncesijos rinkliava“ yra rinkliava, kurią koncesininkas ima pagal koncesijos sutartį.

(*) OL L 134, 2004 4 30, p. 114. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1874/2004 (OL L 326, 2004 10 29, p. 17).;“

2) 7 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1, 2, 3 ir 4 dalys pakeičiamos taip:

„1. Valstybės narės gali toliau imti arba įvesti rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius transeuropiniame kelių tinkle arba to tinklo dalyse, tik laikydamosi 2–12 dalyse išdėstytų sąlygų. Tai nepažeidžia valstybių narių teisės, laikantis Sutarties, taikyti rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius keliuose, kurie nėra transeuropinio kelių tinklo dalis, bei transeuropiniame kelių tinkle kitoms motorinėms transporto priemonėms, kurioms netaikomas „transporto priemonės“ sąvokos apibrėžimas.

2. Valstybė narė gali nuspręsti toliau imti arba nustatyti rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius, taikomus tik transporto priemonėms, kurių maksimalus leistinas pakrautos transporto priemonės svoris nėra mažesnis kaip 12 tonų. Jeigu valstybė narė nusprendžia taikyti rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius transporto priemonėms, kurių svoris nesiekia šios svorio ribos, taikomos šios direktyvos nuostatos.

(*) 24 mėnesiai nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos.

3. Rinkliavos ir naudotojo mokesčiai negali būti taikomi vienu metu tam tikrai transporto priemonės kategorijai už naudojimąsi kuria nors viena atskira kelio atkarpa. Tačiau valstybės narės rinkliavas taip pat gali imti tuose tinkluose, kuriuose naudotojo mokestis imamas už naudojimąsi tiltais, tuneliais ir kalnų pervažomis.

4. Rinkliavos ir naudotojo mokesčiai negali tiesiogiai ar netiesiogiai diskriminuoti vežėjo pagal pilietybę, vežėjo šalį ar buveinę, ar pagal transporto priemonės registraciją, arba pagal transporto operacijos kilmę ar maršruto tikslą.“;

b) įterpiamos šios dalys:

„4a. Valstybės narės gali numatyti sumažintus rinkliavų tarifus ar naudotojo mokesčius, arba atleisti nuo prievolės mokėti rinkliavas ar naudotojo mokesčius už transporto priemones, kurioms netaikomas reikalavimas įrengti ir naudoti tachografus pagal 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų (*), bei atvejais, kurie yra nurodyti šios direktyvos 6 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose ir kuriems taikomos juose nurodytos sąlygos.

4b. Kadangi dėl apmokestinimo struktūros, apimančios nuolaidas ar rinkliavų sumažinimus dažniems naudotojams, infrastruktūros operatoriui galėtų sumažėti administracinės išlaidos, valstybės narės gali numatyti tokias nuolaidas ar sumažinimus su sąlyga, kad:

— jos laikosi 10 dalies a punkte nustatytų sąlygų,

— jos laikosi Sutarties, ypač jos 12, 49, 86 ir 87 straipsnių,

— jos neiškreipia konkurencijos vidaus rinkoje,

— atsiradusi apmokestinimo struktūra yra linijinė, proporcinga, prieinama visiems naudotojams vienodomis sąlygomis, ir dėl jos kiti naudotojai neturi mokėti didesnių rinkliavų, kad būtų padengti papildomi kaštai.

Tokios nuolaidos ar sumažinimai visais atvejais neviršija 13 % rinkliavos, sumokėtos už lygiavertes transporto priemones, kurios neatitinka nuolaidų ar rinkliavos sumažinimo sąlygų.

4c. Visos nuolaidų ir sumažinimo schemos pateikiamos Komisijai, kuri patikrina, ar laikomasi 4a ir 4b dalyse nustatytų sąlygų ir jas patvirtina 9c straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka.

(*) OL L 370, 1985 12 31, p. 8. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (EB) Nr. 432/2004 (OL L 71, 2004 3 10, p. 3).;“

c) 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Rinkliavų ir (arba) naudotojo mokesčių rinkimo tvarka negali nei finansiškai, nei kitu būdu nepagrįstai sukurti nepalankią padėtį nereguliariai besinaudojantiems kelių tinklu. Ypač tais atvejais, kai valstybė narė renka rinkliavas ir (arba) naudotojo mokesčius naudodamasi tik sistema, kai reikia naudotis transporto priemonėse įrengtais prietaisais, ta valstybė narė sudaro galimybę gauti atitinkamus transporto priemonėse įrengtus prietaisus derama administracine ir ekonomine tvarka.“;

d) 7 dalies antroji ir trečioji pastraipos išbraukiamos;

e) 9 ir 10 dalys pakeičiamos taip:

„9. Rinkliavos grindžiamos tik infrastruktūros kaštų susigrąžinimo principu. Ypač svertinės vidutinės rinkliavos siejamos su konkrečios infrastruktūros tinklo statybos kaštais bei eksploatavimo, priežiūros ir plėtros kaštais. Svertinės vidutinės rinkliavos dalis gali taip pat būti kapitalo grąža ar pelno marža, atsižvelgiant į rinkos sąlygas.

10. a) Nepažeisdamos 9 dalyje nurodytų svertinių vidutinių rinkliavų valstybės narės gali taikyti skirtingus rinkliavų tarifus siekdamos kovoti su žala aplinkai, kovoti su grūstimis, mažinti žalą infrastruktūrai, optimizuoti naudojimąsi konkrečia infrastruktūra ar skatinti kelių saugumą, jeigu toks skirtumas:

— yra proporcingas siekiamam tikslui,

— yra skaidrus ir nediskriminacinis, pirmiausia atsižvelgiant į vežėjo pilietybę, vežėjo buveinės ar transporto priemonės registracijos šalį ar vietą, bei į transporto operacijos kilmę ar maršruto tikslą,

— nėra skirtas papildomoms rinkliavų pajamoms gauti, o nenumatytas pajamų padidėjimas (dėl kurio atsirastų 9 dalies neatitinkančios svertinės vidutinės rinkliavos) atsveriamas keičiant skirtumo struktūrą; tokie pakeitimai turi būti įgyvendinti per dvejus tolesnius metus pasibaigus ataskaitiniams metams, kuriais buvo gautos papildomos pajamos,

— neperžengia b punkte nustatytų maksimalių lankstumo ribų.

b) Pagal a punkte nurodytas sąlygas rinkliavų tarifai gali būti skirstomi:

— pagal EURO emisijos klasę, kaip išdėstyta 0 priede, jei nė viena iš rinkliavų nebus daugiau nei 100 % didesnė už rinkliavą, imamą už tokias pačias transporto priemones, kurios atitinka griežčiausius emisijos reikalavimus; ir (arba)

— pagal paros laiką, dienos kategoriją ar metų laiką, jeigu:

i) nė viena iš rinkliavų nebus daugiau nei 100 % didesnė už rinkliavą, imamą pigiausiai apmokestinamu paros metu, pigiausiai apmokestinamą tam tikros kategorijos dieną ar pigiausiai apmokestinamu metų laiku; arba

ii) jeigu pigiausiam laikotarpiui taikomas 0 % tarifas, sankcija už brangiausią paros laiką, dienos kategoriją ar metų laiką neviršija 50 % rinkliavos dydžio, paprastai taikomo konkrečiai transporto priemonei.

c) Išimtiniais atvejais, esant labai svarbiems Europai konkretiems projektams, pagal a punkto sąlygas rinkliavų tarifus galima skirstyti kitais būdais, siekiant užtikrinti tokių projektų komercinę naudą, kai jie tiesiogiai konkuruoja su kitais transporto priemonių perkėlimo būdais. Atsiradusi apmokestinimo struktūra turi būti linijinė, proporcinga, viešai paskelbta, prieinama visiems naudotojams vienodomis sąlygomis, ir dėl jos kiti naudotojai neturi mokėti didesnių rinkliavų, kad būtų padengti papildomi kaštai. Prieš įgyvendinant atitinkamą apmokestinimo struktūrą Komisija patikrina, ar ji atitinka šiame punkte išdėstytas sąlygas.“;

f) pridedamos šios dalys:

„11. Išimtiniais atvejais, susijusiais su infrastruktūra kalnuotuose regionuose, informavus Komisiją, galima padidinti rinkliavas konkrečiose kelio atkarpose:

a) kuriose būna ūmios grūstys, trukdančios transporto priemonėms laisvai judėti; arba

b) kuriomis važiuojant transporto priemonėms atsiranda didelė žala aplinkai,

jeigu:

— iš rinkliavos padidinimo gautos pajamos investuojamos į Europos interesų prioritetinius projektus, nurodytus Sprendimo Nr. 884/2004/EB III priede, jeigu tokie projektai tiesiogiai padeda sumažinti atitinkamas grūstis ar žalą aplinkai ir jeigu jie yra tame pačiame koridoriuje kaip ir kelio atkarpa, kuriai taikomas rinkliavos padidinimas,

— rinkliavos padidinimas, kurį galima taikyti pagal 10 dalį pakeistoms rinkliavoms, neviršija 15 % pagal 9 dalį apskaičiuotos svertinės vidutinės rinkliavos, išskyrus tuos atvejus, kai gautos pajamos investuojamos į Europinės svarbos prioritetinių projektų tarpvalstybines atkarpas, susijusias su kalnuotų regionų infrastruktūra; tokiu atveju rinkliavos padidinimas negali viršyti 25 %,

— taikant rinkliavos padidinimą neatsiranda neigiamų pasekmių komerciniam eismui palyginti su kitais kelių naudotojais,

— prieš pradedant taikyti rinkliavos padidinimą Komisijai pateikiami finansiniai infrastruktūros, kuriai taikomas rinkliavos padidinimas, planai bei naujo infrastruktūros projekto kaštų ir naudos analizė,

— laikotarpis, kuriuo taikomas rinkliavos padidinimas, iš anksto nustatomas ir apribojamas, bei atitinka pateiktus finansinius planus bei kaštų ir naudos analizę numatomų pajamų atžvilgiu.

Ši nuostata taikoma naujiems tarpvalstybiniams projektams, pritarus atitinkamoms valstybėms narėms.

Komisija, gavusi finansinius planus iš rinkliavos padidinimą ketinančios taikyti valstybės narės, pateikia šią informaciją 9c straipsnio 1 dalyje nurodyto Komiteto nariams. Jeigu Komisija mano, kad planuojamas rinkliavos padidinimas neatitinka šioje dalyje nustatytų sąlygų, arba jeigu ji mano, kad planuojamas rinkliavos padidinimas turės žymų neigiamą poveikį periferinių regionų ekonominei plėtrai, ji gali pagal 9c straipsnio 2 dalyje nurodytą procedūrą atmesti valstybių narių pateiktus mokesčių planus arba paprašyti juos pakeisti.

12. Jeigu vairuotojas patikrinimo metu negali pateikti transporto priemonės dokumentų, kurių reikia 10 dalies b punkto pirmojoje įtraukoje nurodytai informacijai bei transporto priemonės tipui nustatyti, valstybės narės gali taikyti didžiausias taikomas rinkliavas.“;

3. įterpiamas šis straipsnis:

„*7a straipsnis*

1. Valstybės narės, nustatydamos atitinkamo infrastruktūros tinklo ar aiškiai apibrėžtos tokio tinklo dalies svertinių vidutinių rinkliavų dydį, atsižvelgia į 7 straipsnio 9 dalyje nustatytus įvairius kaštus. Kaštai, į kuriuos atsižvelgiama, yra susiję su tinklu ar tinklo dalimi, kuriame (kurioje) imamos rinkliavos, bei su transporto priemonėmis, už kurias yra imamos rinkliavos. Valstybės narės gali nuspręsti nesusigrąžinti šių kaštų iš rinkliavų pajamų arba susigrąžinti tik tam tikrą kaštų dalį.

2. Rinkliavos nustatomos pagal 7 straipsnį ir šio straipsnio 1 dalį.

3. Jeigu valstybės narės po... (*) nustato naują rinkliavų tvarką, išskyrus su koncesijos rinkliavomis susijusią tvarką, jos apskaičiuoja kaštus naudodamos III priede nustatytais pagrindiniais apskaičiavimo principais grindžiamą metodiką.

Jeigu po... (*) nustatomos naujos koncesijos rinkliavos, aukščiausias rinkliavų dydis atitiks ar bus mažesnis nei dydis, kuris būtų nustatytas naudojant III priede nustatytais pagrindiniais apskaičiavimo principais grindžiamą metodiką. Tokios atitikties įvertinimas vykdomas remiantis pagrįstai ilgu ataskaitiniu laikotarpiu, atitinkančiu koncesijos sutarties pobūdį.

Iki... (*) jau nustatytai rinkliavų tvarkai ar rinkliavų tvarkai, dėl kurios iki... (*) pagal viešųjų pirkimų procesą gautos paraiškos ar atsakymai į kvietimus dalyvauti derybose, netaikomi šioje pastraipoje nustatyti įsipareigojimai, kol tokia rinkliavų tvarka lieka galioti, ir jeigu ji nėra žymiai keičiama.

4. Valstybės narės, likus ne mažiau kaip keturiems mėnesiams iki naujos rinkliavų tvarkos įgyvendinimo, Komisijai pateikia:

a) dėl rinkliavų tvarkos, išskyrus koncesijos rinkliavų tvarką:

— vienetų vertes ir kitus parametrus, kuriuos jos naudoja apskaičiuodamos įvairius kaštų elementus, ir

— aiškią informaciją apie transporto priemones, kurioms taikoma jų rinkliavų tvarka, ir apie tinklo ar tinklo dalies, kuriais remiamasi apskaičiuojant kaštus, geografinį mastą, bei apie kaštų procentinę dalį, kurią jos siekia susigrąžinti,

b) dėl rinkliavų, susijusių su koncesijos rinkliavomis, tvarkos:

— koncesijos sutartis ar žymius tokių sutarčių pakeitimus,

— atraminį režimą, kuriuo koncesijos teikėjas rėmėsi pranešdamas apie koncesiją, kaip nurodyta Direktyvos 2004/18/EB VII B priede; į šį atraminį režimą turėtų būti įtraukti koncesijos metu numatomi kaštai, kaip numatyta 7 straipsnio 9 dalyje, pagal transporto priemonių tipus padalintas prognozuojamas eismas, numatomi rinkliavų dydžiai, bei tinklo, kuriam taikoma koncesijos sutartis, geografinis mastas.

5. Tais atvejais, kai taikomos 3 dalyje numatytos pareigos, Komisija per keturis mėnesius nuo informacijos gavimo pagal 4 dalį pateikia nuomonę, ar šios pareigos įvykdytos.

Komisijos nuomonės pateikiamos 9c straipsnio 1 dalyje nurodytam Komitetui.

6. Jeigu valstybė narė nori taikyti 7 straipsnio 11 dalyje nurodytas nuostatas iki... (*) nustatytai rinkliavų tvarkai, atitinkama valstybė narė pateikia informaciją, kuri įrodytų, kad atitinkamai infrastruktūrai taikoma svertinė vidutinė rinkliava atitinka 2 straipsnio aa punktą, 7 straipsnio 9 dalį ir 7 straipsnio 10 dalį.“;

4. 8 straipsnio 2 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„b) sumokėjus bendrą naudotojo mokestį, leidžiama naudotis tinklu, dalyvaujančių valstybių narių nustatytu pagal 7 straipsnio 1 dalį;“;

5. Įterpiamas šis straipsnis:

„*8a straipsnis*

Kiekviena valstybė narė stebi rinkliavų ir (arba) naudotojo mokesčių sistemą, siekdama užtikrinti, kad ji veiktų skaidriai ir nediskriminuojančiu būdu.“;

6. 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis papildoma šiuo punktu:

„d) draudimo mokesčių.“;

b) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Laikydamosi subsidiarumo principo, valstybės narės nustato, kaip iš mokesčių gautos pajamos naudojamos kelių infrastruktūrai. Siekiant, kad būtų plečiamas visas transporto tinklas, iš mokesčių gautos pajamos turėtų būti panaudojamos transporto sektoriaus naudai ir visos transporto sistemos optimizavimui.“;

(*) 24 mėnesiai nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos.

7. Įterpiami šie straipsniai:

„*9a straipsnis*

Valstybės narės nustato tinkamą kontrolę ir sankcijų sistemą, taikomą pagal šią direktyvą priimtų nacionalinių nuostatų pažeidimams; jos imasi visų būtinų priemonių, siekdamos užtikrinti jų įgyvendinimą. Nustatytos sankcijos privalo būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

9b straipsnis

Komisija palengvina valstybių narių dialogą ir keitimąsi technine patirtimi, kiek tai susiję su šios direktyvos, ypač jos III priedo, įgyvendinimu. Atsižvelgdama į techninę pažangą, Komisija atnaujina ir išaiškina 0, III ir IV priedus, o atsižvelgdama į infliaciją — I ir II priedus, laikydamasi 9c straipsnio 3 dalyje nustatytos tvarkos.

9c straipsnis

1. Komisijai padeda komitetas.

2. Darant nuorodą į šią dalį, taikomi Tarybos sprendimo 1999/468/EB 3 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnio nuostatas.

3. Darant nuorodą į šią dalį, taikomi Tarybos sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į minėto sprendimo 8 straipsnio nuostatas.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje numatytas laikotarpis yra trys mėnesiai.“;

8. 11 straipsnis pakeičiamas taip:

„*11 straipsnis*

Ne vėliau kaip... (*) Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą apie šios direktyvos įgyvendinimą ir poveikį, atsižvelgdama į technologijų pokyčius, eismo intensyvumo tendencijas bei įvertindama jos poveikį vidaus rinkai, įskaitant Bendrijos salas, regionus, neturinčius prieigos prie jūros, ir periferinius regionus, investicijų lygį šiame sektoriuje bei jų paramą tvarios transporto politikos tikslams.

Prie ataskaitos prireikus pridedami Europos Parlamento ir Tarybos pasiūlymai dėl tolesnės šios direktyvos peržiūros.

Valstybės narės pateikia būtiną informaciją Komisijai ne vėliau kaip... (**).“;

9. II priedo lentelė, kurioje nurodyti mokesčių metiniai dydžiai, pakeičiama taip:

	„Daugiausiai trys ašys	Mažiausiai keturios ašys
EURO 0 ir EURO I	1 020	1 648
EURO II ir EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V ir EEV	797	1 329“

10. II priedo paskutinis sakinys pakeičiamas taip:

„Vienos dienos naudotojo mokestis yra vienodas visų kategorijų transporto priemonėms ir yra 11 EUR.“

11. Pridedamas 0 priedas, kurio tekstas yra šios direktyvos I priede.

12. Pridedamas III priedas, kurio tekstas yra šios direktyvos II priede.

13. Pridedamas IV priedas, kurio tekstas yra šios direktyvos III priede.

2 straipsnis

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję ne vėliau kaip... (*), įgyvendina šią direktyvą. Jos nedelsdamos apie tai praneša Komisijai.

Valstybės narės, tvirtindamos šias 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 vidaus teisės aktų nuostatų tekstus ir lentelę, rodančią šios direktyvos nuostatų ir priimtų nacionalinių nuostatų atitiktį.

3 straipsnis

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

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje, […]

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Primininkas	*Pirmininkas*
…	…

(*) 5 metai nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos.
(**) 54 mėnesiai nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos.

(*) 24 mėnesiai nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos.

I PRIEDAS

„0 PRIEDAS

EMISIJOS RIBOS

1. **„EURO 0“ transporto priemonė**

Anglies monoksido masė (CO) g/kWh	Angliavandenilių masė (HC) g/kWh	Azoto oksidų masė (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. **„EURO I“/„EURO II“ transporto priemonės**

	Anglies monoksido masė (CO) g/kWh	Angliavandenilių masė (HC) g/kWh	Azoto oksidų masė (NOx) g/kWh	Kietųjų dalelių masė (PT) g/kWh
„EURO I“ transporto priemonė	4,9	1,23	9,0	0,4 [1]
„EURO II“ transporto priemonė	4,0	1,1	7,0	0,15

[1] 85 kW arba mažesnės galio variklių atveju kietųjų dalelių emisijos ribinei vertei taikomas koeficientas yra 1,7.

3. **„EURO III“/„EURO IV“/„EURO V“/„EEV“ transporto priemonės**

Konkrečios anglies monoksido, bendrosios angliavandenilių, azoto oksidų ir kietųjų dalelių masės, nustatytos ESC bandymu, bei išmetamųjų dujų drumstumas, nustatytas ELR bandymu, neturi viršyti šių verčių [1]:

	Anglies monoksidų masė (CO) g/kWh	Angliavandenilių masė (HC) g/kWh	Azoto oksidų masė (NOx) g/kWh	Kietųjų dalelių masė (PT) g/kWh	Išmetamosios dujos m^{-1}
„EURO III“ transporto priemonė	2,1	0,66	5,0	0,10 [2]	0,8
„EURO IV“ transporto priemonė	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
„EURO V“ transporto priemonė	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
„EEV“ transporto priemonė	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

[1] Bandymo ciklą sudaro bandymo taškų seka, kurios kiekvienas taškas nustatomas pagal apsisukimų skaičių ir sukimo momentą, kuriais variklis turi dirbti nusistovėjusiu režimu (ESC bandymas) arba pereinamaisiais režimais (ETC ir ELR bandymai).

[2] 0,13 — varikliams, kurių cilindro darbinis tūris yra mažesnis nei 0,7 dm^3, o nominalus apsisukimų skaičius didesnis nei 3000 min^{-1}.

4. Ateityje gali būti svarstomos transporto priemonių emisijos klasės, kaip apibrėžta Direktyvoje 88/77/EEB, ir vėlesni pakeitimai.“

II PRIEDAS

„III PRIEDAS

KAŠTŲ PASKIRSTYMO IR RINKLIAVŲ APSKAIČIAVIMO PAGRINDINIAI PRINCIPAI

Šiame priede nustatomi svertinių vidutinių rinkliavų apskaičiavimo pagrindiniai principai, siekiant atspindėti 7 straipsnio 9 dalies nuostatas. Įpareigojimas susieti rinkliavas su kaštais nepažeidžia valstybių narių laisvės nuspręsti pagal 7a straipsnio 1 dalį pilnai nesusigrąžinti šių kaštų iš pajamų, gautų iš rinkliavų, arba laisvės pagal 7 straipsnio 10 dalį nustatyti skirtingas nei vidutinė konkrečių rinkliavų sumas ([1]).

Šie principai taikomi visiškai nuosekliai su kitais galiojančiais įpareigojimais pagal Bendrijos teisę, pirmiausia reikalavimu, kad koncesijos sutartys būtų sudaromos laikantis Tarybos direktyvos 2004/18/EB ir kitų Bendrijos instrumentų viešųjų pirkimų srityje.

Jeigu valstybė narė veda derybas su viena ar daugiau trečiųjų šalių, siekdama sudaryti koncesijos sutartį dėl dalies savo infrastruktūros statybos ar jos valdymo, arba šiuo tikslu sudaro panašų susitarimą, grindžiamą nacionalinės teisės aktais arba valstybės narės Vyriausybės sudarytu susitarimu, apie šių principų laikymąsi sprendžiama remiantis šių derybų rezultatais.

1. **Tinklo ir transporto priemonių, kurios taikomos rinkliavos, sąvokų apibrėžimas**

— Jeigu bendra rinkliavų tvarka netaikytina visam ETT kelių tinklui, valstybė narė tiksliai nurodo tinklo dalį arba dalis, kurioms taikytina rinkliavų tvarka, bei sistemą, kurią ji naudoja transporto priemonėms klasifikuoti, siekdama taikyti skirtingas rinkliavas. Valstybės narės taip pat nurodo, ar jos rinkliavų tvarką taiko ir mažiau nei 12 tonų sveriančioms transporto priemonėms.

— Jeigu valstybė narė skirtingoms savo tinklo dalims pasirenka taikyti skirtingą kaštų susigrąžinimo politiką (kaip leidžiama pagal 7a straipsnio 1 dalį), kiekvienos aiškiai apibrėžtos tinklo dalies kaštai apskaičiuojami atskirai. Valstybė narė gali nuspręsti padalyti savo tinklą į keletą aiškiai apibrėžtų dalių, siekdama sudaryti atskiras koncesijos arba panašias sutartis kiekvienai daliai.

2. **Infrastruktūros kaštai**

2.1. *Investicijų kaštai*

— Investicijų kaštus sudaro infrastruktūros statybų kaštai (įskaitant finansavimo kaštus) ir infrastruktūros plėtros kaštai ir, jei tinkama, kapitalo investicijų grąža arba pelno marža. Taip pat įtraukiami žemės įsigijimo, planavimo, projektavimo, statybų sutarčių priežiūros, projekto valdymo, archeologinių ir žemės paviršiaus tyrimų bei kiti atitinkami būdingi kaštai.

— Statybos kaštų susigrąžinimas grindžiamas projekte numatytu infrastruktūros tarnavimo laikotarpiu arba kitu amortizacijos laikotarpiu (ne trumpesniu kaip 20 metų), kuris gali būti laikomas tinkamu finansuoti pagal koncesijos sutartį arba kitokiu būdu. Amortizacijos laikotarpio trukmė gali būti pagrindinis kintamasis derybose dėl koncesijos sutarčių sudarymo, ypač jeigu suinteresuota valstybė narė pageidauja sutartyje nustatyti viršutinę ribą taikytinai svertinei vidutinei rinkliavai.

— Nepažeidžiant investicijų kaštų apskaičiavimo, kaštai gali būti susigrąžinami:

  — paskirstant tolygiai amortizacijos laikotarpiu arba sutelkiant laikotarpio pirmiesiems, viduriniesiems arba vėlesniems metais, jeigu toks skaičiavimas atliekamas skaidriai,

  — nustatant rinkliavų indeksavimą amortizacijos laikotarpiu.

— Visi praeityje turėti kaštai pagrindžiami sumokėtomis sumomis. Būsimi kaštai pagrindžiami tinkamomis kaštų prognozėmis.

([1]) Šios nuostatos ir pasiūlytas lankstus būdas laikui bėgant susigrąžinti kaštus (žr. 2.1 punkto trečią įtrauką) suteikia didelę veiksmų laisvę nustatyti rinkliavas, kurių dydis būtų priimtinas naudotojams ir pritaikytas valstybės narės transporto politikos konkretiems tikslams.

— Vyriausybės investicijos gali būti laikomos finansuojamomis paskolomis. Praeityje turėtiems kaštams taikytina palūkanų norma yra tokia, kokia buvo taikoma Vyriausybės paskoloms tuo laikotarpiu.

— Kaštų sunkiasvorėms krovinių transporto priemonėms (SKTP) paskirstymas atliekamas objektyviai ir skaidriai, atsižvelgiant į numatytą SKTP eismą tinkle ir susijusius kaštus. SKTP nuvažiuoti kilometrai šiuo tikslu gali būti koreguojami dėl objektyviai pateisinamų „ekvivalentiškumo koeficientų“, pavyzdžiui, nustatytų šio priedo 4 punkte ([1]).

— Nuostata dėl numatytos kapitalo grąžos arba pelno maržos turi būti pagrįsta atsižvelgiant į rinkos sąlygas ir gali būti keičiama siekiant sutartį sudariusiai trečiajai šaliai suteikti vykdymo lengvatų, atsižvelgiant į paslaugų kokybės reikalavimus. Kapitalo grąža gali būti įvertinama naudojant ekonominius rodiklius, pavyzdžiui, VGN (investicijų vidinė grąžos norma) arba SKKV (svertinis kapitalo kaštų vidurkis).

2.2. *Metiniai priežiūros kaštai ir konstrukcijų remonto kaštai*

— Šiuos kaštus sudaro metiniai tinklo priežiūros kaštai ir periodiniai remonto, dangos stiprinimo bei dangos klojimo kaštai, patirti siekiant užtikrinti, kad ilgainiui būtų išlaikomas tinklo eksploatacinio funkcionalumo lygis.

— Tokie kaštai paskirstomi dalimis SKTP ir kitoms transporto priemonėms, remiantis faktiškai nuvažiuotais ir prognozuojamais nuvažiuoti kilometrais, ir gali būti koreguojami taikant objektyviai pateisinamus ekvivalentiškumo koeficientus, pavyzdžiui, nustatytus šio priedo 4 punkte.

3. **Eksploatacijos, valdymo ir rinkliavų kaštai**

Šiuos kaštus sudaro visos infrastruktūros operatorių kaštai, kuriems netaikomas 2 skirsnis ir kurie susiję su infrastruktūros bei rinkliavų sistemos įgyvendinimu, eksploatavimu ir valdymu. Juos visų pirma sudaro:

— rinkliavų surinkimo kabinų ir kitų mokėjimo sistemų statybos, įrengimo ir priežiūros kaštai,

— rinkliavų sistemos kasdienės eksploatacijos, administravimo ir taikymo kaštai,

— administracinės išlaidos ir su koncesijos sutartimis susiję mokesčiai,

— su infrastruktūros eksploatacija susiję valdymo, administravimo ir paslaugų kaštai.

Į kaštus galima įtraukti kapitalo grąžą arba pelno maržą, atspindinčius perkeltos rizikos laipsnį.

Tokie kaštai padalijami teisingai ir skaidriai visoms transporto priemonių klasėms, kurioms taikoma rinkliavų sistema.

4. **SKTP eismo dalis, ekvivalentiškumo koeficientai ir koregavimo mechanizmas**

— Rinkliavų apskaičiavimas grindžiamas SKTP faktiškai nuvažiuotais arba prognozuojamais nuvažiuoti kilometrais, jeigu pageidaujama, juos koreguojant pritaikius ekvivalentiškumo koeficientus, kad būtų atsižvelgta į SKTP naudojimui skirtos infrastruktūros statybos ir remonto padidėjusius kaštus.

— Lentelėje pateikiami orientaciniai ekvivalentiškumo koeficientai. Jeigu valstybė narė naudoja ekvivalentiškumo koeficientus, kurių dydžiai skiriasi nuo pateiktų lentelėje, jie grindžiami objektyviai pateisinamais kriterijais ir skelbiami viešai.

([1]) Taikydamos ekvivalentiškumo koeficientus valstybės narės gali atsižvelgti į kelių statybą, kuri plėtojama periodais arba naudojant ilgo naudojimo laiko metodą.

Transporto priemonės klasė (1)	Ekvivalentiškumo koeficientai		
	Konstrukcijų remontas (2)	Investicijos	Metinė priežiūra
3,5–7,5 t, 0 klasė	1	1	1
> 7,5 t, I klasė	1,96	1	1
> 7,5 t, II klasė	3,47	1	1
> 7,5 t, III klasė	5,72	1	1

(1) Transporto priemonių klasės nustatymas numatytas IV priede.
(2) Transporto priemonių klasės atitinka 5,5, 6,5, 7,5 ir 8,5 tonos ašies apkrovą.

— Rinkliavų tvarkos, kurios grindžiamos prognozuojamais eismo lygiais, numato koregavimo mechanizmą, kuriuo rinkliavos periodiškai derinamos siekiant koreguoti dėl prognozavimo klaidų per mažą arba per didelį kaštų susigrąžinimą.“

III PRIEDAS

„IV PRIEDAS

TRANSPORTO PRIEMONIŲ KLASĖS ORIENTACINIS NUSTATYMAS

Transporto priemonių klasės apibrėžiamos toliau pateiktoje lentelėje.

Transporto priemonės priskiriamos 0, I, II ir III pakategorėms didėjančia tvarka, atsižvelgiant į jų daromą žalą kelio dangai (todėl III klasė yra kelių infrastruktūrai didžiausią žalą daranti kategorija). Žala proporcingai didėja, didėjant ašies apkrovai.

Visos motorinės transporto priemonės ir transporto priemonių junginiai, kurių maksimalus leistinas pakrautos transporto priemonės svoris yra mažiau nei 7,5 t, priklauso 0 žalos klasei.

Motorinės transporto priemonės

Varomosios ašys su pneumatine pakaba arba su lygiaverte pripažįstama pakaba [1]		Kitos varomosios ašies pakabos sistemos		Žalos klasė
Ašių skaičius ir maksimalus leistinas bendras pakrautos transporto priemonės svoris (tonomis)		Ašių skaičius ir maksimalus leistinas bendras pakrautos transporto priemonės svoris (tonomis)		
Ne mažiau kaip	Mažiau kaip	Ne mažiau kaip	Mažiau kaip	
Dvi ašys				
7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	I
Trys ašys				
15 17 19 21 23 25	17 19 21 23 25 26	15 17 19 21	17 19 21 23	
		23 25	25 26	II
Keturios ašys				
23 25 27	25 27 29	23 25	25 27	I
		27 29 31	29 31 32	II
29 31	31 32			

[1] Pakaba, pripažįstama lygiaverte, kaip apibrėžta 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyvos 96/53/EB, nustatančios tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 235, 1996 9 17, p. 59), II priede. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/7/EB (OL L 67, 2002 3 9, p. 47).

Transporto priemonių junginiai (sujungtos transporto priemonės ir autotraukiniai)

Varomosios ašys su pneumatine pakaba arba su lygiaverte pripažįstama pakaba		Kitos varomosios ašies pakabos sistemos		Žalos klasė
Ašių skaičius ir maksimalus leistinas bendras pakrautos transporto priemonės svoris (tonomis)		Ašių skaičius ir maksimalus leistinas bendras pakrautos transporto priemonės svoris (tonomis)		
Ne mažiau kaip	Mažiau kaip	Ne mažiau kaip	Ne mažiau kaip	
2 + 1 ašys				
7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	I
2 + 2 ašys				
23 25 26 28	25 26 28 29	23 25 26 28	25 26 28 29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33 36	36 38	33	36	III
2 + 3 ašys				II
36 38	38 40	36	38	
		38	40	III
3 + 2 ašys				II
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III
40	44			
3 + 3 ašys				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II
40	44	40	44“	

TARYBOS MOTYVŲ PAREIŠKIMAS

I. ĮVADAS

2003 m. liepos 23 d. Komisija priėmė savo pasiūlymą.

2004 m. balandžio 20 d. Europos Parlamentas pirmuoju svarstymu priėmė savo nuomonę.

2005 m. rugsėjo 6 d. Taryba priėmė bendrąją poziciją pagal Sutarties 251 straipsnį.

Savo darbe Taryba taip pat atsižvelgė į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto ([1])nuomonę ir Regionų komiteto nuomonę ([2]).

II. BENDROSIOS POZICIJOS ANALIZĖ

Ketvirtuoju bandymu, 2005 m. balandžio 21 d., Taryba galiausiai sugebėjo pasiekti politinįsusitarimą, atvėrusį kelią priimti bendrąją poziciją, ir tuo būdu pabaigė vidaus derybų procesą, trukusį daugiau kaip 18 mėnesių. Šį susitarimą buvo sunku pasiekti dėl skirtingų valstybių narių interesų ir požiūrių, kuriuos lemia tiek jų geografinė padėtis (ar jos yra vidaus rinkos centre, ar pakraštyje), tiek kiti veiksniai, pavyzdžiui, jų turimo kelių tinklo plėtros lygis ir būdas, kuriam suteikiama pirmenybė finansuojant infrastruktūros projektus.

Derybos vyko atsižvelgiant į politikos kryptį, nustatytą Komisijos 2001 m. Baltojoje knygoje „2010 m. Europos transporto politika: laikas spręsti“ ([3]), kurioje buvo pabrėžta, kad lemiamas vaidmuo tenka veiksmingam transporto infrastruktūros panaudojimui siekiant iš naujo subalansuoti skirtingų transporto rūšių augimą ir šitaip spręsti didėjančias grūsčių ir žalos aplinkai problemas.

1. *Pagrindiniai politikos tikslai*

Taryba bendrojoje pozicijoje dėmesį sutelkė į konkrečius esamos direktyvos patobulinimus, suteikiančius jai pridėtinę vertę, kad nauja teisinė sistema atspindėtų modernios XXI amžiaus Bendrijos transporto politikos poreikius. Pirmiausia bendrojoje pozicijoje:

— sprendžiamos *grūsčių ir žalos aplinkai* problemos,

— nustatomos priemonės, didinančios investicijų į *alternatyvias infrastruktūras* papildomą *finansavimą* (modalinis perėjimas),

— padidinamas *skaidrumas bei objektyvumas nustatant rinkliavas* ir įvedamos papildomos „priemonės“, kad Komisija galėtų geriau stebėti, kaip laikomasi nustatytų reikalavimų,

— teisinė sistema pritaikoma *viešojo ir privataus sektoriaus partnerystės* finansuojant infrastruktūros objektus modeliui.

Toliau išdėstyti pakeitimai, kuriais siekiama šių keturių tikslų.

([1]) OL C 241, 2004 9 28, p. 58–64.
([2]) OL C 109, 2004 4 30, p. 14–24.
([3]) KOM(2001) 370, 2001 9 12.

(i) *Kova su grūstimis ir žala aplinkai*

Rinkliavos skirtumas (7 straipsnio 10 dalis)

Galimybė pakeisti rinkliavas atsižvelgiant į EURO klasę ir paros laiką yra pagrindinis mechanizmas, skirtas kovoti su grūstimis ir žala aplinkai. Taryba pasinaudojo Europos Parlamento pasiūlymu (29 pakeitimas) įvesti galimybę pakeisti rinkliavas savaitgaliais ar švenčių dienomis. Tačiau Tarybos tekste leidžiamas skirtumas yra daug didesnis, negu 29 pakeitime siūlomas skirtumas. Pagrindinis skirtumas yra tas, kad Parlamentas teikia pirmenybę bendram apribojimui, kuriuo remiantis didžiausia rinkliava negali būti daugiau kaip dvigubai didesnė už mažiausiąją. Taryba, priešingai, visiškai neriboja skirtumo, susijusio su žala keliams (pvz., dėl svorio, ašių skaičiaus), o emisijos klasės ir laiko skirtumo atveju 100 % ribos yra kaupiamosios. Todėl sunkiasvorė, tarši krovininė transporto priemonė, važiuojanti piko metu, galėtų sumokėti galbūt keturis kartus daugiau negu lengvesnė, ne tokia tarši transporto priemonė, važiuojanti tuo metu, kai eismas ne toks intensyvus. Be to, įvedama galimybė taikyti „nulinį rinkliavos tarifą“ tam tikru paros laiku.

Tam, kad būtų apsisaugota nuo piktnaudžiavimo šiomis naujomis galimybėmis, įvedamas aiškus ir tvirtas reikalavimas, kad skirtumo nustatymo sistemos nedarytų įtakos pajamoms, o bet koks netyčia gautas pajamų perviršis būtų kompensuotas sumažinant rinkliavas ateinančiais metais. Šis įtakos nedarymo pajamoms principas taip pat pateikiamas Parlamento 12 pakeitime.

Antras bendrosios pozicijos elementas, susijęs su aplinkos ir grūsčių klausimais, yra „rinkliavų padidinimas“, kuris aptariamas kitame skirsnyje.

(ii) *Alternatyvios infrastruktūros finansavimas*

Rinkliavų padidinimas (7 straipsnio 11 dalis)

Taryba priėmė Komisijos pasiūlymą, kad išimtiniais atvejais galima padidinti rinkliavas dėl grūsčių ar žalos aplinkai kalnuotų vietovių keliuose. Tarpvalstybiniais atvejais taip pat išlaikomas 25 % lygis, o ne tarpvalstybiniais atvejais maksimalus lygis yra 15 %. Nebuvo pritarta Parlamento pasiūlymui (30 pakeitimas) taikyti rinkliavų padidinimą užterštoms miesto zonoms. Bendrosios pozicijos tekste išlaikomas ir sustiprinamas reikalavimas, kad pajamos iš rinkliavų padidinimo būtų panaudojamos transeuropinių tinklų (TEN) prioritetiniam projektui tame pačiame transporto koridoriuje finansuoti.

Rinkliavų padidinimas yra svarbus elementas, nes taip gaunamos papildomos grynosios pajamos (tai, kas viršija naudojamo kelio statybos kaštus), kurios konkrečiai paskirtos alternatyviai (dažniausiai — geležinkelių) infrastruktūrai finansuoti.

(iii) *Skaidrūs ir objektyvūs rinkliavų dydžiai, kuriuos prižiūri Komisija*

„Statybos kaštų“ apibrėžimas (2 straipsnio aa dalis)

Bendrojoje pozicijoje pateikiamas šis naujas apibrėžimas, kurį pasiūlė Komisija siekdama apibrėžti praeityje patirtus kaštus, į kuriuos reikia atsižvelgti apskaičiuojant rinkliavų dydžius. Tarybos tekste pritariama Parlamento pasiūlymui (21 pakeitimas) atsižvelgti tik į šių kaštų dalį, bet šiai daliai nustatyti siūloma taikyti galiojimo laiko, o ne amortizacijos sąvoką. (Amortizacijos sąvoką taikyti sunkiau, jei infrastruktūros statyba finansuojama ne kreditavimo keliu.)

Leistini kaštai (7 straipsnio 9 dalis)

Bendrojoje pozicijoje priimamas Komisijos pasiūlymas išsamiau aptarti kaštus, kuriais gali būti grindžiamos rinkliavos. Pritarta Parlamento 28 pakeitimo atskiriems elementams — išbraukti kaštus, patiriamus avarijų, nuo kurių neapsidrausta, atveju, įtraukti kapitalo grąžą ir patikslinti, kad nurodomi maksimalūs rinkliavų dydžiai (toks patikslinimas pateikiamas Tarybos teksto 7a straipsnio 1 dalyje).

Nuolaidos reguliariems naudotojams (7 straipsnio 4b ir 4c dalys)

Komisijos pasiūlytas 8b straipsnis buvo išbrauktas ir pakeistas pirmiau minėtomis nuostatomis, kuriose nurodyta nuolaidų reguliariems naudotojams procentinė riba. Tai yra svarbus indėlis užtikrinant daug didesnį aiškumą ir objektyvumą, susijusį su nuolaidų lygiu, kurį leidžia Bendrijos teisė.

Metodika/Apskaičiavimo principai (III priedas)

Komisijos pasiūlyta trumpa metodika buvo išplėsta parengiant visa apimančius kaštų apskaičiavimo ir paskirstymo principus. Jie yra privalomi visoms būsimoms rinkliavų sistemoms, nors tik netiesiogiai — koncesijos sutartimis grįstoms sistemoms. Komisija gali atnaujinti ir patikslinti šiuos principus taikydama komitologijos procedūrą.

Sistemos priežiūra (7a straipsnis)

Priimamas Parlamento pasiūlymas išbraukti nuostatas, kuriomis siekiama valstybėse narėse įsteigti nepriklausomas infrastruktūros priežiūros institucijas (18 ir 38 pakeitimai), tačiau sykiu 7a straipsnyje toliau plėtojamas Komisijos vaidmuo prižiūrint sistemą ir tikrinant, ar nauji rinkliavų mechanizmai atitinka nustatytas taisykles.

(iv) *Suderinamumas su vieša ir privačia partneryste (VPP)*

Konkrečios priemonės koncesijos sutarčių atveju

Atsižvelgdama į tai, kad koncesijos sutartimis grįsta vieša ir privati partnerystė tampa labiausiai paplitusiu būdu finansuoti ir kurti naują infrastruktūrą, Taryba į bendrosios pozicijos tekstą įtraukė keletą elementų siekdama užtikrinti, kad direktyva būtų pritaikyta VPP realijoms. Tie pakeitimai, kuriais Taryba iš esmės atsižvelgia į problemas, iškeltas Parlamento pasiūlytuose 9, 33 ir 52 pakeitimuose, yra tokie:

— sutarčių, minimų 2 straipsnio aa dalyje pateikiamame „statybos kaštų“ apibrėžime, speciali traktuotė,

— 7 straipsnio 9 dalyje numatyta galimybė į rinkliavas įtraukti pelno maržą,

— 7a straipsnyje numatytas priežiūros sistemos „netiesioginis taikymas“ koncesijos sutartims.

2. ***Kiti svarbūs klausimai***

Hipoteka/Pajamų iš rinkliavų paskyrimas (9 straipsnio 2 dalis)

Taryba be išlygų priėmė subtilų kompromisą, kurį šiuo klausimu pasiūlė Europos Parlamentas (48 pakeitimas) Pajamos, gautos iš rinkliavų padidinimo, ir toliau paskiriamos (7 straipsnio 11 dalis) tik pakartotinai investuoti į atitinkamą TEN projektą.

Aplinkos apsaugos išorinės sąnaudos

Išnagrinėjusi Parlamento siūlomus 2, 17, 25, 28, 41 ir 50 pakeitimus, Taryba nusprendė palaikyti Komisijos pasiūlymą ir išsaugoti dabartinę sistemą, grindžiamą infrastruktūros kaštų susigrąžinimu.

Taikymo sritis (7 straipsnio 1 ir 2 dalys)

Pagal Komisijos pasiūlymą valstybės narės turėtų taikyti rinkliavų sistemą „viskas arba nieko“, taikomą visiems TEN keliams ir visoms transporto priemonėms, sunkesnėms negu 3,5 tonos. Tarybos manymu, tokia taikymo sritimi būtų stipriai atgrasoma nuo rinkliavų sistemų įvedimo daugelyje valstybių narių, dėl kurių negalima tvirtai teigti, kad jų gyventojams rinkliavos yra priimtinos. Dabartinis Komisijos pasiūlymas galėtų rimtai pakenkti pagrindiniam tikslui — siekti sistemos, kurioje naudotojai daugiau prisidėtų padengiant jų naudojamos transporto infrastruktūros kaštus. Todėl Taryba pasirinko sistemą, pagal kurią Bendrijos taisyklės taikomos, kai renkama rinkliava TEN kelyje už 3,5 tonos ir daugiau sveriančias transporto priemones, tačiau valstybės narės išsaugo galimybę nuspręsti, kurioje jų TEN kelių tinklo dalyje renkamos rinkliavos ir ar apsiriboti vien rinkliavų už sunkesnes transporto priemones nustatymu.

Kitose direktyvos dalyse Taryba siekė apriboti lankstų Komisijos pasiūlymą valstybėms narėms nustatyti labai dideles rinkliavas tam tikruose keliuose (pavyzdžiui, keliuose, kuriuose didelę vykstančio eismo dalį sudaro tranzitinis vežimas). Pavyzdžiui, buvo išbrauktas Komisijos pasiūlytas 7 straipsnio 10 dalies c punktas, kuriuo leidžiama taikyti skirtingas rinkliavas konkrečiuose tinklo keliuose.

Kompensacijos kelio naudotojams

Tarybai, kaip ir Europos Parlamentui (žr. 36 pakeitimą), susirūpinimą kėlė tai, kad kompensavimo priemonės vežėjams, turintiems naujų išlaidų dėl rinkliavų sistemų, būtent — transporto priemonių apmokestinimo sumažinimas, už kurį pasisakoma Komisijos pasiūlyme, gali daryti diskriminacinį poveikį. Taryba taip pat manė, kad nereikia „atšaukti“ esama direktyva įdiegtą transporto priemonių apmokestinimo suderinimą. Todėl Komisijos pasiūlytas 7b straipsnis išbraukiamas iš Tarybos teksto ir pakeičiamas 10 konstatuojamąja dalimi, kurioje nurodomos taip pat kitos kompensavimo priemonės, pavyzdžiui, degalų apmokestinimo sumažinimas, šitaip pasiremiant idėja, išsakyta Parlamento 13 pakeitime.

3. ***Europos Parlamento pakeitimai***

Tarybos atsakymas į 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 ir 52 pakeitimus išdėstytas pirmiau, aptariant pagrindinius klausimus.

Be to, Taryba priėmė visiškai, iš dalies arba iš principo 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 ir 43 pakeitimus.

III. **IŠVADA**

Intensyvios ir nuoseklios pastangos Taryboje siekiant susitarimo dėl šios bendrosios pozicijos rodo, kad labai aiškiai suprantama šio klausimo svarba platesnei Bendrijos transporto politikai. Šia bendrąja pozicija nustatoma apmokestinimo teisinė sistema, kuri yra aiškesnė ir kurią yra lengviau įgyvendinti skaidriai, objektyviai ir teisingai, tačiau kuri kartu suteikia naujas galimybes teisėtai panaudoti rinkliavas sprendžiant Bendrijai iškylančias žalos aplinkai ir grūsčių problemas. Šiame tekste pateikiami realūs, aiškiai matomi ir apčiuopiami 1999 m. direktyvos patobulinimai, atidžiai subalansuojant poreikį sukurti tvarią transporto politiką ir tinkamai veikiančios vidaus rinkos svarbą.