

V Bruseli 27. júna 2025
(OR. en)

10936/25

**Medziinštitucionálny spis:
2025/0188 (COD)**

**TRANS 267
ENV 605
FIN 785**

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	27. júna 2025
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Predmet:	Návrh SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES, pokiaľ ide o predĺženie obdobia, počas ktorého môžu ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami využívať výrazne znížené sadzby poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov alebo byť oslobodené od ich platenia

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2025) 348 final.

Príloha: COM(2025) 348 final



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 27. 6. 2025
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 1999/62/ES, pokiaľ ide o predĺženie obdobia, počas ktorého môžu ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami využívať výrazne znížené sadzby poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov alebo byť oslobodené od ich platenia

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Kompas konkurencieschopnosti¹ usmerňuje hospodársku politiku Komisie v súčasnom mandáte. Vychádza z Budapeštianskej deklarácie Európskej rady² a Antverpskej deklarácie³ zástupcov európskych podnikov a odborov. V Kompase konkurencieschopnosti sa vymedzuje *spoločný plán dekarbonizácie a konkurencieschopnosti* ako jedna z troch transformačných požiadaviek na zvýšenie konkurencieschopnosti.

Táto požiadavka je rozpracovaná v Dohode o čistom priemysle⁴. Jej cieľom je posilniť konkurencieschopnosť EÚ a zároveň udržať smerovanie k dosiahnutiu klimateckej neutrality. Pozornosť sa venuje podpore a vytváraniu vhodných podmienok pre spoločnosti na dosiahnutie tohto cieľa. Jej cieľom je takisto zvýšiť hospodársku a energetickú bezpečnosť EÚ znížením jej závislosti od dovozu fosílnych palív a zvýšením podielu energie vyrobenej z dekarbonizovaných zdrojov v rámci EÚ.

V Kompase konkurencieschopnosti a v Dohode o čistom priemysle sa venuje osobitná pozornosť automobilovému priemyslu. Toto odvetvie prechádza hlbokou a transformačnou zmenou, ktorú spôsobujú technologické zmeny, ako je digitalizácia a dekarbonizácia. Vzhľadom na to Komisia prijala Odvetvový akčný plán pre európsky automobilový priemysel⁵.

V týchto troch stratégiách sa dekarbonizácia označuje za silnú hnaciu silu rastu a navrhujú sa v nich konkrétne opatrenia, ktoré majú priemyselným odvetviám EÚ poskytnúť silnejšie obchodné dôvody na rozvoj čistej výroby. Akčný plán obsahuje konkrétne stimuly na podporu zavádzania vozidiel s nulovými emisiami vrátane ťažkých úžitkových vozidiel.

V roku 2022 spôsobilo odvetvie ťažkej úžitkovej cestnej dopravy 27,5 % emisií CO₂ v cestnej doprave⁶ napriek tomu, že tvorilo len 2,4 % vozidlového parku⁷. Emisie CO₂ v odvetví ťažkej úžitkovej cestnej dopravy predstavovali viac ako 6,9 % všetkých emisií v EÚ a boli o 20 % vyššie ako v roku 1995.

Cestná nákladná doprava je „ťažko dekarbonizovateľným odvetvím“, čo znamená, že náklady na zníženie jej emisií sú vyššie ako v iných hospodárskych odvetviach. Okrem toho je trh služieb cestnej nákladnej dopravy vysoko konkurenčný a vyznačuje sa nízkymi maržami zisku, čo obmedzuje investície do drahých technológií znižovania emisií, ako sú vozidlá s nulovými emisiami.

¹ COM(2025) 30 final.

² <https://www.consilium.europa.eu/sk/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/>.

³ <https://antwerp-declaration.eu/>.

⁴ COM(2025) 85 final.

⁵ COM(2025) 95 final.

⁶ Emisie CO₂ v odvetví ťažkej úžitkovej cestnej dopravy sa v rokoch 1995 až 2022 zvýšili o 20 % a objem dopravy sa v tom istom období zvýšil o 70 %. Vďaka efektívnejším vozidlám teda došlo k relatívnemu zníženiu emisií CO₂, avšak týmto zlepšením sa nedosiahlo absolútne zníženie emisií CO₂ v dôsledku nárastu intenzity dopravy. Na porovnanie, emisie CO₂ z automobilov sa v rovnakom období zvýšili o 9 % a objem dopravy o 24 %. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_sk.

⁷ https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

Inovácie výrobcov ťažkých úžitkových vozidiel viedli v posledných rokoch k zavedeniu modelov s nulovými emisiami, ktoré pokrývajú všetky prípady použitia vrátane diaľkovej prepravy⁸. Ich nasadenie sa od roku 2019 výrazne zvýšilo⁹. V roku 2024 malo 3,9 % všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel nulové emisie¹⁰ vrátane 1,2 % nových ťažkých úžitkových vozidiel s hmotnosťou nad 12 ton. Podiel vozidiel s nulovými emisiami vo vozovom parku ťažkých úžitkových vozidiel je však stále veľmi nízky¹¹.

Cieľ znížiť emisie CO₂ v prípade ťažkých úžitkových vozidiel do roku 2025 o 15 % v porovnaní s hodnotami z roku 2019¹² možno dosiahnuť zlepšením efektívnosti konvenčných vozidiel, ale na dosiahnutie ďalších cieľov sa musí rýchlo zvýšiť nasadenie vozidiel s nulovými emisiami¹³. Počiatočná investícia do obstarania vozidla s nulovými emisiami je však približne 2,5-krát vyššia ako náklady na ekvivalentné konvenčné vozidlá¹⁴ a zostáva jednou z hlavných prekážok ich širšieho nasadenia.

Na rozdiel od trhu s osobnými vozidlami je trh s ťažkými úžitkovými vozidlami medzipodnikovým trhom. Výber investície závisí od nákladov na vozidlo počas celej jeho životnosti. Toto je známe ako celkové náklady na vlastníctvo¹⁵ (TCO). Trh s ťažkými úžitkovými vozidlami je citlivý na cenu. To znamená, že prevádzkovatelia sa pri rozhodovaní o kúpe nového vozidla budú pravdepodobne riadiť celkovými nákladmi na vlastníctvo vozidla. Inými slovami, prevádzkovatelia budú mať obchodné dôvody investovať do vozidla s nulovými emisiami, keď budú jeho náklady nižšie ako náklady na konvenčné vozidlo poháňané fosílnymi palivami.

⁸ Pozri oznámenie Komisie Európskemu parlamentu a Rade o technologickej pripravenosti a pripravenosti trhu, pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá cestnej dopravy [COM(2025) 260]. Pozri takisto zoznam existujúcich modelov s nulovými emisiami v dokumente, ktorý je k dispozícii na konci tejto webovej stránky: <https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/>.

⁹ V porovnaní s rokom 2019 sa v roku 2024 predalo 40-krát viac ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami s hmotnosťou nad 12 ton, 6,5-krát viac ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami s hmotnosťou do 12 ton a nad 3,5 tony a 4-krát viac autobusov a autokarov s nulovými emisiami. Údaje o predaji vozidiel s nulovými emisiami v roku 2024: 3 400 ťažkých úžitkových vozidiel s hmotnosťou nad 12 ton (približne 1,2 % nových registrácií), 4 800 vozidiel s hmotnosťou do 12 ton a nad 3,5 tony (10 %) a 6 000 autobusov a autokarov (17 %). <https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/>.

¹⁰ <https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/>.

¹¹ V roku 2023 bol podiel elektrických ťažkých nákladných vozidiel na batérie (t. j. vozidlá s hmotnosťou nad 3,5 tony) 0,1 % vozového parku EÚ (najvyšší podiel malo Dánsko s 1 %). Elektrické autobusy a autokary na batérie tvorili 2,5 % vozového parku (najvyšší podiel malo Holandsko so 17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

¹² Ciele zníženia emisií v prípade odvetvia ťažkej úžitkovej cestnej dopravy sú stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá. Pozri oddiel „Konzistentnosť s ostatnými politikami EÚ“.

¹³ Výrobcovia uviedli, že v roku 2030 možno očakávať, že približne každé tretie nové ťažké úžitkové vozidlo bude mať nulové emisie. Pozri COM(2025) 260 a príslušnú podpornú štúdiu: „Analýza pripravenosti trhu – Očakávané rozšírenie ťažkých úžitkových vozidiel na alternatívne palivá do roku 2030 a zodpovedajúce potreby infraštruktúry“, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/>.

¹⁴ Porovnanie maloobchodných cien nákladných vozidiel poháňaných rôznymi technológiami je k dispozícii v prílohe C k tejto štúdii: <https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/>.

¹⁵ Celkové náklady na vlastníctvo vozidla sú súčtom počiatočných obstarávacích nákladov a nákladov na prevádzku vozidla počas jeho životnosti (palivo, údržba, dane, cestné poplatky a poistenie).

Diferencované cestné poplatky môžu znížiť prevádzkové náklady, a tým aj celkové náklady na vlastníctvo vozidiel s nulovými emisiami. Môžu tak pomôcť vytvoriť silnejšie obchodné dôvody v prospech investícií do týchto vozidiel.

Smernicou (EÚ) 2022/362 sa umožnilo¹⁶ spoplatnenie ciest¹⁷ na základe emisií CO₂. Smernicou (EÚ) 2022/362 sa zmenila smernica 1999/62/ES¹⁸, pričom sa okrem iných zmien stanovila diferenciácia poplatkov za infraštruktúru a užívateľských poplatkov (zvýhodnenie zavádzania ekologickejších vozidiel) a/alebo internalizácia externých nákladov na CO₂ (penalizácia vozidiel, ktoré viac znečisťujú životné prostredie). Oboma opatreniami sa znižuje rozdiel medzi celkovými nákladmi na vlastníctvo konvenčných vozidiel a celkovými nákladmi na vlastníctvo vozidiel s nulovými emisiami.

Diferenciácia cestných poplatkov spočíva v poskytovaní 50 % až 75 % zníženia poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov pre vozidlá s nulovými emisiami¹⁹. V rámci poplatku za externé náklady sa k poplatku za infraštruktúru pripočítavajú externé náklady na emisie CO₂ z dopravy. V smernici sa stanovujú referenčné hodnoty tohto poplatku, ktoré vychádzajú z ceny CO₂ vo výške 100 EUR za tonu vypusteného CO₂²⁰.

Smernicou sa ďalej posilňujú tieto dva mechanizmy tým, že umožňuje členským štátom stanoviť výrazne znížené sadzby pre vozidlá s nulovými emisiami alebo ich dokonca úplné oslobodiť od poplatku za infraštruktúru alebo užívateľského poplatku do 31. decembra 2025²¹. Takisto sa ňou členským štátom umožňuje uplatňovať vyššie poplatky za externé náklady na emisie CO₂ z dopravy až do výšky dvojnásobku referenčných hodnôt uvedených v smernici²².

Odhaduje sa, že peňažná podpora v členskom štáte, ktorý plne využíva tieto ustanovenia s cieľom motivovať prevádzkovateľa, aby investoval do motorového vozidla s nulovými emisiami s hmotnosťou do 40 ton, dosiahne v prvom roku prevádzky až 45 000 EUR²³. Menšie vozidlá dostávajú nižšiu úroveň podpory. V niektorých prípadoch použitia smernica

¹⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/362 z 24. februára 2022, ktorou sa menia smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry vozidlami (Ú. v. EÚ L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

¹⁷ Pojem „spoplatnenie ciest“ zahŕňa mýto a užívateľské poplatky. Mýto je známe aj ako poplatok za prejdenu vzdialenosť a užívateľské poplatky sú známe aj ako časové poplatky alebo diaľničné známky. Mýto je vymedzené v článku 2 ods. 1 bode 7 smernice 1999/62/ES ako súčet aspoň jedného z týchto troch prvkov: poplatok za infraštruktúru, poplatok za externé náklady a poplatok za dopravné preťaženie. Užívateľské poplatky sú vymedzené v článku 2 ods. 1 bode 16 tej istej smernice ako určená suma, ktorá po zaplatení udeľuje vozidlu právo používať určitú cestnú infraštruktúru počas určitého obdobia.

¹⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie cestnej infraštruktúry vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

¹⁹ Článok 7ga ods. 3 písm. d) smernice 1999/62/ES.

²⁰ Článok 7c ods. 1 a príloha IIIc k smernici 1999/62/ES. Ako sa vysvetľuje v dôvodovej správe k návrhu smernice (EÚ) 2022/362 [COM(2017) 275 final], hodnoty v prílohách k smernici vychádzajú z príručky o externých nákladoch na dopravu. Hodnoty v prílohe IIIc sú vypočítané na základe údajov uvedených v tabuľke 24 štúdie, ktorá je k dispozícii na adrese: <https://op.europa.eu/sk/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>.

²¹ Článok 7ga ods. 1 piaty pododsek smernice 1999/62/ES.

²² Článok 7cb ods. 1 smernice 1999/62/ES.

²³ https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.

pomáha dosiahnuť nákladovú paritu medzi ťažkými úžitkovými vozidlami s nulovými emisiami a konvenčnými vozidlami²⁴.

Transpozícia týchto ustanovení do vnútroštátnych právnych predpisov mala byť ukončená do 25. marca 2024. Možnosť uplatniť výrazne znížené sadzby na vozidlá s nulovými emisiami alebo ich oslobodiť od poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov sa má skončiť 31. decembra 2025. Toto obdobie je príliš krátke na to, aby dostatočne stimulovalo dopyt po nových ťažkých úžitkových vozidlách s nulovými emisiami.

Komisia preto navrhuje predĺžiť platnosť tejto výnimky. S cieľom podporiť európskych výrobcov pri dosahovaní ich cieľa znížiť emisie CO₂ z nových ťažkých úžitkových vozidiel o 43 % v nahlasovacom období do roku 2030 [ako je stanovené v nariadení (EÚ) 2019/1242] Komisia navrhuje, aby sa výnimka predĺžila do konca nahlasovacieho obdobia 2030, ktoré sa končí 30. júna 2031. Touto zmenou by sa zabezpečil súdržný legislatívny rámec.

Platnosť súčasnej výnimky sa má skončiť 31. decembra 2025 a vnútroštátne orgány budú musieť transponovať ustanovenia aktuálne navrhovanej smernice do vnútroštátneho práva. Komisia preto vyzýva Európsky parlament a Radu, aby zvážili urýchlené prijatie tohto návrhu.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Týmto návrhom by sa predĺžila platnosť existujúceho ustanovenia, ktoré bolo nedávno zavedené, a preto je v súlade s existujúcim politickým rámcom spoplatňovania ciest. Tam, kde sa toto ustanovenie zaviedlo, malo pozitívny vplyv na vytváranie obchodných dôvodov v prospech vozidiel s nulovými emisiami. Oslobodenie od poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov dopĺňa uplatňovanie poplatkov za externé náklady, pretože obidvoma opatreniami sa znižuje rozdiel medzi prevádzkovými nákladmi, a tým aj medzi celkovými nákladmi na vlastníctvo vozidiel s nulovými emisiami a konvenčných vozidiel. Obe opatrenia sú preto dôležité pri posilňovaní obchodných dôvodov v prospech investícií do vozidiel s nulovými emisiami.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Týmto návrhom sa rozširuje opatrenie na strane dopytu po nových ťažkých úžitkových vozidlách s cieľom urýchliť ich nasadzovanie. Dopĺňa preto emisné normy CO₂ uvedené v **nariadení** o ťažkých úžitkových vozidlách²⁵, ktoré pôsobí na strane ponuky na trhu nových ťažkých úžitkových vozidiel a v ktorom sa pre výrobcov stanovuje cieľ znížiť emisie CO₂ o 43 % do roku 2030 (a následné vyššie ciele do roku 2040). Výrobcovia môžu tieto ciele dosiahnuť i) zlepšením efektívnosti konvenčných vozidiel a/alebo ii) zvýšením počtu vozidiel s nulovými emisiami, ktoré uvádzajú na trh. Tento návrh pomáha výrobcovi urýchliť nasadzovanie vozidiel s nulovými emisiami.

Internalizáciou nákladov na uhlík sa znižuje rozdiel v celkových nákladoch na vlastníctvo medzi ekologickejšími a znečisťujúcimi vozidlami tým, že sa ňou zvyšujú prevádzkové

²⁴ <https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024> a <https://www.youtube.com/watch?v=ktAEN7do6pA>.

²⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

náklady konvenčných vozidiel. Smernicou 1999/62/ES sa internalizujú náklady na uhlík zavedením poplatku za externé náklady. Od roku 2027 sa na emisie z cestnej dopravy bude vzťahovať aj systém obchodovania s emisiami podľa **smernice 2003/87/ES (ETS2)**²⁶. Súlad medzi týmito dvoma opatreniami bude predmetom správy Komisie, ktorá bude predložená do roku 2027 v súlade s článkom 7cb ods. 4 a článkom 7ga ods. 8 smernice 1999/62/ES. V posúdení sa bude pozornosť venovať aj vplyvu **zdaňovania energie** na ceny uhlíka, ako sa upravuje v **smernici Rady 2003/96/ES**²⁷.

Nabíjacia infraštruktúra je podmienkou rýchlejšieho zavádzania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami. V nedávno revidovanom **nariadení o TEN-T**²⁸ a **nariadení o infraštruktúre pre alternatívne palivá**²⁹ sa stanovujú ciele týkajúce sa zavádzania nabíjacích a vodíkových čerpacích staníc vrátane osobitných cieľov v prípade ťažkej úžitkovej prepravy. Okrem toho sa v Odvetvovom akčnom pláne EÚ pre automobilový priemysel uvádza, že Komisia bude pracovať na **európskych koridoroch čistej dopravy** s cieľom urýchliť zavádzanie nabíjacích parkov pre ťažké úžitkové vozidlá. Uvádza sa v ňom aj to, že v pripravovanom **investičnom pláne pre udržateľnú dopravu** budú predložené ďalšie návrhy.

Na zníženie emisií CO₂ je nevyhnutné prejsť od fosílnych palív k obnoviteľným zdrojom energie. Energia z obnoviteľných zdrojov sa v roku 2023 stala hlavným zdrojom výroby elektrickej energie v EÚ³⁰. Na podporu tejto transformácie je však rovnako dôležité rozšíriť infraštruktúru elektrizačnej sústavy. Pripojenie k elektrizačnej sústave má zásadný význam pre zavedenie nabíjacej infraštruktúry pre ťažkú úžitkovú prepravu. Viaceré opatrenia sú už naplánované v rámci **Akčného plánu EÚ pre elektrizačné sústavy**³¹ a doplní ich aj **balík opatrení pre elektrizačné sústavy a akčný plán elektrifikácie**. Komisia vydá **usmernenia a odporúčania** pre členské štáty týkajúce sa skrátenia čakacích lehôt na pripojenie nabíjacích miest k elektrizačným sústavám a ich prednostného vybavenia a odporučí členským štátom, aby v rámci povolovacích konaní zvažili, či sú nabíjacie stanice a ich pripojenie k elektrizačnej sústave v nadradenom verejnom záujme.

²⁶ Smernica 2003/87/ES Európskeho parlamentu a Rady z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87>).

²⁷ Smernica Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny (Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96>).

²⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 (Ú. v. EÚ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

²⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804 z 13. septembra 2023 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice 2014/94/EÚ (Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

³⁰ V roku 2023 bolo 44,7 % elektriny vyrobenej z obnoviteľných zdrojov energie a 32,5 % z fosílnych palív <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1?etrans=sk>.

³¹ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Elektrizačné sústavy, chýbajúci článok – Akčný plán EÚ pre elektrizačné sústavy, COM(2023) 757 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682>.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Právnym základom smernice 1999/62/ES je článok 91 a článok 113 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ). Tento návrh sa týka zavedenia cestných poplatkov pre vozidlá, čo je oblasť, na ktorú sa vzťahuje článok 91 ods. 1 ZFEÚ. Právnym základom tohto návrhu je teda článok 91 ods. 1 ZFEÚ.

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

EÚ má spoločnú právomoc s členskými štátmi regulovať oblasť dopravy podľa článku 4 ods. 2 písm. g) ZFEÚ, ale len EÚ môže upravovať existujúce pravidlá EÚ. V smernici 1999/62/ES sa vymedzujú prípady, v ktorých sa môžu udeliť úľavy alebo oslobodenia od mýta a užívateľských poplatkov. Vnútroštátne orgány majú pri rozhodovaní o využití týchto možností voľnosť. Výrazne znížené sadzby alebo oslobodenie vozidiel s nulovými emisiami od poplatkov za infraštruktúru alebo od užívateľských poplatkov možno predĺžiť po roku 2025 len zmenou smernice. O tom, či túto možnosť využijú alebo nie, rozhodujú vnútroštátne orgány.

• Proporcionalita

Navrhané opatrenia neprekračujú rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie cieľov EÚ, ktorými sú zníženie emisií skleníkových plynov a zároveň zabezpečenie spravodlivosti a environmentálnej integrity.

• Výber nástroja

Právnym aktom, ktorý sa má zmeniť, je smernica, takže pozmeňujúci akt by mal mať rovnakú formu.

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

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

Krátky čas, ktorý uplynul od zavedenia nových pravidiel (t. j. od 25. marca 2024), znamená, že nie je k dispozícii dostatok informácií na plnohodnotné hodnotenie smernice (EÚ) 2022/362 *ex post*. Okrem toho by sa týmto návrhom len predĺžila platnosť už existujúceho ustanovenia.

• Konzultácie so zainteresovanými stranami

Pri príprave tohto návrhu Komisia viedla cieleňé konzultácie s konkrétnymi zainteresovanými stranami vrátane združení prevádzkovateľov dopravy a výrobcov vozidiel, občianskej spoločnosti a vnútroštátnych orgánov.

• Získavanie a využívanie expertízy

Komisia vychádzala z verejne dostupných informácií, aby posúdila súčasnú úroveň nasadzovania vozidiel s nulovými emisiami, ako aj účinnosť oslobodenia od poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov. Všetky zdroje, ktoré Komisia použila, sú k dispozícii v poznámkach pod čiarou k textu v oddiele 1.

- **Posúdenie vplyvu**

Komisia vykonala posúdenie vplyvu, ktoré bolo priložené k návrhu, na základe ktorého bola prijatá smernica (EÚ) 2022/362³². Súčasným návrhom sa mení len konečný dátum nepovinného ustanovenia. Vykonanie nového posúdenia vplyvu preto nie je potrebné.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Týmto návrhom by sa len zmenil dátum, a preto nemá žiadne dôsledky na zjednodušenie práva EÚ.

- **Základné práva**

Tento návrh rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané najmä v Charte základných práv Európskej únie.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Predĺženie oslobodenia od poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov nemá žiadny vplyv na rozpočet EÚ.

Ustanovenia smernice by mali rôzne dôsledky na vnútroštátne rozpočty v závislosti od jednotlivých stratégií vykonávania v členských štátoch. Zníženie cestných poplatkov pre ekologické vozidlá alebo ich oslobodenie od cestných poplatkov môže mať negatívny vplyv na príjmy, a teda aj na štátny rozpočet, pokiaľ sa nezvýši priemerná sadzba pre ostatné vozidlá³³. Naopak, poplatky za externé náklady vytvárajú príjmy a pozitívne ovplyvňujú štátne rozpočty. Smernica ponúka členským štátom tri možnosti, ktoré môžu vykonať:

zníženie cestných poplatkov alebo oslobodenie od nich s cieľom stimulovať investície do ekologickejších vozidiel;

poplatky za externé náklady s cieľom zahrnúť tieto externé náklady do investičných rozhodnutí súkromného sektora;

obidva tieto nástroje súčasne, aby sa čo najviac znížil rozdiel v celkových nákladoch na vlastníctvo medzi konvenčnými vozidlami a vozidlami s nulovými emisiami.

V krátkodobom a strednodobom horizonte (t. j. v časovom rozsahu tohto návrhu) možno očakávať, že potenciálny negatívny vplyv zníženia cestných poplatkov na štátne rozpočty bude menší ako pozitívny vplyv poplatkov za externé náklady. Dôvodom je, že v súčasnosti vozidlá s nulovými emisiami stále tvoria veľmi malú časť vozového parku³⁴ a očakáva sa, že do roku 2030 budú tvoriť 5 % až 9 % vozového parku ťažkých úžitkových vozidiel³⁵. Ak sa

³² Posúdenie vplyvu, ktoré je priložené k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými úžitkovými vozidlami, a návrh smernice Rady, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými úžitkovými vozidlami, pokiaľ ide o určité ustanovenia o zdaňovaní vozidiel [SWD(2017) 180], dostupné na webovej stránke: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN>.

³³ V článku 7ga ods. 4 sa vyžaduje, aby zmeny mýta, ktoré vychádzajú z tohto článku, neboli navrhnuté tak, aby vytvárali dodatočné príjmy. To znamená, že členské štáty majú možnosť získať späť ušlé príjmy z dôvodu zníženia alebo oslobodení udelených ekologickejším vozidlám vyššími poplatkami za ostatné vozidlá.

³⁴ Pozri poznámku pod čiarou č. 11.

³⁵ COM(2025) 260.

teda oba nástroje uplatnia súčasne, možno očakávať, že príjmy z poplatkov za externé náklady budú vyššie ako ušlé príjmy zo zníženia cestných poplatkov alebo oslobodenia od nich. Použitie príjmov z cestných poplatkov (poplatky za infraštruktúru alebo užívateľské poplatky) a z poplatkov za externé náklady sa upravuje v článku 9 ods. 2 smernice 1999/62/ES.

5. ĎALŠIE PRVKY

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

V článku 11 smernice 1999/62/ES sa stanovuje povinnosť podávať správy raz za päť rokov. Posledný termín bol 25. marec 2025 a ďalší termín bude 25. marec 2030. V článku 11 ods. 2 písm. c) sa vyžaduje podávanie správ o „*diferenciacii poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov na základe environmentálnych vlastností vozidiel podľa článku 7g, 7ga alebo 7gb*“. Ďalší termín je pred navrhovaným dátumom ukončenia výnimky, a preto bude vhodný na posúdenie jej uplatňovania. Preto sa neplánuje žiadna ďalšia nahlasovacia povinnosť.

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

Týmto návrhom by sa predĺžila platnosť existujúceho nepovinného ustanovenia, takže sa nevyžaduje žiadny vysvetľujúci dokument. Členské štáty, ktoré túto možnosť využívajú, by však mali informovať Komisiu.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Článkom 1 sa mení článok 7ga ods. 1 piaty pododsek smernice 1999/62/ES tak, že sa predlžuje výnimka stanovená v tomto ustanovení do 30. júna 2031.

V článku 2 sa vyžaduje, aby členské štáty bezodkladne informovali Komisiu o opatreniach prijatých na základe tejto smernice.

V článku 3 sa stanovuje dátum nadobudnutia účinnosti smernice.

V článku 4 sa uvádza, že táto smernica je určená členským štátom.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 1999/62/ES, pokiaľ ide o predĺženie obdobia, počas ktorého môžu ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami využívať výrazne znížené sadzby poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov alebo byť oslobodené od ich platenia

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru³⁶,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov³⁷,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Počet registrácií nových ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami sa v Únii nedávno zvýšil, ale stále je príliš nízky na to, aby sa dosiahli ciele zníženia emisií CO₂ v odvetví dopravy stanovené v stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu³⁸. Jednou z hlavných prekážok širšieho nasadzovania ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými emisiami sú vysoké počiatočné náklady na obstaranie takéhoto vozidla. Zabezpečenie silnejších obchodných dôvodov pre investície do vozidiel s nulovými emisiami znamená snahu o dosiahnutie nákladovej parity s konvenčnými vozidlami. Celkové náklady na vlastníctvo pozostávajú z počiatočnej investície vynaloženej na obstaranie vozidla a prevádzkových nákladov, ktoré vzniknú počas životnosti vozidla. Rozdiel v celkových nákladoch na vlastníctvo medzi konvenčnými vozidlami a vozidlami s nulovými emisiami sa môže znížiť znížením prevádzkových nákladov vozidiel s nulovými emisiami. Tieto náklady zahŕňajú cestné poplatky.
- (2) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/362³⁹ sa zmenila smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES⁴⁰ okrem iného tak, že sa umožnilo

³⁶ Ú. v. EÚ C , , s. .

³⁷ Ú. v. EÚ C , , s. .

³⁸ COM(2020) 789.

³⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/362 z 24. februára 2022, ktorou sa menia smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry vozidlami (Ú. v. EÚ L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie cestnej infraštruktúry vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

stanovenie cestných poplatkov podľa emisií CO₂ vozidiel. Zaviedla sa možnosť meniť poplatky za infraštruktúru a užívateľské poplatky a/alebo internalizovať externé náklady na emisie CO₂. Obe opatrenia majú vplyv na prevádzkové náklady vozidiel. Diferenciáciou poplatkov sa znižujú prevádzkové náklady menej znečisťujúcich vozidiel, zatiaľ čo poplatkami za externé náklady sa zvyšujú prevádzkové náklady viac znečisťujúcich vozidiel. Oboma opatreniami sa znižuje rozdiel v celkových nákladoch na vlastníctvo medzi vozidlami s nulovými emisiami a konvenčnými vozidlami. Obe opatrenia sú dôležité pre posilnenie obchodných dôvodov pre investície do vozidiel s nulovými emisiami.

- (3) V článku 7ga ods. 1 piatom pododseku smernice 1999/62/ES sa v súčasnosti členským štátom dáva možnosť uplatňovať znížené sadzby poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov bez stanovenia stropu pre takéto zníženia alebo uplatňovať úplné oslobodenie od takýchto poplatkov len do 31. decembra 2025. Členské štáty boli povinné transponovať toto ustanovenie zavedené smernicou (EÚ) 2022/362 do vnútroštátnych právnych predpisov do 25. marca 2024. Tento konečný termín transpozície znamená veľmi krátke obdobie vykonávania v trvaní menej ako dvoch rokov. Toto obdobie je príliš krátke na to, aby sa významne stimuloval dopyt po nových ťažkých úžitkových vozidlách s nulovými emisiami. Preto by sa mal tento konečný termín posunúť, aby sa vytvorili vhodné podmienky na širšie nasadenie vozidiel s nulovými emisiami.
- (4) Diferenciácia cestných poplatkov ovplyvňuje investičné rozhodnutia prevádzkovateľov dopravy, ktorí si zaobstarávajú nové vozidlo. Má preto vplyv na dopyt na trhu s novými ťažkými úžitkovými vozidlami. Výrobcovia ťažkých úžitkových vozidiel predstavujú stranu ponuky na tom istom trhu. Do roku 2030 musia dosiahnuť cieľ zníženia emisií CO₂ o 43 %, ako sa uvádza v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242⁴¹. K dosiahnutiu tohto cieľa síce prispievajú aj efektívne konvenčné vozidlá, ale na jeho dosiahnutie je potrebné širšie nasadenie vozidiel s nulovými emisiami. Prvým rokom, v ktorom majú výrobcovia dosiahnuť tento cieľ, je nahlasovacie obdobie 2030 s termínom do 30. júna 2031.
- (5) Na zabezpečenie jasného a súdržného právneho rámca a na podporu spoločností Únie v automobilovom odvetví pri dosahovaní ich cieľov v oblasti znižovania emisií CO₂ by sa malo zosúladiť načasovanie opatrení na strane dopytu a ponuky na trhu s ťažkými úžitkovými vozidlami. Konečný dátum, do ktorého môžu členské štáty uplatňovať výrazne znížené sadzby poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľské poplatky alebo oslobodiť vozidlá s nulovými emisiami od týchto poplatkov, by sa preto mal posunúť na 30. jún 2031.
- (6) Nepovinný charakter zmeneného ustanovenia znamená, že členské štáty nie sú povinné transponovať túto smernicu. Mali by však bezodkladne informovať Komisiu, ak využijú možnosť udeliť vozidlám s nulovými emisiami výrazne znížené sadzby poplatkov za infraštruktúru a užívateľských poplatkov alebo oslobodenie od ich platenia po 31. decembri 2025,

⁴¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

V článku 7ga odseku 1 piatom pododseku smernice 1999/62/ES sa dátum „31. decembra 2025“ nahrádza dátumom „30. júna 2031“ a dátum „1. januára 2026“ sa nahrádza dátumom „1. júla 2031“.

Článok 2

Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu o opatreniach prijatých základe tejto smernice.

Článok 3

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

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda/predsedníčka*

*Za Radu
predseda/predsedníčka*