

Bruxelles, 9. lipnja 2017.
(OR. en)

10175/17

**Međuinstitucijski predmet:
2017/0115 (CNS)**

**FISC 136
TRANS 263
IA 104**

PRIJEDLOG

Od:	Glavni tajnik Europske komisije, potpisao g. Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Datum primitka:	1. lipnja 2017.
Za:	g. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2017) 276 final
Predmet:	Prijedlog DIREKTIVE VIJEĆA o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila u pogledu određenih odredbi o porezima na motorna vozila

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2017) 276 final.

Priloženo: COM(2017) 276 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 31.5.2017.
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Prijedlog

DIREKTIVE VIJEĆA

**o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih
infrastruktura za teška teretna vozila u pogledu određenih odredbi o porezima na
motorna vozila**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

- **Razlozi i ciljevi prijedloga**

Učinkovit i pouzdan prijevozni sustav ključan je za neometano funkcioniranje unutarnjeg tržišta te je jedan od ključnih sektora gospodarstva. Iako cestovni prijevoz ima najvažniju ulogu u kopnenom prijevoznom sustavu, on uzrokuje niz socioekonomskih izazova i izazova u pogledu okoliša (npr. klimatske promjene, onečišćenje zraka, buka, zagušenje). Određivanje cijena cestarina na temelju udaljenosti može biti ključno za poticanje čistijih, učinkovitijih operacija prijevoza, a njihova je usklađenost od presudne važnosti za osiguravanje pravednog postupanja prema sudionicima u cestovnom prijevozu i održivog financiranja infrastrukture.

Direktivom 1999/62/EZ¹ („Direktiva o eurovinjeti”) utvrđuje se detaljan pravni okvir za naknade za teška teretna vozila koje se naplaćuju za korištenje određenih cesta. Tom se Direktivom nastoje ukloniti narušavanja tržišnog natjecanja među prijevozničkim poduzećima postupnim usklađivanjem poreza na motorna vozila i uspostavljanjem pravednih mehanizama naplate infrastrukturnih pristojbi. U njoj se utvrđuju najmanje razine poreza na motorna vozila za teška teretna vozila te se utvrđuju detaljna pravila naplate infrastrukturnih pristojbi, uključujući promjene u naknadama s obzirom na utjecaj vozila na okoliš.

Godišnji porezi na motorna vozila po definiciji su plaćanja povezana s činjenicom da je vozilo registrirano u ime poreznog obveznika na određeno razdoblje te kao takvi ne uključuju nikakvo korištenje infrastrukturom. Zbog sličnih razloga porezi na motorna vozila nisu djelotvorni kao poticaj za čišće i učinkovitije djelatnosti ili smanjenje zagušenje. S druge strane, cestarine su izravno povezane s upotrebom cesta, a time i znatno pogodnije za postizanje tih ciljeva.

Primjena poreza na motorna vozila trošak je koji industrija zasad mora snositi u svakom slučaju, čak i kad bi države članice naplaćivale cestarine. S obzirom na to, porezi na motorna vozila mogu biti prepreka uvođenju cestarina.

Stoga bi državama članicama trebalo dati više prostora za smanjenje poreza na motorna vozila, i to smanjenjem najmanjih iznosa utvrđenih Direktivom 1999/62/EZ. Kako bi se rizik od narušavanja tržišnog natjecanja među prijevozničkim poduzećima s poslovnim nastanom u različitim državama članicama sveo na najmanju moguću mjeru, to bi smanjenje trebalo biti postupno.

Inicijativom se doprinosi Programu za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT) jer se smanjuje opterećenje povezano s najmanjim porezima primjenjivima na teška teretna vozila.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području**

Ovaj se prijedlog podnosi uz još jedan prijedlog, kojim se namjeravaju riješiti nedostaci u Poglavlju III. Direktive 1999/62/EZ o cestarinama i korisničkim naknadama, kako bi se uspješnije ispunili određeni ciljevi te Direktive. U potonjem se prijedlogu promiče primjena cestarina, oblika naplate cestovnih naknada na temelju prijedbene udaljenosti.

¹ Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastrukture za teška teretna vozila, SL L 187, 20.7.1999., str. 42.–50.

Na istom se cilju temelji i ovaj prijedlog o izmjeni Poglavlja II. te Direktive u pogledu poreza na teška teretna vozila. Izmjena koja se predlaže odnosi se na postupno smanjenje najmanjih iznosa na nulu, konkretnije u pet koraka tijekom pet uzastopnih godina za po 20 % trenutnog najmanjeg iznosa. Time se namjerava potaknuti prijelaz na naplatu naknada na temelju udaljenosti, odnosno na primjenu cestarina.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Inicijativa je dio nastojanja Komisije da stvori energetska unija i niza prijedloga koji se odnose na prijevoz s niskim razinama emisija², uključujući reviziju propisa u pogledu emisija CO₂ za automobile i kombije, prijedloga za certifikaciju i praćenje emisija CO₂ iz kamiona i autobusa i izvješćivanje o njima te povezanih inicijativa u području cestovnog prijevoza, posebno o reviziji zakonodavstva o uslugama interoperabilne elektroničke naplate cestarine te pravila kojima se uređuje unutarnje tržište usluga cestovnog prijevoza tereta i autobusnog prijevoza.

Predložene su promjene u skladu s ciljevima utvrđenima u Bijeloj knjizi o prometu iz 2011.³, u kojoj se poziva na napredak prema punoj primjeni načela „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća” kako bi se osigurali održiviji prijevoz i financiranje infrastrukture.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna su osnova Direktive 1999/62/EZ članci 71. i 93. Ugovora o EZ-u (sada članci 91. i 113.).

Odredbe Direktive na koje ovaj prijedlog utječe odnose se na poreze na teška teretna vozila, što je područje na koje se primjenjuje članak 113. UFEU-a.

Izmjene određenih odredaba Direktive o porezima na vozila obuhvaćene su člankom 91. stavkom 1. UFEU-a te se na njih odnosi prethodno navedeni zaseban zakonodavni prijedlog.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

EU s državama članicama dijeli nadležnost za regulaciju u području prometa u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (g) te u području unutarnjeg tržišta u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (a) UFEU-a. Međutim, postupno smanjenje postojećih najmanjih iznosa može provesti jedino sama Unija.

Bez intervencije EU-a države članice i dalje bi imale obvezu primjenjivati najmanje razine poreza, čak i ako su uvele ili ako namjeravaju uvesti pogodniji instrument za naplatu troškova infrastrukture, izravno povezan s njezinom pojedinačnom upotrebom. Zbog te obveze države članice ne bi mogle smanjenjem poreza na teretna vozila nadoknaditi sektoru cestovnog teretnog prometa potencijalno veće troškove povezane s uvođenjem takvog instrumenta za teška teretna vozila.

² COM(2016) 501 final: Europska strategija za mobilnost s niskim razinama emisija

³ COM(2011) 144 final: Plan za jedinstveni europski prometni prostor – put prema konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima.

- **Proporcionalnost**

Predloženim se mjerama pridonosi samo postizanju zadanih ciljeva, posebno dosljednoj primjeni načela „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća”, te se njima ne prelazi ono što je potrebno za postizanje tih ciljeva.

Ciljana izmjena Poglavlja II. potrebna je kako bi se državama članicama omogućilo da postupno smanje poreze na teška teretna vozila.

- **Odabir instrumenta**

Budući da je pravni akt koji se izmjenjuje direktiva, akt kojim se ona izmjenjuje trebao bi u načelu imati isti oblik.

3. **REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA**

- **Ex post evaluacija / provjera primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Komisija je 2013. objavila svoju evaluaciju Direktive 1999/62/EZ⁴. Vanjska evaluacija provedbe i učinaka politike EU-a o naplati infrastrukturnih pristojbi od 1995. objavljena je u siječnju 2014.⁵ U tim su evaluacijama utvrđeni različiti problemi povezani s naplatom cestarina za teška teretna vozila na temelju postojećeg zakonodavnog okvira. Na sve je te probleme usmjeren usporedni prijedlog o izmjeni Poglavlja III. te Direktive, a ova je inicijativa usmjerena samo na pojednostavnjenje primjene naplate naknada na temelju udaljenosti.

Iako su 24 države članica provele neki oblik naplate cestarine i prisutna je tendencija prelaska na naplaćivanje na temelju udaljenosti na razini cijele mreže, taj je prelazak spor i u cijeloj su Uniji kontinuirano prisutne nedosljednosti. U evaluaciji su utvrđene velike nejednakosti među nacionalnim politikama naplate cestarina te je zaključeno da neusklađenost vrsta naknada (vinjete na vremenskoj osnovi, cestarine na temelju udaljenosti) i vrsta tehnologija koje se upotrebljavaju za njihovu naplatu dovodi do dodatnog administrativnog opterećenja i troškova za javna tijela i korisnike.

Komisija je 2013. objavila sažetak mjera, uključujući poreze na motorna vozila, za internalizaciju ili smanjenje vanjskih utjecaja na promet⁶.

- **Savjetovanja s dionicima**

Savjetovanja s dionicima provedena su u skladu s minimalnim standardima za savjetovanje sa zainteresiranim stranama iz Komunikacije Komisije od 11. prosinca 2002. (COM(2002) 704 final).

Upotrijebljene su otvorene i ciljane metode savjetovanja te različiti alati za savjetovanje.

1. Standardno 12-tjedno otvoreno javno savjetovanje na internetu organizirano je na *web*-mjestu „Vaš glas u Europi” na temelju upitnika.

⁴ Ex-post evaluacija Direktive 1999/62/EZ, kako je izmijenjena, o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastrukturnih pristojbi za teška teretna vozila, SWD(2013) 1 final

⁵ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

⁶ SWD(2013) 269 final, Izvješće u skladu s člankom 11. stavkom 4. Direktive 1999/62/EZ.

To otvoreno javno savjetovanje održano je od 8. srpnja do 5. listopada, a prihvaćeni su i naknadni doprinosi. Upitnici su bili usmjereni na probleme utvrđene u evaluaciji te su uključivali pitanja o pravednosti cijena cestarina (poreza i naknada).

Komisija je primila 135 odgovora na upitnike i 48 dodatnih dokumenata. Odgovorima su obuhvaćene različite skupine dionika, uključujući prijevozna poduzeća (42 %), potrošače/građane (14 %), javna tijela (13 %), građevinsku industriju (7 %), udruženja javnog prijevoza (4 %) i pružatelje rješenja/usluga za naplatu cestarina (4 %).

2. Ciljano savjetovanje s određenim dionicima i stručnjacima provodilo se tijekom cijelog postupka procjene učinaka te je uključivalo:

- a) niz tematskih seminara s dionicima i državama članicama koje je Komisija organizirala tijekom rujna i listopada 2015.;
- b) konferenciju o inicijativama za ceste održanu 19. travnja 2016.;
- c) 21 razgovor s dionicima odabranima na temelju posebnih potreba za podacima, koje je proveo izvođač koji priprema pomoćnu studiju procjene učinaka.

Sažetak primljenih komentara i upotreba rezultata

Većina ispitanika u okviru otvorenog javnog savjetovanja smatrala je da različiti sustavi naplate poreza i naknada mogu uzrokovati narušavanje tržišnog natjecanja te su stoga podržali usklađivanje na razini EU-a.

Neki su dionici smatrali da uvođenje poreza na motorna vozila, s jedne strane, i cestarina s druge strane uzrokuje dvostruko opterećenje. Ti su dionici smatrali da bi idealno rješenje bilo usklađivanje pravila za naplatu cestarina na razini EU-a jer bi se tako uspostavilo pošteno tržišno natjecanje, a ne bi se davala prednost poduzećima u zemljama s nižim porezima.

Velik broj ispitanih dionika naglasio je i da bi svako povećanje troškova zbog povećanja cestarina trebalo nadoknaditi smanjenjem drugih poreza povezanih s prometom.

• **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Definiranje problema temeljilo se na evaluacijama koje su dijelom proveli vanjski stručnjaci (Evaluacija provedbe i učinaka politike EU-a o naplati infrastrukturnih pristojbi od 1995., Ažurirani priručnik o vanjskim troškovima prometa⁷) te koje su dopunjene dodatnim istraživanjima.

Usto, 2012. provedena je studija o mjerama za internalizaciju vanjskih troškova u prometu⁸.

Vanjski ugovornik suradnik pomogao je u izradi prateće studije za procjenu učinka⁹ koja je zaključena u travnju 2017.

⁷ Ricardo-AEA et al. (2014.), Update of the Handbook on External Costs of Transport: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ CE Delft et al., 2012. „An inventory of measures for internalising external costs in transport” (Inventar mjera za internalizaciju vanjskih troškova u prometu), http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

- **Procjena učinka**

Inicijativa je popraćena procjenom učinka koja je od Odbora za nadzor regulative dobila pozitivno mišljenje sa zadržkama. Primjedbe su uzete u obzir u revidiranoj procjeni učinka, uz prilagodbe objašnjene u Prilogu I. Izvješću o procjeni učinka. Razmatrane su četiri opcije politike koje odražavaju rastuće razine regulatorne intervencije, a te se opcije u nastavku (od PO1 do PO4) nadovezuju jedna na drugu. Mjere povezane s oporezivanjem analizirane su s obzirom na mjere koje se odnose na naplatu cestarina.

Prva opcija politike (PO1) uključuje zakonodavne promjene radi ažuriranja samo nekih odredaba Direktive i proširenja njezina područja primjene na gradske i međugradske autobuse te na kombije, minibusse i osobne automobile kako bi se obuhvatili svi utvrđeni problemi. Te su promjene povezane s ažuriranjem zahtjeva iz Poglavlja III. Direktive (cestarine i korisničke naknade). Poglavlje II. ne bi se mijenjalo.

Druga opcija politike (PO2) uključuje postupno ukidanje korisničkih naknada na vremenskoj osnovi za teška teretna vozila kako bi se širom primjenom naknada na temelju udaljenosti riješili problemi povezani s emisijama CO₂ i drugih onečišćujućih tvari.

Opcija PO3 (s varijantama a i b) uključuje dodatne mjere za laka vozila kojima se nastoje riješiti pitanja međugradskog zagušenja (PO3a i PO3b) te emisija CO₂ i onečišćujućih tvari iz svih vozila (samo PO3b).

Naposljetku, opcijom PO4 uvela bi se obveza naplate pristojbi za vanjske troškove za teška vozila, a za sve vrste vozila postupno bi se ukinula mogućnost odabira naknada na vremenskoj osnovi te bi naplata naknada na temelju udaljenosti bila jedina preostala mogućnost.

Druga, treća i četvrta opcija uključivale su i mogućnost smanjenja godišnjeg poreza na teška teretna vozila ispod trenutanih najmanjih razina utvrđenih Direktivom za slučaj da se u određenoj državi članici na ta vozila primjenjuju naknade na temelju udaljenosti. U procjeni učinka utvrđeno je da bi se, ovisno o odabiru država članica u pogledu stope primjene cestarina na temelju udaljenosti, zahvaljujući mogućnosti smanjenja poreza na vozila opterećenje za prijevoznike moglo smanjiti za otprilike dvije milijarde EUR (u usporedbi s otprilike tri milijarde EUR koje se trenutčno plaćaju u obliku poreza na teška teretna vozila).

Procjena učinka, uz pretpostavku zamjene postojećih sustava naplate naknada na vremenskoj osnovi sustavima temeljenima na udaljenosti u okviru opcija od PO2 do PO4 (uz ukidanje naplate kao alternativnu mogućnost za države članice), jasno je pokazala da je opcija PO4 najdjelotvornija, ali bi njezine pogodnosti bile i najskuplje. Doprinos ostvarenju ciljeva opcijom PO1 bio bi vrlo ograničen, ali praktično bez ikakvih troškova. Opcije PO2 i PO3 uravnoteženije su u pogledu gospodarskih i društvenih učinaka te učinaka na okoliš, a troškovi ostvarenja tih rezultata bili bi prihvatljivi.

Procjenom učinka varijanta PO3b, koja uključuje promjenu u naknadama za laka vozila na temelju njihovih emisija CO₂ i onečišćujućih tvari, utvrđena je kao najpoželjnija opcija uz mogućnost da je se dopuni zahtjevom da se pristojbe za vanjske troškove naplaćuju barem na dijelu mreže za teška vozila i postupnim ukidanjem naplate naknada na vremenskoj osnovi za

⁹ Ricardo et al. (2017.), Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC.

laka vozila tijekom dovoljno dugog razdoblja. To su mjere koje su zadržane u ovom prijedlogu, koji se stoga nalazi između opcija PO3b i PO4, ali bliže opciji PO4.

Opcijama PO3b i PO4 smanjili bi se troškovi povezani sa zagušenjem za 2,5 – 6 % ili za 9 – 22 milijarde EUR do 2030., omogućilo bi se ostvarivanje dodatnih prihoda od cestarina u iznosu od 10 do 63 milijarde EUR godišnje i pridonijelo povećanju ulaganja u ceste za 25 – 260 % u odnosu na početne vrijednosti.

Njima bi se znatno smanjila količina emisija CO₂, NO_x i čestičnih tvari iz cestovnog prijevoza. To bi povoljno utjecalo na javno zdravlje, razmjerno smanjenju onečišćenja zraka, a na troškovima zbog onečišćenja i nezgoda uštedjelo bi se od 370 milijuna do 1,56 milijardi EUR do 2030., izraženo u sadašnjoj vrijednosti.

Opcijama PO3b i PO4 omogućilo bi se stvaranje između 62 000 i 152 000 novih radnih mjesta već da se samo 30 % od dodatnih prihoda od naplate cestarina ponovno uloži u održavanje cesta. Usto, svim bi se opcijama pridonijelo jednakom postupanju prema građanima EU-a jer bi se cijene kratkoročnih vinjeta prepolovile.

Opcijama PO3a i PO3b povećali bi se troškovi prijevoza tereta za 1,1 %, a troškovi prijevoza putnika ostali bi nepromijenjeni. U okviru opcije PO4 troškovi prijevoza putnika i tereta mogli bi se povećati za najviše 1,3 – 2,0 %, ovisno o stvarnoj stopi primjene naplate naknada na temelju udaljenosti u državama članicama (uz mogućnost uključivanja onih koje trenutačno ne provode naplatu za određene kategorije vozila). Javna tijela trebala bi pružiti financijsku potporu uvođenju novih sustava naplate cestarina ili proširenja postojećih, čiji bi trošak za predmetne države članice ukupno iznosio 2 – 3,7 milijardi EUR do 2030. Proširenjem naplate cestarina na nove dijelove mreže i nove skupine korisnika povećali bi se troškovi usklađivanja za korisnike cesta za 198 – 850 milijuna EUR godišnje od 2025.

Učinci na MSP-ove, uključujući cjelokupni sektor cestovnog prijevoza tereta, bili bi ograničeni jer su cestarine samo mali postotak od ukupnih troškova prijevoza. Svako povećanje troškova prenosi se na korisnike ili bi se moglo nadoknaditi smanjenjem poreza koje je omogućeno izmjenom Poglavlja II. Direktive.

- **Primjerenost i pojednostavljivanje propisa**

Ovim bi se prijedlogom državama članicama omogućilo da postupno smanje godišnje poreze na teška teretna vozila čija je najveća dopuštena ukupna masa veća od 12 tona. Tom bi se promjenom, uz predloženo postupno ukidanje naplate naknada na vremenskoj osnovi, mogao osigurati neometan prijelaz sa sustava paušalnih poreza i naknada na napredniji, razmjerni i prilagodljiv sustav naknada na temelju upotrebe.

Smanjenjem poreza na teška motorna vozila koja upotrebljavaju prijevoznici (koji su svi MSP-ovi, a u većini slučajeva mikropoduzeća) moglo bi se nadoknaditi potencijalno povećanje cestarina povezano s primjenom sustava naplate na vremenskoj osnovi.

Na taj bi način inicijativa mogla imati pozitivan utjecaj na konkurentnost industrije prijevoznika zahvaljujući smanjenju troška vlasništva za prijevoznička poduzeća u državama članicama koje odluče smanjiti porez na motorna vozila. Ako nakon prijelaznog razdoblja neka država članica odluči odrediti nultu stopu poreza, time bi se smanjilo i regulatorno te administrativno opterećenje.

- **Temeljna prava**

Ovim Prijedlogom poštuju se temeljna prava i načela posebno priznata Poveljom o temeljnim pravima Europske unije.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog nema nikakav utjecaj na proračun Unije.

5. OSTALI DIJELOVI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

U izvješću o procjeni učinka navodi se skup od sedam ključnih pokazatelja koji će se upotrebljavati za praćenje napretka u ostvarivanju glavnih ciljeva politike: promjena emisija CO₂ iz teških vozila, stanje cestovne infrastrukture za čiju se upotrebu naplaćuje cestarina, proporcionalnost i obuhvat društvenih troškova u cestovnim naknadama te razina zagušenja u međugradskim mrežama u EU-u.

Kako bi se procijenio učinak zakonodavstva, trebalo bi provesti temeljitu evaluaciju nakon što se postupno uvedu sve promjene. Odgovarajući bi vremenski okvir za takvu evaluaciju bio pet godina od trenutka kad novi okvir postane potpuno primjenjiv. Učinci posrednih koraka mogli bi se procijeniti i ranije.

- **Dokumenti s obrazloženjima (za direktive)**

Uzimajući u obzir područje primjene prijedloga, tj. činjenicu da se njime izmjenjuje samo Direktiva 1999/62/EZ koju su sve države članice u potpunosti prenijele, ne smatra se opravdanim ni razmjernim zahtijevati dokumente s obrazloženjima.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Prijedlog se sastoji od sljedećih elemenata:

Poglavlje II. – Naslov

Naslov Poglavlja II. prilagođava se kako bi odražavao da se odredbe poglavlja nakon proširenja područja primjene Direktive odnose samo na teška teretna vozila, u skladu s usporednom izmjenom ostalih odredbi Direktive.

Članak 3. – Područje primjene poreza na motorna vozila

Prva rečenica stavka 1. izmjenjuje se kako bi ispravno upućivala na članak 1. stavak (a) izmijenjene Direktive u pogledu njezina područja primjene.

Prilog I.

Predlaže se podjela Priloga I. na nekoliko uzastopnih tablica u kojima će se odražavati postupno smanjenje najmanjih iznosa tijekom pet godina. Prva tablica odgovara trenutačnim zahtjevima iz Priloga I., a preostalih pet tablica sadržava odgovarajuće iznose, koji su u svakoj sljedećoj tablici smanjeni za 20 % u odnosu na trenutačne stope, ako je to primjenjivo¹⁰.

¹⁰ Naravno, ne predlaže se izmjena najmanjih iznosa koji su trenutačno određeni kao 0 EUR.

Prijedlog

DIREKTIVE VIJEĆA

o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila u pogledu određenih odredbi o porezima na motorna vozila

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 113.,
uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,
nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
uzimajući u obzir mišljenje Europskog parlamenta¹¹,
uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹²,
u skladu s posebnim zakonodavnim postupkom,
budući da:

- (1) Komisija je u Bijeloj knjizi o prometu od 28. ožujka 2011.¹³ kao cilj utvrdila napredovanje prema punoj primjeni načela „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća” kako bi se ostvarili prihodi i osiguralo financiranje budućih ulaganja u prijevoz.
- (2) Godišnji porezi na motorna vozila po definiciji su plaćanja povezana s činjenicom da je vozilo registrirano u ime poreznog obveznika na određeno razdoblje te kao takvi ne uključuju nikakvo korištenje infrastrukturom. Zbog sličnih razloga porezi na motorna vozila nisu djelotvorni kao poticaj za čišće i učinkovitije djelatnosti ili smanjenje zagušenja.
- (3) Budući da su cestarine izravno povezane s upotrebom cesta, znatno su pogodnije za postizanje tih ciljeva. U skladu s člankom 7.k Direktive 1999/62/EZ države članice koje uvedu sustav cestarina mogu propisati odgovarajuću naknadu za nacionalne prijevoznike.
- (4) Primjena poreza na motorna vozila trošak je koji industrija zasad mora snositi u svakom slučaju, čak i kad bi države članice naplaćivale cestarine. S obzirom na to, porezi na motorna vozila mogu biti prepreka uvođenju cestarina.
- (5) Stoga bi državama članicama trebalo dati više prostora za smanjenje poreza na motorna vozila, i to smanjenjem najmanjih iznosa utvrđenih Direktivom 1999/62/EZ. Kako bi se rizik od narušavanja tržišnog natjecanja među prijevozničkim poduzećima

¹¹ SL C , , str. .

¹² SL C , , str. .

¹³ Bijela knjiga od 28 ožujka 2011. „Plan puta prema jedinstvenom europskom prometnom prostoru – Ususret konkurentnom i učinkovitom prometnom sustavu“ (COM(2011) 144 final).

s poslovnim nastanom u različitim državama članicama sveo na najmanju moguću mjeru, to bi smanjenje trebalo biti postupno.

(6) Direktivu 1999/62/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELO JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Direktiva 1999/62/EZ mijenja se kako slijedi:

(1) Naslov Poglavlja II. zamjenjuje se sljedećim:

„Porezi na teška motorna vozila”;

(2) u članku 3. stavku 1., uvodni dio zamjenjuje se sljedećim:

„Porezi na motorna vozila navedeni u članku 1. točki (a) su:”;

(3) Prilog I. mijenja se kako je utvrđeno u Prilogu ovoj Direktivi.

Članak 2.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do . One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Kad države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Vijeće
Predsjednik/Predsjednica