



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 31. 5. 2017
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Návrh

SMERNICA RADY,

**ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej
infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami, pokiaľ ide o niektoré ustanovenia
týkajúce sa zdaňovania vozidiel**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Účinný a spoľahlivý dopravný systém je základným predpokladom bezproblémového fungovania vnútorného trhu a predstavuje kľúčový sektor hospodárstva. Cestná doprava zohráva najdôležitejšiu úlohu vo vnútrozemskom dopravnom systéme, zároveň však spôsobuje najrôznejšie sociálno-hospodárske a environmentálne problémy (napr. zmenu klímy, znečisťovanie ovzdušia, hluk, kongesciu). Spoplatnenie používania ciest na základe vzdialenosti môže zohrávať kľúčovú úlohu pri motivovaní k čistejšej a efektívnejšej doprave a jeho jednotnosť je veľmi dôležitá na zabezpečenie spravodlivého zaobchádzania s účastníkmi cestnej premávky a dosiahnutie udržateľného financovania infraštruktúry.

Smernicou 1999/62/ES¹ („smernica Eurovignette“) sa poskytuje podrobný právny rámec na spoplatňovanie ťažkých nákladných vozidiel za používanie určitých ciest. Cieľom smernice je odstrániť narušenia hospodárskej súťaže medzi dopravnými podnikmi postupnou harmonizáciou daní z vozidiel a zavedením spravodlivých mechanizmov spoplatňovania infraštruktúry. Stanovujú sa v nej minimálne úrovne daní z vozidiel pre ťažké nákladné vozidlá a určujú podrobné pravidlá spoplatňovania infraštruktúry vrátane diferenciácie poplatkov na základe environmentálnych vlastností vozidiel.

Ročné dane z vozidiel sú platby, ktoré sa vo svojej podstate viažu na skutočnosť, že vozidlo je počas určitého obdobia registrované na daňovníka, a preto sa nimi nezohľadňuje žiadne konkrétne využívanie infraštruktúry. Z podobných dôvodov nie sú dane z vozidiel účinné, pokiaľ ide o motivovanie k čistejšej a efektívnejšej doprave alebo znižovanie kongescie. Naopak, mýta sa priamo spájajú s používaním ciest a sú preto podstatne vhodnejšie na dosiahnutie týchto cieľov.

Uplatňovanie daní z vozidiel predstavuje náklad, ktorý odvetvie musí v súčasnosti znášať tak či tak, a to aj v prípade, že by mýta mali vyberať členské štáty. Dane z vozidiel preto môžu predstavovať prekážku pri zavádzaní mýta.

Členským štátom by sa preto mal poskytnúť väčší rozsah pôsobnosti pri znižovaní daní z vozidiel, konkrétne znížením minimálnych sadzieb stanovených v smernici 1999/62/ES. S cieľom minimalizovať riziko narušenia hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi dopravy usadenými v rôznych členských štátoch by takéto znižovanie malo byť postupné.

Táto iniciatíva prispieva k Programu regulačnej vhodnosti (REFIT) znížením záťaže v spojení s minimálnymi sadzbami daní z ťažkých nákladných vozidiel.

• Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky

Tento návrh sa predkladá spolu s ďalším návrhom zameraným na riešenie nedostatkov v kapitole III smernice 1999/62/ES, ktoré sa týkajú mýta a užívateľských poplatkov, s cieľom lepšie naplniť určité ciele uvedenej smernice. V tomto druhom návrhu sa podporuje predovšetkým uplatňovanie mýta, t. j. forma spoplatňovania ciest, ktorá sa odvodzuje od precestovanej vzdialenosti.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami, Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42 – 50.

Z toho istého cieľa vychádza aj tento návrh na zmenu kapitoly II smernice týkajúcej sa daní z ťažkých motorových vozidiel. Navrhovaná zmena pozostáva z postupného znižovania minimálnych sadzieb na nulu v 5 krokoch vykonaných počas piatich po sebe nasledujúcich rokov, pričom každý rok by došlo k zníženiu o 20 % zo súčasných minimálnych sadzieb. Zámerom je poskytnúť motiváciu na posun k spoplatňovaniu ciest na základe vzdialenosti, t. j. k uplatňovaniu mýta.

- **Súladi s ostatnými politikami Únie**

Táto iniciatíva je súčasťou úsilia Komisie o vytvorenie energetickej únie a série návrhov týkajúcich sa nízkoemisnej dopravy² vrátane revízie nariadení o emisiách CO₂ v prípade automobilov a dodávok, návrhov osvedčovania a monitorovania/vykazovania emisií CO₂ z nákladných vozidiel a autobusov; a súvisiacich iniciatív v oblasti cestnej dopravy týkajúcich sa najmä revízie právnych predpisov o službách interoperabilného elektronického mýta a pravidiel upravujúcich vnútorný trh so službami cestnej nákladnej dopravy, autobusovými a autokarovými službami.

Navrhované zmeny sú v súlade s cieľmi stanovenými v Bielej knihe z roku 2011 o doprave³, v ktorej sa vyzýva na prechod na úplné uplatňovanie zásady „znečisťovateľ platí“ a zásady „používateľ platí“ s cieľom zabezpečiť udržateľnejšie financovanie dopravy a infraštruktúry.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom smernice 1999/62/ES sú články 71 a 93 Zmluvy o ES (teraz články 91 a 113).

Ustanovenia smernice dotknuté týmto návrhom sa týkajú daní z ťažkých nákladných vozidiel, teda oblasti, na ktorú sa vzťahuje článok 113 ZFEÚ.

Pokiaľ ide o zmeny iných ustanovení smernice, tie patria pod článok 91 ods. 1 ZFEÚ a venuje sa im samostatný návrh, ktorý je uvedený vyššie.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

EÚ má spoločnú právomoc s členskými štátmi, pokiaľ ide o reguláciu v oblasti dopravy podľa článku 4 ods. 2 písm. g) ZFEÚ a v oblasti vnútorného trhu podľa článku 4 ods. 2 písm. a) ZFEÚ. Postupné zníženie existujúcich minimálnych sadzieb, ktoré stanovila Únia, však môže vykonať iba samotná Únia.

Bez intervencie EÚ by členské štáty boli aj naďalej povinné uplatňovať minimálnu daň z vozidiel, a to aj vtedy, ak by zaviedli alebo mali v úmysle zaviesť vhodnejší nástroj na zabezpečenie návratnosti nákladov na infraštruktúru, ktoré priamo súvisia s jednotlivým používaním infraštruktúry. Táto povinnosť by im znemožnila kompenzovať sektor nákladnej dopravy v rovnakej miere znížením dane z vozidiel za možné zvýšenie nákladov súvisiacich so zavedením takéhoto nástroja vo vzťahu k ťažkým nákladným vozidlám.

² COM(2016) 501 final: Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu.

³ KOM(2011) 144 v konečnom znení: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje.

- **Proporcionalita**

Navrhovaným opatrením sa prispeje iba k dosahovaniu stanovených cieľov, najmä k jednotnému uplatňovaniu zásad „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“, pričom sa nimi neprekročí rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie tohto cieľa.

Cielená zmena kapitoly II je nevyhnutná na to, aby sa členským štátom umožnilo postupne znížiť dane z ťažkých nákladných vozidiel.

- **Výber nástroja**

Keďže právnym aktom, ktorý sa má zmeniť, je smernica, pozmeňujúci akt by mal mať v zásade rovnakú formu.

3. **VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU**

- **Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Komisia uverejnila svoje hodnotenie smernice 1999/62/ES v roku 2013⁴. Externé hodnotenie vykonávania a účinkov politiky EÚ spoplatňovania infraštruktúry od roku 1995 bolo uverejnené v januári 2014⁵. V uvedených hodnoteniach sa zistilo viacero problémov súvisiacich so spoplatňovaním ciest podľa súčasného legislatívneho rámca v prípade ťažkých nákladných vozidiel. Všetky tieto problémy sa riešia súbežným návrhom na zmenu kapitoly III smernice, pričom táto iniciatíva sa sústreďuje len na uľahčenie uplatňovania spoplatňovania na základe vzdialenosti.

Hoci spoplatňovanie ciest v určitej podobe zaviedlo 24 členských štátov a postupne sa prechádza na celosieťové mýto na základe vzdialenosti, tento prechod je pomalý a v Únii stále nejednotný. Z hodnotenia vyplynuli veľké rozdiely vo vnútroštátnych politikách spoplatňovania ciest a dospelo sa k záveru, že nedostatočná harmonizácia typu poplatkov (diaľničné známky na základe času alebo mýto na základe vzdialenosti) a typu používaných technológií na výber poplatkov má za následok ďalšie administratívne zaťaženie a náklady pre orgány verejnej moci aj účastníkov cestnej premávky.

Komisia v roku 2013 uverejnila zhrnutie opatrení vrátane daní z vozidiel, ktorými sa internalizujú alebo znižujú externé vplyvy v oblasti dopravy⁶.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Konzultácie so zainteresovanými stranami zodpovedali minimálnym normám pre konzultácie so zainteresovanými stranami, ktoré sú stanovené v oznámení Komisie z 11. decembra 2002 [KOM(2002) 704 v konečnom znení].

Použili sa otvorené a cielené konzultačné metódy a rôzne konzultačné nástroje.

1. Prostredníctvom webovej lokality „Váš hlas v Európe“ sa zorganizovala štandardná 12-týždňová otvorená verejná online konzultácia na základe dotazníkov.

⁴ Hodnotenie ex post smernice 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami, v znení zmien, SWD(2013) 1 final.

⁵ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

⁶ SWD(2013) 269 final, Správa v súlade s článkom 11 ods. 4 smernice 1999/62/ES.

Otvorená verejná konzultácia prebiehala od 8. júla do 5. októbra, pričom sa prijali aj oneskorené príspevky. Tieto dotazníky vychádzali z problémov, ktoré boli identifikované počas hodnotenia a zahŕňali otázky, ktoré sa týkali spravodlivosti spoplatňovania používania ciest (dane a poplatky).

Komisia dostala 135 vyplnených dotazníkov a 48 ďalších dokumentov. Vyplnené dotazníky zaslali rôzne skupiny zainteresovaných strán vrátane dopravných podnikov (42 %), spotrebiteľov/občanov (14 %), orgánov verejnej moci (13 %), subjektov sektora stavebníctva (7 %), združení verejnej dopravy (4 %) a poskytovateľov mýtnych služieb/riešení (4 %).

2. Cielené konzultácie s konkrétnymi zainteresovanými stranami a špecialistami sa uskutočňovali počas celého procesu posudzovania vplyvu a obsahovali:

- a) sériu tematických seminárov so zainteresovanými stranami a členskými štátmi, ktorú organizovala Komisia počas septembra a októbra 2015;
- b) konferenciu o cestných iniciatívach, ktorá sa konala 19. apríla 2016;
- c) 21 rozhovorov so zainteresovanými stranami vybratými na základe osobitných údajových potrieb, ktoré uskutočnil zmluvný dodávateľ, ktorý vypracoval podpornú štúdiu posúdenia vplyvu.

Súhrn prijatých vstupov a použitie výsledkov

Väčšina respondentov v rámci otvorenej verejnej konzultácie bola toho názoru, že rôzne dane a systémy poplatkov môžu viesť k narušeniu trhu, a podporuje preto harmonizáciu v rámci EÚ.

Niektoré zainteresované strany boli toho názoru, že uloženie daní z vozidiel na jednej strane a poplatky za používanie ciest na strane druhej predstavujú dvojité zaťaženie. Zainteresované strany sa domnievali, že harmonizácia pravidiel spoplatňovania ciest v rámci celej EÚ by bola ideálnym riešením, keďže by vytvorila spravodlivú hospodársku súťaž namiesto zvyhodňovania spoločností v krajinách s nižšími daňami.

Mnohé z opýtaných zainteresovaných strán zároveň zdôrazňovali, že akékoľvek zvýšenie nákladov z dôvodu zvýšených úhrad za používanie ciest by sa malo kompenzovať formou zníženia iných daní súvisiacich s dopravou.

• **Získavanie a využívanie expertízy**

Vymedzenie problému vychádzalo z hodnotení, pri ktorých sa čiastočne využila externá expertíza (hodnotenie vykonávania a účinkov politiky EÚ spoplatňovania infraštruktúry od roku 1995, aktualizácia príručky o externých nákladoch na dopravu⁷) doplnená ďalším výskumom.

⁷ Ricardo-AEA a kol. (2014), Update of the Handbook on External Costs of Transport (Aktualizácia príručky o externých nákladoch na dopravu): http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en.

Okrem toho bola v roku 2012 vykonaná štúdia zameraná na opatrenia na internalizáciu externých nákladov v oblasti dopravy⁸.

Na príprave podpornej štúdie posúdenia vplyvu sa podieľal aj externý dodávateľ⁹. Dokončená bola v apríli 2017.

• **Posúdenie vplyvu**

Iniciatíva sa opiera o posúdenie vplyvu, ku ktorému výbor pre kontrolu regulácie zaujal pozitívne stanovisko s výhradami. Pripomienky sa zohľadnili v revidovanom posúdení vplyvu, pričom úpravy sú vysvetlené v prílohe I k správe o posúdení vplyvu. Zvažovali sa štyri možnosti politiky s postupným zintenzívňovaním regulačného zásahu, pričom následné možnosti (možnosť politiky 1 až možnosť politiky 4) na seba vzájomne nadväzovali. Opatrenia týkajúce sa zdaňovania boli analyzované v spojení s opatreniami týkajúcimi sa spoplatňovania ciest.

Prvá možnosť politiky (možnosť politiky 1) obsahuje legislatívne zmeny, ktorými sa všetky zistené problémy riešia aktualizovaním iba niektorých ustanovení smernice a rozšírením jej rozsahu pôsobnosti na autobusy a autokary, ako aj na dodávky, minibusy a osobné automobily. Zmeny týkajúce sa aktualizácie požiadaviek v kapitole III smernice (mýto a užívateľské poplatky). Nemalo by to vplyv na kapitolu II.

Možnosť politiky 2 zahŕňa postupné rušenie poplatkov na základe času v prípade ťažkých úžitkových vozidiel s cieľom riešiť problémy týkajúce sa emisií CO₂ a znečisťujúcich látok na základe širšieho prijatia spoplatňovania na základe vzdialenosti.

Možnosť politiky 3 (s variantmi a a b) obsahuje dodatočné opatrenia pre ľahké vozidlá na riešenie medzimestskej kongescie (možnosti politiky 3a a 3b), ako aj emisií CO₂ a znečisťujúcich látok zo všetkých vozidiel (iba možnosť politiky 3b).

A nakoniec sa možnosťou politiky 4 zavádza povinné spoplatňovanie externých nákladov v prípade ťažkých úžitkových vozidiel a postupne sa rušia poplatky na základe času pre všetky vozidlá, takže v platnosti zostanú iba poplatky na základe vzdialenosti.

V druhej, tretej a štvrtej možnosti bola zahrnutá aj možnosť znížiť ročnú daň z vozidiel pre ťažké nákladné vozidlá pod súčasné minimálne úrovne, ktoré sa stanovujú v smernici v prípade, že sa na nich v príslušnom členskom štáte vzťahuje spoplatňovanie na základe vzdialenosti. V rámci posúdenia vplyvu sa zistilo, že v závislosti od vybraných možností členských štátov aj v súvislosti so zavádzaním spoplatňovania na základe vzdialenosti by možnosť znížiť daň z vozidiel mohla znížiť zaťaženie dopravcov približne o 2 miliardy EUR (v porovnaní s približne 3 miliardami EUR, ktoré sa v súčasnosti uhrádzajú vo forme daní z ťažkých nákladných vozidiel).

Z posúdenia vplyvu jednoznačne vyplynulo, že za predpokladu nahradenia súčasných systémov poplatkov na základe času systémami poplatkov na základe vzdialenosti, ktoré sa predpokladajú v možnostiach politiky 2 až 4 (alternatíva pre členské štáty je nespoplatňovať), je najefektívnejšou možnosť politiky 4, ktorá je však v porovnaní so svojimi prínosmi

⁸ CE Delft a kol., 2012, An inventory of measures for internalising external costs in transport (Prehľad opatrení na internalizáciu externých nákladov v oblasti dopravy), http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en.

⁹ Ricardo a kol. (2017), Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC (Podporná štúdia posúdenia vplyvu priložená k revízii smernice 1999/62/ES).

najnákladnejšia. Možnosťou politiky 1 by sa mohlo k dosahovaniu cieľov prispieť iba v obmedzenej miere, hoci prakticky bez nákladov. Možnosti politiky 2 a 3 mali vyváženejší hospodársky, sociálny a environmentálny vplyv a výsledky by sa dosahovali za primeraných nákladov.

V posúdení vplyvu sa za uprednostňovanú určila možnosť politiky 3b, variant obsahujúci diferenciáciu poplatkov v prípade ľahkých vozidiel na základe vyprodukovaných emisií CO₂ a znečisťujúcich látok, ktorý sa môže doplniť o požiadavku na spoplatňovanie externých nákladov v prípade ťažkých úžitkových vozidiel minimálne pre časť siete a postupné zrušenie poplatkov na základe času v prípade ľahkých vozidiel v dostatočne dlhom období. V tomto návrhu sa zachovávajú opatrenia na pomedzí možnosti politiky 3b a možnosti politiky 4, ktoré však majú bližšie k možnosti politiky 4.

Možnosťami politiky 3b a 4 by sa do roku 2030 znížili v porovnaní s východiskovou hodnotou náklady na kongesciu o 2,5 až 6 % alebo o 9 až 22 miliárd EUR, zabezpečili dodatočné príjmy z mýta vo výške 10 až 63 miliárd EUR ročne a zvýšili investície do ciest o 25 až 260 %.

Významne by sa znížil objem emisií CO₂, NO_x a tuhých častíc z cestnej dopravy. To by malo mať pozitívny vplyv na verejné zdravie, proporčné zníženie znečistenia ovzdušia a výsledkom by bolo 370 miliónov až 1,56 miliardy EUR v podobe úspor na nákladoch súvisiacich so znečistením ovzdušia a nehodami do roku 2030, v súčasnej hodnote.

Možnosti politiky 3b a 4 by priniesli 62 000 do 152 000 nových pracovných miest už vtedy, keby sa do údržby ciest opätovne investovalo aspoň 30 % dodatočných príjmov z mýta. Všetky možnosti by okrem toho prispeli k rovnakému zaobchádzaniu s občanmi EÚ znížením ceny krátkodobých diaľničných známok na polovicu.

Možnosťami politiky 3a a 3b by sa zvýšili náklady na nákladnú dopravu o 1,1 %, zatiaľ čo náklady na osobnú dopravu by zostali nezmenené. Možnosťou politiky 4 by sa mohli náklady na osobnú a nákladnú dopravu zvýšiť o 1,3 až 2,0 percenta v závislosti od aktuálneho využívania spoplatňovania na základe vzdialenosti v členských štátoch (môžu sem patriť aj tie, ktoré v súčasnosti nespokatňujú určité kategórie vozidiel). Orgány by museli podporiť náklady na zavádzanie nových mýtnych systémov alebo rozšírenie existujúcich, ktoré by mohli v príslušných členských štátoch do roku 2030 dosiahnuť celkovú výšku 2 až 3,7 miliardy EUR. Rozšírením spoplatňovania ciest o nové časti siete a nové skupiny účastníkov cestnej premávky by sa mohli účastníkom cestnej premávky od roku 2025 zvýšiť náklady na dodržiavanie predpisov o 198 až 850 miliónov EUR ročne.

Vplyv na MSP vrátane celého sektora cestnej nákladnej dopravy bude obmedzený, pretože cestné poplatky predstavujú iba malé percento celkových nákladov na dopravu. Každé zvýšenie nákladov sa buď presunie na klientov, alebo by sa mohlo vykompenzovať daňovými úľavami, ktoré sa umožňujú na základe zmeny kapitoly II smernice.

- **Vhodnosť právnych predpisov a ich zjednodušenie**

Na základe návrhu by sa členským štátom umožnilo postupne znížiť ročné dane z ťažkých nákladných vozidiel s najväčšou prípustnou hmotnosťou naloženého vozidla nad 12 ton. Táto zmena spolu s navrhovaným postupným zrušením spoplatňovania na základe času by mohla zabezpečiť plynulý prechod zo systému paušálnych sadzieb dane a poplatkov na progresívnejší, primeranejší a prispôsobivejší systém spoplatňovania na základe používania.

Zníženie dane z vozidiel, ktorú dopravcovia (pričom sú všetci MSP a vo väčšine prípadov dokonca mikropodniky) platia za používanie ťažkých nákladných vozidiel, by mohlo slúžiť ako kompenzácia za možné zvýšenie cestných poplatkov v súvislosti s uplatňovaním systémov na základe vzdialenosti.

Iniciatíva ako taká by preto mohla mať určitý pozitívny vplyv na konkurencieschopnosť odvetvia nákladnej dopravy na základe zníženia nákladov na vlastníctvo v prípade prevádzkovateľov v členských štátoch, v ktorých sa rozhodne o znížení dane z vozidiel. Ak sa členský štát po uplynutí prechodného obdobia rozhodne stanoviť daň vo výške 0 EUR, zníži to aj regulačné a administratívne zaťaženie.

- **Základné práva**

V návrhu sa dodržiavajú základné práva a zásady uznané najmä v Charte základných práv Európskej únie.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiaden vplyv na rozpočet Únie.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Správa o posúdení vplyvu obsahuje súbor siedmich základných ukazovateľov, ktoré sa použijú pri monitorovaní pokroku v hlavných politických cieľoch: vývoj emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel; stav cestnej infraštruktúry spoplatňovanej mýtom; proporionalita a úhrada sociálnych nákladov z cestných poplatkov a úroveň kongescie medzimestskej siete v EÚ.

S cieľom posúdiť vplyv právnych predpisov je potrebné po zrušení všetkých zmien vypracovať dôkladné hodnotenie. Vhodným časom na takéto hodnotenie je päť rokov po úplnom nadobudnutí platnosti nového rámca. Účinky medzikrokov sa môžu vyhodnocovať aj skôr.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Vzhľadom na rozsah pôsobnosti návrhu a skutočnosť, že sa ním len mení smernica 1999/62/ES, ktorú všetky členské štáty transponovali v plnom rozsahu, sa nezdá oprávnené ani primerané požadovať vysvetľujúce dokumenty.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Návrh obsahuje tieto prvky:

Kapitola II – Názov

Názov kapitoly II sa prispôsobí, aby zohľadňoval, že ustanovenia kapitoly sa v nadväznosti na rozšírenie rozsahu pôsobnosti smernice týkajú len ťažkých nákladných vozidiel v súlade so súbežnou zmenou ostatných ustanovení smernice.

Článok 3 – Rozsah pôsobnosti daní z vozidiel

Prvá veta v odseku 1 sa zmení, aby správne odkazovala na článok 1 písm. a) upravenej smernice, pokiaľ ide o jej rozsah pôsobnosti.

Príloha I

Navrhuje sa rozdeliť prílohu I na viacero za sebou idúcich tabuliek, v ktorých by sa odrážalo postupné znižovanie minimálnych sadzieb počas piatich rokov. Prvá tabuľka zodpovedá súčasnej prílohe I, pričom päť ďalších tabuliek obsahuje príslušné číselné údaje, ktoré sa v prípade potreby zakaždým znížia o 20 % oproti súčasným sadzbám¹⁰.

¹⁰

Prirodzene sa nenavrhuje, aby sa menili minimálne sadzby, ktoré sú v súčasnosti stanovené vo výške 0 EUR.

Návrh

SMERNICA RADY,

**ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej
infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami, pokiaľ ide o niektoré ustanovenia
týkajúce sa zdaňovania vozidiel**

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 113,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho parlamentu¹¹,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹²,

konajúc v súlade s mimoriadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Komisia vo svojej bielej knihe z 28. marca 2011¹³ stanovila úplné uplatňovanie zásad „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“ na účely vytvárania príjmov a zabezpečovania financovania budúcich dopravných investícií.
- (2) Ročné dane z vozidiel sú nekompenzované platby, ktoré sú spojené s evidenciou vozidla na meno daňovníka počas daného obdobia, a ako také nezohľadňujú žiadne konkrétne používanie infraštruktúry. Z podobných dôvodov nie sú dane z vozidiel účinným nástrojom na motivovanie k čistejšej a efektívnejšej doprave ani na zníženie kongescie.
- (3) Keďže mýto je priamo spojené s používaním ciest, je podstatne lepšie prispôsobené dosiahnutiu týchto cieľov. V súlade s článkom 7k smernice 1999/62/ES členské štáty, ktoré zavedú systém mýta, môžu národným dopravcom poskytovať primeranú kompenzáciu.
- (4) Uplatňovanie daní z vozidiel predstavuje náklady, ktoré musí odvetvie zatiaľ znášať v každom prípade, aj keby mali mýto vyberať členské štáty. Dane z vozidiel preto môžu predstavovať prekážku zavedenia mýta.
- (5) Členským štátom by sa preto mal poskytnúť väčší priestor na zníženie daní z vozidiel, najmä prostredníctvom zníženia minimálnych sadzieb stanovených v smernici 1999/62/ES. Takéto zníženie by malo byť postupné, aby sa minimalizovalo riziko narušenia hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi dopravy usadenými v rôznych členských štátoch.

¹¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹² Ú. v. EÚ C , , s. .

¹³ Biela kniha z 28. marca 2011 „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“, [KOM(2011) 144 v konečnom znení].

(6) Smernica 1999/62/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,
PRIJALA TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 1999/62/ES sa mení takto:

1. Názov kapitoly II sa nahrádza takto:
„Daň z ťažkých nákladných vozidiel“;
2. v článku 3 ods. 1 sa úvodná veta nahrádza takto:
„Dane z vozidiel uvedené v článku 1 písm. a) sú tieto:“;
3. Príloha I sa mení sa mení v súlade s prílohou k tejto smernici.

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do . Členské štáty bezodkladne oznámia Komisii znenie týchto ustanovení.
Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.
2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Radu
predseda*