



V Bruseli 17. novembra 2017  
(OR. en)

14426/17

---

**Medziinštitucionálne spisy:**

2017/0114 (COD)

2017/0115 (CNS)

2017/0128 (COD)

---

TRANS 488  
FISC 267  
ENV 939  
CODEC 1835

**POZNÁMKA**

---

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov (časť I)/Rada
Č. predch. dok.:	13772/1/17 REV 1
Predmet:	<p><b>Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami</b> <b>Medziinštitucionálny spis: 2017/0114 (COD)</b></p> <p><b>Návrh smernice 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</b> <b>Medziinštitucionálny spis: 2017/0115 (CNS)</b></p> <p><b>Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov a uľahčení cezhraničnej výmeny informácií o nezaplatenom cestnom mýte v Únii (prepracované znenie) (Text s významom pre EHP)</b> <b>Medziinštitucionálny spis: 2017/0128 (COD)</b></p> <p>– diskusia o smerovaní</p>

---

**1. Úvod**

Komisia predložila 31. mája 2017 svoj balík opatrení v oblasti mobility, ktorý obsahoval celý rad iniciatív týkajúcich sa fungovania trhu cestnej nákladnej dopravy, sociálnych podmienok a poplatkov za používanie cestnej infraštruktúry.

Navrhovaná revízia **smernice Eurovignette** vychádza zo širšieho uplatňovania zásady „znečisťovateľ platí“ a zásady „používateľ platí“. Hlavné zmeny sú:

- širší rozsah pôsobnosti smernice tak, aby zahŕňal aj autobusy a autokary, ľahké úžitkové vozidlá a osobné automobily;
- postupné zrušenie systémov vyberania poplatkov na základe času, najmä preto, že poplatky na základe času neodrážajú v plnej miere skutočné náklady na používanie infraštruktúry ani negatívne externality (znečisťovanie vzduchu, zmena klímy, hluk atď.);
- rôzne výšky poplatkov na základe emisií CO<sub>2</sub> ako stimul na ich zníženie a zjednodušenie uplatňovania poplatkov za externé náklady tak, aby lepšie vyjadrovali náklady spojené so znečisťovaním ovzdušia a hlukom. V návrhu sa stanovuje aj možnosť výberu poplatkov za používanie infraštruktúry v čase jej preťaženia, ako aj rozšírenie možnosti uplatňovania prirážok na určitých úsekoch;
- napokon, cieľom návrhu je zaviesť viac transparentnosti, pokiaľ ide o používanie príjmov zo spoplatňovania ciest a poskytovanie informácií o kvalite infraštruktúry.

Iný návrh na revíziu smernice sa navyše týka aj zníženia minimálnej ročnej **dane z vozidiel** v prípade ťažkých nákladných vozidiel v horizonte piatich rokov.

Cieľom revízie **právnych predpisov o elektronickom mýte** je odstrániť trhové a regulačné prekážky v *európskych službách elektronického výberu mýta* (EETS), aby účastníci cestnej premávky mohli uhrádzať elektronické mýto v celej EÚ na základe jednej palubnej jednotky, jednej zmluvy a jednej faktúry a aby sa uľahčilo vymáhanie neuhradených cestných poplatkov od vodičov vozidiel evidovaných v inom členskom štáte. V revízii smernice o európskych službách elektronického výberu mýta (EETS) sa navrhuje:

- pružnejší rámec výberu elektronického mýta, zvlášť pokiaľ ide o technické riešenia, v snahe podporiť skutočnú interoperabilitu v celej Únii;

- rozšírenie rozsahu pôsobnosti smernice tak, aby zahŕňala mýtné systémy používajúce automatické rozlišovanie evidenčného čísla vozidla;
- a v neposlednom rade vytvorenie systému výmeny informácií o totožnosti neplatičov mýta medzi členskými štátmi.

## 2. PRÁCA V RÁMCI PRÍPRAVNÝCH ORGÁNOV RADY

Rokovania sa začali na zasadnutí pracovnej skupiny pre pozemnú dopravu v júni 2017. Po všeobecnej prezentácii 1. júna 2017 boli 21. júna 2017 preskúmané posúdenia vplyvu. Počas estónskeho predsedníctva sa o ustanoveniach v týchto návrhoch rokovalo na štyroch zasadnutiach v dňoch 11. 9. 2017, 14. 9. 2017, 6. 10. 2017 a 23. 10. 2017. Pracovná skupina pre daňové otázky na svojom zasadnutí 28. septembra 2017 odporučila, aby sa o návrhu zdaňovania vozidiel [návrh 2017/0115 (CNS)] rokovalo v rámci pracovnej skupiny pre pozemnú dopravu.

Členské štáty vo všeobecnosti podporujú zásady „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“. Členské štáty však majú odlišné názory na spôsob ich uplatňovania. Počas prvých rokovaní o revízii **smernice Eurovignette bolo vznesených niekoľko základných otázok:**

- doplnenie vozidiel s hmotnosťou do 3,5 tony a autobusov do rozsahu pôsobnosti;
- podrobnosti týkajúce sa uplatňovania zásady „znečisťovateľ platí“, ako napríklad zahrnutie klasifikácie podľa CO<sub>2</sub> a navrhované zmeny spoplatnenia externých nákladov;
- pružnosť pri výbere medzi systémom založeným na vzdialenosti a systémom založeným na čase, prípadne pri ich kombinovaní v závislosti od typu vozidiel a
- pružné využívanie príjmov zo spoplatnenia preťaženia a z prirážok[...];
- rozšírenie možnosti uplatňovať prirážky nad rámec horských regiónov;
- sprísnenie požiadaviek na podávanie správ o príjmoch, ich využití a o kvalite ciest spoplatnených mýtom;

- primerané lehoty na transpozíciu navrhovaných zmien.

Pokiaľ ide o prepracované znenie smernice EETS, uskutočnili sa tieto rokovania:

- širokej podpore sa tešilo zavedenie výmeny informácií o neplatičoch mýta, pričom niektoré členské štáty vyzvali na urýchlenie práce v tejto oblasti politiky; a
- zoznam technológií, ktoré možno použiť pri elektronickom výbere mýta, sa vo všeobecnosti považuje za základný prvok právneho aktu a mal by byť zahrnutý do rozsahu pôsobnosti smernice;
- primeranosť lehoty na transpozíciu.

### 3. OTÁZKY

Ministri sa vyzývajú, aby poskytli svoje usmernenia vo vzťahu k týmto otázkam.

#### **Eurovignette:**

1. Je rozšírenie rozsahu pôsobnosti smernice Eurovignette tak, aby sa vzťahovala na všetky vozidlá, odôvodnené z hľadiska cieľov politiky, najmä pokiaľ ide o verejné financie, sociálnu spravodlivosť, rovnaké podmienky medzi jednotlivými druhmi dopravy a spravodlivejšie rozdelenie nákladov na všetkých používateľov ciest? Malo by sa ku všetkým vozidlám pristupovať rovnako?
2. Možno dlhodobé ciele týkajúce sa udržateľného financovania infraštruktúry, zníženia emisií a preťaženia lepšie dosiahnuť postupným prechodom od spoplatňovania na základe času k spoplatňovaniu na základe vzdialenosti? V akom časovom horizonte? Aké sú výhody a nevýhody spoplatňovania na základe vzdialenosti? Mali by sa tieto príjmy opätovne investovať tak, aby slúžili účastníkom cestnej premávky?

#### **EETS:**

1. Súhlasia ministri s tým, že úhrada cestného mýta v zahraničí by sa mala zjednodušiť tým, že sa zlepši interoperabilita elektronických mýtnych systémov a tým, že sa poskytovateľom európskej služby elektronického výberu mýta uľahčí prístup na trh s výberom mýta? Ktoré legislatívne nástroje by podľa ministrov boli najvhodnejšie na zavedenie týchto zmien?