

V Bruseli 28. októbra 2022
(OR. en)

13790/22

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

**FISC 205
ECOFIN 1061
TRANS 658**

POZNÁMKA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Predmet:	Návrh smernice, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie cestnej infraštruktúry vozidlami, pokiaľ ide o niektoré ustanovenia týkajúce sa zdaňovania ťažkých nákladných vozidiel – politická dohoda

I. KONTEXT

1. Komisia predložila 31. mája 2017 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 vozidiel¹.
2. Komisia predložila návrh spolu s ďalším návrhom na zmenu smernice 1999/62/ES, pokiaľ ide o mýto a užívateľské poplatky², ako súčasť prvého balíka opatrení v oblasti mobility. Spoločným zámerom týchto dvoch návrhov je podporiť uplatňovanie spoplatňovania ciest v súvislosti s prejedanou vzdialenosťou s cieľom stimulovať čistejšiu a efektívnejšiu cestnú dopravu.
3. Cieľom návrhu o mýte a užívateľských poplatkoch bolo postupne zrušiť poplatky na základe času („dialničné známky“) a rozšíriť zásadu spoplatňovania ciest na viac vozidiel, a to na základe jednoduchších a ekologickejších metodík výpočtu cestných poplatkov.

¹ 10175/17.

² 9672/17.

4. Cieľom návrhu o zdaňovaní vozidiel bolo poskytnúť členským štátom väčší priestor na zníženie daní z ťažkých nákladných vozidiel postupným znižovaním minimálnych sadzieb dane stanovených v prílohe k smernici 1999/62/ES (ďalej len „smernica Eurovignette“).
5. Hoci smernica Eurovignette bola pred rokom 2017 dvakrát zmenená³, ustanovenia o zdaňovaní vozidiel sa od prijatia pôvodnej smernice v roku 1999 nezmenili, čím sa narušila hodnota minimálnych úrovní uvedených v jej prílohe.
6. Väčšina členských štátov medzitým začala účtovať poplatky ťažkým nákladným vozidlám podľa prejdenej vzdialenosti zavedením mýta. Napriek tomu sú stále povinné vyberať dane z ťažkých nákladných vozidiel, ktoré svojou povahou neodrážajú žiadne konkrétne využívanie infraštruktúry.
7. Európsky výbor regiónov zaujal stanovisko k návrhu o zdaňovaní vozidiel 31. januára 2018⁴, Európsky hospodársky a sociálny výbor 2. marca 2018⁵ a Európsky parlament 4. júla 2018⁶. Všetky stanoviská podporujú cieľ návrhu Komisie.

II. PRÁCA V RADE

8. V septembri 2017 sa počas estónskeho predsedníctva Rady rozhodlo, že oboma návrhmi na zmenu smernice Eurovignette sa bude v rámci jedného balíka zaoberať pracovná skupina pre pozemnú dopravu. Návrh týkajúci sa zdaňovania vozidiel sa predstavil na zasadnutí uvedenej pracovnej skupiny 23. októbra 2017. Potom sa práca na návrhu zastavila až do dosiahnutia pokroku v súvislosti s návrhom týkajúcim sa mýta a cestných poplatkov.

³ Smernicou 2006/38/ES a smernicou 2011/76/EÚ.

⁴ Stanovisko Európskeho výboru regiónov „Európa v pohybe: podpora riešení plynulej mobility“, CDR3560/2017.

⁵ Stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru, EESC-2017-2888.

⁶ Legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu zo 4. júla 2018 o návrhu 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, P8_TA(2018)0289.

9. Rokovania o návrhu týkajúcom sa mýta a cestných poplatkov medzitým v rámci trialógov pokročili. Výbor stálych predstaviteľov a Výbor Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) v roku 2021 potvrdili dohodu dosiahnutú v rámci trialógov a Európsky parlament 17. januára 2022 schválil pozíciu Rady v prvom čítaní bez pozmeňujúcich návrhov. Akt sa následne 4. marca 2022⁷ uverejnil v úradnom vestníku.
10. Keďže návrh o cestných poplatkoch bol prijatý a práca na návrhu o zdaňovaní ťažkých nákladných vozidiel nebola ukončená, české predsedníctvo sa rozhodlo pokračovať v rokovaní o návrhu v pracovnej skupine pre daňové otázky (WPTQ), pričom zohľadnilo právny základ návrhu (článok 113 ZFEÚ) a hlavný predmet návrhu (zdaňovanie). Predsedníctvo 15. septembra a 7. októbra 2022 zorganizovalo zasadnutia pracovnej skupiny pre daňové otázky, na ktorých sa rokovalo o návrhu.
11. Na prvom zasadnutí Komisia predstavila svoj návrh a vymedzila ho v kontexte prvého balíka opatrení v oblasti mobility. Dotknutá smernica je jedinou časťou, ktorá sa zatiaľ neprijala. Komisia vysvetlila, že predchádzanie daňovo motivovanej opätovnej cezhraničnej registrácii vozidiel sa zabezpečilo nástrojmi v balíku prijatom v roku 2020: v smernici o vysielaní vodičov⁸, nariadení o čase jazdy, odpočinku a tachografe⁹ a nariadení o prístupe na trh cestnej nákladnej dopravy v EÚ¹⁰.

⁷ Ú. v. EÚ L 69, 4.3.2022, s. 1.

⁸ Smernica (EÚ) 2020/1057, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012, Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 49.

⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov, Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 1.

¹⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1055 z 15. júla 2020, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EÚ) č. 1024/2012 s cieľom prispôsobiť ich vývoju v odvetví cestnej dopravy, Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 17.

12. Na druhom zasadnutí Komisia poskytla aktualizované údaje o trhu cestnej nákladnej dopravy a vysvetlila opatrenia, ktoré boli prijaté na odstránenie nezákonných obchodných praktík zabezpečením toho, aby prevádzkovatelia dopravy boli skutočne usadení v členskom štáte, v ktorom vykonávajú hlavnú časť svojich činností. Z predložených údajov vyplýva, že zníženie minimálnych sadziieb pre zdaňovanie ťažkých nákladných vozidiel by malo len minimálny vplyv na motiváciu nákladných dopravných spoločností presťahovať sa, čo by mohlo ovplyvniť základy dane členských štátov.
13. České predsedníctvo okrem toho predložilo kompromisné znenie, ktorého hlavné prvky zahŕňajú možnosť znížiť minimálne sadzby na nulu od nadobudnutia účinnosti smernice (bez ohľadu na postupné znižovanie navrhované Komisiou) a odôvodnenie s cieľom ubezpečiť členské štáty, že zníženie minimálnych sadziieb ponecháva členským štátom široký priestor na vlastné zváženie, či zachovávajú svoje existujúce sadzby zdaňovania ťažkých nákladných vozidiel.
14. Väčšina členských štátov uvítala a podporila kompromisné znenie predsedníctva a skutočnosť, že sa zameriava na zabezpečenie čo najväčšej flexibility. Niektoré členské štáty vyjadrili obavy v súvislosti so začiatkom uplatňovania smernice a jej zosúladením so zmluvou o Eurovignette, s potrebou zachovať prílohu I, ak by sa sadzby znížili na nulu, a s možným vplyvom na rozpočet v dôsledku tlaku na zníženie vnútroštátnych sadziieb, keď ostatné členské štáty znížia tie svoje.
15. Predsedníctvo následne na zasadnutí pracovnej skupiny pre daňové otázky (na vysokej úrovni) predložilo revidované kompromisné znenie s cieľom zohľadniť obavy delegácií. V ňom sa konkrétne odložilo nadobudnutie účinnosti a doplnila sa doložka o preskúmaní. Napriek širokej podpore, ktorú si toto znenie získalo na zasadnutí, niekoľko delegácií stále nie je v pozícii stiahnuť svoje výhrady.
16. Predsedníctvo sa v reakcii na vyjadrené obavy rozhodlo, že v znení uvedenom v prílohe k tejto poznámke zmení dátum začatia uplatňovania smernice a odloží ho do 1. januára 2026.

III. ĎALŠÍ POSTUP

17. Na základě uvedených skutečností sa Výbor stálých predstaviteľov vyzýva, aby:

- sa dohodol o znení uvedenom v prílohe k tejto poznámke;
 - navrhol Rade, aby dosiahla politickú dohodu o návrhu smernice na základe kompromisného znenia predsedníctva uvedeného v prílohe k tejto poznámke.
-

2017/0115 (CNS)

Návrh

SMERNICA RADY,

ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie cestnej infraštruktúry vozidlami, pokiaľ ide o niektoré ustanovenia týkajúce sa zdaňovania ťažkých nákladných 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 cieľ dosiahnuť úplné uplatňovanie zásad „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“ na účely vytvárania príjmov a zabezpečovania financovania budúcich dopravných investícií.
- (2) Ročné dane z ťažkých nákladných 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 ťažkých nákladných vozidiel účinným nástrojom na motivovanie k čistejšej a efektívnejšej doprave ani na zníženie kongescie.

¹¹Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

¹²Ú. 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].

- (3) Keďže mýto je priamo spojené s používaním ciest, je podstatne lepšie prispôbené dosiahnutiu týchto cieľov. V súlade s článkom 7k smernice 1999/62/ES členské štáty, ktoré zavedú systém mýta, môžu vnútroštátnym dopravcom poskytovať primeranú kompenzáciu.
- (4) Uplatňovanie daní z ťažkých nákladných vozidiel predstavuje náklady, ktoré musí odvetvie zatiaľ znášať v každom prípade, aj keby členské štáty vybrali mýto. Dane z ťažkých nákladných vozidiel preto môžu predstavovať prekážku zavedenia mýta.
- (5) Členským štátom by sa preto mal poskytnúť väčší priestor na zníženie daní z ťažkých nákladných vozidiel, najmä prostredníctvom zníženia všetkých minimálnych sadzieb dane stanovených v smernici 1999/62/ES na 0 EUR. Členské štáty by bez toho, aby bola dotknutá táto možnosť, mali mať možnosť naďalej uplatňovať aktuálne dane z ťažkých nákladných vozidiel, nahradiť ich inou daňou toho istého druhu alebo ich zrušiť a následne opätovne zaviesť.
- (6) Zníženie všetkých minimálnych sadzieb dane stanovených v smernici 1999/62/ES na 0 EUR nemá vplyv na možnosť členských štátov zachovať znížené sadzby alebo oslobodenia od dane, ktoré sa poskytli ťažkým nákladným vozidlám pred prijatím tejto smernice.
- (7) Vzhľadom na význam zabezpečenia riadneho fungovania vnútorného trhu by Komisia mala do 1. januára 2030 posúdiť zníženie všetkých minimálnych sadzieb dane stanovených v smernici 1999/62/ES.
- (8) 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:
„Zdaňovanie ťažkých nákladných vozidiel“;

2. Článok 3 sa mení takto:

a) [...] odsek 1 sa mení takto:

i) [...] úvodná časť sa nahrádza takto:

„1. Dane z ťažkých nákladných vozidiel uvedené v článku 1 písm. a) sú tieto:“;

ii) zarážka týkajúca sa Chorvátska sa nahrádza takto:

„– Chorvátsko:

„ročník poplatku za používanie verejných ciest, ktoré sa platia pri registrácii motorných i príkľučných vozidiel, osobitný poplatok za parkovanie na vozidlá na motorný pohon,“;

iii) zarážka týkajúca sa Slovenska sa nahrádza takto:

„– Slovensko:

„daň z motorových vozidiel,“;

iv) zarážka týkajúca sa Spojeného kráľovstva sa vypúšťa;

b) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Členské štáty, ktoré nahradia akúkoľvek daň uvedenú v odseku 1 inou daňou rovnakého druhu alebo zrušia daň uvedenú v odseku 1 a následne zavedú daň rovnakého druhu, to oznámia Komisii, ktorá v prípade potreby predloží legislatívny návrh na aktualizáciu článku 3 ods. 1.“;

c) dopĺňa sa tento odsek:

„3. Členské štáty môžu bez ohľadu na uvedenú štruktúru daní stanoviť sadzby dane pre každú kategóriu alebo subkategóriu vozidla uvedenú v prílohe I v súlade s minimom stanoveným v prílohe I.“;

3. článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

1. Komisia do 1. januára 2030 posúdi vykonávanie a vplyv ustanovení tejto smernice týkajúcich sa zdaňovania ťažkých nákladných vozidiel. Toto posúdenie sa zameria na analýzu vplyvu uvedených ustanovení na fungovanie vnútorného trhu.
2. Komisia na základe uvedeného posúdenia podľa potreby predloží legislatívny návrh na zmenu príslušných ustanovení tejto smernice.“; [...]

4. v článku 7 ods. 9 sa písmeno c) nahrádza takto:

„ c) akékoľvek vozidlo, na ktoré sa vzťahujú tieto podmienky:

- i) používa sa na účely národnej alebo civilnej obrany, požiarnymi alebo inými záchrannými službami, políciou alebo na údržbu ciest alebo
- ii) jazdí len príležitostne na verejných cestách členského štátu registrácie a je používané fyzickými alebo právnickými osobami, ktorých hlavnou činnosťou nie je preprava tovaru, za predpokladu, že preprava vykonávaná týmto vozidlom nespôsobí narušenie súťaže, a to na základe súhlasu Komisie, alebo
- iii) používajú alebo vlastnia ho osoby so zdravotným postihnutím, a“;

5. príloha I k smernici 1999/62/ES sa nahrádza textom prílohy 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 do [...] **31. decembra 2025**. Znenie týchto opatrení bezodkladne oznámia Komisii.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upraví členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.
3. Členské štáty budú povinné túto smernicu uplatňovať od [...] **1. januára 2026**.

Článok 3

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

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Radu
predseda/predsedička

PRÍLOHA

„PRÍLOHA I

MINIMÁLNE SADZBY DANE PLATNÉ PRE ŤAŽKÉ NÁKLADNÉ VOZIDLÁ

Motorové vozidlá			
Počet náprav a maximálna prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách)		Minimálna sadzba dane (v euro/rok)	
Najmenej	Menej ako	Hnacia(e) náprava(y) so vzduchovým pružením alebo s ekvivalentným zariadením ¹⁴	Hnacia(e) náprava(y) s inými systémami pruženia
Dve nápravy			
12	13	0	0
13	14	0	0
14	15	0	0
15	18	0	0
Tri nápravy			
15	17	0	0
17	19	0	0
19	21	0	0
21	23	0	0
23	25	0	0
25	26	0	0

¹⁴Vzduchové pruženie uznané za ekvivalentné podľa definície uvedenej v prílohe II k smernici Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorá stanovuje pre určité cestné vozidlá prevádzkované v spoločenstve maximálne povolené rozmery vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave a maximálne povolené hmotnosti v medzinárodnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).

Štyri nápravy			
23	25	0	0
25	27	0	0
27	29	0	0
29	31	0	0
31	32	0	0

JAZDNÉ SÚPRAVY (NÁVESOVÉ A PRÍVESOVÉ SÚPRAVY)			
Počet náprav a maximálna prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách)		Minimálna sadzba dane (v euro/rok)	
Najmenej	Menej ako	Hnacia(e) náprava(y) so vzduchovým pružením alebo s ekvivalentným zariadením ¹⁵	Hnacia(e) náprava(y) s inými systémami pruženia

¹⁵Vzduchové pruženie uznané za ekvivalentné podľa definície uvedenej v prílohe II k smernici Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorá stanovuje pre určité cestné vozidlá prevádzkované v spoločenstve maximálne povolené rozmery vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave a maximálne povolené hmotnosti v medzinárodnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).

Nápravy 2 + 1			
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
Nápravy 2 + 2			
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

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

“