



Bruksela, 28 października 2022 r.  
(OR. en)

13790/22

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2017/0115(CNS)

---

FISC 205  
ECOFIN 1061  
TRANS 658

## NOTA

---

Od: Sekretariat Generalny Rady  
Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada

---

Dotyczy: Projekt dyrektywy zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej przez pojazdy w odniesieniu do niektórych przepisów dotyczących opodatkowania pojazdów ciężarowych  
– Porozumienie polityczne

---

## I. KONTEKST

1. 31 maja 2017 r. Komisja opublikowała wniosek dotyczący dyrektywy Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe w odniesieniu do niektórych przepisów w dziedzinie opodatkowania pojazdów<sup>1</sup>.
2. Komisja przedstawiła wniosek wraz z innym wnioskiem dotyczącym zmiany dyrektywy 1999/62/WE w odniesieniu do opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury<sup>2</sup>, w ramach pierwszego pakietu na rzecz mobilności. Te dwa wnioski łącznie mają na celu promowanie stosowania opłat drogowych powiązanych z przebytą odległością, aby zachęcić do bardziej ekologicznego i wydajniejszego funkcjonowania transportu drogowego.
3. Wniosek w sprawie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury miał na celu stopniowe wycofywanie opłat uzależnionych od czasu („winiet”) i rozszerzenie zasady ustalania opłat drogowych na większą grupę pojazdów w oparciu o prostsze i bardziej ekologiczne metody obliczania opłat drogowych.

---

<sup>1</sup> Dok. 10175/17.

<sup>2</sup> Dok. 9672/17.

4. Celem wniosku w sprawie opodatkowania pojazdów było zaoferowanie państwom członkowskim większej swobody obniżania podatków od pojazdów ciężarowych poprzez stopniowe obniżanie minimalnych stawek podatku określonych w załączniku do dyrektywy 1999/62/WE („dyrektywa w sprawie eurowiniety”).
5. Chociaż dyrektywa w sprawie eurowiniety została dwukrotnie zmieniona przed 2017 r.<sup>3</sup>, przepisy dotyczące opodatkowania pojazdów nie były zmieniane od czasu przyjęcia pierwotnej dyrektywy w 1999 r., co spowodowało spadek wartości minimalnych poziomów określonych w załączniku do tej dyrektywy.
6. Tymczasem większość państw członkowskich zaczęła pobierać opłaty od pojazdów ciężarowych w oparciu o przebytą odległość, wprowadzając opłaty za przejazd. Są one jednak nadal zobowiązane do nakładania podatków od pojazdów ciężarowych, które to podatki z natury nie odzwierciedlają żadnego szczególnego wykorzystania infrastruktury.
7. Europejski Komitet Regionów wydał opinię na temat wniosku w sprawie opodatkowania pojazdów 31 stycznia 2018 r.<sup>4</sup>, Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny – 2 marca 2018 r.<sup>5</sup>, a Parlament Europejski – 4 lipca 2018 r.<sup>6</sup> Wszystkie te opinie popierają cel wniosku Komisji.

## II. PRACE W RADZIE

8. We wrześniu 2017 r., podczas prezydencji estońskiej w Radzie, postanowiono traktować oba wnioski zmieniające dyrektywę w sprawie eurowiniety jako pakiet w ramach Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego. Wniosek w sprawie opodatkowania pojazdów został w związku z tym przedstawiony tej grupie roboczej 23 października 2017 r. Następnie prace nad wnioskiem zostały wstrzymane w oczekiwaniu na postępy w pracach nad wnioskiem w sprawie opłat za przejazd i opłat drogowych.

---

<sup>3</sup> W drodze dyrektywy 2006/38/UE i dyrektywy 2011/76/UE.

<sup>4</sup> Opinia Europejskiego Komitetu Regionów „Europa w ruchu – promowanie sprawnych rozwiązań w zakresie mobilności”, CDR3560/2017.

<sup>5</sup> Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, EESC-2017-2888.

<sup>6</sup> Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe w odniesieniu do niektórych przepisów w dziedzinie opodatkowania pojazdów, P8\_TA(2018)0289.

9. Tymczasem dyskusje na temat wniosku w sprawie opłat za przejazd i opłat drogowych kontynuowano podczas rozmów trójstronnych. W 2021 r. Komitet Stałych Przedstawicieli oraz Komisja Transportu i Turystyki w Parlamencie Europejskim (TRAN) potwierdziły porozumienie osiągnięte podczas rozmów trójstronnych, a 17 stycznia 2022 r. Parlament Europejski zatwierdził stanowisko Rady w pierwszym czytaniu bez poprawek. Akt ten został następnie opublikowany w Dzienniku Urzędowym 4 marca 2022 r.<sup>7</sup>
10. Ponieważ wniosek w sprawie opłat drogowych został przyjęty, a wniosek w sprawie opodatkowania pojazdów ciężarowych wciąż był przedmiotem dyskusji, prezydencja czeska postanowiła wznowić dyskusje nad wnioskiem na forum Grupy Roboczej do Spraw Podatkowych (WPTQ), biorąc pod uwagę podstawę prawną wniosku (art. 113 TFUE) i główny przedmiot wniosku (opodatkowanie). 15 września i 7 października 2022 r. prezydencja zorganizowała posiedzenia WPTQ poświęcone wnioskowi.
11. Na pierwszym posiedzeniu Komisja przedstawiła swój wniosek, prezentując go w kontekście pierwszego pakietu na rzecz mobilności. Omawiana dyrektywa jest jedyną częścią, która nie została jeszcze przyjęta. Komisja wyjaśniła, że zapobieganie transgranicznej ponownej rejestracji pojazdów z powodów podatkowych jest zapewnione za pomocą instrumentów wchodzących w skład pakietu przyjętego w 2020 r.: dyrektywy w sprawie delegowania kierowców<sup>8</sup>, rozporządzenia w sprawie czasu prowadzenia pojazdu, okresów odpoczynku i tachografów<sup>9</sup> oraz rozporządzenia w sprawie dostępu do unijnego rynku przewozów drogowych rzeczy<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> Dz.U. L 69 z 4.3.2022, s. 1.

<sup>8</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiająca przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniająca dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012 (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 49).

<sup>9</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 1).

<sup>10</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 17).

12. Na drugim posiedzeniu Komisja przedstawiła zaktualizowane dane liczbowe dotyczące rynku transportu drogowego rzeczy oraz wyjaśnienia dotyczące środków podjętych w celu wyeliminowania nielegalnych praktyk biznesowych poprzez zapewnienie, by przewoźnicy faktycznie mieli siedzibę w państwie członkowskim, w którym prowadzą główną działalność. Z przedstawionych danych liczbowych wynika, że obniżenie minimalnych stawek opodatkowania pojazdów ciężarowych miałoby bardzo ograniczony wpływ na zachęty dla przedsiębiorstw transportowych do przenoszenia działalności, co mogłoby mieć wpływ na bazy podatkowe państw członkowskich.
13. Ponadto prezydencja czeska przedstawiła tekst kompromisowy, którego główne elementy obejmują możliwość obniżenia stawek minimalnych do zera od momentu wejścia dyrektywy w życie (czyli rezygnacja ze stopniowej redukcji proponowanej przez Komisję) oraz motyw mający na celu zapewnienie państw członkowskich, że obniżenie stawek minimalnych pozostawia im dużą swobodę w zakresie utrzymania ich obowiązujących stawek opodatkowania pojazdów ciężarowych.
14. Większość państw członkowskich z zadowoleniem przyjęła kompromisowy tekst prezydencji i poparła ten tekst, łącznie z naciskiem, jaki położono w nim na zapewnienie jak największej elastyczności. Niektóre państwa członkowskie wyraziły obawy co do rozpoczęcia stosowania dyrektywy i jej dostosowania do porozumienia o eurowiniecie, co do potrzeby utrzymania załącznika I w przypadku obniżenia stawek do zera, a także co do ewentualnego wpływu na budżet w wyniku presji na obniżenie stawek krajowych w przypadku obniżenia stawek przez inne państwa członkowskie.
15. W związku z tym na posiedzeniu Grupy Roboczej do Spraw Podatkowych (wysoki szczebel) prezydencja przedstawiła zmieniony tekst kompromisowy w celu uwzględnienia obaw zgłoszonych przez delegacje. W szczególności odroczone wejście w życie i dodano klauzulę przeglądową. Pomimo szerokiego poparcia dla tego tekstu wyrażonego na posiedzeniu, kilka delegacji nadal nie było w stanie wycofać swoich zastrzeżeń.
16. W odpowiedzi na zgłoszone obawy prezydencja postanowiła zmienić datę rozpoczęcia stosowania dyrektywy, odraczając ją do dnia 1 stycznia 2026 r. w tekście znajdującym się w załączniku do niniejszej noty.

### III. DALSZE DZIAŁANIA

17. W związku z powyższym Komitet Stałych Przedstawicieli jest proszony o:

- wypracowanie porozumienia w sprawie tekstu zamieszczonego w załączniku do niniejszej noty;
  - zaproponowanie Radzie, by osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie projektu dyrektywy na podstawie kompromisowego tekstu prezydencji zamieszczonego w załączniku do niniejszej noty.
-

2017/0115 (CNS)

Projekt

**DYREKTYWA RADY**

**zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej przez pojazdy w odniesieniu do niektórych przepisów dotyczących opodatkowania pojazdów ciężarowych**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 113,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego<sup>11</sup>,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>12</sup>,

stanowiąc zgodnie ze specjalną procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W białej księdze z dnia 28 marca 2011 r.<sup>13</sup> Komisja określiła cel przejścia do pełnego stosowania zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”, aby wytworzyć przychody i zapewnić finansowanie przyszłych inwestycji związanych z transportem.
- (2) Z natury rzeczy roczne podatki od pojazdów ciężarowych są płatnościami nieodwzajemnionymi, powiązаныmi z faktem, że pojazd jest zarejestrowany na podatnika przez określony okres, i jako takie nie odzwierciedlają żadnego szczególnego sposobu korzystania z infrastruktury. Z podobnych powodów podatki od pojazdów ciężarowych nie są skuteczne jako instrument zachęcający do czystszych i wydajniejszych operacji bądź zmniejszania zatorów komunikacyjnych.

---

<sup>11</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>12</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

<sup>13</sup> Biała księga z dnia 28 marca 2011 r. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011) 144 final).

- (3) Opłaty za przejazd, powiązane bezpośrednio z korzystaniem z dróg, są zdecydowanie odpowiedniejszym sposobem prowadzącym do osiągnięcia tych celów. Zgodnie z art. 7k dyrektywy 1999/62/WE państwa członkowskie, które wprowadzają opłaty za przejazd, mogą zapewnić odpowiednią rekompensatę dla przewoźników krajowych.
- (4) Stosowanie podatków od pojazdów ciężarowych stanowi koszt, który sektor musi jak dotąd ponosić niezależnie od okoliczności, nawet gdyby państwa członkowskie miały pobierać opłaty za przejazd. Dlatego też podatki od pojazdów ciężarowych mogą stanowić przeszkodę we wprowadzaniu opłat za przejazd.
- (5) W związku z tym państwom członkowskim należy dać więcej swobody w obniżaniu podatków od pojazdów ciężarowych, zwłaszcza poprzez obniżenie do 0 EUR wszystkich stawek minimalnych określonych w dyrektywie 1999/62/WE. Bez uszczerbku dla tej możliwości państwa członkowskie powinny mieć możliwość utrzymania w mocy obecnych podatków od pojazdów nakładanych na pojazdy ciężarowe, zastąpienia takich podatków innym podatkiem tego samego rodzaju lub zniesienia takich podatków, a następnie ich ponownego wprowadzenia.
- (6) Obniżenie do 0 EUR wszystkich stawek minimalnych określonych w dyrektywie 1999/62/WE nie wpływa na możliwość utrzymania przez państwa członkowskie stawek obniżonych lub zwolnień przyznanych przed przyjęciem niniejszej dyrektywy w odniesieniu do jakichkolwiek pojazdów ciężarowych.
- (7) W świetle znaczenia zapewnienia sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego Komisja powinna ocenić obniżenie wszystkich stawek minimalnych określonych w dyrektywie 1999/62/WE do dnia 1 stycznia 2030 r.
- (8) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 1999/62/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

#### *Artykuł 1*

W dyrektywie 1999/62/WE wprowadza się następujące zmiany:

- (1) tytuł rozdziału II otrzymuje brzmienie:  
„Opodatkowanie pojazdów ciężarowych”;

(2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

(a) [...]w ust. 1 **wprowadza się następujące zmiany:**

**(i)** [...] formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„1. Podatki nałożone na pojazdy ciężarowe, o których mowa w art. 1 ust. 1 lit. a), są następujące:”;

**(ii) tiret dotyczące Chorwacji otrzymuje brzmienie:**

**„— Chorwacja:**

**godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila, posebna naknada za okoliš na vozila na motorni pogon,”;**

**(iii) tiret dotyczące Słowacji otrzymuje brzmienie:**

**„— Słowacja:**

**cestná daň, daň z motorových vozidiel,”;**

**(iv) uchyla się tiret dotyczące Zjednoczonego Królestwa;**

(b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Państwa członkowskie, które zastępują jakikolwiek podatek wymieniony w ust. 1 innym podatkiem tego samego rodzaju lub znoszą podatek wymieniony w ust. 1, a następnie wprowadzają podatek tego samego rodzaju, powiadamiają o tym Komisję, która – w stosownych przypadkach – przedkłada wniosek ustawodawczy w celu aktualizacji art. 3 ust. 1.”;

(c) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. Bez względu na to, jaka jest struktura podatków, o których mowa powyżej, państwa członkowskie mogą ustanowić stawki tego podatku dla każdej kategorii lub podkategorii pojazdów, o których mowa w załączniku I, zgodnie ze stawką minimalną określoną w tym załączniku.”;

(3) art. 6 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 6*

1. Do dnia 1 stycznia 2030 r. Komisja oceni wdrożenie i wpływ przepisów niniejszej dyrektywy dotyczących opodatkowania pojazdów ciężarowych. Ocena ta skupi się na analizie wpływu tych przepisów na funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

2. Na podstawie tej oceny Komisja, w stosownych przypadkach, przedłoży wniosek ustawodawczy w celu stosownej zmiany odpowiednich przepisów niniejszej dyrektywy.”; [...]

(4) w art. 7 ust. 9 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) wszelkich pojazdów, których dotyczą następujące warunki:

(i) pojazd ten jest wykorzystywany do potrzeb obronnych kraju lub obrony cywilnej, jest wykorzystywany przez straż pożarną i inne służby ratunkowe oraz przez policję, lub do utrzymania dróg; lub

(ii) pojazd ten jedynie okazjonalnie porusza się po drogach publicznych państwa członkowskiego, w którym jest zarejestrowany, i jest wykorzystywany przez osoby fizyczne lub prawne, których podstawową działalnością nie jest przewóz towarów, pod warunkiem że przewozy wykonywane tym pojazdem nie powodują zakłóceń konkurencji, oraz z zastrzeżeniem zgody ze strony Komisji; lub

(iii) pojazd ten jest wykorzystywany przez osoby z niepełnoprawnością lub stanowi własność tych osób; oraz”;

(5) Załącznik I do dyrektywy 1999/62/WE zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszej dyrektywy.

## *Artykuł 2*

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do dnia [...] **31 grudnia 2025 r.** Niezwłocznie przekazują one Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.
3. Państwa członkowskie stosują dyrektywę od dnia [...] **1 stycznia 2026 r.**

## *Artykuł 3*

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

## *Artykuł 4*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący / Przewodnicząca*

---

## ZAŁĄCZNIK

### „ZAŁĄCZNIK I

#### MINIMALNE STAWKI PODATKU POBIERANEGO OD POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH

Pojazdy silnikowe			
Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Minimalna stawka podatku (w euro rocznie)	
Nie mniej niż	Mniej niż	Oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneumatycznym lub z zawieszeniem uznanym za równoważne <sup>14</sup>	Inne systemy zawieszenia osi jezdnych
Dwie osie			
12	13	0	0
13	14	0	0
14	15	0	0
15	18	0	0
Trzy osie			
15	17	0	0
17	19	0	0
19	21	0	0
21	23	0	0
23	25	0	0
25	26	0	0

<sup>14</sup> Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy Rady nr 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

Cztery osie			
23	25	0	0
25	27	0	0
27	29	0	0
29	31	0	0
31	32	0	0

ZESPOŁY POJAZDÓW (POJAZDY PRZEGUBOWE ORAZ POCIĄGI DROGOWE)			
Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Minimalna stawka podatku (w euro rocznie)	
Nie mniej niż	Mniej niż	Oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneumatycznym lub z zawieszeniem uznanym za równoważne <sup>15</sup>	Inne systemy zawieszenia osi jezdnych

<sup>15</sup>Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy Rady nr 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

2 + 1 osie			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	0
18	20	0	0
20	22	0	0
22	23	0	0
23	25	0	0
25	28	0	0
2 + 2 osie			
23	25	0	0
25	26	0	0
26	28	0	0
28	29	0	0
29	31	0	0
31	33	0	0
33	36	0	0
36	38	0	0

2 + 3 osie			
36	38	0	0
38	40	0	0
3 + 2 osie			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0
3 + 3 osie			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0

”