KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.5.2017 r.
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Wniosek

DYREKTYWA RADY

zmieniająca 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

{SWD(2017) 180 final}
{SWD(2017) 181 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Wydajny i niezawodny system transportowy ma zasadnicze znaczenie dla sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego i jest jednym z kluczowych sektorów gospodarki. Transport drogowy odgrywa najważniejszą rolę w systemie transportu lądowego, jest on jednak źródłem wielu wyzwań społeczno-gospodarczych i środowiskowych (np. zmiany klimatyczne, zanieczyszczenie powietrza, hałas, zatory komunikacyjne). System opłat uzależnionych od odległości może mieć zasadnicze znaczenie dla stworzenia zachęt do czystszych i wydajniejszych operacji, a jego spójne ukształtowanie może być kluczowe w zapewnieniu uczciwego traktowania użytkowników dróg i zrównoważonego finansowania infrastruktury.

Dyrektywa 1999/62/WE[1] (dyrektywa w sprawie eurowiniet) stanowi szczegółowe ramy prawne dla pobierania od pojazdów ciężarowych opłat za użytkowanie niektórych dróg. Celem dyrektywy jest wyeliminowanie zakłóceń konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi poprzez stopniową harmonizację podatków od pojazdów oraz ustanowienie sprawiedliwych mechanizmów pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury. Ustalono w niej minimalne poziomy podatku od pojazdów dla pojazdów ciężarowych i określono szczegółowe zasady pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury, w tym zróżnicowanie opłat w zależności od efektywności środowiskowej pojazdów.

Z natury rzeczy roczne podatki od pojazdów są płatnościami powiązanymi 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 nie są skuteczne jako instrument zachęcający do czystszych i wydajniejszych operacji bądź zmniejszania zatorów komunikacyjnych. Z drugiej strony opłaty za przejazd, powiązane bezpośrednio z korzystaniem z dróg, są zdecydowanie odpowiedniejszym sposobem prowadzącym do osiągania tych celów.

Stosowanie podatków od pojazdów silnikowych stanowi koszt, który sektor musi jak dotąd ponosić niezależnie od okoliczności, nawet w przypadku zniesienia przez państwa członkowskie opłat za przejazd. Dlatego też podatki od pojazdów mogą stanowić przeszkodę we wprowadzaniu opłat za przejazd.

W związku z tym państwom członkowskim należy dać więcej swobody w obniżaniu podatków od pojazdów, zwłaszcza poprzez obniżenie minimalnych poziomów określonych w dyrektywie 1999/62/WE. Aby zminimalizować ryzyko zakłóceń konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi z siedzibą w różnych państwach członkowskich, takie obniżenie należy wprowadzać stopniowo.

Inicjatywa ta przyczynia się do realizacji programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) dzięki zmniejszeniu obciążenia zawiązanego z minimalnymi podatkami od pojazdów ciężarowych.

---

[1] Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42).

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Niniejszy wniosek jest przedstawiany łącznie z innym wnioskiem, którego celem jest wyeliminowanie niedociągnięć rozdziału III dyrektywy 1999/62/WE dotyczącego opłat za przejazd oraz opłat za korzystanie z infrastruktury, tak aby lepiej realizować pewne cele tej dyrektywy. W drugim z wniosków propaguje się bowiem stosowanie opłat za przejazd, czyli formę opłat drogowych powiązaną z przebytą odległością.

Niniejszy wniosek ma ten sam podstawowy cel, który polega na wprowadzeniu zmian w rozdziale II dyrektywy w odniesieniu do podatków od pojazdów ciężarowych. Proponowana zmiana obejmuje stopniową redukcję do zera wartości minimalnych, w pięciu etapach po 20 % obecnie obowiązujących minimów, na przestrzeni pięciu kolejnych lat. Zamiarem jest stworzenie zachęty do przejścia na system opłat drogowych opartych na przebytej odległości, tj. wprowadzenie opłat za przejazd.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejsza inicjatywa stanowi element działań Komisji na rzecz stworzenia unii energetycznej oraz wchodzi w zakres pakietu wniosków związanych z transportem niskoemisyjnym[2], obejmującego: przegląd rozporządzeń w sprawie emisji CO_2 z samochodów osobowych i dostawczych; wniosek dotyczący certyfikacji oraz monitorowania i sprawozdawczości emisji CO_2 z samochodów ciężarowych i autobusów oraz powiązane inicjatywy w zakresie transportu drogowego, zwłaszcza dotyczące zmiany przepisów w sprawie interoperacyjnych elektronicznych systemów pobierania opłat za przejazd oraz zasad dotyczących wewnętrznego rynku przewozów drogowych oraz usług autobusowych i autokarowych.

Proponowane zmiany są zgodne z celami określonymi w ogłoszonej w 2011 r. białej księdze dotyczącej transportu[3], w której wezwano do przejścia do pełnego stosowania zasady „zanieczyszczający płaci" i zasady „użytkownik płaci", aby zapewnić bardziej zrównoważony transport i finansowanie infrastruktury.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą prawną dyrektywy 1999/62/WE są artykuły 71 i 93 traktatu WE (obecnie art. 91 i 113).

Przepisy dyrektywy objęte niniejszym wnioskiem dotyczą podatków od pojazdów ciężarowych, do której to dziedziny ma zastosowanie art. 113 TFUE.

Jeżeli chodzi o inne przepisy dyrektywy, są one objęte art. 91 ust. 1 TFUE i zostały ujęte w odrębnych wnioskach, o których wspominano wyżej.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

UE dzieli z państwami członkowskimi kompetencje regulacyjne w dziedzinie transportu zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. g) TFUE, a w dziedzinie rynku wewnętrznego – zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a) TFUE. Stopniowe zmniejszenie obowiązujących minimów, ustanowionych przez Unię, może zostać jednak wprowadzone jedynie przez samą Unię.

---

[2] COM(2016) 501 final: Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej.

[3] COM(2011) 144 final: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.

Bez unijnej interwencji państwa członkowskie byłyby nadal zobowiązane do stosowania minimalnego podatku od pojazdów, nawet gdyby wprowadziły lub zamierzały wprowadzić odpowiedniejszy instrument do odzyskania kosztów infrastruktury, związany bezpośrednio z indywidualnym korzystaniem z niej. Obowiązek ten uniemożliwiłby państwom członkowskim zrekompensowanie sektorowi przewozów towarowych, w takiej samej proporcji, potencjalnego wzrostu kosztów związanego z wprowadzeniem takiego instrumentu w odniesieniu do pojazdów ciężarowych, za pomocą ulg podatkowych dla pojazdów.

- **Proporcjonalność**

Proponowany środek jedynie przyczynia się do osiągnięcia ustalonych celów, a mianowicie spójnego stosowania zasad „zanieczyszczający płaci" i „użytkownik płaci", i nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

Ukierunkowana zmiana rozdziału II jest konieczna, aby państwa członkowskie uzyskały możliwość stopniowej redukcji podatków od pojazdów ciężarowych.

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ aktem prawnym podlegającym zmianie jest dyrektywa, akt zmieniający musi mieć zasadniczo tę samą formę.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Komisja opublikowała swoją ocenę dyrektywy 1999/62/WE w 2013 r[4]. Zewnętrzną „Ocenę wdrażania i skutków polityki w zakresie opłat za korzystanie z infrastruktury w UE od 1995 r." opublikowano w styczniu 2014 r.[5]. W ocenach tych określono różne problemy związane z opłatami drogowymi od pojazdów ciężarowych w warunkach obowiązywania obecnych ram prawnych. Wszystkie te problemy zostały uwzględnione w równoległym wniosku dotyczącym zmiany rozdziału III dyrektywy, podczas gdy niniejsza inicjatywa koncentruje się wyłącznie na ułatwieniu stosowania opłat uzależnionych od przebytej odległości.

24 państwa członkowskie wprowadziły wprawdzie pewne formy opłat drogowych i istnieje tendencja do przechodzenia na sieciowy system opłat uzależnionych od przebytej odległości, ale proces ten przebiega wolno i w obrębie Unii utrzymują się niespójności. W ocenie wykazano ogromne rozbieżności w krajowych strategiach w zakresie opłat drogowych i wskazano, że brak harmonizacji tego rodzaju opłat (winiety uzależnione od czasu lub opłaty uzależnione od odległości) oraz rodzaju stosowanych technik pobierania opłat prowadzi do dodatkowych obciążeń administracyjnych i kosztów zarówno dla organów publicznych, jak również użytkowników.

W 2013 r. Komisja opublikowała podsumowanie środków, w tym podatków od pojazdów, które internalizują transport lub ograniczają jego eksternalizację[6].

---

4 Ocena *ex post* zmienionej dyrektywy 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, SWD(2013) 1 final

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

6 SWD(2013) 269 final, sprawozdanie zgodnie z art.11 ust. 4 dyrektywy 1999/62/WE.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Konsultacje z zainteresowanymi stronami były zgodne z normami minimalnymi dotyczącymi konsultacji z zainteresowanymi stronami, określonymi w komunikacie Komisji z dnia 11 grudnia 2002 r. (COM(2002) 704 final).

Wykorzystano metody otwartych i ukierunkowanych konsultacji oraz rozmaite narzędzia konsultacji.

1. Standardowe 12-tygodniowe otwarte internetowe konsultacje społeczne zorganizowano za pośrednictwem strony internetowej „Twój głos w Europie" w oparciu o kwestionariusze.

Konsultacje trwały od dnia 8 lipca do dnia 5 października, ale przyjęto także spóźnione opinie. Kwestionariusze zostały oparte na kwestiach wskazanych w ocenie i uwzględniono w nich pytania dotyczące sprawiedliwego ustalania opłat drogowych (podatków i opłat).

Komisja otrzymała 135 odpowiedzi na kwestionariusze oraz 48 dokumentów dodatkowych. Odpowiedzi pochodziły z szerokiego spektrum zainteresowanych grup, obejmującego przedsiębiorstwa transportowe (42 %), konsumentów/obywateli (14 %), organy publiczne (13 %), sektor budownictwa (7 %), stowarzyszenia transportu publicznego (4 %) oraz dostawców usług i rozwiązań w zakresie pobierania opłat za przejazd (4 %).

2. Ukierunkowane konsultacje z poszczególnymi zainteresowanymi stronami i specjalistami przeprowadzono w ramach procedury oceny skutków i obejmowały one:

   a) cykl seminariów tematycznych z udziałem zainteresowanych stron i państw członkowskich, zorganizowanych przez Komisję we wrześniu i w październiku 2015 r.,

   b) konferencję na temat inicjatyw drogowych w dniu 19 kwietnia 2016 r.,

   c) 21 ankiet skierowanych do zainteresowanych stron wybranych na podstawie konkretnych potrzeb w zakresie danych, przeprowadzonych przez wykonawcę przygotowującego badanie pomocnicze na potrzeby oceny skutków.

Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych opinii

Większość respondentów była zdania, że różne systemy podatków i opłat mogą powodować zakłócenia rynku, a w związku z tym wyrażała poparcie dla unijnej harmonizacji.

W opinii niektórych zainteresowanych stron nakładanie podatków od pojazdów z jednej strony i opłat za korzystanie z dróg z drugiej strony prowadzi do podwójnego obciążenia. Zainteresowane strony uznały, że ogólnounijna harmonizacja przepisów dotyczących pobierania opłat drogowych byłaby rozwiązaniem idealnym, stworzyłaby bowiem równe warunki konkurencji, a nie faworyzowałaby przedsiębiorstwa w krajach, w których podatki są niższe.

Wiele ankietowanych zainteresowanych stron podkreśliło również, że wszelkie wzrosty kosztów w wyniku zwiększonych płatności za użytkowanie dróg powinno zostać zrównoważone redukcjami innych podatków związanych z transportem.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Podstawą określenia problemu były oceny, w których częściowo wykorzystano zewnętrzną wiedzę fachową (Ocena wdrożenia i skutków polityki pobierania opłat w UE od 1995 r., „Aktualizacja podręcznika szacowania kosztów zewnętrznych transportu[7]), wzbogaconą dodatkowymi badaniami.

Ponadto w 2012 r. przeprowadzono badanie dotyczące środków służących internalizacji kosztów zewnętrznych w transporcie[8].

Na potrzeby oceny skutków wykonawca zewnętrzny wykonał badanie pomocnicze[9], które zakończono w kwietniu 2017 r.

- **Ocena skutków**

Inicjatywę tę potwierdza ocena skutków, która uzyskała opinię pozytywną z zastrzeżeniami Rady ds. Kontroli Regulacyjnej. Uwagi zostały uwzględnione w zmienionej ocenie skutków, a dostosowania objaśniono w załączniku I do sprawozdania z oceny skutków. Analizie poddano cztery warianty strategiczne, odzwierciedlające coraz większy stopień interwencji regulacyjnej, przy czym kolejne warianty (od WS 1 do WS 4) czerpały z siebie nawzajem. Środki związane z opodatkowaniem zostały przeanalizowane w związku ze środkami powiązanymi z opłatami drogowymi.

Pierwszy wariant strategiczny (WS 1) obejmuje zmiany ustawodawcze, polegające na aktualizacji tylko niektórych przepisów dyrektywy i rozszerzeniu jej zakresu na autobusy i autokary, a także samochody dostawcze, mikrobusy i samochody osobowe w celu rozwiązania wszystkich stwierdzonych problemów. Zmiany dotyczyły aktualizacji wymogów określonych w rozdziale III dyrektywy (opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury). Rozdział II nie został objęty zmianami.

WS 2 obejmuje stopniowe znoszenie uzależnionych od czasu opłat obowiązujących pojazdy ciężkie w celu rozwiązania problemów związanych z emisjami CO_2 i zanieczyszczeń poprzez szersze zastosowanie opłat uzależnionych od przebytej odległości.

W WS 3 (z podwariantami a i b) ujęto dodatkowe środki odnoszące się do pojazdów lekkich, rozwiązujące kwestie zagęszczenia ruchu między miastami (WS 3a i 3b) oraz problemy związane z emisjami CO_2 i zanieczyszczeń z wszystkich pojazdów (tylko WS 3b).

Wreszcie w wariancie WS 4 obowiązkowe stałoby się wprowadzenie opłat z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do pojazdów ciężkich i stopniowe eliminowanie – w odniesieniu do wszystkich pojazdów – możliwości pobierania opłat uzależnionych od czasu, tak aby dostępne pozostało jedynie rozwiązanie oparte na opłatach uzależnionych od przebytej odległości.

---

[7] Ricardo-AEA i in., *Update of the Handbook on External Costs of Transport* (Aktualizacja podręcznika szacowania kosztów zewnętrznych transportu) 2014 r.: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

[8] CE Delft i in., *An inventory of measures for internalising external costs in transport* (Wykaz środków służących internalizacji kosztów zewnętrznych w transporcie), 2012 r., http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

[9] Ricardo i in., Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC (Badanie pomocnicze na potrzeby oceny skutków dyrektywy 1999/62/WE), 2017 r.

W wariantach drugim, trzecim i czwartym ujęto również możliwość zmniejszenia rocznego podatku od środków transportowych w odniesieniu do pojazdów ciężarowych poniżej obecnych minimalnych poziomów ustalonych w dyrektywie w przypadku stosowania przez dane państwo członkowskie opłat uzależnionych od przebytej odległości. W ocenie skutków stwierdzono, że – zależnie od wyboru dokonanego przez państwa członkowskie również w związku z wprowadzeniem opłat uzależnionych od przebytej odległości – możliwość obniżenia podatku od środków transportowych mogłaby zmniejszyć obciążenie dla przewoźników o ok. 2 mld EUR (w porównaniu z ok. 3 mld płaconymi obecnie w formie podatków od pojazdów ciężarowych).

Przy założeniu, że obecne systemy opłat uzależnionych od czasu zostałyby zastąpione opłatami uzależnionymi od przebytej odległości w WS 2–4 (alternatywą dla państw członkowskich byłoby nienakładanie opłat), z oceny skutków wynika wyraźnie, że najskuteczniejszy byłby WS4, ale korzyści zostałyby osiągnięte najwyższym kosztem. WS 1 mógłby przyczynić się do osiągnięcia celów jedynie w sposób bardzo ograniczony, aczkolwiek praktycznie bez żadnych kosztów. WS 2 i WS 3 były bardziej zrównoważone pod względem skutków gospodarczych, społecznych i środowiskowych oraz pozwoliłyby osiągnąć te rezultaty przy rozsądnych kosztach.

W ocenie skutków wskazano WS 3b, tj. wariant obejmujący zróżnicowanie opłat w przypadku pojazdów lekkich zależnie od poziomu ich emisji CO_2 i zanieczyszczeń, jako wariant preferowany, z możliwością uzupełnienia o wymóg opłat z tytułu kosztów zewnętrznych na przynajmniej części sieci w odniesieniu do pojazdów ciężkich oraz stopniowego wycofywania opłat uzależnionych od czasu od pojazdów lekkich w dostatecznie długiej perspektywie. Środki te zostały utrzymane w niniejszym wniosku, który zajmuje zatem pozycję pośrednią między WS 3B i WS 4, lecz sytuuje się bliżej WS 4.

Zastosowanie WS 3b i WS 4 zmniejszyłoby koszty związane z zatorami komunikacyjnymi o 2,5–6 % (czyli 9–22 mld EUR) do 2030 r., zwiększyłoby wpływy z opłat za przejazd o 10–63 mld EUR rocznie i pomogłoby zwiększyć inwestycje w drogi o 25–260 % w porównaniu z sytuacją wyjściową.

Zmniejszyłoby też znacznie wielkość emisji CO_2, NO_X oraz pyłów zawieszonych z transportu drogowego. Miałoby to pozytywny wpływ na zdrowie publiczne, proporcjonalny do wielkości ograniczenia zanieczyszczenia powietrza, i przyniosłoby od 370 mln do 1,56 mld EUR oszczędności kosztów wypadków i zanieczyszczenia powietrza do 2030 r., według wartości bieżącej.

Zastosowanie WS 3b i WS 4 pozwoliłoby stworzyć 62 000–152 000 nowych miejsc pracy, w przypadku gdyby zaledwie 30 % dodatkowych wpływów z opłat zostało zainwestowane w utrzymanie dróg. Ponadto wszystkie warianty przyczyniłyby się do równego traktowania obywateli UE poprzez zmniejszenie o połowę ceny winiet krótkoterminowych.

Wprowadzenie wariantów WS 3a i 3b spowodowałoby wzrost kosztów transportu towarowego o 1,1 %, a koszty transportu pasażerskiego pozostałyby niezmienione. W WS 4 koszty transportu pasażerskiego i towarowego mogłyby wzrosnąć o 1,3–2 %, w zależności od rzeczywistego wykorzystania przez państwa członkowskie opłat uzależnionych od przebytej odległości (z potencjalnym uwzględnieniem tych państw, które obecnie nie obciążają niektórych kategorii pojazdów). Władze musiałyby ponosić koszt rozmieszczenia nowych systemów pobierania opłat za przejazd lub rozszerzania istniejących rozwiązań, co kosztowałoby odnośne państwa członkowskie łącznie nawet 2–3,7 mld EUR do roku 2030.

Objęcie opłatami drogowymi nowych części sieci oraz nowych grup użytkowników spowodowałoby wzrost kosztów przestrzegania przepisów przez użytkowników o 198 mln–850 mln EUR rocznie, począwszy od 2025 r.

Skutki dla MŚP, łącznie z całym sektorem transportu drogowego, byłyby ograniczone, gdyż opłaty drogowe stanowią niewielki odsetek całkowitych kosztów transportu Wszelkie wzrosty kosztów zostałyby przeniesione na klientów albo mogłyby zostać zrekompensowane poprzez ulgi podatkowe, możliwe dzięki zmianie rozdziału II dyrektywy.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Niniejszy wniosek umożliwi państwom członkowskim stopniowe obniżenie rocznych opłat mających zastosowanie do pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton. Zmiana ta, łącznie z proponowanym stopniowym znoszeniem opłat uzależnionych od czasu, zapewniłaby sprawne przejście z systemu ryczałtowych podatków i opłat na bardziej progresywny, proporcjonalny i przystosowalny system opłat opartych na stopniu korzystania z infrastruktury.

Zmniejszenie podatku od pojazdów ciężarowych płaconego przez przewoźników (które to podmioty wszystkie należą do kategorii MŚP i są w większości przypadków mikroprzedsiębiorstwami) mogłoby posłużyć jako rekompensata z tytułu potencjalnego wzrostu opłat drogowych związanych ze stosowaniem systemów opartych na przebytej odległości.

Inicjatywa sama w sobie mogłaby mieć pewien pozytywny wpływ na konkurencyjność branży przewozowej dzięki zmniejszeniu kosztów właścicielskich dla podmiotów w tych państwach członkowskich, które zdecydują się na obniżenie podatku od pojazdów. Jeżeli po upływie okresu przejściowego państwo członkowskie zdecyduje się na zastosowanie zerowej stawki opodatkowania, zmniejszy się również obciążenie regulacyjne i administracyjne.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek został przygotowany z poszanowaniem praw podstawowych i zasad uznanych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

W sprawozdaniu z oceny skutków określono zestaw siedmiu podstawowych wskaźników, które zostaną wykorzystane do monitorowania postępów dotyczących głównych celów polityki, którymi są: zmiana poziomu emisji CO_2 pochodzących z pojazdów ciężkich; stan infrastruktury drogowe podlegające opłatom; proporcjonalność i pokrycie kosztów socjalnych przez opłaty drogowe; oraz poziom zagęszczenia ruchu w sieci międzymiastowej w UE.

Aby ocenić wpływ przedmiotowych uregulować prawnych, trzeba będzie dokonać starannej oceny po zakończeniu wprowadzania zmian. Okres pięciu lat od rozpoczęcia stosowania nowych ram prawnych w ich pełnym kształcie będzie odpowiednim horyzontem czasowym dla takiej oceny. Skutki pośrednich etapów mogłyby zostać ocenione wcześniej.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Biorąc pod uwagę zakres wniosku i fakt, że zmienia on jedynie dyrektywę 1999/62/WE, która została w pełni przetransponowana przez wszystkie państwa członkowskie, nie wydaje się uzasadnione ani proporcjonalne, by wymagał on dokumentów wyjaśniających.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Wniosek zawiera następujące główne elementy:

Rozdział II - Tytuł

Tytuł rozdziału II dostosowuje się w celu odzwierciedlenia, że po rozszerzeniu zakresu dyrektywy przepisy tego rozdziału odnoszą się jedynie do pojazdów ciężarowych, zgodnie z równoległą zmianą innych przepisów dyrektywy.

Artykuł 3 – Zakres stosowania podatku od pojazdów

Pierwsze zdanie ust. 1 ulega modyfikacji, aby właściwie odnieść się do art. 1a zmienianej dyrektywy w odniesieniu do jej zakresu stosowania.

Załącznik I

Proponuje się podzielenie załącznika I na kilka kolejnych tabel, odzwierciedlających stopniowe obniżanie stawek minimalnych w ciągu pięciu lat. Pierwsza tabela odpowiada obecnym warunkom załącznika I, pięć kolejnych tabel zawiera natomiast, w stosownych przypadkach, odnośne wartości liczbowe obniżone każdorazowo o 20 % w stosunku do obecnych stawek[10].

[10] Oczywiście nie proponuje się zmiany stawek minimalnych obecnie ustalonych na poziomie zerowym.

2017/0115 (CNS)

Wniosek

DYREKTYWA RADY

zmieniająca 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

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[11],

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[12],

stanowiąc zgodnie ze specjalną procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W białej księdze z dnia 28 marca 2011 r.[13] komisja określiła cel przejścia do pełnego stosowania zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”, aby pozyskać wpływy i zapewnić finansowanie przyszłych inwestycji związanych z transportem.

(2) Z natury rzeczy roczne podatki od pojazdów są płatnościami nieodwzajemnionymi, powiązanymi 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 nie są skuteczne jako instrument zachęcający do czystszych i wydajniejszych operacji bądź zmniejszania zatorów komunikacyjnych.

(3) Opłaty za przejazd, powiązane bezpośrednio z korzystaniem z dróg, są zdecydowanie odpowiedniejszym sposobem prowadzącym do osiągania 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 silnikowych stanowi koszt, który sektor musi jak dotąd ponosić niezależnie od okoliczności, nawet w przypadku zniesienia przez państwa członkowskie opłat za przejazd. Dlatego też podatki od pojazdów mogą stanowić przeszkodę we wprowadzaniu opłat za przejazd.

(5) W związku z tym państwom członkowskim należy dać więcej swobody w obniżaniu podatków od pojazdów, zwłaszcza poprzez obniżenie minimalnych poziomów określonych w dyrektywie 1999/62/WE. Aby zminimalizować ryzyko zakłóceń

---

11 Dz.U. C z , s. .

12 Dz.U. C z , s. .

13 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).

konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi z siedzibą w różnych państwach członkowskich, takie obniżenie należy wprowadzać stopniowo.

(6) 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:

„Podatki od pojazdów ciężarowych”;

2) w art. 3 ust. 1 wyrażenie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„W niniejszym artykule mowa jest o następujących podatkach od pojazdów”;

3) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia . Niezwłocznie przekazują 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.

Artykuł 3

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

Artykuł

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Rady
Przewodniczący