

# EURÓPSKY PARLAMENT

2004



2009

*Dokument na schôdzu*

KONEČNÉ ZNENIE  
**A6-0240/2006**

10. 7. 2006

\*

## **SPRÁVA**

o návrhu smernice Rady o daniach z osobných áut  
(KOM(2005)0261 – C6-0272/2005 – 2005/0130(CNS))

Výbor pre hospodárske a menové veci

Spravodajkyňa: Karin Riis-Jørgensen

### ***Označenie postupov***

- \* Konzultačný postup  
*väčšina odovzdaných hlasov*
- \*\*I Postup spolupráce (prvé čítanie)  
*väčšina odovzdaných hlasov*
- \*\*II Postup spolupráce (druhé čítanie)  
*väčšina odovzdaných hlasov za schválenie spoločnej pozície  
väčšina všetkých poslancov Parlamentu za zamietnutie alebo  
zmenu a doplnenie spoločnej pozície*
- \*\*\* Postup súhlasu  
*väčšina všetkých poslancov Parlamentu, okrem prípadov  
upravených článkami 105, 107, 161 a 300 Zmluvy o ES a článkom  
7 Zmluvy o EÚ*
- \*\*\*I Spolurozhodovací postup (prvé čítanie)  
*väčšina odovzdaných hlasov*
- \*\*\*II Spolurozhodovací postup (druhé čítanie)  
*väčšina odovzdaných hlasov za schválenie spoločnej pozície  
väčšina všetkých poslancov Parlamentu za zamietnutie alebo  
zmenu a doplnenie spoločnej pozície*
- \*\*\*III Spolurozhodovací postup (tretie čítanie)  
*väčšina odovzdaných hlasov za schválenie spoločného textu*

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého Komisiou.)

### ***Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy k legislatívnemu textu***

V pozmeňujúcich a doplňujúcich návrhoch Parlamentu je zmenený a doplnený text označený **hrubou kurzívou**. Štandardná kurzíva označuje príslušným oddeleniam tie časti legislatívneho textu, ku ktorým sa navrhuje oprava, čo pomáha pri príprave konečného znenia textu (napríklad zrejmé chyby alebo vynechaný text v konkrétnej jazykovej verzii). Navrhované opravy tohto typu musia byť odsúhlasené príslušnými oddeleniami.

## OBSAH

	<b>strana</b>
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU.....	5
DÔVODOVÁ SPRÁVA.....	5
STANOVISKO VÝBORU PRE ŽIVOTNÉ PROSTREDIE, VEREJNÉ ZDRAVIE A BEZPEČNOSŤ POTRAVÍN .....	5
STANOVISKO VÝBORU PRE DOPRAVU A CESTOVNÝ RUCH .....	5
POSTUP.....	5



## NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o návrhu smernice Rady o daniach z osobných áut  
(KOM(2005)0261 – C6-0272/2005 – 2005/0130(CNS))

(Konzultačný postup)

*Európsky parlament,*

- so zreteľom na návrh Komisie Rade (KOM(2005)0261)<sup>1</sup>,
  - so zreteľom na článok 93 Zmluvy o ES, v súlade s ktorým Rada konzultovala s Parlamentom (C6-0272/2005),
  - so zreteľom na článok 51 rokovacieho poriadku,
  - so zreteľom na správu Výboru pre hospodárske a menové veci a stanoviská Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín a Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A6-0240/2006),
1. schvaľuje zmenené a doplnené znenie návrhu Komisie;
  2. vyzýva Komisiu, aby z tohto dôvodu zmenila svoj návrh, v súlade s článkom 250 ods. 2 Zmluvy o ES;
  3. vyzýva Radu, aby informovala Parlament, ak má v úmysle odkloniť sa od ním schváleného textu;
  4. žiada otvoriť zmierovacie konanie podľa spoločného vyhlásenia zo 4. marca 1975, ak má Rada v úmysle odkloniť sa od textu schváleného Parlamentom;
  5. žiada Radu, aby opätovne konzultovala s Parlamentom, ak má v úmysle podstatným spôsobom zmeniť návrh Komisie;
  6. poveruje svojho predsedu, aby toto stanovisko postúpil Rade a Komisii.

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy  
Európskeho parlamentu

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 1  
Odôvodnenie 1

(1) Zdaňovanie osobného auta môže byť dôležitým doplnkovým nástrojom pri podpore environmentálnych cieľov, najmä v súvislosti so znižovaním emisií

(1) Zdaňovanie osobného auta môže byť dôležitým doplnkovým nástrojom pri podpore environmentálnych cieľov, najmä v súvislosti so znižovaním emisií

<sup>1</sup> Zatiaľ neuvyverejnené v úradnom vestníku.

skleníkových plynov a je preto vhodné zaviesť v daňových základoch časť týkajúcu sa **oxidu uhličitého** pre registračnú daň aj ročnú cestnú daň. Na dodržiavanie záväzkov prijatých Spoločenstvom a jeho členskými štátmi podľa Kjótskeho protokolu by sa však navrhované časti priamo súvisiace s emisiami **oxidu uhličitého** mali vložiť do daňových základov dane z osobných áut počas obdobia záväzkov od roku 2008 do roku 2012. Keďže je potrebné dosiahnuť strategický cieľ Spoločenstva na zníženie emisií **oxidu uhličitého** z osobných áut najneskôr do roku 2010, je vhodné plne uplatňovať časť týkajúcu sa **oxidu uhličitého** do 31. decembra 2010.

skleníkových plynov a je preto vhodné zaviesť v daňových základoch časť týkajúcu sa **emisií znečisťujúcich látok a palivovej úspornosti** pre registračnú daň aj ročnú cestnú daň. Na dodržiavanie záväzkov prijatých Spoločenstvom a jeho členskými štátmi podľa Kjótskeho protokolu by sa však navrhované časti priamo súvisiace s emisiami **znečisťujúcich látok** mali vložiť do daňových základov dane z osobných áut počas obdobia záväzkov od roku 2008 do roku 2012. Keďže je potrebné dosiahnuť strategický cieľ Spoločenstva *týkajúci sa zníženia* emisií **znečisťujúcich látok** z osobných áut najneskôr do roku 2010, je vhodné uplatňovať **diferencované zdaňovanie na základe** časti týkajúcej sa emisií **znečisťujúcich látok** do 31. decembra 2010 **takým spôsobom, aby malo pozitívny vplyv na zníženie emisií.**

#### Odôvodnenie

*Okrem emisií oxidu uhličitého sú pre kvalitu ovzdušia rozhodujúce aj ďalšie znečisťujúce látky nachádzajúce sa v ovzduší, napríklad NO<sub>x</sub> a emisie prachových častíc, ktoré by sa mali zohľadniť pri stanovení ročnej cestnej dane.*

*Cieľom tohto návrhu je okrem zlepšenia fungovania vnútorného trhu aj zabezpečenie nástrojov stratégie Spoločenstva na zníženie oxidu uhličitého. Je nutné zabezpečiť i tento druhý cieľ.*

#### Pozmeňujúci a doplnujúci návrh 2 Odôvodnenie 2

(2) Tretí pilier stratégie Spoločenstva na zníženie emisií **oxidu uhličitého** z osobných áut a zlepšenie palivového hospodárstva, ktorý schválila Rada v roku 1996, pozostáva z fiškálnych opatrení a je jediným pilierom, ktorý sa ešte má implementovať na úrovni Spoločenstva.

(2) Tretí pilier stratégie Spoločenstva na zníženie emisií **znečisťujúcich látok** z osobných áut a zlepšenie palivového hospodárstva, ktorý schválila Rada v roku 1996, pozostáva z fiškálnych opatrení a je jediným pilierom, ktorý sa ešte má implementovať na úrovni Spoločenstva.

#### Odôvodnenie

*Okrem oxidu uhličitého existujú aj iné látky znečisťujúce ovzdušie, ako napr. oxidy dusíka a škodliviny v ovzduší, ktoré znižujú jeho kvalitu. Domnievame sa, že by sa v rámci stanovovania ročnej dane z motorových vozidiel mali zobrať do úvahy aj iné znečisťujúce*

*látky.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 3  
Odôvodnenie 3

(3) Členské štáty by mali byť vedené k uplatňovaniu koordinovaného fiškálneho stimulu pre osobné autá, ktorý spĺňa prísnejšie emisné limity než tie, ktoré sa stali povinnými podľa smernice 98/69/ES (Euro 4) o opatreniach, ktoré sa majú prijať proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/220/EEC na urýchlenie umiestnenia osobných vozidiel, ktoré spĺňajú budúce požiadavky prijaté na úrovni Spoločenstva (Euro 5) na trh.

(3) Členské štáty by mali byť vedené k uplatňovaniu koordinovaného fiškálneho stimulu pre osobné autá, ktorý spĺňa prísnejšie emisné limity než tie, ktoré sa stali povinnými podľa smernice 98/69/ES<sup>1</sup> (Euro 4) o opatreniach, ktoré sa majú prijať proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/220/EEC na urýchlenie umiestnenia osobných vozidiel, ktoré spĺňajú budúce požiadavky prijaté na úrovni Spoločenstva (Euro 5) na trh. ***Okrem časti týkajúcej sa oxidu uhličitého, ktorú zavádza táto smernica, môžu členské štáty do svojich národných systémov zdaňovania motorových vozidiel zaviesť diferencovaný systém zdaňovania, ktorý by sa opieral o emisie znečisťujúcich látok a klasifikáciu emisných noriem Euro.***

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 4  
Odôvodnenie 3a (nové)

***(3a) Od členských štátov sa dôrazne požaduje, aby sa v prípade registračných daní pre osobné vozidlá vyhli dvojitému zdaneniu. Osobitná pozornosť by sa mala venovať občanom EÚ, ktorí sa vracajú do krajiny svojho pôvodu po tom, ako strávili minimálne dva roky v inom členskom štáte.***

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 5  
Odôvodnenie 3b (nové)

***(3b) Členské štáty by mali byť taktiež vedené k uplatňovaniu koordinovaných fiškálnych stimulov pre osobné autá na urýchlenie umiestnenia takých osobných vozidiel a vybavenia vozidiel na trh, ktoré spĺňajú požiadavky týkajúce sa úspory***

---

<sup>1</sup> Ú. v. ES L 350, 28.12.1998, s. 1.

**energie a energetickej účinnosti, či už sú ich zdrojom energie fosílna palivá ako benzín, nafta alebo skvapalnené uhl'ovodíkové plyny (LPG), alternatívne palivá ako biopalivá, zemný plyn alebo vodík alebo elektrická energia vrátane hybridných motorov.**

#### Odôvodnenie

Opatrenia Spoločenstva by mali byť zamerané na prepojenie environmentálnych cieľov a úspory energie, keďže účinnosť je podľa stratégie obsiahnutej v Zelenej knihe Komisie s názvom „Energetická účinnosť alebo Menej znamená viac“ možné dosiahnuť predovšetkým tým, že sa bezprostredne obmedzí plytvanie: zníženie spotreby tých druhov ropných palív, ktoré sa používajú v autách, a podpora využívania alternatívnych palív, akými sú zemný plyn a vodík, by taktiež prispela k zlepšeniu životného prostredia v súlade s cieľmi stanovenými v Kjótskom protokole.

#### Pozmeňujúci a doplnujúci návrh 6 Odôvodnenie 3c (nové)

**(3c) Členské štáty by mali mať možnosť aj naďalej používať ako základ na výpočet výšky ročnej dane za motorové vozidlo a dane za registráciu motorového vozidla okrem časti oxidu uhličitého aj rozdelenie tried emisií podľa smernice Rady 70/220/EHS z 20. marca 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi zo zážihových motorov motorových vozidiel<sup>1</sup> (normy Euro).**

---

<sup>1</sup> Ú. v. ES L 76, 6.4.1970. s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2003/76/ES (Ú. v. EÚ L 206, 15.8.2003, s. 29).

#### Odôvodnenie

Prach, NO<sub>x</sub>, CO a uhl'ovodíky majú priame dôsledky na životné prostredie v EÚ a mali by sa preto zohľadňovať spolu s emisiami oxidu uhličitého pri určovaní základu na výpočet daní z motorových vozidiel.



Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 7  
Odôvodnenie 4

(4) Malo by byť možné, aby takéto fiškálne stimuly existovali vo forme diferenciacie dane z osobných vozidiel, ktorý sa uplatňuje na základe **gramov oxidu uhličitého emitovaného na kilometer** každým jednotlivým autom.

(4) Malo by byť možné, aby takéto fiškálne stimuly existovali vo forme diferenciacie dane z osobných vozidiel, *ktorá* sa uplatňuje na základe **emisí znečisťujúcich látok v podobe oxidov dusíka a sadzí** každým jednotlivým autom, *ako aj emisí oxidu uhličitého meraných v gramoch na kilometer a tiež na základe spotreby paliva počítanej v litroch na 100 kilometrov v súlade s parametrami stanovenými v smernici Komisie 1999/100/ES z 15. decembra 1999, ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica Rady 80/1268/EHS o emisiách oxidu uhoľnatého a spotrebe palív motorových vozidiel*<sup>1</sup>

---

Ú. v. ES L 334, 28.12.1999, s. 36.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 8  
Odôvodnenie 5

(5) S cieľom vyhnúť sa ďalšej fragmentácii vnútorného trhu je potrebné stanoviť, aby časť **týkajúca sa oxidu uhličitého** tvorila minimálne 25 % z celkových príjmov z registračnej dane a ročnej cestnej dane do 31. decembra 2008 a minimálne 50 % z celkových príjmov do 31. decembra 2010.

(5) S cieľom vyhnúť sa ďalšej fragmentácii vnútorného trhu je potrebné stanoviť, aby časť **týkajúca sa emisí oxidu uhličitého, spotreby paliva a emisí znečisťujúcich látok** tvorila minimálne 25 % z celkových príjmov z registračnej dane a ročnej cestnej dane do 31. decembra 2008 a minimálne 50 % z celkových príjmov do 31. decembra 2010.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 9  
Odôvodnenie 5a (nové)

**(5a) Daňová diferenciácia, stanovená uplatňovaním tejto smernice, by sa mala zohľadniť v nasledujúcom preskúmaní smernice 1999/94/ES Európskeho parlamentu a Rady o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách oxidu uhličitého pri predaji nových osobných automobilov<sup>1</sup> z 13. decembra 1999 s cieľom zabezpečiť poskytovanie ucelených informácií prípadnému majiteľovi motorového vozidla.**

<sup>1</sup> Ú. v. ES L 12, 18.1.2000, s. 16. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením (ES) č. 1882/2003 (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 10  
Odôvodnenie 6

6) V rámci vnútorného trhu by sa mali odstrániť daňové prekážky vo voľnom pohybe osôb a ich osobného majetku vrátane osobných vozidiel. Prostredníctvom reštrukturalizácie dane z osobných áut, ktorú uplatňujú členské štáty, má súčasná smernica odstrániť tieto prekážky bez povinnosti týchto štátov túto daň zaviesť.

(6) V rámci vnútorného trhu by sa mali odstrániť daňové prekážky vo voľnom pohybe osôb a ich osobného majetku vrátane osobných vozidiel. Prostredníctvom reštrukturalizácie dane z osobných áut, ktorú uplatňujú členské štáty, má súčasná smernica odstrániť tieto prekážky bez povinnosti týchto štátov túto daň zaviesť **a v súlade so zásadou rozpočtovej neutrality.**

**Lineárny a priamo úmerný vzťah daňového zaťaženia a emisií oxidu uhličitého, ako aj pre všetky typy vozidiel zhodná a technologicky neutrálna zložka dane na základe oxidu uhličitého zaručí, že nebude obmedzená hospodárska súťaž na jednotnom trhu. Týmto usmernením, zadaným členským štátom, sa zabezpečí odstránenie prekážok na vnútornom trhu, ktoré vyplývajú zo štruktúry zdaňovania. Zároveň sa neobmedzujú členské štáty pri rozhodovaní o výške daňových sadzieb v súlade s ich hospodárskou, fiškálnou a environmentálnou politikou.**

## Odôvodnenie

*Zásada rozpočtovej neutrality je aj naďalej hlavným záujmom niekoľkých členských štátov, ktoré uplatňujú vysokú mieru registračnej dane, aby sa tak vyhli nadmerným rozpočtovým nákladom súvisiacim so zrušením registračnej dane a zmenou na ročnú cestnú daň. V skutočnosti by sa mal návrh zaradiť do úplne neutrálneho rozpočtového rámca.*

*Každý vypustený gram CO<sub>2</sub> má rovnaký účinok na klímu a mal by sa preto rovnako zdaňovať. Tlak na ďalšiu úsporu paliva a CO<sub>2</sub> by sa mal preto zachovať rovnako pri všetkých triedach motorových vozidiel. Vedie to k úmernému zaťaženiu, podľa ktorého sa vozidlá s väčšími emisiami CO<sub>2</sub> zdaňujú viac ako vozidlá s nižšími emisiami. Nie je možné zdôvodniť rozličnú mieru zdanenia CO<sub>2</sub>.*

### Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 11 Odôvodnenie 8

(8) Registračná daň je prekážkou pri dosahovaní cieľov Lisabonskej stratégie a pri vytváraní konkurencieschopnejšieho európskeho automobilového priemyslu a preto by sa mali postupne zrušiť v priebehu **piatich až** desiatich rokov. Toto obdobie by umožnilo členským štátom uplatňujúcim registračná daň prispôbiť svoj daňový systém týkajúci sa osobných vozidiel a zohľadniť príslušné podmienky svojho vnútroštátneho trhu s automobilmi. Straty na príjmoch spôsobené zrušením registračnej dane by mohli byť súčasne pokryté zvýšenými príjmami z ročnej cestnej dane a ak je to potrebné, z ostatných fiškálnych opatrení v súlade so smernicou Rady 2003/96/ES tak, aby ostalo celkové daňové zaťaženie nezmenené.

(8) Registračná daň je prekážkou pri dosahovaní cieľov Lisabonskej stratégie a pri vytváraní konkurencieschopnejšieho európskeho automobilového priemyslu a preto by sa mali postupne zrušiť v priebehu desiatich rokov. Toto obdobie by umožnilo členským štátom uplatňujúcim registračná daň prispôbiť svoj daňový systém týkajúci sa osobných vozidiel a zohľadniť príslušné podmienky svojho vnútroštátneho trhu s automobilmi. Straty na príjmoch spôsobené zrušením registračnej dane by mohli byť súčasne pokryté zvýšenými príjmami z ročnej cestnej dane a ak je to potrebné, z ostatných fiškálnych opatrení v súlade so smernicou Rady 2003/96/ES tak, aby ostalo celkové daňové zaťaženie nezmenené.

## Odôvodnenie

*Pôvodný časový rámec navrhnutý Komisiou pokrýval prechodné obdobie piatich až desiatich rokov. Komisia napriek tomu v návrhu, kapitola V, presadzuje 10-ročné obdobie, ktoré podporuje aj spravodajkyňa ako obdobie, ktoré zabezpečí hladký a postupný prechod na nové pravidlá.*

### Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 12 Odôvodnenie 8a (nové)

***(8a) Zrušenie registračných daní má priaznivé účinky na bezpečnosť na cestách a na životné prostredie, pretože vedie k rýchlejšej obnove vozového parku. Zníženie obstarávacích nákladov je stimulom na výmenu starých vozidiel za vozidlá, ktoré sú bezpečnejšie, menej znečisťujú životné prostredie a sú efektívnejšie z hľadiska spotreby paliva. Zásada zdaňovania používania vozidla a jeho skutočného vplyvu na životné prostredie je v súlade so základným princípom politiky Spoločenstva v oblasti životného prostredia, podľa ktorého by mali náklady spojené so škodami na životnom prostredí niesť ten, kto ich spôsobil.***

#### *Odôvodnenie*

*Štatistiky ukazujú, že priemerný vek osobných automobilov je oveľa vyšší v krajinách, ktoré vyberajú vysokú registračnú daň, ako v tých, ktoré ju nevyberajú. Z hľadiska životného prostredia je obnovenie vozového parku žiaduce, aby bolo možné podporovať energeticky účinnejšie a environmentálne bezpečné osobné vozidlá.*

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 13 Odôvodnenie 10**

(10) Je vhodné v prípade potreby, aby systémy náhrad pre registračnú daň aj pre ročnú cestnú daň boli zavedené bez meškania s cieľom vyhnúť sa narušeniam a rôznym daňovým režimom osobných áut.

(10) Je vhodné v prípade potreby, aby systémy náhrad pre registračnú daň aj pre ročnú cestnú daň boli zavedené bez meškania s cieľom vyhnúť sa narušeniam a rôznym daňovým režimom osobných áut. ***Náklady na transakciu súvisiace s platnou registračnej dane by sa mali znížiť zavedením jednotných on-line riešení pre výpočet, náhradu a platbu dane týkajúcej sa registrácie motorového vozidla pri prest'ahovaní do iného členského štátu.***

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 14 Odôvodnenie 13 a (nové)**

***(13a) Vzhľadom na úzku spoluprácu medzi niektorými členskými štátmi na***

*jednej strane a krajinami Európskeho hospodárskeho priestoru a Európskeho združenia voľného obchodu (EHS - EZVO) na strane druhej, ako aj s cieľom zabezpečiť vyššiu úroveň spolupráce, predovšetkým v oblasti ochrany životného prostredia, sa odporúča, aby sa príslušné opatrenia rozšírili aj na dané krajiny EHS-EZVO.*

#### Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 15

##### Odôvodnenie 14

(14) Keďže ciele na zlepšenie fungovania vnútorného trhu v oblasti osobných vozidiel a úspešné používanie fiškálnych opatrení s cieľom implementovať stratégiu Spoločenstva na zníženie emisií **oxidu uhličitého** z osobných vozidiel sa nemôžu dostatočne dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov a je preto možné, z dôvodu rozsahu alebo účinku tohto opatrenia, ich lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity ako sa uvádza v článku 5 Zmluvy. V súlade s princípom proporcionality ako sa uvádza v tomto článku, táto smernica neprekračuje rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie týchto cieľov,

(14) Keďže ciele na zlepšenie fungovania vnútorného trhu v oblasti osobných vozidiel a úspešné používanie fiškálnych opatrení s cieľom implementovať stratégiu Spoločenstva na zníženie emisií **znečisťujúcich látok** z osobných vozidiel sa nemôžu dostatočne dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov a je preto možné, z dôvodu rozsahu alebo účinku tohto opatrenia, ich lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity ako sa uvádza v článku 5 Zmluvy. V súlade s princípom proporcionality ako sa uvádza v tomto článku, táto smernica neprekračuje rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie týchto cieľov,

##### Odôvodnenie

*Okrem oxidu uhličitého existujú aj iné látky znečisťujúce ovzdušie, ako napr. oxidy dusíka a škodliviny v ovzduší, ktoré znižujú jeho kvalitu. Domnievame sa, že by sa v rámci stanovovania ročnej dane z motorových vozidiel mali zobrať do úvahy aj iné znečisťujúce látky.*

#### Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 16

##### Článok 1 odsek 1

Táto smernica stanovuje pravidlá na výpočet

Táto smernica stanovuje pravidlá na výpočet

dane z osobných vozidiel na základe ich emisií oxidu uhličitého.

dane z osobných vozidiel na základe ich emisií znečisťujúcich látok, ako napr. emisií oxidu uhličitého.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 17  
Článok 4 názov

Diferenciácia podľa emisií oxidu uhličitého

Diferenciácia podľa emisií oxidu uhličitého,  
*spotreby paliva a emisií znečisťujúcich látok*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 18  
Článok 4

Na účely výpočtu ročnej cestnej dane sa používa daňová diferenciácia podľa **počtu gramov** oxidu uhličitého **emitovaných** na kilometer **každým jednotlivým osobným autom**.

Na účely výpočtu ročnej cestnej dane sa používa **progresívna** daňová diferenciácia **na každé jednotlivé osobné auto** podľa **jeho emisií** oxidu uhličitého **a znečisťujúcich látok meraných v gramoch** na kilometer **a na základe jeho spotreby paliva počítanej v litroch alebo kubických metroch na 100 kilometrov v súlade s parametrami stanovenými v smernici 1999/100/ES s cieľom podporiť používanie vozidiel s nižšími emisiami oxidu uhličitého a znížiť celkové emisie vozidlových parkov v súlade s požiadavkami Kjótskeho protokolu.**

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 19  
Článok 4 odsek 1b (nový)

**(1b) Sadzby dane sa stanovia proporcionálne vo vzťahu k príslušným emisiám oxidu uhličitého a ročné daňové zaťaženie týkajúce sa oxidu uhličitého sa primeraným spôsobom v súlade s narastajúcim obsahom emisií oxidu uhličitého. Dane sa stanovia tak, aby boli z technologického hľadiska neutrálne, a budú sa uplatňovať rovnomerne na**

**všetky kategórie motorových vozidiel.**

*Odôvodnenie*

*Vzhľadom na metodologicky rozdielne a nekoordinované iniciatívy v oblasti daní z motorových vozidiel v jednotlivých členských štátoch existuje v Európskej únii riziko, že bude neustále dochádzať k rozdeľovaniu systémov zdaňovania motorových vozidiel, v dôsledku čoho sa nepodarí dosiahnuť cieľ tejto smernice, ktorým je harmonizácia. Cieľom tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho návrhu je zabezpečiť, aby zdaňovanie motorových vozidiel v budúcnosti prebehlo spravodlivým a z hľadiska hospodárskej súťaže neutrálnym spôsobom.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 20  
Článok 5 odsek 1

1. Do 31. decembra 2008 celkové daňové príjmy z časti **týkajúcej sa oxidu uhličitého** z ročnej cestnej dane budú tvoriť minimálne dvadsaťpäť percent z celkových príjmov z tejto dane.

1. Do 31. decembra 2008 celkové daňové príjmy z časti z ročnej cestnej dane **týkajúcej sa emisií oxidu uhličitého, spotreby paliva a emisií znečisťujúcich látok**, budú tvoriť minimálne dvadsaťpäť percent z celkových príjmov z tejto dane.

***Komisia do 31. decembra 2006 predloží štúdiu o tom, ako by sa pri stanovovaní daňového základu pre osobné motorové vozidlá mali primerane zohľadniť aj ďalšie možné faktory.***

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 21  
Článok 5 odsek 2

2. Do 31. decembra 2010 celkové daňové príjmy z časti **týkajúcej sa oxidu uhličitého** z ročnej cestnej dane budú tvoriť minimálne päťdesiat percent z celkových príjmov z tejto dane.

2. Do 31. decembra 2010 celkové daňové príjmy z časti z ročnej cestnej dane **týkajúcej sa emisií oxidu uhličitého, spotreby paliva a emisií znečisťujúcich látok**, budú tvoriť minimálne päťdesiat percent z celkových príjmov z tejto dane.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 22  
Článok 9 odsek 1a (nový)

*Na účely zníženia nákladov na transakciu, ktoré súvisia s platbou a náhradou registračnej dane, stanovia členské štáty po dohode s Komisiou jednotné on-line riešenie pre výpočet, náhradu a platbu dane týkajúcej sa registrácie motorového vozidla, ktoré bude k dispozícii osobám s trvalým pobytom v členskom štáte EÚ v prípade, že sa rozhodnú presťahovať do iného členského štátu.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 23  
Článok 10 odsek 2

2. S cieľom určiť vyraďovaciu hodnotu osobného auta na účely odseku 1, môžu členské štáty uplatňovať rôzne metódy, ako sú hodnotenia, odborné prešetrovania alebo používanie pevných taríf.

2. S cieľom určiť vyraďovaciu hodnotu osobného auta na účely odseku 1, môžu členské štáty uplatňovať rôzne metódy, ako sú hodnotenia, odborné prešetrovania alebo používanie pevných taríf. **Zúčastnené strany vrátane spotrebiteľských organizácií sa budú v plnej miere a pravidelne podieľať na procese, ktorý musí byť maximálne transparentný.**

*Odôvodnenie*

*Základom úspechu tohto návrhu je systém určujúci zostatkovú hodnotu vozidla a tým aj výšku dane, ktorá sa má vrátiť. Na zabezpečenie transparentnosti tohto procesu je potrebné, aby sa na ňom podieľali aj zúčastnené strany a predovšetkým predstavitelia spotrebiteľov.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 24  
Článok 10 odsek 3 bod a

(a) tarify sa stanovujú na základe všeobecných a objektívnych kritérií, ktoré budú ustanovené;

(a) tarify sa stanovujú na základe všeobecných a objektívnych kritérií, ktoré budú ustanovené, **riadne uverejnené**



*a pravidelné aktualizované;*

### *Odôvodnenie*

*Základom úspechu tohto návrhu je systém určujúci zostatkovú hodnotu vozidla a tým aj výšku dane, ktorá sa má vrátiť. Preto je nevyhnutné, aby sa tarify pravidelne aktualizovali a riadne uverejňovali.*

#### Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 25

##### Článok 13

Do 31. decembra 2015, ak sa ponechá registračná daň, daňová diferenciacia sa uplatní na základe **počtu gramov** oxidu uhličitého **emitovaných na kilometer každým jednotlivým osobným autom**.

Do 31. decembra 2015, ak sa ponechá registračná daň, **progresívna** daňová diferenciacia sa uplatní **na každé jednotlivé osobné auto** na základe **jeho emisií** oxidu uhličitého **a znečisťujúcich látok meraných v gramoch na kilometer a podľa jeho spotreby paliva počítanej v litroch alebo kubických metroch na 100 kilometrov v súlade s parametrami stanovenými v smernici 1999/100/ES**.

#### Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 26

##### Článok 14 odsek 1

1. Do 31. decembra 2008 celkové daňové príjmy z časti **týkajúcej sa oxidu uhličitého** z registračnej dane budú tvoriť minimálne päťdesiat percent z celkových príjmov z tejto dane.

1. Do 31. decembra 2008 celkové daňové príjmy z časti z registračnej dane **týkajúcej sa emisií oxidu uhličitého, spotreby paliva a emisií znečisťujúcich látok**, budú tvoriť minimálne **dvadsaťpäť** percent z celkových príjmov z tejto dane.

#### Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 27

##### Článok 14 odsek 2

2. Do 31. decembra 2010 celkové daňové príjmy z časti **týkajúcej sa oxidu uhličitého** z registračnej dane budú tvoriť minimálne

2. Do 31. decembra 2010 celkové daňové príjmy z časti z registračnej dane **týkajúcej sa emisií oxidu uhličitého, spotreby paliva**

päťdesiat percent z celkových príjmov z tejto dane.

*a emisií znečisťujúcich látok*, budú tvoriť minimálne päťdesiat percent z celkových príjmov z tejto dane.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 28  
Článok 15

Členské štáty oznámia Komisii daňové základy a daňové úrovne registračnej a ročnej cestnej dane, ktoré sa uplatňujú od 1. januára každého roku a každú zmenu vo vnútroštátnych právnych predpisoch.

Členské štáty oznámia Komisii daňové základy a daňové úrovne registračnej a ročnej cestnej dane, ktoré sa uplatňujú od 1. januára každého roku a každú zmenu vo vnútroštátnych právnych predpisoch.  
**Členské štáty ďalej oznámia Komisii všetky opatrenia, ktorých cieľom je vytvorenie systému rozličného zdaňovania služobných áut na základe palivovej úspornosti. Komisia uľahčí výmenu osvedčených postupov tým, že na internete uverejní správu porovnávajúcu kroky podniknuté jednotlivými členskými štátmi.**

*Odôvodnenie*

*V niektorých členských štátoch tvoria služobné vozidlá vyše 50 % predaja nových vozidiel. Vo Veľkej Británii sa na daňové účely pridáva určitý percentuálny podiel z ceny auta k zdaniteľnému príjmu zamestnanca, ktorý je proporčný k emisiám CO<sub>2</sub> daného vozidla. Tým sa v rokoch 1999 až 2004 znížili emisie CO<sub>2</sub> služobných vozidiel o 14 % a tento postup by sa preto mal podporovať.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 29  
Článok 16

Najneskôr 1. januára 2011 a každých ďalších päť rokov Komisia po porade s členskými štátmi predloží Rade a Európskemu parlamentu správu týkajúcu sa uplatňovania tejto smernice.

Najneskôr 1. januára 2011 a každých ďalších päť rokov Komisia po porade s členskými štátmi predloží Rade a Európskemu parlamentu správu týkajúcu sa uplatňovania tejto smernice **a vyhodnotí ju predovšetkým uplatňovanie článkov 4 a 5.**

*Odôvodnenie*

*Podľa článkov 4 a 5 sa ročná daň z motorových vozidiel musí meniť v závislosti od emisií CO<sub>2</sub>. V súlade s pozmeňujúcimi a doplňujúcimi návrhmi k týmto článkom, ktoré umožňujú členským štátom zohľadniť celkový nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a nie iba vplyv*

*emisií CO<sub>2</sub>, je dôležité, aby Komisia vyhodnotila, ako členské štáty uplatňujú tieto ustanovenia a aké dôsledky to má z hľadiska vplyvu automobilov na životné prostredie.*

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### *Legislatívne pozadie*

Formalizovaná myšlienka zosúladenia daní z osobných automobilov v rámci celej EÚ sa formálne datuje do roku 2002 a súvisí s dlhodobou stratégiou Komisie<sup>1</sup>, čím sa stala prvým otvoreným záväzkom vo vzťahu k aproximácii a zlepšeniu právnych predpisov v oblasti daní z osobných automobilov.

Právne predpisy Spoločenstva však nezabezpečujú všeobecnú zásadu nediskriminácie a nezavádzania cezhraničných formalít, ako sa uvádza v Zmluve o ES, ak sa neberú do úvahy dve smernice, ktoré sa v rozsiahlej miere venujú otázke daní z osobných automobilov<sup>2</sup>. Komisia v roku 1998 predložila návrh<sup>3</sup> na „zlúčenie“ ustanovení týchto dvoch smerníc a aktualizáciu právnych predpisov. V Rade sa však v tomto smere nikdy nepodarilo dosiahnuť dohodu. V kompetencii každého členského štátu je preto stanovenie vnútroštátnych ustanovení, pričom nevyhnutným výsledkom takejto politiky je spleť značne odlišných právnych predpisov, pokiaľ ide o ich štruktúru a výšku daní, ktoré narúšajú voľný pohyb automobilov v rámci vnútorného trhu.

### *Podnety na zmeny*

Vzhľadom na nedostatky súčasného systému, ktoré potvrdzuje aj skutočnosť, že automobily majú podstatný význam pre voľný pohyb, strategický dokument Komisie z roku 2002 odporúčal zrušiť registračnú daň (RD) a prepojiť dane na nové motorové vozidlá s emisiami CO<sub>2</sub>. Tieto dve odporúčania dôrazne pripomína návrh Komisie, ktorý bol predložený v júli 2005<sup>4</sup> a ktorý opätovne stanovuje hlavné prekážky, ktoré sú uvedené nižšie.

- *rôzne systémy daní z osobných automobilov* - 25 nezávislých systémov s ľubovoľnými poplatkami, ako napr. RD, registračný poplatok, ročná cestná daň (RCD), daň z pohonných hmôt, DPH, daň z poistenia, diaľničné poplatky, vinety, atď. Nedostatočné právne predpisy spôsobujú vážne problémy. Stačí, ak sa spomenie, že 95 % tých, ktorí reagovali na otázky Komisie, sa domnievajú, že súčasný trh s osobnými autami má ďaleko od správneho fungovania<sup>5</sup>;
- *registračná daň* - zostáva aj naďalej hlavnou obavou občanov EÚ vzhľadom na to, že spochybňuje slobodu pohybu stanovenú v zmluve a zavádza dvojité zdanenie, pretože od vodičov áut sa často vyžaduje, aby zaplatili RD dvakrát v prípade, že svoje autá neustále presúvajú z jedného členského štátu do druhého, z ktorých obidva vyberajú dane (ktoré sú vyrubené v 16 členských štátoch<sup>6</sup>). Tieto dane súvisia buď so základnou cenou vozidla, objemom motora, výkonom, emisnými normami a pod., alebo so všetkými týmito

<sup>1</sup> KOM (2002) 431

<sup>2</sup> Smernica Rady 83/183/EHS z 28. marca 1983 a smernica Rady 83/182/EHS z 28. marca 1983

<sup>3</sup> KOM (1998) 30

<sup>4</sup> KOM (2005) 261

<sup>5</sup> [http://europa.eu.int/comm/taxation\\_custoMember State/resources/documents/Car Taxation results en.pdf](http://europa.eu.int/comm/taxation_custoMember State/resources/documents/Car Taxation results en.pdf)

<sup>6</sup> **RD**: BE, DA, ES, EL, IT, IR, NL, AU, PT, FI, HU, LV, MT, SL, C, PL/ **bez RD**: LUX, DE, SE, UK, FR, SK, CR, ET, LT.

ukazovateľmi. Ich výška sa preto môže pohybovať v rozmedzí od 0 až 180 % z ceny vozidla pred zdanením. Nakoniec, na rozdiel od RCD, RD sa nikdy neuhrádza a neexistencia systému vrátenia RD spôsobuje užívateľom motorových vozidiel najväčšie obavy (73,4 % označilo túto skutočnosť ako hlavnú prekážku);

- *nadmerná zostatková cena* - na základe nezávislého rozhodnutia členského štátu určenia je užívateľ automobilu často konfrontovaný s nadmernou zostatkovou cenou auta, aby sa vybrali vysoké a nepomerne dane. V záznamoch Európskeho súdneho dvora je možné nájsť dostatočné dôkazy o tom, že RD uvalená na „dovezené“ automobily bola často vyššia ako RD na podobné automobily na domacom trhu aj napriek tomu, že Európsky súdny dvor, pokiaľ ide o stanovenie zostatkovej ceny, už stanovil niekoľko objektívnych kritérií<sup>1</sup>;
- *daňové úniky* - vzhľadom na to, že RD sa uvaluje na novo zakúpené automobily a pri každej zmene jeho užívateľa, dochádza k nelegálnemu presunu automobilov a vyhýbaniu sa daniam z automobilov a tým dochádza k tomu, že občania tento systém rôznymi spôsobmi zneužívajú, napr. ponechaním si druhého trvalého bydliska v členskom štáte s nízkou RD, alebo inštalovaním dodatočných sedadiel do vozidla, ktoré je kvalifikované a registrované ako úžitkové vozidlo (ktoré nemôže mať viac ako dve sedadlá). Aj napriek tomu, že členské štáty sú povinné takéto postupy pokutovať, účinky sú takmer nebadateľné a náklady na špecializované služby, ktoré by vykonávali kontroly a následne uplatňovali právne predpisy, sa považujú za neprimerane vysoké. Takéto problémy boli zaznamenané predovšetkým v Grécku. Odhaduje sa, že vo Veľkej Británii nie je vôbec zaregistrovaných 2,3 % z celkového počtu automobilov;
- *ťažkopádne administratívne postupy* - aj napriek tomu, že občania majú možnosť presúvať svoje automobily bez toho, aby o tom upovedomili vnútroštátne orgány, povinnosť platiť cestné dane zostáva nezmenená a preto sa odporúča postupovať podľa príslušného odhlasovacieho postupu. Postupy spojené s presunom automobilu sú považované za ťažkopádne, časovo náročné a nákladné. Okrem toho sú informácie o postupoch, ako aj požadované dokumenty veľmi často dostupné iba v jazyku daného členského štátu, čím dochádza k znižovaniu transparentnosti celého procesu;

<b>Odhlásenie</b>
- predloženie 2 - 11 dokumentov (preukaz totožnosti, registračný formulár, doklad o poistení, doklad o veku a pôvode automobilu, doklad o zaplatení dane, štátne poznávacie značky atď.);
- navštívenie 1 - 5 inštitúcií;
- náklady: v priemere 63 EUR.
<b>Registrácia</b>
- predloženie 1 - 9 dokumentov (pozri vyššie);
- navštívenie 1 - 7 inštitúcií;
- náklady: 70 až 437 EUR.
Priemerné náklady spojené s presunom automobilu do iného členského štátu: <b>350 EUR</b>

Zdroj<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Európsky súdny dvor, 22. februára 2001, C-393/98 Gomes Valente Rec. p I-1327, body 24, 26 a 28.

<sup>2</sup> Štúdia o daniach z motorových vozidiel v členských štátoch EÚ, január 2002.

- *narušenie hospodárskej súťaže* - vedie k výrazným rozdielom v členských štátoch v oblasti cien pred zdanením, ktorý sú spôsobené veľkým rozdelením trhu, pretože jednotlivé priemyselné odvetvia sú nútené prispôbovať svoju výrobu konkrétnym členským štátom, čo obmedzuje ich možnosti využívať výhody úspor zo zvýšenej výroby a narušenie hospodárskej súťaže sa len ťažko môže radiť medzi ciele lisabonskej stratégie. Takýmto spôsobom dochádza k ovplyvňovaniu dopytu po automobiloch, pretože konečnou „obeťou“ je spotrebiteľ, ktorý je konfrontovaný s vysokými veľkoobchodnými cenami a rozdielmi v oblasti cien pred zdanením a spotrebiteľskej dane;
- *emisie CO<sub>2</sub>* - 28 % celkových emisií CO<sub>2</sub> je spôsobených dopravou, z ktorých 84 % pripadá na samotnú cestnú dopravu a 50 % sa pripisuje osobným automobily. Vzhľadom na túto skutočnosť a v záujme zachovania súladu s cieľmi EÚ v oblasti životného prostredia a Kjótskym protokolom by sa emisie CO<sub>2</sub> mali výrazne znížiť, cieľ Spoločenstva bol stanovený na hodnotu 120 g CO<sub>2</sub>/km.

### **Návrh Komisie**

Návrh Komisie sa v plnej miere opiera o odporúčania svojho dokumentu z roku 2002, ktorý podporil aj Parlament<sup>1</sup> a ktorý bol schválený verejnosťou.

V tejto súvislosti je nevyhnutné zdôrazniť, že návrh sa v žiadnom prípade neusiluje o harmonizáciu alebo zavedenie nových daní. Vo všeobecnosti sa zameriava na vytvorenie celoeurópskeho základu pre daňové systémy týkajúce sa osobných vozidiel a na podporu trvalej udržateľnosti. Skladá sa z troch základných častí:

- *zrušenie RD* - v priebehu 5 až 10 rokov by došlo k zrušeniu národných RD. Komisia sa domnieva, že právne predpisy, ktoré by boli založené na zachovaní RD, neprinesú žiadne významné zlepšenie. Preto sa zasadzuje za postupné zrušenie, ktoré by na jednej strane umožnilo členským štátom s vysokou RD (napr. DK, EL alebo FI) upraviť svoje systémy a vyhnúť sa nadmerným stratám na príjmoch, a ktoré by na strane druhej zabránilo vzniku nadmerného daňového zaťaženia užívateľov vozidiel, ktorí si už svoje auto zakúpili a ktorí budú musieť teraz riešiť otázku finančnej zmeny novej vyššej RCD. Prechodné obdobie by okrem toho chránilo vlastníkov motorových vozidiel pred náhlou stratou ich predajnej ceny;
- *vytvorenie systému vrátenia RD* - dostupného pre osobné vozidlá zakúpené a zaregistrované v jednom členskom štáte a následne natrvalo presunuté do iného členského štátu, ktorý by bol spojený s transparentnými a objektívnymi kritériami určovania zostatkovej hodnoty vozidla,
- *prispôbenie RD a RCD na základe emisii CO<sub>2</sub>* - Rada a Parlament stanovili cieľ, podľa ktorého by sa emisie CO<sub>2</sub> mali najneskôr do roku 2010 znížiť na hodnotu 120g/km. 94 % opýtaných, ktorých oslovila Komisia, súhlasilo s tým, že tieto environmentálne problémy by sa mali riešiť na úrovni EÚ. Tento systém sa v súčasnosti uplatňuje iba vo Veľkej Británii. Prvým cieľovým dátumom je 31. december 2008, kedy by sa minimálne 25 % celkových príjmov z daní z motorových vozidiel malo opierať o výpočet emisií CO<sub>2</sub>. Do 31. decembra 2010 by sa táto hodnota mala zvýšiť na minimálne 50 %.

<sup>1</sup> A5-0265/2003 z 10.7.2003 [2002/2260(INI)]

### *Stanovisko spravodajkyne*

- registračná daň by sa mala postupne znižovať a jej konečné zrušenie by bolo pre európskych občanov prínosom, pretože by pomohlo eliminovať nezrovnalosti a anomálie na európskom automobilovom trhu, ako aj odstrániť prekážky v oblasti slobodného pohybu, pričom zmena systému na ročnú cestnú daň by členským štátom zabezpečila stabilnejší zdroj príjmov, ktorý by súvisel skôr s využívaním motorového vozidla, ako s jeho nadobudnutím, a ktorý preto by vznikal počas celej životnosti automobilu;
- mal by sa vytvoriť koherentný a transparentný systém vrátenia RD a je nevyhnutné, aby sa zabezpečilo pomerné vrátenie RD na základe zostatkovej hodnoty automobilu vypočítavané v súlade s objektívnymi kritériami;
- vzhľadom na to, že rozpočty v niektorých členských štátoch sú do veľkej miery závislé od daní z motorových vozidiel, spravodajkyňa zdôrazňuje, že zrušenie RD by malo prebehnúť v súlade so zásadou rozpočtovej neutrality, čo znamená, že sa môže zaradiť do rámca nezávislého od príjmov ako strata jedného zdroja príjmov, tzn. RD je možné vykompenzovať inou, postupne vyššou RCD;
- to isté by malo platiť pre ochranu majiteľov ojazdených vozidiel; spravodajkyňa preto zdôrazňuje, že dĺžka trvania prechodného obdobia v súvislosti so zrušením RD by mala zodpovedať hornej časovej hranici, ktorú navrhuje Komisia, tzn. 10 rokov;
- z dlhodobého hľadiska by bolo prínosné, keby došlo k aproximácii sadzieb RCD, na základe ktorej by automobiloví výrobcovia mohli uplatňovať špecifické výrobné stratégie v rámci celého európskeho trhu a ktorá by posilnila a zabezpečila spravodlivú hospodársku súťaž;
- veľmi sa odporúča, aby sa zaviedol faktor znečistenia a naviazala RD a RCD na emisie CO<sub>2</sub>, predovšetkým vzhľadom na to, že sa dokázalo<sup>1</sup>, že fiškálne opatrenia, akými sú dane z motorových vozidiel súvisiace s emisiami CO<sub>2</sub>, dokážu znížiť emisie CO<sub>2</sub> bez ohľadu na daňové sadzby. S environmentálnym faktorom súvisí zrušenie RD a zmena na RCD by užívateľov automobilov finančne stimulovala ku kúpe automobilov s nižšou spotrebou (nižšou RCD);
- zdôrazňuje význam, aký má zachovanie zásady subsidiarity a proporcionality;
- ustanovenia návrhu by sa mali vzťahovať aj na krajiny EHP, tzn. občanov, ktorí sa presúvajú medzi EÚ a EHP, pretože je to pre niektoré členské štáty veľmi dôležité;
- ak Rada v tejto súvislosti nedosiahne dohodu, krajiny, ktoré podporujú daný návrh Komisie, by mali postupovať formou posilnenej spolupráce v súlade s článkami 43 až 45 Zmluvy. Takýmto spôsobom by sa predovšetkým v rámci environmentálnych cieľov zabezpečil istý postup a vyhovel túžbe väčšine členských štátov dosiahnuť pokrok v tejto oblasti. Ak členské štáty nedokážu dosiahnuť dohodu o daňových aspektoch návrhu (tzn. zrušenie RD), mala by tiež existovať možnosť pokračovať v spolupráci v oblasti

---

<sup>1</sup> Štúdia o fiškálnych opatreniach na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z nových osobných motorových vozidiel - COWI Consulting Engineers & Planners AS, november 2001

ustanovení týkajících sa zníženia dvojitého zdanenia a zlepšenia právneho rámca ochrany životného prostredia.



26. 4. 2006

## **STANOVISKO VÝBORU PRE ŽIVOTNÉ PROSTREDIE, VEREJNÉ ZDRAVIE A BEZPEČNOSŤ POTRAVÍN**

pre Výbor pre hospodárske a menové veci

k návrhu smernice Rady o daniach z osobných áut  
(KOM(2005)0261 – C6-0272/2005 – 2005/0130(CNS))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Claude Turmes

### **STRUČNÉ ODÔVODNENIE**

#### **Smerom k lepším daniam v oblasti motorových vozidiel**

Environmentálne hľadisko daní v oblasti motorových vozidiel uznala Rada už v roku 1996 ako „tretí pilier“ stratégie Spoločenstva na zníženie emisií oxidu uhličitého z osobných vozidiel s cieľom dosiahnuť cieľ 120 g CO<sub>2</sub>/km v roku 2010.

Urýchlenie zavedenia daní v oblasti motorových vozidiel založených na objeme emisií CO<sub>2</sub> je naliehavou otázkou, pretože podiel oblasti dopravy na klimatických zmenách sa neustále zvyšuje a hospodársky rozvoj EÚ je nepriaznivo ovplyvnený extrémne nestabilnými cenami ropy. Na odvetvie dopravy pripadá približne 70 % spotreby ropy v EÚ a deficit obchodnej bilancie v oblasti pohonných látok len pre vozidlá v EÚ dosahuje 85 miliárd EUR ročne; zníženie spotreby pohonných hmôt na základe zvýšenia palivovej úspornosti automobilov by tak mohlo presmerovať investičné toky späť do európskeho hospodárstva.

Navrhovateľ tohto stanoviska je proti návrhu Komisie na zrušenie registračnej dane na automobily: v prvom rade by sa problémy spôsobené rôznymi národnými daňovými systémami mohli prekonať zavedením systému náhrad, ktorý by sa opieral o harmonizovanú sadzbu amortizácie. Po druhé sa ukázalo, že hlavný argument Komisie, že tieto dane by boli prekážkou vo fungovaní vnútorného trhu a mali by nepriaznivý vplyv na konkurencieschopnosť, je nedostatočne podložený. Príslušné vyhodnotenia vplyvu sú založené na variante, v rámci ktorého sa strata z príjmov z registračnej dane kompenzuje prostredníctvom zvýšenej cestnej dane alebo dane z pohonných hmôt, čo by viedlo k zníženiu emisií a nehodovosti. Nezvažuje realistickejšiu a z ekonomického hľadiska neprijateľnú možnosť, aby strata v oblasti príjmov bola vykompenzovaná zvýšením iných daní, ako napr. zdanenie práce, alebo prostredníctvom vyššieho rozpočtového deficitu. Zdá sa, že negatívny

postoj ministrov financií k zrušeniu registračnej dane ohrozuje celý tento návrh. Po tretie, zrušenie je zreteľne kontraproduktívne z ekologických dôvodov. Nedávne štúdie v Holandsku ukazujú, že registračné dane odvodené od objemu emisií CO<sub>2</sub>, ktoré vozidlo vyprodukuje, sú v oblasti vplyvu na výber spotrebiteľa účinnejšie ako diferenciácia cestnej dane.

Je nevyhnutné, aby sa prijal súdržnejší a účinnejší prístup, ktorý by spájal spravodlivú hospodársku súťaž a ekologické ciele:

- Tento nástroj by mal v oblasti registračnej dane, ako aj ročnej cestnej dane podporovať prísnejší systém ako je pomerný systém, ktorý je založený na emisiách CO<sub>2</sub>. Z ekologického hľadiska bude prínosom len takýto prístup.
- S cieľom priblížiť túto problematiku spotrebiteľom by mali tie vlády, ktoré nie sú ochotné zaviesť registračné dane, aspoň podporované v tom, aby sa zamýšľali nad systémom, v rámci ktorého by sa príjmy z ročnej cestnej dane za 1. až 3. rok alebo dokonca 1. až 5. rok mali sústrediť na okamih predaja automobilu.
- Na zvýšenie viditeľnosti väzby na CO<sub>2</sub> by sa táto smernica mala spojiť s existujúcou smernicou 1999/94/ES o označovaní osobných automobilov údajmi o emisiách CO<sub>2</sub>, ktoré produkujú.
- V niektorých krajinách predstavujú služobné vozidlá až 50 % novozakúpených vozidiel a v mnohých prípadoch zamestnanci dokonca neplatia za pohonné hmoty. Ekologické podnety v prípade spotrebiteľov teda neexistujú. Táto smernica by preto mala zabezpečiť to, aby sa služobné vozidlá zdaňovali na základe objemu vyprodukovaných emisií CO<sub>2</sub>. Model zdaňovania služobných vozidiel vo Veľkej Británii je v tomto smere dobrým príkladom osvedčeného postupu.
- Je nevyhnutné, aby sa táto smernica zaviedla čo najskôr. Váš spravodajca navrhuje, aby sa tak stalo od 1. januára 2008. Takýmto spôsobom by bolo možné, aby tento systém mal vplyv na cieľ EÚ, ktorým je priemerná hodnota 120gr CO<sub>2</sub>/km v prípade nových služobných vozidiel v EÚ a na dosiahnutie cieľov prvého záväzného obdobia (2008 – 2012) Kjótskeho protokolu.

## POZMEŇUJÚCE A DOPLŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín žiada Výbor pre hospodárske a menové veci, aby ako gestorský výbor začlenil do svojej správy tieto pozmeňujúce a doplňujúce návrhy:

Text predložený Komisiou<sup>1</sup>

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy  
Európskeho parlamentu

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 1  
Odôvodnenie 1

<sup>1</sup> Zatiaľ neuvverejnené v úradnom vestníku.

(1) Zdaňovanie osobného auta môže byť dôležitým doplnkovým nástrojom pri podpore environmentálnych cieľov, najmä v súvislosti so znižovaním emisií skleníkových plynov a je preto vhodné zaviesť v daňových základoch časť týkajúcu sa oxidu uhličitého pre registračnú daň aj ročnú cestnú daň. Na dodržiavanie záväzkov prijatých Spoločenstvom a jeho členskými štátmi podľa Kjótskeho protokolu by sa však navrhované časti priamo súvisiace s emisiami oxidu uhličitého mali vložiť do daňových základov dane z osobných áut počas obdobia záväzkov od roku 2008 do roku 2012. Keďže je potrebné dosiahnuť strategický cieľ Spoločenstva na zníženie emisií oxidu uhličitého z osobných áut najneskôr do roku 2010, je vhodné **plne** uplatňovať časť týkajúcu sa oxidu uhličitého do **31. decembra 2010**.

(1) Zdaňovanie osobného auta môže byť dôležitým doplnkovým nástrojom pri podpore environmentálnych cieľov, najmä v súvislosti so znižovaním emisií skleníkových plynov a je preto vhodné zaviesť v daňových základoch časť týkajúcu sa oxidu uhličitého pre registračnú daň aj ročnú cestnú daň. Na dodržiavanie záväzkov prijatých Spoločenstvom a jeho členskými štátmi podľa Kjótskeho protokolu by sa však navrhované časti priamo súvisiace s emisiami oxidu uhličitého mali vložiť do daňových základov dane z osobných áut počas obdobia záväzkov od roku 2008 do roku 2012. Keďže je potrebné dosiahnuť strategický cieľ Spoločenstva na zníženie emisií oxidu uhličitého z osobných áut najneskôr do roku 2010, je vhodné uplatňovať **aspoň** časť týkajúcu sa oxidu uhličitého do **1. januára 2008**.

#### Odôvodnenie

*Skorší dátum zavedenia je nevyhnutný, aby tento návrh prispel k dosiahnutiu cieľa stanoveného na rok 2010 a aby sa dosiahlo splnenie cieľov EÚ týkajúcich sa obmedzenia emisií v rámci prvého záväzného obdobia Kjótskeho protokolu. Odstupňovaný prístup nie je transparentný pre spotrebiteľov ani pre verejnosť vo všeobecnosti. Spravodajca výboru požiadaneho stanovisko preto navrhuje zrealizovať reformu v jednom kroku.*

#### Pozmeňujúci a doplnujúci návrh 2 Odôvodnenie 3

Členské štáty by mali byť vedené k uplatňovaniu **koordinovaného** fiškálneho stimulu pre osobné autá, ktorý spĺňa prísnejšie emisné limity než tie, ktoré sa stali povinnými podľa smernice 98/69/ES (Euro 4) o opatreniach, ktoré sa majú prijať proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/220/EEC na urýchlenie umiestnenia osobných vozidiel, ktoré spĺňajú budúce požiadavky prijaté na úrovni Spoločenstva (Euro 5) na trh.

Členské štáty by mali byť vedené k uplatňovaniu fiškálneho stimulu pre osobné autá, ktorý spĺňa prísnejšie emisné limity než tie, ktoré sa stali povinnými podľa smernice 98/69/ES (Euro 4) o opatreniach, ktoré sa majú prijať proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/220/EHS na urýchlenie umiestnenia osobných vozidiel, ktoré spĺňajú budúce požiadavky prijaté na úrovni Spoločenstva (Euro 5) na trh. **Nad rámec navrhovaného**

***zavedenia časti oxidu uhličitého sú členské štáty podnecované, aby do svojich systémov zdaňovania motorových vozidiel zaviedli aj rozlišovanie na základe emisii škodlivých látok.***

#### *Odôvodnenie*

*Okrem emisií oxidu uhličitého sú pre kvalitu vzduchu rozhodujúce aj iné škodliviny, napr. NO<sub>x</sub> a prach, a mali by sa zohľadniť pri určovaní výšky dane za osobné autá.*

*Daňové zvýhodnenie by sa malo považovať za podnet na kúpu a výrobu ekologicky priaznivých áut. Jednotlivé členské štáty by mali mať možnosť podporovať túto skutočnosť.*

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 3 Odôvodnenie 3a (nové)**

***(3a) Členské štáty by mali byť podporované, aby vo svojich systémoch zdaňovania príjmov poskytovali súbežné daňové stimuly pre firemné autá s nižšou spotrebou paliva.***

#### *Odôvodnenie*

*V niektorých členských štátoch tvoria služobné vozidlá vyše 50 % predaja nových vozidiel. Skúsenosti Veľkej Británie ukazujú, že prístup založený na rozlišovaní dane z príjmu v prípade tohto segmentu trhu môže veľmi účinne zrýchliť zavádzanie vozidiel s nižšou spotrebou paliva.*

#### **Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 4 Odôvodnenie 3b (nové)**

***(3b) Členské štáty by mali mať možnosť aj naďalej používať ako základ na výpočet výšky ročnej dane za motorové vozidlo a dane za registráciu motorového vozidla okrem časti oxidu uhličitého aj rozdelenie tried emisií podľa smernice 70/220/EHS o aproximácii právnych predpisov členských štátov o opatreniach proti znečisťovaniu ovzdušia výfukovými plynmi zo zážihových***

**motorov motorových vozidiel a jej zmeny a  
doplnenia (normy Euro).**

*Odôvodnenie*

*Prach, NOx, CO a uhl'ovodíky majú priame dôsledky na životné prostredie v EÚ a mali by sa preto zohľadňovať spolu s emisiami oxidu uhličitého pri určovaní základu na výpočet daní z motorových vozidiel.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 5  
Odôvodnenie 4a (nové)

***(4a) Približne šestina emisií oxidu uhličitého z osobných motorových vozidiel pripadá na ľahké úžitkové motorové vozidlá, označované tiež ako vozidlá kategórie N1 alebo dodávky. Smernica 2004/3/ES Európskeho parlamentu a Rady z 11. februára 2004, ktorou sa menia a doplňajú smernice Rady 70/156/EHS a 80/1268/EHS v súvislosti s meraním emisií oxidu uhličitého z motorových vozidiel kategórie N1<sup>1</sup> a ich spotreby paliva stanovuje, že emisie oxidu uhličitého z motorových vozidiel kategórie N1 by sa mali merať na základe rovnakého postupu ako v prípade osobných vozidiel a že na takéto motorové vozidlá by sa mali vzťahovať aj ustanovenia tejto smernice.***

<sup>1</sup> Ú. v. EÚ L 49, 19.2.2004, s. 36.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 6  
Odôvodnenie 5a (nové)

***(5a) Daňová diferenciácia, stanovená uplatňovaním tejto smernice, by sa mala zohľadniť v nasledujúcom preskúmaní smernice 1999/94/ES Európskeho parlamentu a Rady o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách oxidu uhličitého pri predaji nových osobných automobilov<sup>1</sup> z 13.***

*decembra 1999 s cieľom zabezpečiť poskytovanie ucelených informácií prípadnému majiteľovi motorového vozidla.*

<sup>1</sup> Ú. v. ES L 12, 18.1.2000, s. 16. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením (ES) č. 1882/2003 (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).

Pozmeňujúci a doplnujúci návrh 7  
Odôvodnenie 6

(6) V rámci vnútorného trhu by sa mali odstrániť daňové prekážky vo voľnom pohybe osôb a ich osobného majetku, vrátane osobných vozidiel. Prostredníctvom reštrukturalizácie dane z osobných áut, ktorú uplatňujú členské štáty, má súčasná smernica odstrániť tieto prekážky bez povinnosti týchto štátov túto daň zaviesť.

(6) V rámci vnútorného trhu by sa mali odstrániť daňové prekážky vo voľnom pohybe osôb a ich osobného majetku vrátane osobných vozidiel. Prostredníctvom reštrukturalizácie dane z osobných áut, ktorú uplatňujú členské štáty, má súčasná smernica odstrániť tieto prekážky bez povinnosti týchto štátov túto daň zaviesť.

***Lineárny a priamo úmerný vzťah daňového zaťaženia a emisií oxidu uhličitého, ako aj pre všetky typy vozidiel zhodná a technologicky neutrálna zložka dane na základe oxidu uhličitého zaručí, že nebude obmedzená hospodárska súťaž na jednotnom trhu. Týmto usmernením, zadaným členským štátom, sa zabezpečí odstránenie prekážok na vnútornom trhu, ktoré vyplývajú zo štruktúry zdaňovania. Zároveň sa neobmedzujú členské štáty pri rozhodovaní o výške daňových sadzieb v súlade s ich hospodárskou, fiškálnou a environmentálnou politikou.***

*Odôvodnenie*

*Každý vypustený gram CO<sub>2</sub> má rovnaký účinok na klímu a mal by sa preto rovnako zdaňovať. Tlak na ďalšiu úsporu paliva a CO<sub>2</sub> by sa mal preto zachovať rovnako pri všetkých triedach motorových vozidiel. Vedie to k úmernému zaťaženiu, podľa ktorého sa vozidlá s väčšími emisiami CO<sub>2</sub> zdaňujú viac ako vozidlá s nižšími emisiami. Nie je možné zdôvodniť rozličnú mieru zdanenia CO<sub>2</sub>.*

Pozmeňujúci a dopĺňujúci návrh 8  
Odôvodnenie 8a (nové)

***(8a) Odstránenie dane za registráciu vozidla má kladný účinok na životné prostredie, pretože vedie k rýchlejšej obnove vozového parku. Zníženie nákladov na kúpu automobilu je podnetom pre spotrebiteľov, aby nahradili staré vozidlá novými autami, ktoré majú nižšiu spotrebu a menej znečisťujú životné prostredie.***

***Podnet, podľa ktorého sa má zdaňovať používanie auta a jeho skutočný vplyv na životné prostredie, je v súlade so základnou zásadou politiky životného prostredia Spoločenstva, podľa ktorej by mal znečisťovateľ niesť náklady.***

*Odôvodnenie*

*Podľa štatistík je priemerný vek vozidiel v krajinách s vysokými daňami za registráciu podstatne vyšší než v krajinách bez podobných daní. Z hľadiska environmentálnej politiky je žiaduca obnova vozového parku, aby sa tak napomáhalo využívanie energetickejšieho vozidiel.*

Pozmeňujúci a dopĺňujúci návrh 9  
Odôvodnenie 10

(10) Je vhodné v prípade potreby, aby systémy náhrad pre registračnú daň aj pre ročnú cestnú daň boli zavedené bez meškania s cieľom vyhnúť sa narušeniam a rôznym daňovým režimom osobných áut.

(10) Je vhodné v prípade potreby, aby systémy náhrad pre registračnú daň aj pre ročnú cestnú daň boli zavedené bez meškania s cieľom vyhnúť sa narušeniam a rôznym daňovým režimom osobných áut. ***Náklady na transakciu súvisiace s platnou registračnej dane by sa mali znížiť zavedením jednotných on-line riešení pre výpočet, náhradu a platbu dane týkajúcej sa registrácie motorového vozidla pri presťahovaní do iného členského štátu.***

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 10  
Článok 2

Na účely tejto smernice, „osobné auto“ je auto **kategórie M1** ako je vymedzené v bode A prílohy II smernice Rady 70/156/EHS.

Na účely tejto smernice, „osobné auto“ je auto **kategórií M1 a N1**, ako je vymedzené v bode A prílohy II smernice Rady 70/156/EHS.

*Odôvodnenie*

*Približne šestina emisií CO<sub>2</sub> z osobných motorových vozidiel pripadá na ľahké úžitkové motorové vozidlá, označované tiež ako vozidlá kategórie N1 alebo dodávky. Smernica 2004/3 stanovuje, že emisie CO<sub>2</sub> z vozidiel kategórie N1 by sa mali merať na základe rovnakého postupu ako v prípade osobných vozidiel. Na základe týchto dôvodov by sa mal rozšíriť rozsah uplatňovania tejto smernice tak, aby zahrňoval kategóriu vozidiel N1.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 11  
Článok 4 odsek 1a (nový)

***Daňové sadzby sa musia určiť úmerne k príslušným emisiám oxidu uhličitého a ročné daňové zat'azenie, ktoré závisí od emisií oxidu uhličitého, sa musí ustavične zvyšovať v závislosti od rastúcich emisií oxidu uhličitého. Daň by sa mala uplatňovať bez ohľadu na použité technológie a mala by byť rovnaká v rámci všetkých tried vozidiel.***

*Odôvodnenie*

*Vzhľadom na iniciatívy jednotlivých členských štátov v oblasti zdaňovania vozidiel, ktoré majú rôznu metodiku a nie sú zladené, hrozí trvalá fragmentácia zdaňovania motorových vozidiel v Európskej únii, a tým prakticky opak harmonizácie, ktorá je cieľom navrhovanej smernice. Týmto pozmeňujúcim a doplňujúcim návrhom sa zabezpečí, aby sa budúce zdaňovanie vozidiel uskutočňovalo spravodlivo a neutrálne vzhľadom na hospodársku súťaž.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 12  
Článok 5

***1. Do 31. decembra 2008 celkové daňové príjmy z časti týkajúcej sa oxidu uhličitého z ročnej cestnej dane budú tvoriť minimálne dvadsaťpäť percent z celkových príjmov z tejto dane.***

***Do 1. januára 2008 celkové daňové príjmy z časti týkajúcej sa oxidu uhličitého z ročnej cestnej dane budú tvoriť minimálne 50 % z celkových príjmov z tejto dane.***



**2. Do 31. decembra 2010 celkové daňové príjmy z časti týkajúcej sa oxidu uhličitého z ročnej cestnej dane budú tvoriť minimálne päťdesiat percent z celkových príjmov z tejto dane.**

*Odôvodnenie*

*Je známe, že odvetvie dopravy je jediným odvetvím, kde neustále narastá použitie fosílného paliva a zvyšujú sa emisie oxidu uhličitého napriek tomu, že existujú účinnejšie riešenia, napr. verejná doprava, ktorej podiel klesá v dôsledku nedostatku finančných zdrojov na rozvoj.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 13  
Článok 9 odsek 1a (nový)

***Na účely zníženia nákladov na transakciu, ktoré súvisia s platbou a náhradou registračnej dane, stanovia členské štáty po dohode s Komisiou jednotné on-line riešenie pre výpočet, náhradu a platbu dane týkajúcej sa registrácie motorového vozidla, ktoré bude k dispozícii osobám s trvalým pobytom v členskom štáte EÚ v prípade, že sa rozhodnú presťahovať do iného členského štátu.***

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 14  
Článok 14

**1. Do 31. decembra 2008 celkové daňové príjmy z časti týkajúcej sa oxidu uhličitého z registračnej dane budú tvoriť minimálne *dvadsaťpäť percent* z celkových príjmov z tejto dane.**

Do 1. **januára** 2008 celkové daňové príjmy z časti týkajúcej sa oxidu uhličitého z ročnej cestnej dane budú tvoriť minimálne **50 %** z celkových príjmov z tejto dane, **pričom táto suma sa použije na rozvoj a prevádzku verejnej dopravy.**

**2. Do 31. decembra 2010 celkové daňové príjmy z časti týkajúcej sa oxidu uhličitého z registračnej dane budú tvoriť minimálne päťdesiat percent z celkových príjmov z tejto dane.**

*Odôvodnenie*

*Rovnaké ako odôvodnenie PDN 12.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 15  
Článok 15

Členské štáty oznámia Komisii daňové základy a daňové úrovne registračnej a ročnej cestnej dane, ktoré sa uplatňujú od 1. januára každého roku a každú zmenu vo vnútroštátnych právnych predpisoch.

Členské štáty oznámia Komisii daňové základy a daňové úrovne registračnej a ročnej cestnej dane, ktoré sa uplatňujú od 1. januára každého roku a každú zmenu vo vnútroštátnych právnych predpisoch.

**Členské štáty ďalej oznámia Komisii všetky opatrenia, ktorých cieľom je vytvorenie systému rozličného zdaňovania služobných áut na základe palivovej úspornosti. Komisia ul'ahčí výmenu osvedčených postupov tým, že na internete uverejní správu porovnávajúcu kroky podniknuté členskými štátmi.**

*Odôvodnenie*

*V niektorých členských štátoch tvoria služobné vozidlá vyše 50 % predaja nových vozidiel. Vo Veľkej Británii sa na daňové účely pridáva určitý percentuálny podiel z ceny auta k zdaniteľnému príjmu zamestnanca, ktorý je proporčný k emisiám CO<sub>2</sub> daného vozidla. Tým sa v rokoch 1999 až 2004 znížili emisie CO<sub>2</sub> služobných vozidiel o 14 % a tento postup by sa preto mal podporovať.*

## POSTUP

<b>Názov</b>	Návrh smernice Rady o daniach z osobných áut
<b>Referenčné čísla</b>	KOM(2005)0261 – C6-0272/2005 – 2005/0130(CNS)
<b>Gestorský výbor</b>	ECON
<b>Výbor, ktorý predložil stanovisko</b> dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 8.9.2005
<b>Rozšírená spolupráca - dátum oznámenia na schôdzi</b>	0.0.0000
<b>Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko</b> dátum menovania	Claude Turmes 14.9.2005
<b>Predchádzajúci navrhovateľ</b>	
<b>Prerokovanie vo výbore</b>	30.1.2006      25.4.2006
<b>Dátum prijatia</b>	25.4.2006
<b>Výsledok záverečného hlasovania</b>	+:    36 -:    13 0:    1
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Liam Aylward, Johannes Blokland, John Bowis, Frederika Brepoels, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jillian Evans, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Gyula Hegyi, Dan Jørgensen, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Urszula Krupa, Marie-Noëlle Lienemann, Riitta Myller, Péter Olajos, Dimitrios Papadimoulis, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Jonas Sjøstedt, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Åsa Westlund and Anders Wijkman.
<b>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Margrete Auken, Bairbre de Brún, Christofer Fjellner, Dariusz Maciej Grabowski, Vasco Graça Moura, Jutta D. Haug, Henrik Lax, Miroslav Mikolášik, Pál Schmitt, Claude Turmes and Glenis Willmott.
<b>Náhradníci (čl. 178 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	
<b>Poznámky (údaje, ktoré sú k dispozícii iba v jednej jazykovej verzii)</b>	...

28.4.2006

## STANOVISKO VÝBORU PRE DOPRAVU A CESTOVNÝ RUCH

pre Výbor pre hospodárske a menové veci

k návrhu smernice Rady o daniach z osobných áut  
(KOM(2005)0261 – C6-0272/2005 – 2005/0130(CNS))

Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko: Jan Marinus Wiersma

### STRUČNÉ ODÔVODNENIE

#### Úvod

Návrh smernice má dva stanovené ciele. Prvým cieľom je zlepšiť fungovanie vnútorného trhu a druhým realizácia tretieho alebo fiškálneho piliera stratégie Komisie na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z osobných motorových vozidiel. Táto smernica stanovuje pravidlá výpočtu daní pre osobné motorové vozidlá na základe ich emisií oxidu uhličitého, zabezpečuje odstránenie registračnej dane a vytvára systém náhrad pre ročnú cestnú daň.

Dňa 6. novembra 2003 prijal Parlament uznesenie k zdaňovaniu osobných vozidiel v Európskej únii na základe oznámenia Komisie (KOM(2002)0431). Komisia pozorne sleduje pokrok v tejto oblasti a nedávno uverejnila dokument s názvom „Uplatňovanie stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z automobilov: Piate výročné oznámenie o účinnosti stratégie (SEC(2005)0826). Parlament okrem toho prijal 29. septembra 2005 uznesenie o závislosti na ropе, ako aj správu o „Vít'azstve v boji proti globálnym klimatickým zmenám“ (2005/2027(INI)), ktorá zdôrazňuje význam technologických inovácií a potreby vyššej energetickej účinnosti v oblasti dopravy. Európsky parlament a Rada sa usilujú o dosiahnutie spoločného cieľa, ktorým je zníženie priemernej hodnoty emisií CO<sub>2</sub> nových osobných automobilov na hodnotu 120 g/km najneskôr do roku 2010 a Európska únia sa zaviazala k výraznému zníženiu emisií CO<sub>2</sub> v rámci Kjótskeho protokolu.

#### Emisie CO<sub>2</sub> z cestnej dopravy

Na odvetvie dopravy pripadá 28 % celkových emisií CO<sub>2</sub> a samotná cestná doprava vyprodukuje 84 % všetkých emisií CO<sub>2</sub> z dopravy, v rámci ktorých polovica pochádza z osobných automobilov. Objem emisií CO<sub>2</sub> vyprodukovaných automobilom úzko súvisí s jeho palivovou úspornosťou. Samotná oblasť dopravy sa na celkovej spotrebe ropy v Európe podieľa v rozsahu väčšom ako 70 %. Európsky parlament nedávno vyzval na prijatie

naliehavých opatrení na zlepšenie, okrem iného, palivovej úspornosti motorov vozidiel. Súčasne sa čoraz populárnejšími stali automobily s malou palivovou úspornosťou vrátane tzv. vozidiel SUV.

### **Fiškálny pilier**

Združenia výrobcov automobilov sa zaviazali plniť cieľ, ktorým je znižovanie emisií. Najnovšie hodnotenie ukazuje, že v plnení svojich záväzkov zaostávajú. Je preto evidentne nevyhnutné, aby výrobcovia automobilov obnovili svoj záväzok v súvislosti s cieľom stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z osobných automobilov.

Na druhej strane sa doteraz nevyužil fiškálny pilier stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z osobných automobilov. Fiškálne opatrenia sú nevyhnutnou súčasťou stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z osobných automobilov. Fiškálna politika je však v prvom rade doménou členských štátov a návrhy, ktoré sa dotýkajú zvrchovanosti členských štátoch v oblasti daňových otázok, sú veľmi citlivou záležitosťou. Váš spravodajca upozorňuje na skutočnosť, že návrh Komisie môže schváliť iba Rada svojim jednomyselným rozhodnutím.

Tvrdenie, že tento návrh je možné realizovať spôsobom, ktorý neovplyvní rozpočet, neberie do úvahy skutočnosť, že registračné dane a cestné dane sa nie vždy vyberajú na tie isté účely. Zatiaľ čo cieľom cestnej dane je vo všeobecnosti pokryť náklady na výstavbu a údržbu ciest, registračná daň je spotrebnou daňou, z ktorej výnosy vo väčšine prípadov plynú do všeobecného štátneho rozpočtu.

Váš spravodajca sa domnieva, že Komisia by sa mala pokúsiť zabrániť tomu, aby bol tento návrh zamietnutý ako celok alebo, aby sa jeho prijatie zdržalo v dôsledku toho, že niektoré jeho časti sú pre niektoré členské štáty neprijateľné, pretože by to malo negatívny vplyv na stratégiu ako celok.

### **Emisie CO<sub>2</sub> a dane**

Návrh sa predovšetkým zameriava na cieľ, ktorým je zníženie objemu emisií z nových automobilov, nezmieňuje sa však o ostatných cieľoch Bielej knihy o doprave, medzi ktoré patrí aj prechod na verejnú dopravu. Pokiaľ by opatrenia viedli k nižším nákupným cenám, čoho dôsledkom by bolo zvýšenie predaja automobilov, tento návrh by bol dokonca v rozpore s týmito cieľmi. Okrem toho, zdaňovanie osobných vozidiel sa nemôže vnímať oddelene od zdaňovania pohonných látok alebo poplatkov za používanie ciest. Aj napriek tomu, že návrh poukazuje na možnosť zavedenia „nových ustanovení o poplatkoch za používanie ciest“, Komisia iba zvažuje jeho vzťah k registračným daniam, nie cestným daniam.

Pokiaľ ide o znižovanie emisií CO<sub>2</sub>, je možné, že prijatie fiškálnych opatrení, ktoré priamo zvyšujú výhodnosť kúpy menej úsporných vozidiel, bude kontraproduktívne. Váš spravodajca sa domnieva, že zrušenie registračnej dane tam, kde existuje, by mohlo mať takýto vplyv. Napriek tomu sa zdá, že existuje všeobecná dohoda o tom, že je lepšie zdaňovať používanie vozidiel ako ich vlastníctvo. Vlády by mali v tejto súvislosti slobodne a nezávisle rozhodovať o revízií svojich systémov zdaňovania automobilov. Mali by však získať podporu skôr v oblasti zavádzania poplatkov za používanie ciest ako povinnosti zrušiť registračnej dane.

Diferencované sadzby registračnej dane by okrem toho mohli byť aj nástrojom na podporu predaja úspornejších (ako aj ekologickejších) automobilov. Zrušením registračných daní by vlády prišli o tento nástroj. Akákoľvek diferenciácia sadzieb registračnej dane by sa mala opierať o objektívne kritériá, ako napr. skutočné hodnoty emisií CO<sub>2</sub> alebo častíc.

Návrh na začlenenie zložky založenej na CO<sub>2</sub> do existujúcej ročnej cestnej dane je vítaný a je možné, aby sa zavádzal nezávisle od ďalších zložiek návrhu. Táto zložka založená na CO<sub>2</sub> by sa však mala postupne zvyšovať, s cieľom odradiť od využívania automobilov s vysokou spotrebou. Takýmto spôsobom by sa výraznejšie podnietil ďalší technologický rozvoj zo strany výrobcov automobilov. Zároveň je aj vítaným opatrením v rámci stratégie na zníženie závislosti Európy od ropy.

### **Fragmentácia trhu a administratívne prekážky**

Rôzne sadzby registračnej dane v Európskej únii spôsobujú určitú fragmentáciu európskeho automobilového trhu. V prípade prevozu vozidla z jedného členského štátu do druhého musia občania okrem toho čeliť veľkým finančným a administratívnym prekážkam. Na odstránenie prekážok v rámci voľného pohybu osôb a vozidiel by sa na vnútroštátnej úrovni mali prijať okamžité opatrenia. Vítaným je v tejto súvislosti návrh na vytvorenie systému, v rámci ktorého by sa za určitých okolností zaplatené registračné dane refundovali.

Váš spravodajca vzhľadom na uvedené skutočnosti navrhuje, aby sa návrh smernice zmenil a doplnil.

## POZMEŇUJÚCE A DOPLŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre dopravu a cestovný ruch žiada Výbor pre hospodárske a menové veci, aby ako gestorský výbor prijal do svojej správy tieto pozmeňujúce a doplňujúce návrhy:

Text predložený Komisiou<sup>1</sup>

Pozmeňujúce a doplňujúce návrhy  
Európskeho parlamentu

---

### Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 1 Odôvodnenie 1

(1) Zdaňovanie osobného auta môže byť dôležitým doplnkovým nástrojom pri podpore environmentálnych cieľov, najmä v súvislosti so znižovaním emisií skleníkových plynov a je preto vhodné zaviesť v daňových základoch časť týkajúcu sa **oxidu uhličitého** pre registračnú daň aj ročnú cestnú daň. Na dodržiavanie záväzkov prijatých Spoločenstvom a jeho členskými štátmi podľa Kjótskeho protokolu by sa však navrhované časti priamo súvisiace s emisiami **oxidu uhličitého** mali vložiť do daňových základov dane z osobných áut počas obdobia záväzkov od roku 2008 do roku 2012. Keďže je potrebné dosiahnuť strategický cieľ Spoločenstva *na zníženie* emisií **oxidu uhličitého** z osobných áut najneskôr do roku 2010, je vhodné plne uplatňovať časť týkajúcu sa **oxidu uhličitého** do 31. decembra 2010.

(1) Zdaňovanie osobného auta môže byť dôležitým doplnkovým nástrojom pri podpore environmentálnych cieľov, najmä v súvislosti so znižovaním emisií skleníkových plynov a je preto vhodné zaviesť v daňových základoch časť týkajúcu sa **emisií znečisťujúcich látok a palivovej úspornosti** pre registračnú daň aj ročnú cestnú daň. Na dodržiavanie záväzkov prijatých Spoločenstvom a jeho členskými štátmi podľa Kjótskeho protokolu by sa však navrhované časti priamo súvisiace s emisiami **znečisťujúcich látok** mali vložiť do daňových základov dane z osobných áut počas obdobia záväzkov od roku 2008 do roku 2012. Keďže je potrebné dosiahnuť strategický cieľ Spoločenstva *týkajúci sa zníženia* emisií **znečisťujúcich látok** z osobných áut najneskôr do roku 2010, je vhodné uplatňovať **diferencované zdaňovanie na základe** časti týkajúcej sa emisií **znečisťujúcich látok** do 31. decembra 2010 **takým spôsobom, aby malo pozitívny vplyv na zníženie emisií.**

### Odôvodnenie

*Okrem emisií oxidu uhličitého sú pre kvalitu ovzdušia rozhodujúce aj ďalšie znečisťujúce látky nachádzajúce sa v ovzduší, napríklad NO<sub>x</sub> a emisie prachových častíc, ktoré by sa mali zohľadniť pri stanovení ročnej cestnej dane.*

---

<sup>1</sup> Zatiaľ neuvyverejnené v úradnom vestníku.

*Cieľom tohto návrhu je okrem zlepšenia fungovania vnútorného trhu aj zabezpečenie nástrojov stratégie Spoločenstva na zníženie oxidu uhličitého. Je nutné zabezpečiť i tento druhý cieľ.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 2  
Odôvodnenie 2

(2) Tretí pilier stratégie Spoločenstva na zníženie emisií **oxidu uhličitého** z osobných áut a zlepšenie palivového hospodárstva, ktorý schválila Rada v roku 1996, pozostáva z fiškálnych opatrení a je jediným pilierom, ktorý sa ešte má implementovať na úrovni Spoločenstva.

(2) Tretí pilier stratégie Spoločenstva na zníženie emisií **znečisťujúcich látok** z osobných áut a zlepšenie palivového hospodárstva, ktorý schválila Rada v roku 1996, pozostáva z fiškálnych opatrení a je jediným pilierom, ktorý sa ešte má implementovať na úrovni Spoločenstva.

*Odôvodnenie*

*Okrem emisií oxidu uhličitého sú pre kvalitu ovzdušia rozhodujúce aj ďalšie znečisťujúce látky nachádzajúce sa v ovzduší, napríklad NO<sub>x</sub> a emisie prachových častíc, ktoré by sa mali zohľadniť pri stanovení ročnej cestnej dane.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 3  
Odôvodnenie 3

(3) Členské štáty by mali byť vedené k uplatňovaniu koordinovaného fiškálneho stimulu pre osobné autá, ktorý spĺňa prísnejšie emisné limity než tie, ktoré sa stali povinnými podľa smernice 98/69/ES (Euro 4) o opatreniach, ktoré sa majú prijať proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/220/EEC na urýchlenie umiestnenia osobných vozidiel, ktoré spĺňajú budúce požiadavky prijaté na úrovni Spoločenstva (Euro 5) na trh.

(3) Členské štáty by mali byť vedené k uplatňovaniu koordinovaného fiškálneho stimulu pre osobné autá, ktorý spĺňa prísnejšie emisné limity než tie, ktoré sa stali povinnými podľa smernice 98/69/ES (Euro 4) o opatreniach, ktoré sa majú prijať proti znečisťovaniu ovzdušia emisiami z motorových vozidiel a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 70/220/EHS na urýchlenie umiestnenia osobných vozidiel, ktoré spĺňajú budúce požiadavky prijaté na úrovni Spoločenstva (Euro 5), na trh.  
**Členské štáty by mali byť podnecované v tom, aby vo svojich systémoch ročnej cestnej dane a registračnej dane aplikovali diferenciáciu dane na základe emisií nielen CO<sub>2</sub> ale aj iných znečisťujúcich látok (ako napr. NO<sub>x</sub> a sadze) a na základe palivovej úspornosti.**



## Odôvodnenie

*Okrem emisií oxidu uhličitého sú pre kvalitu ovzdušia rozhodujúce aj ďalšie znečisťujúce látky nachádzajúce sa v ovzduší, napríklad NO<sub>x</sub> a emisie prachových častíc, ktoré by sa mali zohľadniť pri stanovení ročnej cestnej dane.*

### Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 4 Odôvodnenie 3 a (nové)

***(3a) Členské štáty by mali byť taktiež vedené k uplatňovaniu koordinovaných fiškálnych stimulov pre osobné autá na urýchlenie umiestnenia takých osobných vozidiel a vybavenia vozidiel na trh, ktoré spĺňajú požiadavky týkajúce sa úspory energie a energetickej účinnosti, či už sú ich zdrojom energie fosílna palivá ako benzín, nafta alebo skvapalnené uhľovodíkové plyny (LPG), alternatívne palivá ako biopalivá, zemný plyn alebo vodík alebo elektrická energia vrátane hybridných motorov.***

## Odôvodnenie

*Opatrenia Spoločenstva by mali byť zamerané na prepojenie environmentálnych cieľov a úspory energie, keďže účinnosť je podľa stratégie obsiahnutej v Zelenej knihe Komisie s názvom „Energetická účinnosť alebo Menej znamená viac“ možné dosiahnuť predovšetkým tým, že sa bezprostredne obmedzí plytvanie: zníženie spotreby tých druhov ropných palív, ktoré sa používajú v autách, a podpora využívania alternatívnych palív, akými sú zemný plyn a vodík, by taktiež prispela k zlepšeniu životného prostredia v súlade s cieľmi stanovenými v Kjótskom protokole.*

### Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 5 Odôvodnenie 4

(4) Malo by byť možné, aby takéto fiškálne stimuly existovali vo forme diferenciácie dane z osobných vozidiel, ktorý sa uplatňuje na základe **gramov oxidu uhličitého emitovaného na kilometer** každým jednotlivým autom.

(4) Malo by byť možné, aby takéto fiškálne stimuly existovali vo forme diferenciácie dane z osobných vozidiel, *ktorá* sa uplatňuje na základe **emisii znečisťujúcich látok v podobe oxidov dusíka a sadzí** každým jednotlivým autom **ako aj emisií oxidu uhličitého meraných v gramoch na kilometer a tiež na základe spotreby paliva počítanej v litroch na 100 kilometrov v súlade s parametrami stanovenými v**

*smernici 1999/100/ES z 15. decembra 1999, ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica Rady 80/1268/EHS o emisiách oxidu uhoľnatého a spotrebe palív motorových vozidiel.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 6  
Odôvodnenie 4 a (nové)

*(4a) Takéto fiškálne stimuly by mali zohľadňovať aj iné škodlivé látky, akými sú prachové častice a oxidy dusíka.*

*Odôvodnenie*

*Členské štáty musia pri zmene svojich daňových systémov zabezpečiť, aby táto reforma bola v súlade s cieľmi systému noriem Euro, ktoré sa týkajú nielen emisií CO<sub>2</sub>, ale aj prachových častíc a oxidov dusíka.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 7  
Odôvodnenie 5

(5) S cieľom vyhnúť sa ďalšej fragmentácii vnútorného trhu je potrebné stanoviť, aby časť **týkajúca sa oxidu uhličitého** tvorila minimálne 25 % z celkových príjmov z registračnej dane a ročnej cestnej dane do 31. decembra 2008 a minimálne 50 % z celkových príjmov do 31. decembra 2010.

(5) S cieľom vyhnúť sa ďalšej fragmentácii vnútorného trhu je potrebné stanoviť, aby časť **týkajúca sa emisií oxidu uhličitého, spotreby paliva a emisií znečisťujúcich látok** tvorila minimálne 25 % z celkových príjmov z registračnej dane a ročnej cestnej dane do 31. decembra 2008 a minimálne 50 % z celkových príjmov do 31. decembra 2010.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 8  
Odôvodnenie 8a (nové)

*(8a) Zrušenie registračných daní má priaznivé účinky na bezpečnosť na cestách a na životné prostredie, pretože vedie k rýchlejšej obnove vozového parku. Zníženie obstarávacích nákladov poskytuje stimul na výmenu starých vozidiel vozidlami, ktoré sú efektívnejšie z hľadiska spotreby paliva a*

*menej znečisťujú životné prostredie. Prístup založený na zdaňovaní používania vozidla a jeho skutočného vplyvu na životné prostredie je v súlade so základným princípom politiky Spoločenstva v oblasti životného prostredia, podľa ktorého by mali náklady spojené so škodami na životnom prostredí niesť ten, kto ich spôsobil.*

#### *Odôvodnenie*

*Štatistiky ukazujú, že priemerný vek osobných automobilov je oveľa vyšší v krajinách, ktoré vyberajú vysokú registračnú daň, ako v tých, ktoré ju nevyberajú. Z hľadiska životného prostredia je obnovenie vozového parku žiaduce, aby bolo možné podporovať energeticky účinnejšie a environmentálne bezpečné osobné vozidlá.*

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 9 Odôvodnenie 14*

(14) Keďže ciele na zlepšenie fungovania vnútorného trhu v oblasti osobných vozidiel a úspešné používanie fiškálnych opatrení s cieľom implementovať stratégiu Spoločenstva na zníženie emisií **oxidu uhličitého** z osobných vozidiel sa nemôžu dostatočne dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov a je preto možné, z dôvodu rozsahu alebo účinku tohto opatrenia, ich lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity ako sa uvádza v článku 5 Zmluvy. V súlade s princípom proporcionality ako sa uvádza v tomto článku, táto smernica neprekračuje rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie týchto cieľov.

(14) Keďže ciele na zlepšenie fungovania vnútorného trhu v oblasti osobných vozidiel a úspešné používanie fiškálnych opatrení s cieľom implementovať stratégiu Spoločenstva na zníženie emisií **znečisťujúcich látok** z osobných vozidiel sa nemôžu dostatočne dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov a je preto možné, z dôvodu rozsahu alebo účinku tohto opatrenia, ich lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity, ako sa uvádza v článku 5 Zmluvy. V súlade s princípom proporcionality ako sa uvádza v tomto článku, táto smernica neprekračuje rámec toho, čo je potrebné na dosiahnutie týchto cieľov.

#### *Odôvodnenie*

*Okrem emisií oxidu uhličitého sú pre kvalitu ovzdušia rozhodujúce aj ďalšie znečisťujúce látky nachádzajúce sa v ovzduší, napríklad NO<sub>x</sub> a emisie prachových častíc, ktoré by sa mali zohľadniť pri stanovení ročnej cestnej dane.*

#### *Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 10 Článok 1 odsek 1*

Táto smernica stanovuje pravidlá na výpočet dane z osobných vozidiel na základe ich emisií oxidu uhličitého.

Táto smernica stanovuje pravidlá na výpočet dane z osobných vozidiel na základe ich emisií oxidu uhličitého, *ich spotreby paliva a ich emisií znečisťujúcich látok.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 11  
Článok 4 názov

Diferenciácia podľa emisií oxidu uhličitého

Diferenciácia podľa emisií oxidu uhličitého, *spotreby paliva a emisií znečisťujúcich látok*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 12  
Článok 4

Na účely výpočtu ročnej cestnej dane sa používa daňová diferenciácia podľa *počtu gramov* oxidu uhličitého *emitovaných* na kilometer *každým jednotlivým osobným autom.*

Na účely výpočtu ročnej cestnej dane sa používa *progresívna* daňová diferenciácia *na každé jednotlivé osobné auto* podľa *jeho emisií* oxidu uhličitého *a znečisťujúcich látok meraných v gramoch* na kilometer *a na základe jeho spotreby paliva počítanej v litroch alebo kubických metroch na 100 kilometrov v súlade s parametrami stanovenými v smernici 1999/100/ES s cieľom podporiť používanie vozidiel s nižšími emisiami oxidu uhličitého a znížiť celkové emisie vozidlových parkov v súlade s požiadavkami Kjótskeho protokolu.*

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 13  
Článok 5 odsek 1

1. Do 31. decembra 2008 celkové daňové príjmy z časti *týkajúcej sa oxidu uhličitého* z ročnej cestnej dane budú tvoriť minimálne dvadsaťpäť percent z celkových príjmov z tejto dane.

1. Do 31. decembra 2008 celkové daňové príjmy z časti z ročnej cestnej dane *týkajúcej sa emisií oxidu uhličitého, spotreby paliva a emisií znečisťujúcich látok,* budú tvoriť minimálne dvadsaťpäť percent z celkových príjmov z tejto dane.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 14  
Článok 5 odsek 2

2. Do 31. decembra 2010 celkové daňové príjmy z časti ***týkajúcej sa oxidu uhličitého*** z ročnej cestnej dane budú tvoriť minimálne päťdesiat percent z celkových príjmov z tejto dane.

2. Do 31. decembra 2010 celkové daňové príjmy z časti z ročnej cestnej dane ***týkajúcej sa emisií oxidu uhličitého, spotreby paliva a emisií znečisťujúcich látok***, budú tvoriť minimálne päťdesiat percent z celkových príjmov z tejto dane.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 15  
Článok 13

Do 31. decembra 2015, ak sa ponechá registračná daň, daňová diferenciácia sa uplatní na základe ***počtu gramov*** oxidu uhličitého ***emitovaných na kilometer každým jednotlivým osobným autom***.

Do 31. decembra 2015, ak sa ponechá registračná daň, ***progresívna*** daňová diferenciácia sa uplatní ***na každé jednotlivé osobné auto*** na základe ***jeho emisií*** oxidu uhličitého ***a znečisťujúcich látok meraných v gramoch na kilometer a podľa jeho spotreby paliva počítanej v litroch alebo kubických metroch na 100 kilometrov v súlade s parametrami stanovenými v smernici 1999/100/ES***.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 16  
Článok 14 odsek 1

1. Do 31. decembra 2008 celkové daňové príjmy z časti ***týkajúcej sa oxidu uhličitého*** z registračnej dane budú tvoriť minimálne päťdesiat percent z celkových príjmov z tejto dane.

1. Do 31. decembra 2008 celkové daňové príjmy z časti z registračnej dane ***týkajúcej sa emisií oxidu uhličitého, spotreby paliva a emisií znečisťujúcich látok***, budú tvoriť minimálne ***dvadsaťpäť*** percent z celkových príjmov z tejto dane.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 17  
Článok 14 odsek 2

2. Do 31. decembra 2010 celkové daňové príjmy z časti **týkajúcej sa oxidu uhličitého** z registračnej dane budú tvoriť minimálne päťdesiat percent z celkových príjmov z tejto dane.

2. Do 31. decembra 2010 celkové daňové príjmy z časti z registračnej dane **týkajúcej sa emisií oxidu uhličitého, spotreby paliva a emisií znečisťujúcich látok**, budú tvoriť minimálne päťdesiat percent z celkových príjmov z tejto dane.

Pozmeňujúci a doplňujúci návrh 18  
Článok 16

Najneskôr 1. januára 2011 a každých ďalších päť rokov Komisia po porade s členskými štátmi predloží Rade a Európskemu parlamentu správu týkajúcu sa uplatňovania tejto smernice.

Najneskôr 1. januára 2011 a každých ďalších päť rokov Komisia po porade s členskými štátmi predloží Rade a Európskemu parlamentu správu týkajúcu sa uplatňovania tejto smernice **a vyhodnotí ju s osobitným dôrazom na uplatňovanie článkov 4 a 5.**

*Odôvodnenie*

*Podľa článkov 4 a 5 sa ročná daň z motorových vozidiel musí meniť v závislosti od emisií CO<sub>2</sub>. V súlade s pozmeňujúcimi a doplňujúcimi návrhmi k týmto článkom, ktoré umožňujú členským štátom zohľadniť celkový nepriaznivý vplyv na životné prostredie, a nie iba vplyv emisií CO<sub>2</sub>, je dôležité, aby Komisia vyhodnotila, ako členské štáty uplatňujú tieto ustanovenia a aké dôsledky to má z hľadiska vplyvu automobilov na životné prostredie.*

## POSTUP

<b>Názov</b>	Návrhu smernice Rady o daniach z osobných áut
<b>Referenčné čísla</b>	KOM(2005)0261 – C6-0272/2005 – 2005/0130(CNS)
<b>Gestorský výbor</b>	ECON
<b>Výbor, ktorý predložil stanovisko</b> dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 8.9.2005
<b>Rozšírená spolupráca – dátum oznámenia na schôdzi</b>	
<b>Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko</b> dátum menovania	Jan Marinus Wiersma 14.9.2005
<b>Predchádzajúci spravodajca</b>	
<b>Prerokovanie vo výbore</b>	25.1.2006      18.4.2006
<b>Dátum prijatia</b>	19.4.2006
<b>Výsledok záverečného hlasovania</b>	+:    25 -:    17 0:    0
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Roland Gewalt, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Janusz Onyszkiewicz, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle
<b>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Den Dover, Markus Ferber, Nathalie Griesbeck, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Ioannis Kasoulides, Kathy Sinnott, Dominique Vlasto, Jan Marinus Wiersma
<b>Náhradníci (čl. 178 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	
<b>Poznámky (údaje, ktoré sú k dispozícii iba v jednej jazykovej verzii)</b>	

## POSTUP

<b>Názov</b>	Návrh smernice Rady o daniach z osobných áut	
<b>Referenčné čísla</b>	KOM(2005)0261 – C6-0272/2005 – 2005/0130(CNS)	
<b>Dátum konzultácie s EP</b>	6.9.2005	
<b>Gestorský výbor</b> dátum oznámenia na schôdzi	ECON 8.9.2005	
<b>Výbory požiadané o stanovisko</b> dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 8.9.2005	ENVI 8.9.2005
<b>Bez predloženia stanoviska</b> dátum rozhodnutia		
<b>Rozšírená spolupráca</b> dátum oznámenia na schôdzi		
<b>Spravodajca</b> dátum menovania	Karin Riis-Jørgensen 5.9.2005	
<b>Predchádzajúci spravodajca</b>		
<b>Zjednodušený postup – dátum rozhodnutia</b> dátum rozhodnutia		
<b>Námietky voči právnemu základu</b> dátum stanoviska JURI		
<b>Zmena výšky finančných prostriedkov</b> dátum stanoviska BUDG		
<b>Konzultácia s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom – dátum rozhodnutia na schôdzi</b>		
<b>Konzultácia s Výborom regiónov – dátum rozhodnutia na schôdzi</b>		
<b>Prerokovanie vo výbore</b>	20.3.2006	30.5.2006
<b>Dátum prijatia</b>	21.6.2006	
<b>Výsledok záverečného hlasovania</b>	+: 27 –: 1 0: 3	
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Zsolt László Becsey, Pervenche Berès, Sharon Bowles, Udo Bullmann, Ieke van den Burg, Elisa Ferreira, José Manuel García-Margallo y Marfil, Donata Maria Assunta Gottardi, Gunnar Hökmark, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Sophia in 't Veld, Othmar Karas, Piiia-Noora Kauppi, Kurt Joachim Lauk, Cristobal Montoro Romero, Joseph Muscat, John Purvis, Alexander Radwan, Bernhard Rapkay, Eoin Ryan, Antolín Sánchez Presedo, Manuel António dos Santos, Peter Skinner, Margarita Starkevičiūtė	
<b>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Mia De Vits, Werner Langen, Alain Lipietz, Giovanni Pittella	
<b>Náhradníci (čl. 178 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Alfonso Andria, Toine Manders, Gianluca Susta	
<b>Dátum predloženia</b>	10.7.2006	
<b>Poznámky (údaje, ktoré sú k dispozícii iba v jednej jazykovej verzii)</b>	...	