

Bruselj, 28. oktober 2022
(OR. en)

13790/22

**Medinstitucionalna zadeva:
2017/0115(CNS)**

**FISC 205
ECOFIN 1061
TRANS 658**

DOPIS

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov/Svet
Zadeva:	Osnutek direktive o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo infrastrukture za vozila v zvezi z nekaterimi določbami o obdavčitvi težkih tovornih vozil – politični dogovor

I. OZADJE

1. Komisija je 31. maja 2017 predložila predlog direktive Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila v zvezi z nekaterimi določbami o obdavčitvi vozil¹.
2. Komisija je predlog predstavila skupaj z drugim predlogom za spremembo Direktive 1999/62/ES v zvezi s cestninami in uporabninami² v okviru prvega svežnja o mobilnosti. Ta predloga skupaj pomenita spodbujanje zaračunavanja cestnih pristojbin glede na prevoženo razdaljo, da bi spodbudili čistejše in učinkovitejše cestne prevoze.
3. Cilj predloga o cestninah in uporabninah je bila postopna odprava časovno omejenih pristojbin (t. i. vinjet) in razširitev načela zaračunavanja cestnih pristojbin na več vozil na podlagi enostavnejših in okolju prijaznejših metodologij za izračun cestnin.

¹ Dokument 10175/17.

² Dokument 9672/17.

4. Cilj predloga o obdavčitvi vozil je bil državam članicam ponuditi več možnosti za znižanje davkov na težka tovorna vozila s postopnim zniževanjem najnižjih davčnih stopenj, določenih v prilogi k Direktivi 1999/62/ES (direktiva o evrovinjeti).
5. Čeprav je bila direktiva o evrovinjeti pred letom 2017 spremenjena dvakrat³, določbe o obdavčitvi vozil od sprejetja prvotne direktive leta 1999 niso bile spremenjene, s čimer se je zmanjšala vrednost najnižjih ravni iz njene priloge.
6. Medtem je večina držav članic z uvedbo cestnin začela težkim tovornim vozilom pristojbine zaračunavati glede na prevoženo razdaljo. Kljub temu morajo še vedno zaračunavati davke na težka tovorna vozila, ki po naravi ne odražajo posebne uporabe infrastrukture.
7. Evropski odbor regij je mnenje o predlogu o obdavčitvi vozil dal 31. januarja 2018⁴, Evropski ekonomsko-socialni odbor 2. marca 2018⁵, Evropski parlament pa 4. julija 2018⁶. Vse to podpira cilj predloga Komisije.

II. RAZPRAVE V SVETU

8. Septembra 2017 je bilo med estonskim predsedovanjem Svetu odločeno, da bo Delovna skupina za kopenski promet oba predloga o spremembi direktive o evrovinjeti obravnavala kot sveženj. Predlog o obdavčitvi vozil je bil zato predstavljen na seji navedene delovne skupine 23. oktobra 2017. Po tem je bilo delo v zvezi s predlogom ustavljeno do tedaj, ko bi bil dosežen napredek v zvezi s predlogom o cestninah in cestnih pristojbinah.

³ Direktiva 2006/38/ES in Direktiva 2011/76/EU.

⁴ Mnenje Evropskega odbora regij z naslovom Evropa v gibanju: spodbujanje nemotene mobilnosti, CDR3560/2017.

⁵ Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora, EESC-2017-2888.

⁶ Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 4. julija 2018 o predlogu direktive Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila v zvezi z nekaterimi določbami o obdavčitvi vozil, P8_TA(2018)0289.

9. Medtem so razprave o predlogu o cestninah in cestnih pristojbinah napredovale v okviru trialogov. Leta 2021 sta Odbor stalnih predstavnikov in Odbor Evropskega parlamenta za promet in turizem (TRAN) potrdila dogovor, dosežen v okviru trialogov, Evropski parlament pa je 17. januarja 2022 brez sprememb odobril stališče Sveta v prvi obravnavi. Zadevni akt je bil nato 4. marca 2022 objavljen v Uradnem listu⁷.
10. Ker je bil predlog o cestnih pristojbinah sprejet, predlog o obdavčitvi težkih tovornih vozil pa je bil še vedno v obravnavi, je češko predsedstvo sklenilo, da bo razprave o predlogu nadaljevalo v Delovni skupini za davčna vprašanja, pri čemer bo upoštevalo pravno podlago predloga (člen 113 PDEU) in glavni predmet predloga, tj. obdavčitev. Predsedstvo je seji Delovne skupine za davčna vprašanja o predlogu organiziralo 15. septembra in 7. oktobra 2022.
11. Komisija je na prvi seji predstavila svoj predlog in ga umestila v okvir prvega svežnja o mobilnosti. Obravnavana direktiva je edini del tega svežnja, ki še ni bil sprejet. Komisija je pojasnila, da je preprečevanje čezmejnih ponovnih registracij vozil, do katerih prihaja zaradi obdavčitve, zagotovljeno z instrumenti iz svežnja, sprejetega leta 2020: direktivo o napotitvi voznikov⁸, uredbo o času vožnje, času počitka in tahografu⁹ ter uredbo o dostopu do trga cestnega prevoza blaga v EU¹⁰.

⁷ UL L 69, 4.3.2022, str. 1.

⁸ Direktiva (EU) 2020/1057 o določitvi posebnih pravil v zvezi z Direktivo 96/71/ES in Direktivo 2014/67/EU za napotitev voznikov v sektorju cestnega prometa ter spremembi Direktive 2006/22/ES glede zahtev za izvrševanje in Uredbe (EU) št. 1024/2012, UL L 249, 31.7.2020, str. 49.

⁹ Uredba (EU) 2020/1054 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografu (UL L 249, 31.7.2020, str. 1).

¹⁰ Uredba (EU) 2020/1055 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi uredb (ES) št. 1071/2009, (ES) št. 1072/2009 in (EU) št. 1024/2012 za njihovo prilagoditev razvoju v sektorju cestnega prevoza, UL L 249, 31.7.2020, str. 17.

12. Na drugi seji je Komisija predložila posodobljene podatke o trgu cestnega tovornega prometa in pojasnila ukrepe, ki so bili sprejeti za odpravo nezakonitih poslovnih praks s tem, ko je poskrbljeno, da bodo prevozniki sedež dejansko imeli v državi članici, v kateri opravljajo glavno svojih dejavnosti. Predstavljeni podatki kažejo, da bi znižanje najnižjih stopenj za obdavčitev težkih tovornih vozil le minimalno vplivalo na spodbude za preseljevanje podjetij za prevoz s tovornjaki, kar bi lahko vplivalo na davčne osnove držav članic.
13. Poleg tega je češko predsedstvo predstavilo kompromisno besedilo, katerega glavni značilnosti sta možnost znižanja najnižjih stopenj na nič od začetka veljavnosti direktive (in s tem opustitev postopnega zniževanja, ki ga predlaga Komisija) in uvodna izjava, ki državam članicam zagotavlja, da bodo imele države članice kljub znižanju najnižjih stopenj dovolj maneverskega prostora, da ohranijo svoje obstoječe stopnje obdavčitve težkih tovornih vozil.
14. Večina držav članic je pozdravila in podprla kompromisno besedilo predsedstva in poudarek, ki ga namenja skrbi za čim več prožnosti. Nekatere države članice so izrazile pomisleke glede začetka uporabe direktive in njene uskladitve s pogodbo o evrovinjeti, glede dejstva, da je treba v primeru, da se stopnje znižajo na nič, ohraniti Prilogo I, in glede morebitnega proračunskega vpliva zaradi pritiska, ko bi se ena država članica čutila primorano znižati stopnje, zato ker je svoje stopnje znižala druga.
15. Predsedstvo je zato na seji Delovne skupine za davčna vprašanja (na visoki ravni) predložilo revidirano kompromisno besedilo, da bi upoštevalo pomisleke delegacij. Konkretno, datum začetka veljavnosti je bil preložen in dodana je bila klavzula o pregledu. Čeprav je bilo to besedilo na seji deležno široke podpore, nekatere delegacije še vedno niso mogle umakniti svojih pridržkov.
16. Predsedstvo je v odgovor na izražene pomisleke sklenilo spremeniti datum začetka uporabe direktive in ga v besedilu, priloženem temu dopisu, preložiti na 1. januar 2026.

III. NADALJNJE UKREPANJE

17. Ob upoštevanju navedenega naj Odbor stalnih predstavnikov:

- doseže dogovor o besedilu, ki je v prilogi k temu dopisu;
 - Svetu predlaga, naj na podlagi kompromisnega besedila predsedstva iz priloge k temu dopisu doseže politični dogovor o osnutku direktive.
-

2017/0115 (CNS)

Osnutek

DIREKTIVA SVETA

**o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo infrastrukture za vozila
v zvezi z nekaterimi določbami o obdavčitvi težkih tovornih vozil**

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, in zlasti člena 113 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega parlamenta¹¹,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹²,

v skladu s posebnim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Komisija je v beli knjigi z dne 28. marca 2011¹³ določila cilj, da se doseže premik k polni uporabi načel „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“, ustvarijo prihodki in zagotovi financiranje za prihodnje naložbe v promet.
- (2) Letni davki na težka tovorna vozila so po svoji naravi nevračljiva plačila, povezana z registracijo vozila v imenu davkoplačevalca v posameznem obdobju, zato ne odražajo konkretne uporabe infrastrukture. Iz podobnih razlogov davki na težka tovorna vozila niso učinkoviti pri spodbujanju čistejših in učinkovitejših dejavnosti ali zmanjševanju zastojev.

¹¹ UL C [...], [...], str. [...].

¹² UL C [...], [...], str. [...].

¹³ Bela knjiga z dne 28. marca 2011 z naslovom Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu (COM(2011) 144 final).

- (3) Cestnine so neposredno povezane z uporabo cest, zato so bistveno primernejše za doseganje teh ciljev. V skladu s členom 7k Direktive 1999/62/ES lahko države članice, ki uvedejo cestnine, nacionalnim prevoznikom zagotovijo ustrezno povračilo.
- (4) Uporaba davkov na težka tovorna vozila je strošek, ki ga mora industrija zdaj kriti v vsakem primeru, tudi če bi države članice zaračunavale cestnine. Zato lahko davki na težka tovorna vozila ovirajo uvedbo cestnin.
- (5) Državam članicam bi bilo zato treba omogočiti več manevrskega prostora za znižanje davkov na težka tovorna vozila, in sicer z znižanjem vseh najnižjih stopenj, določenih v Direktivi 1999/62/ES, na 0 EUR. Brez poseganja v to možnost bi morale imeti države članice možnost, da ohranijo v veljavi sedanje davke na težka tovorna vozila, da take davke nadomestijo z drugim davkom iste vrste ali da jih odpravijo in nato ponovno uvedejo.
- (6) Znižanje vseh najnižjih davčnih stopenj iz Direktive 1999/62/ES na 0 EUR ne vpliva na možnost držav članic, da ohranijo nižje stopnje ali oprostitve za vsa težka tovorna vozila, odobrene pred sprejetjem te direktive.
- (7) Glede na pomen zagotavljanja nemotenega delovanja notranjega trga bi morala Komisija do 1. januarja 2030 oceniti znižanje vseh minimalnih davčnih stopenj iz Direktive 1999/62/ES.
- (8) Direktivo 1999/62/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJEL NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 1999/62/ES se spremeni:

- (1) naslov poglavja II se nadomesti z naslednjim:
„Obdavčitev težkih tovornih vozil“;

(2) člen 3 se spremeni:

(a) [...] odstavek 1 **se spremeni**:

(i) [...] uvodno besedilo se nadomesti z naslednjim:

„1. Davki na težka tovorna vozila iz točke (a) člena 1 so naslednji:“;

(ii) alinea za Hrvaško se nadomesti z naslednjim:

„— Hrvaška:

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

(iii) alinea za Slovaško se nadomesti z naslednjim:

„— Slovaška:

cestná daň, daň z motorových vozidiel,“;

(iv) alinea za Združeno kraljestvo se črta;

(b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Države članice, ki nadomestijo kateri koli davek iz odstavka 1 z drugim davkom iste vrste ali odpravijo davek iz odstavka 1 in nato uvedejo davek iste vrste, o tem uradno obvestijo Komisijo, ki po potrebi predloži zakonodajni predlog za posodobitev člena 3(1).“;

(c) doda se naslednji odstavek:

„3. Države članice lahko ne glede na strukturo navedenih davkov določijo stopnje za ta davek za vsako kategorijo ali podkategorijo vozil iz Priloge I, v skladu z najnižjo stopnjo, določeno v Prilogi I.“;

(3) Člen 6 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 6

1. Komisija do 1. januarja 2030 oceni izvajanje in učinek določb te direktive v zvezi z obdavčitvijo težkih tovornih vozil. Pri tej oceni je poudarek na analizi učinka navedenih določb na delovanje notranjega trga.

2. Na podlagi te ocene Komisija, kadar je ustrezno, predloži zakonodajni predlog za spremembo ustreznih določb te direktive.“ [...]

(4) v členu 7 se točka (c) odstavka 9 nadomesti z naslednjim:

„(c) vsako vozilo, za katero veljajo naslednji pogoji:

(i) uporablja se za namene nacionalne obrambe ali civilne zaščite, za gasilske službe in druge službe za ukrepanje ob izrednih dogodkih ter policije ali za vzdrževanje cest, oziroma

(ii) samo občasno vozi po javnih cestah države članice registracije, uporabljajo pa jih fizične ali pravne osebe, katerih glavna dejavnost ni prevoz blaga, če prevozi, ki se opravljajo s tem vozilom, ne izkrivljajo konkurence in če Komisija s tem soglaša, oziroma

(iii) uporabljajo ga invalidi ali je v njihovi lasti ter“;

(5) Priloga I k Direktivi 1999/62/ES se nadomesti z besedilom v prilogi k tej direktivi.

Člen 2

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do [...] **31. decembra 2025**. Komisiji takoj sporočijo besedilo teh določb.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih predpisov nacionalnega prava, ki jih sprejmejo na področju, ki ga ureja ta direktiva.
3. Države članice to direktivo uporabljajo od [...] **1. januarja 2026**.

Člen 3

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Svet
Predsednik

PRILOGA

„PRILOGA I

NAJNIŽJE STOPNJE DAVKOV, KI SE UPORABLJAJO ZA TEŽKA TOVORNA VOZILA

Motorna vozila			
Število osi in največja dovoljena masa naloženega vozila (v tonah)		Najnižja stopnja davka (v evrih/leto)	
Ne manj kot	Manj kot	Pogonska(-e) os(-i) z zračnim vzmetenjem ali priznanim ekvivalentom ¹⁴	Drugi sistemi vzmetenja vozne(-ih) osi
Dve osi			
12	13	0	0
13	14	0	0
14	15	0	0
15	18	0	0
Tri osi			
15	17	0	0
17	19	0	0
19	21	0	0
21	23	0	0
23	25	0	0
25	26	0	0

¹⁴ Vzmetenje, priznано kot enakovredno v skladu z opredelitvijo iz Priloge II k Direktivi Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235, 17.9.1996, str. 59).

Štiri osi			
23	25	0	0
25	27	0	0
27	29	0	0
29	31	0	0
31	32	0	0

KOMBINACIJE VOZIL (SPOJENA VOZILA IN CESTNI VLAK)			
Število osi in največja dovoljena masa naloženega vozila (v tonah)		Najnižja stopnja davka (v evrih/leto)	
Ne manj kot	Manj kot	Pogonska(-e) os(-i) z zračnim vzmetenjem ali priznanim ekvivalentom ¹⁵	Drugi sistemi vzmetenja vozne(-ih) osi(-i)

¹⁵ Vzmetenje, priznано kot enakovredno v skladu z opredelitvijo iz Priloge II k Direktivi Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235, 17.9.1996, str. 59).

2 + 1 os			
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 osi			
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 osi			
36	38	0	0
38	40	0	0
3 + 2 osi			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0
3 + 3 osi			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0

“