



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 31.5.2017
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Predlog

DIREKTIVA 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**

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Učinkovit in zanesljiv prometni sistem je bistven za neovirano delovanje notranjega trga ter je ključen gospodarski sektor. Čeprav ima cestni promet najpomembnejšo vlogo v kopenskem prometnem sistemu, povzroča številne socialno-ekonomske in okoljske izzive (npr. podnebne spremembe, onesnaževanje zraka, hrup in zastoje). Cestninjenje glede na prevoženo razdaljo lahko ima ključno vlogo pri spodbujanju čistejših in učinkovitejših dejavnosti, njegova dosledna zasnova pa je ključna za zagotovitev pravične obravnave uporabnikov cest in vzdržnega financiranja infrastrukture.

Direktiva 1999/62/ES¹ (direktiva o evrovinjeti) zagotavlja podroben pravni okvir za cestne pristojbine za uporabo nekaterih cest za težka tovorna vozila. Cilj Direktive je odpraviti izkrivljanja konkurence med prevoznimi podjetji s postopno uskladitvijo davkov na vozila in vzpostavitev pravičnih mehanizmov za zaračunavanje infrastrukturnih pristojbin. V njej so določene najnižje stopnje davkov na vozila za težka tovorna vozila in podrobno opredeljuje pravila za zaračunavanje infrastrukturnih pristojbin, tudi za zaračunavanje različnih zneskov pristojbin glede okoljsko učinkovitost vozil.

Letni davki na vozila so po svoji naravi plačila, povezana z registracijo vozila v imenu davkoplačevalca v posameznem obdobju, zato ne odražajo morebitne posebne uporabe infrastrukture. Iz podobnih razlogov davki na vozila niso učinkoviti pri spodbujanju čistejših in učinkovitejših dejavnosti ali zmanjševanju zastojev. Po drugi strani pa so cestnine neposredno povezane z uporabo cest, zato so bistveno primernejše za doseganje teh ciljev.

Uporaba davkov na vozila je strošek, ki ga mora industrija zdaj kriti v vsakem primeru, tudi če bi države članice zaračunavale cestnine. Zato lahko davki na vozila ovirajo uvedbo cestnin.

Državam članicam bi bilo zato treba omogočiti več manevrskega prostora za znižanje davkov na vozila, in sicer z znižanjem najnižjih stopenj, ki so določene v Direktivi 1999/62/ES. Da bi zmanjšali tveganje izkrivljanja konkurence med prevozniki s sedeži v različnih državah članicah, bi morale biti tako zniževanje postopno.

Pobuda prispeva k programu ustreznosti in uspešnosti predpisov (REFIT), saj zmanjšuje breme, povezano z najnižjimi davki na težka tovorna vozila.

• Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike

Ta predlog je predstavljen skupaj z drugim predlogom, ki je namenjen obravnavi pomanjkljivosti poglavja III Direktive 1999/62/ES, ki je povezano s cestninami in uporabniki, da se bodo bolje dosegli nekateri cilji navedene direktive. Slednji predlog zlasti spodbuja uporabo cestnin, tj. obliko cestnih pristojbin, ki je povezana s prevoženo razdaljo.

Isti temeljni cilj je temelj tega predloga o spremembi poglavja II Direktive, povezanega z davki na težka tovorna vozila. Predlagano spremembo sestavlja postopno zniževanje najnižjih stopenj na nič, in sicer v petih fazah v petih zaporednih letih, od katerih bo vsaka obsegala

¹ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (UL L 187, 20.7.1999, str. 42–50).

20 % trenutnih najnižjih stopenj. S tem se namerava spodbuditi prehod na cestne pristojbine glede na prevoženo razdaljo, tj. na uporabo cestnin.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Pobuda je del prizadevanj Komisije za vzpostavitev energetske unije in niza predlogov, povezanih z nizkoemisijemskim prometom², vključno z revizijo uredb o emisijah CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila, predlogi za certificiranje in spremljanje/sporočanje emisij CO₂ iz tovornjakov in avtobusov ter povezanimi pobudami na področju cestnega prometa, zlasti za revizijo zakonodaje o interoperabilnih storitvah elektronskega cestninjenja in pravil o notranjem trgu za cestni tovorni promet ter avtobusne storitve.

Predlagane spremembe so skladne s cilji, določenimi v beli knjigi o prometu³ iz leta 2011, v kateri je bilo pozvano k premiku k polni uporabi načel „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“, da se zagotovi vzdržno financiranje prometa in infrastrukture.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga Direktive 1999/62/ES sta člena 71 in 93 Pogodbe ES (zdaj člena 91 in 113).

Ta predlog vpliva na določbe Direktive, povezane z davki na težka tovorna vozila, za to področje pa se uporablja člen 113 PDEU.

Kar zadeva spremembe drugih določb Direktive, te spadajo pod člen 91(1) PDEU in so obravnavane v ločenem, zgoraj navedenem predlogu.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

EU si pristojnost na področju urejanja prometa v skladu s členom 4(2)(g) PDEU in na področju notranjega trga v skladu s členom 4(2)(a) PDEU deli z državami članicami. Vendar je postopno znižanje obstoječih najnižjih stopenj, ki jih je določila Unija, mogoče le na ravni Unije.

Brez posredovanja EU bi morale države članice še naprej uporabljati najnižji davek na vozila, čeprav so uvedle ali nameravajo uvesti primernejši instrument za nadomestilo infrastrukturnih stroškov, ki so neposredno povezani z individualno uporabo infrastrukture. Ta obveznost bi jim preprečila, da z znižanjem davkov na vozila sektorju tovornega prometa v enaki meri izravnajo morebitne višje stroške, povezane z uvedbo takega instrumenta za težka tovorna vozila.

- **Sorazmernost**

Predlagani ukrep zgolj prispeva k doseganju zastavljenih ciljev, zlasti k dosledni uporabi načel „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“, ter ne presega tistega, kar je potrebno za uresničitev navedenih ciljev.

Ciljna sprememba poglavja II je potrebna, da se državam članicam omogoči postopno znižanje davkov na težka tovorna vozila.

² COM(2016) 501 final: Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami.

³ COM(2011) 144 final: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu.

- **Izbira instrumenta**

Ker je pravni akt, ki se spreminja, direktiva, bi moral biti akt o spremembi načeloma iste vrste.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANI IN OCEN UČINKA

- **Naknadna ocenjevanja/preverjanja ustreznosti obstoječe zakonodaje**

Komisija je leta 2013⁴ objavila oceno Direktive 1999/62/ES. Januarja 2014 je bila objavljena zunanja Ocena izvajanja in učinkov politike zaračunavanja infrastrukturnih pristojbin EU od leta 1995 („Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995“)⁵. V teh ocenah so bile opredeljene številne težave, povezane s cestnimi pristojbinami za težka tovorna vozila v sedanjem zakonodajnem okviru. Vse navedene težave so obravnavane v vzporednem predlogu za spremembo poglavja III Direktive, ta pobuda pa se osredotoča le na olajševanje uporabe cestnih pristojbin glede na prevoženo razdaljo.

Čeprav 24 držav članic uporablja neko obliko cestnih pristojbin in se vse pogosteje uvaja cestninjenje glede na prevoženo razdaljo v celotnem omrežju, je ta prehod počasen in po Uniji še vedno obstajajo razlike. Z oceno so bile odkrite velike razlike v nacionalnih politikah zaračunavanja cestnih pristojbin, pri čemer je bilo ugotovljeno, da premajhna usklajenost vrst pristojbin (časovno omejene vinjete ali cestnine glede na prevoženo razdaljo) in vrst tehnologij za pobiranje pristojbin, ki se uporabljajo, povzroča dodatno upravno breme in stroške za javne organe in udeležence v prometu.

Leta 2013 je Komisija objavila povzetek ukrepov, vključno z davki na vozila, s katerimi se internalizirajo ali zmanjšujejo zunanji stroški prometa⁶.

- **Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi so bila izvedena v skladu z minimalnimi standardi za posvetovanje z zainteresiranimi stranmi iz sporočila Komisije z dne 11. decembra 2002 (COM(2002) 704 final).

Uporabljeni so bili metode odprtega in ciljno usmerjenega posvetovanja ter različna orodja posvetovanja.

1) Prek spletišča „Vaš glas v Evropi“ je bilo organizirano standardno dvanajsttedensko odprto javno posvetovanje na podlagi vprašalnikov.

Odprto javno posvetovanje je potekalo od 8. julija do 5. oktobra, sprejeti pa so bili tudi prispevki, predloženi po tem datumu. Vprašalniki so temeljili na vprašanjih, opredeljenih z oceno, in so vsebovali vprašanja o pravičnosti cestninjenja (davkov in pristojbin).

Komisija je prejela 135 odgovorov na vprašalnike in 48 dodatnih dokumentov. Odgovore so poslale različne skupine zainteresiranih strani, vključno s prevozniki (42 %),

⁴ Naknadna ocena Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila, kakor je bila spremenjena, SWD(2013) 1 final.

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

⁶ SWD(2013) 269 final, Poročilo v skladu s členom 11(4) Direktive 1999/62/EC.

potrošniki/državljeni (14 %), javnimi organi (13 %), gradbeništvom (7 %), združenji javnih prevoznikov (4 %) in ponudniki storitev/rešitev cestninjenja (4 %).

2) Ciljno posvetovanje s posameznimi zainteresiranimi stranmi in specialisti je potekalo med izvajanjem ocene učinka in je vključevalo:

- a) niz tematskih seminarjev z zainteresiranimi stranmi in državami članicami, ki jih je Komisija organizirala septembra in oktobra 2015;
- b) konferenco o cestnih pobudah, ki je potekala 19. aprila 2016;
- c) 21 intervjujev z zainteresiranimi stranmi, izbranimi na podlagi potreb po posebnih podatkih, ki jih je opravil izvajalec, ki je pripravil podporno študijo za oceno učinka.

Povzetek prejetih informacij in uporaba rezultatov

Večina vprašanih, ki so sodelovali v odprtem javnem posvetovanju, je menila, da lahko različni davčni sistemi in sistemi pristojbin izkrivljajo trg, zato podpirajo uskladitev na ravni EU.

Ena zainteresirana stran je menila, da bi uvedba davkov na vozilo in pristojbin za uporabo cest pomenila dvojno breme. Zainteresirane strani so menile, da bi bila uskladitev pravil o cestnih pristojbinah na ravni EU najboljša rešitev, saj bi se vzpostavila lojalna konkurenca, podjetja v državah, v katerih so davki nižji, pa ne bi imela prednosti.

Mnoge vprašane zainteresirane strani so poudarile tudi, da bi bilo treba morebitno povečanje stroškov zaradi večjih plačil za uporabo cest izravnati z znižanjem drugih davkov, povezanih s prevozom.

• **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Opredelitev težave je temeljila na ocenah, pri katerih so bila delno uporabljena zunanja strokovna mnenja (Ocena izvajanja in učinkov politike zaračunavanja infrastrukturnih pristojbin EU od leta 1995 („Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995“), Posodobljeni priročnik o zunanjih stroških prometa („Update of the Handbook on external costs of transport“)⁷), ki jih dopolnjujejo dodatne raziskave.

Poleg tega je bila leta 2012 opravljena tudi študija, ki je proučevala ukrepe za internalizacijo zunanjih stroškov prometa⁸.

Zunanji izvajalec je predložil podporno študijo za oceno učinka⁹, ki je bila zaključena aprila 2017.

⁷ Ricardo-AEA et al. (2014), Update of the Handbook on External Costs of Transport („Posodobljeni priročnik o zunanjih stroških prometa“): 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 („Seznam ukrepov za internalizacijo zunanjih stroškov prometa“): http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en.

⁹ Ricardo et al. (2017), Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC („Podporna študija za oceno učinka k reviziji Direktive 1999/62/ES“).

- **Ocena učinka**

Pobuda je podprta z oceno učinka, za katero je Odbor za regulativni nadzor izdal pozitivno mnenje s pridržki. Pripombe so bile upoštevane v revidirani oceni učinka, spremembe pa so pojasnjene v Prilogi I k poročilu o oceni učinka. Proučene so bile štiri možnosti politike, ki odražajo vse večjo raven regulativnega posredovanja, vsaka naslednja možnost (od možnosti politike 1 do možnosti politike 4) pa je nadgradnja prejšnje. Ukrepi v zvezi z obdavčitvijo so bili analizirani skupaj z ukrepi v zvezi s cestnimi pristojbinami.

Prva možnost politike (možnost politike 1) vključuje zakonodajne spremembe za posodobitev zgolj nekaterih določb Direktive ter razširitev njenega področja uporabe na avtobuse, kombinirana vozila, minibusse in osebne avtomobile, da bi se obravnavale vse opredeljene težave. Spremembe so povezane s posodobitvijo zahtev iz poglavja III Direktive (cestnine in uporabnine). Poglavje II bi ostalo nespremenjeno.

Možnost politike 2 vključuje postopno opustitev časovno omejenih pristojbin za težka tovorna vozila, da bi se obravnavale težave, povezane z emisijami CO₂ in onesnaževal, z večjo uporabo pristojbin glede na prevoženo razdaljo.

Možnost politike 3 (z različicama a in b) vključuje dodatne ukrepe za lahka vozila in pri tem obravnava zastoje v medmestnem prometu (možnosti politike 3a in 3b) ter emisije CO₂ in onesnaževal iz vseh vozil (le možnost politike 3b).

Z možnostjo politike 4 bi bilo zaračunavanje zunanjih stroškov obvezno za težka tovorna vozila in postopno bi se za vsa vozila opustila možnost uporabe časovno omejenih pristojbin, na voljo pa bi ostalo le zaračunavanje pristojbin glede na prevoženo razdaljo.

Druga, tretja in četrta možnost so upoštevale tudi možnost znižanja letnega davka za težka tovorna vozila pod sedanjimi najnižjimi stopnjami, določenimi v Direktivi, če se zanje v zadevni državi članici pristojbina zaračunava glede na prevoženo razdaljo. V oceni učinka je bilo ugotovljeno, da bi se, odvisno od odločitev držav članic, tudi v zvezi z večjo uporabo cestnih pristojbin glede na prevoženo razdaljo, z možnostjo znižanja davka na vozilo breme prevoznikov lahko zmanjšalo za približno 2 milijardi EUR (v primerjavi s približno 3 milijardami EUR, ki jih zdaj plačujejo v obliki davkov na težka tovorna vozila).

Ocena učinka, v kateri je bilo predvideno, da bodo sedanji sistemi zaračunavanja časovno omejenih pristojbin v možnostih politike 2, 3 in 4 nadomeščeni s sistemi zaračunavanja pristojbin glede na prevoženo razdaljo (alternativna možnost za države članice je, da ne zaračunavajo pristojbin), je jasno pokazala, da je možnost politike 4 najučinkovitejša, vendar bi bili stroški doseganja njenih prednosti najvišji. Možnost politike 1 bi lahko le zelo omejeno prispevala k doseganju ciljev, čeprav stroškov skoraj ne bi bilo. Ekonomski in socialni učinki ter okoljski vplivi možnosti politike 2 in 3 so bolj uravnoteženi, navedene rezultate pa bi bilo možno doseči z razumnimi stroški.

V oceni učinka je bila možnost politike 3b, tj. različica, ki vključuje različne pristojbine za lahka vozila glede na njihove emisije CO₂ in onesnaževal, opredeljena za najprimernejšo možnost, ki bi jo lahko dopolnjevala zahteva po zaračunavanju zunanjih stroškov za težka tovorna vozila vsaj na delu omrežja in postopna opustitev časovno omejenih pristojbin za lahka vozila prek dovolj dolgega obdobja. Ti ukrepi so ohranjeni v tem predlogu, ki je tako med možnostma politike 3b in 4, vendar je bolj podoben možnosti politike 4.

Z možnostma politike 3b in 4 bi se glede na osnovni scenarij do leta 2030 stroški zastojev zmanjšali za 2,5–6 % oz. 9–22 milijard EUR, zagotovili bi se tudi dodatni prihodki iz cestnin v višini 10–63 milijard EUR na leto in pomagale povečati naložbe v ceste za 25–260 %.

S tem bi se bistveno zmanjšale emisije CO₂, NO_x in delcev iz cestnega prometa. To bi imelo pozitiven učinek na javno zdravje, ki bi bil sorazmeren z zmanjšanjem onesnaženosti zraka, poleg tega pa bi se do leta 2030 prihranili stroški zaradi onesnaženosti zraka in nesreč, izraženi kot sedanja vrednost, v višini od 370 milijonov EUR do 1,56 milijarde EUR.

Možnosti politike 3b in 4 bi omogočali, da se ustvari od 62 000–152 000 novih delovnih mest, če bi se samo 30 % dodatnih prihodkov od cestnin vložilo v vzdrževanje cest. Poleg tega bi vse možnosti prispevale k enaki obravnavi državljanov EU, saj bi se cena kratkoročnih vinjet prepolovila.

Možnosti politike 3a in 3b bi povečali stroške tovornega prometa za 1,1 %, stroški prevoza potnikov pa bi ostali nespremenjeni. Pri možnosti politike 4 bi se stroški potniškega in tovornega prometa povečali za 1,3–2,0 %, odvisno od tega, kako bi države članice dejansko prevzele pristojbine glede na prevoženo razdaljo (lahko bi vključili države članice, ki zdaj ne zaračunavajo pristojbin za nekatere kategorije vozil). Organi bi morali podpirati strošek uvedbe novih ali razširitve obstoječih cestninskih sistemov, kar bi za zadevne države članice do leta 2030 skupaj znašalo 2–3,7 milijarde EUR. Razširitev cestnih pristojbin na nove dele omrežja in nove skupine uporabnikov bi stroške izpolnjevanja obveznosti za uporabnike cest povečala za 198 milijonov EUR, tj. na 850 milijonov EUR na leto od leta 2025.

Učinki na MSP, med drugim tudi na celotni sektor cestnega tovornega prometa, bi bili omejeni, saj so cestne pristojbine le majhen delež skupnih stroškov prevoza. Morebitno povečanje stroškov bi se bodisi preneslo na stranke bodisi izravnilo z znižanjem davkov, ki bi se omogočili s spremembo poglavja II Direktive.

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

Predlog bi državam članicam omogočil, da postopoma znižajo letne davke na težka tovorna vozila, katerih največja dovoljena skupna masa naloženega vozila presega 12 ton. Ta sprememba bi skupaj s predlagano postopno opustitvijo časovno omejenih pristojbin zagotovila neoviran prehod s sistema pavšalnih davkov in pristojbin na naprednejši, sorazmernejši in prilagodljivejši sistem zaračunavanja pristojbin na podlagi uporabe.

Z znižanjem davka na vozilo, ki ga prevozniki (ki so vsi MSP in večinoma mikropodjetja) plačajo za uporabo težkih tovornih vozil, bi se lahko izravnilo morebitno zvišanje cestnih pristojbin, povezanih z uporabo sistemov cestnih pristojbin glede na prevoženo razdaljo.

Zato bi pobuda lahko imela določen pozitiven učinek na konkurenčnost prevoznništva, saj bi se v državah članicah, ki se odločijo za znižanje davka na vozilo, prevoznikom zmanjšali stroški lastništva. Če se po prehodnem obdobju država članica odloči, da bo davek znašal 0 EUR, bi se s tem zmanjšalo tudi regulativno in upravno breme.

- **Temeljne pravice**

Predlog spoštuje temeljne pravice in upošteva načela, ki jih priznava zlasti Listina Evropske unije o temeljnih pravicah.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

V poročilu o oceni učinka je naveden sklop sedmih osnovnih kazalnikov, ki se bodo uporabljali za spremljanje napredka, povezanega z glavnimi cilji politike, in sicer razvoj emisij CO₂ iz težkih tovornih vozil, stanje infrastrukture cestninskih cest, sorazmernost in kritje socialnih stroškov s cestnimi pristojbinami ter stopnja obremenjenosti medmestnega omrežja v EU.

Za oceno učinka zakonodaje bi bila potrebna podrobna ocena po uvedbi vseh sprememb. Primerno bi bilo, če bi se taka ocena opravila pet let potem, ko bo novi okvir začel veljati v celoti. Učinki vmesnih korakov bi se lahko ocenili prej.

- **Obrazložitveni dokumenti (za direktive)**

Glede na obseg predloga, tj. dejstvo, da spreminja le Direktivo 1999/62/ES, ki so jo države članice v nacionalno pravo prenesle v celoti, se zahtevanje obrazložitvenih dokumentov ne zdi upravičeno ali sorazmerno.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Predlog vsebuje naslednje elemente.

Poglavje II – Naslov

Naslov poglavja II se prilagodi, da bo razvidno, da se po razširitvi področja uporabe Direktive v skladu z vzporedno spremembo drugih določb Direktive določbe poglavja nanašajo le na težka tovorna vozila.

Člen 3 – Področje uporabe davkov na vozila

Prvi stavek odstavka 1 se spremeni, da se pravilno navede sklic na člen 1(a) spremenjene Direktive v zvezi z njenim področjem uporabe.

Priloga I

Predlaga se, da se Priloga I razdeli v več zaporednih tabel, ki bodo odražale postopno znižanje najnižjih stopenj v petih letih. Prva tabela ustreza sedanjim pogojem iz Priloge I, preostalih pet tabel pa vsebuje ustrezne podatke, ki so v vsaki tabeli nižji za 20 % v primerjavi s sedanjimi stopnjami, kjer je to ustrezno¹⁰.

¹⁰ Seveda ni predlagano, naj se spremeni najnižja stopnja, ki je trenutno določena pri 0 EUR.

Predlog

DIREKTIVA 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

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) V svoji beli knjigi z dne 28. marca 2011¹³ je Komisija 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 vozila so po svoji naravi nevračljiva plačila, povezana z registracijo vozila v imenu davkoplačevalca v posameznem obdobju, zato ne odražajo morebitne posebne uporabe infrastrukture. Iz podobnih razlogov davki na vozila niso učinkoviti pri spodbujanju čistejših in učinkovitejših dejavnosti ali zmanjševanju zastojev.
- (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 vozila je strošek, ki ga mora industrija zdaj kriti v vsakem primeru, tudi če bi države članice zaračunavale cestnine. Zato lahko davki na vozila ovirajo uvedbo cestnin.
- (5) Državam članicam bi bilo zato treba omogočiti več manevrskega prostora za znižanje davkov na vozila, in sicer z znižanjem najnižjih stopenj, ki so določene v Direktivi 1999/62/ES. Da se zmanjšanja tveganje izkrivljanja konkurence med prevozniki s sedeži v različnih državah članicah, bi moralo biti tako zniževanje postopno.
- (6) Direktivo 1999/62/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

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).

SPREJEL NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 1999/62/ES se spremeni:

- (1) naslov poglavja II se nadomesti z naslednjim:
„Obdavčitev težkih tovornih vozil“;
- (2) v členu 3(1) se besedilo uvodnega stavka nadomesti z naslednjim:
„Davki na vozila iz točke (a) člena 1 so naslednji:“;
- (3) Priloga I se spremeni, kot je navedeno v Prilogi k tej direktivi.

Člen 2

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do . Besedila navedenih predpisov nemudoma sporočijo Komisiji.
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.

Člen 3

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

Člen [...]

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

*Za Svet
Predsednik*