

V Bruseli 9. júna 2017  
(OR. en)

---

---

**Medziinštitucionálny spis:  
2017/0115 (CNS)**

---

---

10175/17  
ADD 4

FISC 136  
TRANS 263  
IA 104

## **NÁVRH**

---

Od: Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ,  
v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie

Dátum doručenia: 1. júna 2017

Komu: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie

---

Č. dok. Kom.: SWD(2017) 181 final

---

Predmet: PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE ZHRNUTIE POSÚDENIA  
VPLYVU Sprievodný dokument Návrh smernice Európskeho parlamentu a  
Rady, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie  
určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami a Návrh  
smernice Európskeho parlamentu a 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

---

Delegáciám v prílohe zasielame dokument SWD(2017) 181 final.

---

Príloha: SWD(2017) 181 final



EURÓPSKA  
KOMISIA

V Bruseli 31. 5. 2017  
SWD(2017) 181 final

## PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

### ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

#### *Sprievodný dokument*

**Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami**

**a**

**Návrh smernice Európskeho parlamentu a 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**

{COM(2017) 275 final}  
{SWD(2017) 180 final}

<b>Súhrnný prehľad</b>
Posúdenie vplyvu týkajúce sa revízie smernice 1999/62/ES
<b>A. Potreba konať</b>
<b>V čom spočíva problém a prečo je to problém na úrovni EÚ?</b>
Riešia sa štyri problémy: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cestná doprava zodpovedá za 17 % emisií CO<sub>2</sub> v EÚ a vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami sa v nej nevyužívajú dostatočne, preto hrozí nesplnenie cieľov v oblasti klímy a energetiky na rok 2030.</li> <li>2. V dôsledku klesajúcich investícií do infraštruktúry a odložených harmonogramov údržby, pri ktorých sa nezohľadňujú dlhodobé hospodárske vplyvy, sa zhoršuje kvalita ciest v EÚ.</li> <li>3. Niektoré členské štáty zaviedli poplatky na základe času (diaľničné známky), ktorými sa diskriminujú príležitostní, zahraniční vodiči.</li> <li>4. Znečistenie ovzdušia a kongescia, ktoré cestné vozidlá spôsobujú, prinášajú spoločnosti značné náklady.</li> </ol> <p>Všetky tieto problémy by sa mohli vyriešiť spravodlivým a účinným spoplatnením ciest. Mýto sa však v EÚ uplatňuje neúplne a fragmentovane a takmer vôbec sa pri ňom nezohľadňujú skutočné náklady na používanie ciest.</p>
<b>Čo by sa malo dosiahnuť?</b>
Cieľom je podporiť udržateľnú a spravodlivú cestnú dopravu prostredníctvom všeobecnejšieho uplatňovania zásad „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. zabezpečovať znižovanie emisií CO<sub>2</sub> v doprave prostredníctvom spoplatňovania;</li> <li>2. zabezpečovať primeranú kvalitu ciest;</li> <li>3. zabezpečovať, aby systémy spoplatňovania ciest nediskriminovali motoristov, ktorí nie sú rezidentmi a</li> <li>4. využívať spoplatňovanie ciest ako efektívny nástroj na znižovanie znečisťovania ovzdušia a kongescie.</li> </ol>
<b>Áká je pridaná hodnota opatrenia na úrovni EÚ (subsidiarita)?</b>
Vysoké úrovne emisií CO <sub>2</sub> predstavujú celosvetový problém, ktorý sa dá vyriešiť len spoločným úsilím na všetkých úrovniach. Problém diskriminácie vodičov, ktorí nie sú rezidentmi, je svojou podstatou cezhraničný a vyriešiť sa dá iba na nadnárodnej úrovni. Zhoršujúca sa kvalita ciest, znečisťovanie ovzdušia a kongescia majú miestne dôsledky aj dôsledky na úrovni celej EÚ. Na zabezpečenie voľného pohybu osôb a tovaru v celej Únii je potrebná koordinácia vnútroštátnych činností.
<b>B. Riešenia</b>
<b>Áké sú rôzne možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Existuje uprednostňovaná možnosť? Ak nie, prečo?</b>
Možnosti politiky sa líšia úrovňou zásahu od relatívne miernych až k podstatným. <p>Medzi najdôležitejšie opatrenia možnosti politiky 1 patria zjednodušenie existujúcich ustanovení, rozšírenie rozsahu pôsobnosti na autobusy/autokary a v prípade ustanovení o nediskriminácii aj na ľahké vozidlá.</p> <p>Možnosť politiky 2 nadväzuje na možnosť politiky 1 a zavádza sa ňou diferenciacia poplatkov na základe emisií CO<sub>2</sub> s postupným zrušením diaľničných známok pre ťažké úžitkové vozidlá (ťažké nákladné vozidlá a autobusy/autokary), pričom sa stimuluje zavádzanie spoplatňovania na základe vzdialenosti.</p> <p>Možnosť politiky 3 s dvoma variantmi obsahuje dodatočné opatrenia pre automobily a dodávky na riešenie medzimestskej kongescie (3a a 3b), ako aj emisií CO<sub>2</sub> a znečisťujúcich látok prostredníctvom diferencie mýta a účastníckych poplatkov v prípade ľahkých vozidiel (možnosť politiky 3b).</p> <p>Možnosťou politiky 4 sa rušia diaľničné známky pre všetky vozidlá a umožňuje sa úhrada externých nákladov v prípade ťažkých úžitkových vozidiel.</p> <p>Uprednostňovanou možnosťou je možnosť politiky 3b. Možnosť politiky 4 by bola pri dosahovaní cieľov efektívnejšia, ale vyžaduje si vyššie náklady. Politickým rozhodnutím možno do možnosti politiky 3b pridať niektoré opatrenia z možnosti politiky 4, pričom sa zabezpečí dostatočne dlhé obdobie, aby sa umožnili postupná úprava a rozloženie nákladov.</p>
<b>Áké sú stanoviská rôznych zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť?</b>
Možnosť politiky 1 vo všeobecnosti podporujú zainteresované strany, hoci niektoré členské štáty namietali proti

opatreniam týkajúcim sa kvality ciest. S podporou vozidiel s nízkymi emisiami (možnosť politiky 2) bol vyjadrený všeobecný súhlas, hoci niekoľko členských štátov namietalo proti postupnému zrušeniu diaľničných známok pre ťažké nákladné vozidlá. Opatrenia týkajúce sa spoplatňovania kongescie (možnosť politiky 3) boli prijaté do istej miery skepticky, ale zainteresované strany súhlasili s tým, aby sa v prípade jej vykonania dané poplatky vzťahovali na všetky vozidlá. Možnosť politiky 4 sa stretla s výhradami, pretože z nej členským štátom vyplývajú prísne povinnosti.

<b>C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti</b>
<b>Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?</b>
<p>Možnosťou politiky 3b by sa</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>do roku 2030 znížili náklady z kongescie o 9 miliárd EUR, zabezpečili dodatočné príjmy z mýta vo výške 10 miliárd EUR ročne, zvýšili investície do ciest o 25 %,</li> <li>významne znížili emisie CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> a tuhých častíc,</li> <li>zlepšilo verejné zdravie a znížili náklady súvisiace so znečisťovaním ovzdušia a nehodami (0,37 miliardy EUR do roku 2030),</li> <li>umožnilo vytvorenie až 208 000 nových pracovných miest a zabezpečili dodatočné prínosy vo výške 0,19 % HDP a</li> <li>prispelo k rovnakému zaobchádzaniu s občanmi EÚ znížením ceny krátkodobých diaľničných známok na polovicu.</li> </ul>
<b>Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?</b>
<p>Náklady na nákladnú dopravu by sa mohli zvýšiť o 1,1 % a náklady cestujúcich by zostali rovnaké. Náklady orgánov pozostávajú z nákladov na zavádzanie nových mýtnych systémov alebo rozširovanie existujúcich systémov v príslušných členských štátoch (jednorazová investícia v celkovej výške 1,2 až 1,4 miliardy EUR) a prevádzkových nákladov vo výške 168 až 200 miliónov EUR ročne. Rozšírením spoplatňovania ciest na nové časti siete a nové skupiny účastníkov cestnej premávky by sa mohli účastníkom cestnej premávky zvýšiť náklady na dodržiavanie predpisov o 198 až 228 miliónov EUR ročne.</p>
<b>Aký je vplyv na MSP a konkurencieschopnosť?</b>
<p>Takmer 100 % spoločností v oblasti cestnej nákladnej dopravy tvoria MSP. Rozšírením cestného mýta by sa im zvýšili náklady na dodržiavanie predpisov; väčšina dodatočných nákladov by však prešla na klientov, čo by viedlo k zanedbateľnému (do 0,25 %) zvýšeniu cien. Zvýšenie nákladov by sa mohlo čiastočne kompenzovať možnosťou zníženia daní z vozidiel.</p> <p>Zvýšené investície do infraštruktúry by mali výrazne pozitívny vplyv na sektor stavebníctva.</p>
<b>Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?</b>
<p>Verejný sektor by mal prospech z dodatočných príjmov vo výške investícií do zavádzania a prevádzky nových elektronických mýtnych systémov. Čistý vplyv na rozpočty členských štátov by mohol dosiahnuť prebytok takmer 10 miliárd EUR ročne.</p>
<b>Očakávajú sa iné významné vplyvy?</b>
<p>Očakáva sa relatívne významné zníženie spotreby nafty (o 1,3 %).</p>
<b>Proporcionalita?</b>
<p>Iniciatíva prispieva iba k dosahovaniu cieľov. Nepredpisuje uplatňovanie spoplatňovania ciest, skôr koordinuje a uľahčuje vnútroštátne činnosti. Náklady členských štátov, podnikov a občanov sú v porovnaní s možnými prínosmi obmedzené. Preto nepresahuje rámec toho, čo je potrebné na vyriešenie zistených problémov a plnenie cieľov.</p>
<b>D. Nadväzná opatrenia</b>
<b>Kedy sa táto politika preskúma?</b>
<p>Komisia vyhodnotí nové právne predpisy v roku 2025.</p>