



EVROPSKÁ  
KOMISE

V Bruselu dne 31.5.2017  
COM(2017) 276 final

2017/0115 (CNS)

Návrh

## **SMĚRNICE RADY**

**kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, pokud jde o jistá ustanovení o zdanění vozidel**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### 1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

#### • Odůvodnění a cíle návrhu

Účinný a spolehlivý systém dopravy má zásadní význam pro hladké fungování vnitřního trhu a je klíčovým odvětvím hospodářství. Silniční doprava hraje nejdůležitější roli ve vnitrozemských dopravních systémech, zároveň však působí řadu socioekonomických a environmentálních problémů (např. klimatické změny, znečištění ovzduší, hluk, přetížení). Zpoplatnění ujeté vzdálenosti může dát zásadní podnět k ekologičtějším a účinnějším operacím a jeho ucelená podoba je klíčem k zajištění spravedlivého zacházení s účastníky silničního provozu a udržitelného financování pozemních komunikací.

Směrnice 1999/62/ES<sup>1</sup> („směrnice o euroviněť“) poskytuje podrobný právní rámec pro výběr poplatků u těžkých nákladních vozidel za užívání určitých pozemních komunikací. Jejím cílem je odstranit narušování hospodářské soutěže mezi dopravci postupnou harmonizací daně z vozidla a zavedením spravedlivého mechanismu zpoplatnění pozemních komunikací. Určuje minimální výši daně z vozidla u těžkých nákladních vozidel a stanoví podrobné předpisy pro zpoplatnění pozemních komunikací, včetně variant poplatků podle vlivu vozidel na životní prostředí.

Roční daně z vozidla jsou ve své podstatě platby související se skutečností, že vozidlo bylo registrováno jménem daňového poplatníka během daného období, a jako takové nijak nezohledňují konkrétní užívání pozemních komunikací. Proto také daň z vozidla není účinná ani jako pobídka k ekologičtějším a účinnějším provozu či ke zmírnění kongesce. Naproti tomu mýtné je přímo spojeno s využíváním silnic, a k dosažení těchto cílů je proto daleko vhodnější.

Uplatňování daně z vozidla představuje náklady, které toto odvětví musí v příslušném rozsahu nést v každém případě, i když budou členské státy vybírat mýtné. Proto může daň z vozidla při zavádění mýtného působit jako překážka.

Členskými státy by tedy měl být dán větší prostor, aby mohly snížit daň z vozidla, a to konkrétně snížením minimálních sazeb stanovených ve směrnici 1999/62/ES. V zájmu minimalizace rizika narušení hospodářské soutěže mezi dopravci usazenými v různých členských státech by snižování mělo probíhat postupně.

Iniciativa zmírňuje zátěž spjatou s minimálními daněmi z těžkých nákladních vozidel, čímž přispívá k programu pro účinnost a účelnost právních předpisů (REFIT).

#### • Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky

Tento návrh je předkládán spolu s dalším návrhem, který se zaměřuje na odstranění nedostatků v kapitole III směrnice 1999/62/ES o výběru mýtného a poplatků za užívání tak, aby bylo možno lépe plnit některé cíle směrnice. Druhý z návrhů prosazuje především uplatňování mýtného, tj. formy zpoplatnění silnic, která se váže k ujeté vzdálenosti.

Stejný základní cíl má i tento návrh, který ve směrnici pozměňuje kapitolu II týkající se daně z těžkých nákladních vozidel. Navrhovaná změna spočívá v postupném snižování minimálních sazeb na nulu, a to konkrétně v pěti fázích během pěti po sobě následujících let,

<sup>1</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42.

tj. pokaždé o 20 % současných minimálních sazeb. Záměrem je dát podnět k přechodu na zavedení poplatků za ujetou vzdálenost, tj. k vybírání mýtného.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Iniciativa je součástí úsilí Komise o vytvoření energetické unie a série návrhů vztahujících se k dopravě s nízkými emisemi<sup>2</sup>, které zahrnují revizi předpisů o emisích CO<sub>2</sub> u osobních automobilů a dodávek, návrhy zavést u nákladních automobilů a autobusů osvědčení o emisích CO<sub>2</sub> a vyžadovat monitorování a vykazování těchto emisí a související iniciativy v oblasti silniční dopravy zaměřené především na revizi právních předpisů o interoperabilních službách elektronického mýtného a předpisů pro řízení vnitřního trhu v oblasti silniční přepravy zboží a služeb autobusové a autokarové dopravy.

Navrhované změny jsou v souladu s cíli stanovenými bílou knihou z roku 2011 o dopravě<sup>3</sup>, která vyzývá k přechodu k plnému uplatňování zásad „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“ v zájmu zajištění udržitelnější dopravy a financování pozemních komunikací.

## **2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA**

- **Právní základ**

Právními základy směrnice 1999/62/ES jsou články 71 a 93 Smlouvy o ES (nyní články 91 a 113).

Ustanovení směrnice dotčená tímto návrhem se týkají daně z těžkých nákladních vozidel, což je oblast, na kterou se vztahuje článek 113 SFEU.

Pokud jde o pozměňovací návrhy k ostatním ustanovením směrnice, spadají pod čl. 91 odst. 1 SFEU a jsou řešeny v samostatném návrhu uvedeném výše.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

V oblasti dopravy dle čl. 4 odst. 2 písm. g) SFEU a v oblasti vnitřního trhu dle čl. 4 odst. 2 písm. a) SFEU sdílí EU pravomoc regulovat s členskými státy. Postupné snižování stávajících minimálních sazeb stanovených Uníí však může provést pouze sama Unie.

Bez zásahu EU by členské státy měly i nadále povinnost uplatňovat minimální daň z vozidla i v případě, že by zavedly či se chystaly zavést vhodnější nástroj k úhradě nákladů na pozemní komunikace, který přímo souvisí s konkrétním užíváním. Tato povinnost by jim bránila poskytovat odvětví nákladní dopravy za možné zvýšení nákladů spojené se zavedením takového nástroje u těžkých nákladních vozidel úměrnou kompenzací v podobě snížení daně z vozidla.

- **Proporcionalita**

Navrhované opatření pouze přispívá k dosažení stanovených cílů, především jednotného uplatňování zásad „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“, a nepřesahuje rámec nezbytný k tomuto účelu.

Cílená změna kapitoly II je nutná, aby členské státy mohly postupně snižovat daně z těžkých nákladních vozidel.

---

<sup>2</sup> COM(2016) 501 final: Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu.

<sup>3</sup> KOM(2011) 144 v konečném znění: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje.

- **Volba nástroje**

Protože pozměňovacím právním aktem je směrnice, měl by v zásadě tuto formou mít i pozměňovací akt.

### 3. **VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ**

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Komise zveřejnila své hodnocení směrnice 1999/62/ES v roce 2013<sup>4</sup>. V lednu 2014 bylo zveřejněno externí „Hodnocení provádění a účinků politiky poplatků za pozemní komunikace EU od roku 1995“<sup>5</sup>. Tato hodnocení zjistila různé problémy spjaté s vybíráním silničních poplatků za těžká nákladní vozidla dle stávajícího právního rámce. Všechny tyto problémy řeší souběžně překládaný návrh na změnu kapitoly III ve směrnici. Tato iniciativa se naproti tomu soustředí pouze na zjednodušení v oblasti uplatňování poplatků za ujetou vzdálenost.

I když 24 členských států zavedlo určitou formu zpoplatnění silnic a je patrná tendence k přechodu na vybírání poplatků za ujetou vzdálenost po celé silniční síti, probíhá tento přechod v Unii pomalu a nadále nejednotně. Hodnocení zjistilo značné rozdíly ve vnitrostátních politikách zpoplatnění silnic a dospělo k závěru, že nedostatečná harmonizace typu poplatků (časových známek nebo mýtného za ujetou vzdálenost) a typu technologií použitých k jejich výběru působí dodatečnou správní zátěž a náklady veřejným orgánům i uživatelům.

V roce 2013 Komise zveřejnila shrnutí opatření, včetně daní z vozidel, které internalizují nebo zmírňují externí náklady na dopravu<sup>6</sup>.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Konzultace se zúčastněnými stranami splňovaly minimální normy pro konzultace zainteresovaných stran stanovené ve sdělení Komise ze dne 11. prosince 2002 (KOM(2002) 704 v konečném znění).

Byly použity metody otevřené a cílené konzultace a různé konzultační nástroje.

1) Prostřednictvím webové stránky „Váš hlas v Evropě“ byla uspořádána standardní otevřená veřejná konzultace trvající 12 týdnů, která probíhala na základě dotazníků.

Tato otevřená veřejná konzultace začala 8. července a skončila 5. října, byly však přijímány i pozdější příspěvky. Dotazníky vycházely z problémů zjištěných při hodnocení a zahrnovaly i otázky týkající se spravedlivosti zpoplatnění silnici (výběru daní a poplatků).

Komise obdržela 135 vyplněných dotazníků a 48 dalších dokumentů. Odpovědi pocházely od široké škály skupin zúčastněných stran, včetně dopravců (42 %), spotřebitelů/občanů (14 %), veřejných orgánů (13 %), zástupců odvětví stavebnictví (7 %), sdružení veřejné dopravy (4 %) a poskytovatelů služeb a řešení v oblasti mýtného (4 %).

<sup>4</sup> Hodnocení *ex post* směrnice 1999/62/ES v platném znění o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, SWD(2013) 1 final.

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

<sup>6</sup> SWD(2013) 269 final, zpráva v souladu s článkem 11 odst. 4 směrnice 1999/62/ES.

2) V průběhu celého procesu posouzení dopadů probíhaly cílené konzultace s konkrétními zúčastněnými stranami, které zahrnovaly:

- a) sérii tematických seminářů se zúčastněnými stranami a členskými státy, které pořádala Komise v září a říjnu roku 2015;
- b) konferenci o iniciativách v silniční dopravě konanou dne 19. dubna 2016;
- c) 21 rozhovorů se zúčastněnými stranami vybranými na základě potřeb určitých údajů, které vedl dodavatel, jenž připravil podpůrnou studii k posouzení dopadů..

Shrnutí získaných příspěvků a využití výsledků

Většina respondentů otevřené veřejné konzultace zastávala názor, že rozdílné daně a systémy poplatků mohou narušovat trh, a proto harmonizaci na úrovni EU podporovala.

Některé zúčastněné strany vyjádřily názor, že výběr daně z vozidla na straně jedné a poplatků za užívání silnic na straně druhé vede ke dvojímu zatížení. Zúčastněné strany se domnívaly, že harmonizace předpisů o zpoplatnění silnic na úrovni EU je ideálním řešením, protože zajistí spravedlivou soutěž a zabrání zvýhodnění podniků v zemích s nižším zdaněním.

Řada dotazovaných zástupců zúčastněných stran také zdůrazňovala, že jakékoli zvýšení nákladů v důsledku vyšších poplatků za užívání silnic by mělo být vyváжено snížením ostatních daní spojených s dopravou.

#### • **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Vymezení problému vycházelo z hodnocení opírajících se částečně o externí odborné konzultace („Hodnocení provádění a účinků politiky poplatků za pozemní komunikace EU od roku 1995“, „Aktualizace příručky o externích nákladech na dopravu“<sup>7</sup>), které byly doplněny dodatečným výzkumem.

Navíc byla v roce 2012 vypracována studie zaměřená na opatření k internalizaci externích nákladů na dopravu<sup>8</sup>.

Externí dodavatel přispěl podpůrnou studií pro účely posouzení dopadů<sup>9</sup>, která byla dokončena v dubnu 2017.

#### • **Posouzení dopadů**

Tato iniciativa se opírá o posouzení dopadů, které od Výboru pro kontrolu regulace obdrželo kladné stanovisko s výhradami. Tyto připomínky byly zohledněny v revidovaném posouzení dopadů a provedené úpravy jsou popsány v příloze I zprávy o posouzení dopadů. Byly zvažovány čtyři varianty politiky, které odrážejí rostoucí míru regulačního zásahu a postupně na sebe navazují (první až čtvrtá varianta politiky). Opatření spojená se zdaněním byla analyzována ve spojení s opatřeními týkajícími se silničních poplatků.

<sup>7</sup> Ricardo-AEA et al (2014), „Update of the Handbook on External Costs of Transport“ (Aktualizace příručky o externích nákladech na dopravu): [http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable\\_en](http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en)

<sup>8</sup> CE Delft et al., 2012, „An inventory of measures for internalising external costs in transport“ (Inventář opatření k internalizaci externích nákladů na dopravu), [http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable\\_en](http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en)

<sup>9</sup> Ricardo et al. (2017), „Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC“ (Podpůrná studie k posouzení dopadů pro účely revize směrnice 1999/62/ES).

První varianta politiky počítá s legislativními změnami, které aktualizují pouze některá ustanovení směrnice, a s rozšířením oblasti její působnosti na autobusy a autokary, dodávky, minibusy i osobní automobily tak, aby se vyřešily všechny zjištěné problémy. Změny se týkají aktualizace požadavků kapitoly III směrnice (mýtného a poplatků za užívání). Kapitoly II by se změny nedotkly.

Druhá varianta politiky zahrnuje postupné rušení časových poplatků za těžká nákladní vozidla s cílem řešit problémy spojené s emisemi CO<sub>2</sub> a znečišťujícími látkami širším zavedením poplatků za ujetou vzdálenost.

Třetí varianta (s variantami a a b) zahrnuje navíc opatření pro lehká vozidla za účelem řešení mezinárodní kongesce (varianta 3a i 3b), jakož i emisí CO<sub>2</sub> a znečišťujících látek ze všech vozidel (jen varianta 3b).

Poslední, čtvrtá varianta, by ustanovila povinné vybírání poplatků za externí náklady u těžkých nákladních vozidel a postupně u všech vozidel zrušila možnost využívání časových poplatků tak, aby zůstalo bylo možné pouze zpoplatnění na základě ujeté vzdálenosti.

Druhá, třetí a čtvrtá varianta také zahrnují možnost snížit u těžkých nákladních vozidel roční daň z vozidla pod současnou minimální hranici stanovenou směrnicí, pokud se na ně v daném členském státě vztahují poplatky za ujetou vzdálenost. Posouzení dopadů dospělo k závěru, že v závislosti na možnostech, které členské státy zvolí ve vztahu k zavedení silničních poplatků za ujetou vzdálenost, by možnost snížení daně z vozidla mohla zmírnit zátěž kladenou na dopravce cca o 2 miliardy EUR (ve srovnání se zhruba 3 miliardami EUR placenými nyní na daních za těžká nákladní vozidla).

Posouzení dopadů, které u druhé až čtvrté varianty předpokládá nahrazení současných systémů časového zpoplatnění systémy poplatků za ujetou vzdálenost (alternativou by pro členské státy bylo poplatky nevybírat), jasně ukázalo, že nejúčinnější by byla čtvrtá varianta, která by však zároveň obnášela nejvyšší náklady. První varianta by přispěla k dosažení cílů jen ve velmi omezeném rozsahu, i když prakticky při nulových nákladech. Druhá a třetí varianta jsou ve vztahu k hospodářským, sociálním a environmentálním dopadům vyváženější a dosáhly by cílů za cenu přiměřených nákladů.

Posouzení dopadů označilo za upřednostňovanou možnost variantu 3b, která zahrnuje rozdílné poplatky za lehká vozidla podle jejich emisí CO<sub>2</sub> a znečišťujících látek, s možností jejího doplnění o požadavek na vybírání poplatků za externí náklady u těžkých nákladních vozidel alespoň v části silniční sítě a na postupné zrušení časových poplatků za lehká vozidla během dostatečně dlouhého období. To jsou také opatření zachovaná v tomto návrhu, který se tím pádem pohybuje mezi variantou 3b a čtvrtou variantou, blíže má však ke čtvrté variantě.

Třetí a čtvrtá varianta by do roku 2030 oproti výchozí situaci snížily náklady v důsledku kongesce o 2,5–6 %, resp. 9–22 miliard EUR, zajistily dodatečné příjmy ve výši 10–63 miliard EUR ročně a přispěly ke zvýšení investic do silnic o 25–260 %.

Jejich uplatněním by se výrazně snížily emise CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> a částic ze silniční dopravy. Úměrně ke snížení znečištění ovzduší by se zlepšilo veřejné zdraví a do roku 2030 by se dosáhlo úspor nákladů v důsledku znečištění ovzduší a nehod ve výši 370 milionů až 1,56 miliardy EUR (vyjádřeno v současné hodnotě).

Varianta 3b a čtvrtá varianta by zajistily vytvoření 62 000 až 152 000 nových pracovních míst, pokud by se do údržby silnic reinvestovalo 30 % dodatečných příjmů z mýtného. Vedle

toho by všechny varianty přispěly k rovnému zacházení s občany EU, protože by se o polovinu snížily ceny krátkodobých časových známek.

Varianty 3a a 3b by znamenaly zvýšení nákladů na nákladní dopravu o 1,1 %. Náklady na osobní dopravu by zůstaly beze změny. U čtvrté varianty by se náklady na osobní a nákladní dopravu mohly zvýšit o 1,3–2,0 procenta v závislosti na skutečném využívání poplatků za ujetou vzdálenost v členských státech (s možným zahrnutím států, které v současné době některé typy vozidel nezpłatňují). Orgány by musely podpořit náklady na zavedení nových systémů mýtného či rozšíření stávajících systémů, což by všechny dotčené státy do roku 2030 celkem vyšlo na 2–3,7 miliardy EUR. Rozšíření zpoplatnění na nové části silniční sítě a nové skupiny uživatelů by si počínaje rokem 2025 u účastníků silničního provozu vyžádalo zvýšení nákladů na dodržování předpisů o 198 až 850 milionů EUR.

Dopad na malé a střední podniky, včetně celého odvětví silniční nákladní dopravy, by byl omezený, protože silniční poplatky představují jen zlomek celkových nákladů na dopravu. Jakékoli zvýšení nákladů by se buďto přenášelo na zákazníky, nebo by bylo vyváženo snížením daní, které umožňuje změna kapitoly II směrnice.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Návrh by členským státům umožnil postupně snižovat roční daně uvalené na těžká nákladní vozidla s maximální přístupnou hmotností naloženého vozidla nad 12 tun. Tato změna by spolu s navrhovaným postupným zrušením časových poplatků mohla zajistit hladký přechod od systému paušálně stanovených daní a poplatků k pokrokovějšímu, přiměřenějšímu a adaptabilnějšímu systému zpoplatnění na základě skutečného užívání.

Možné zvýšení silničních poplatků spojené se zaváděním systémů zpoplatnění ujeté vzdálenosti by mohlo být vyváženo snížením daně, kterou dopravci (což jsou všechny střední a malé podniky a ve většině případů mikropodniky) platí z těžkých nákladních vozidel.

Iniciativa jako taková by mohla mít pozitivní dopad na konkurenceschopnost odvětví silniční dopravy, protože ve členských státech, které se rozhodnou snížit daň z vozidla, by se dopravcům snížily náklady na vlastnictví. Pokud se po uplynutí přechodného období rozhodne členský stát stanovit výši daně na 0 EUR, zmírní se tím rovněž regulační a správní zátěž.

- **Základní práva**

Návrh dodržuje základní práva a zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie.

#### **4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY**

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Unie.

#### **5. OSTATNÍ PRVKY**

- **Plány provádění a monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Zpráva o posouzení dopadů uvádí soubor sedmi klíčových ukazatelů, které se použijí k monitorování pokroku při dosahování hlavních politických cílů: vývoj emisí CO<sub>2</sub> z těžkých nákladních vozidel; stav pozemních komunikací zpoplatněných mýtným; přiměřenost silničních poplatků sociálním nákladům a míra pokrytí sociálních nákladů silničními poplatky; úroveň kongesce v meziměstské silniční síti v EU.

Má-li být posouzen dopad právních předpisů, je nutné po zavedení všech změn vypracovat důkladné hodnocení. Vhodným časovým rámcem pro takové hodnocení je pět let od okamžiku, kdy nový právní rámec začne platit v plném rozsahu. Dopady dílčích kroků lze posoudit dříve.

- **Informativní dokumenty (u směrnic)**

Vzhledem k oblasti působnosti návrhu a ke skutečnosti, že mění pouze směrnici 1999/62/ES, kterou již všechny členské státy v plném rozsahu provedly ve svém vnitrostátním právu, se nezdá odůvodněné ani přiměřené požadovat informativní dokumenty.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Návrh obsahuje tyto prvky:

*Kapitola II – Název*

Název kapitoly II se upravuje tak, aby se zohlednilo, že se ustanovení této kapitoly po rozšíření oblasti působnosti směrnice v souladu se souběžně prováděnými změnami ostatních ustanovení směrnice budou vztahovat jen na těžká nákladní vozidla.

*Článek 3 – Rozsah působnosti zdanění vozidel*

První věta odstavce 1 se mění tak, aby správně odkazovala k čl. 1 písm. a) upravené směrnice, pokud jde o její rozsah působnosti.

*Příloha I*

Navrhuje se rozdělit přílohu I do několika po sobě následujících tabulek, v nichž se promítne postupné snižování minimálních sazeb během období pět let. První tabulka bude odpovídat současné podobě přílohy I a v pěti následujících tabulkách budou v relevantních případech uvedeny hodnoty snížené vždy o 20 % v porovnání se současnými sazbami<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Přirozeně se nenavrhuje měnit minimální sazby stanovené nyní na 0 EUR.



Návrh

**SMĚRNICE RADY**

**kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, pokud jde o jistá ustanovení o zdanění vozidel**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 113 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu<sup>11</sup>,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>12</sup>,

v souladu se zvláštním legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Ve své bílé knize ze dne 28. března 2011<sup>13</sup> Komise stanovila cíl přejít k úplnému uplatňování zásad „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“ za účelem vytvoření příjmů a zajištění finančních prostředků pro budoucí investice do odvětví dopravy.
- (2) Roční daně z vozidla jsou ve své podstatě platby související se skutečností, že vozidlo bylo registrováno jménem daňového poplatníka během daného období, a jako takové nijak nezohledňují konkrétní užívání pozemních komunikací. Proto také daně z vozidla nejsou účinné ani jako pobídka k ekologičtějšímu a účinnějšímu provozu či zmírnění kongesce.
- (3) Mýtné je přímo spojeno s užíváním silnic, a k dosažení těchto cílů je proto daleko vhodnější. V souladu s článkem 7k směrnice 1999/62/ES může členský stát, který zavede mýtné, poskytovat vnitrostátním dopravcům vhodnou kompenzaci.
- (4) Uplatňování daně z vozidla představuje náklady, které toto odvětví musí v příslušném rozsahu nést v každém případě, i když budou členské státy vybírat mýtné. Proto mohou daně z vozidla při zavádění mýtného působit jako překážka.
- (5) Členskými státy by tedy měl být dán větší prostor, aby mohly snížit daně z vozidla, a to konkrétně snížením minimálních sazeb stanovených ve směrnici 1999/62/ES. V zájmu minimalizace rizika narušení hospodářské soutěže mezi dopravci usazenými v různých členských státech by snižování mělo probíhat postupně.
- (6) Směrnice 1999/62/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

<sup>11</sup> Úř. věst , , s. .

<sup>12</sup> Úř. věst , , s. .

<sup>13</sup> Bílá kniha ze dne 28. března 2011 „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (KOM(2011) 144 v konečném znění).

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

#### *Článek 1*

Směrnice 1999/62/ES se mění takto:

- (1) Název kapitoly II se nahrazuje tímto:  
„Zdanění těžkých nákladních vozidel“
- (2) v čl. 3 odst. 1 se návětí nahrazuje tímto:  
„Daně z vozidel zmíněné v čl. 1 písm. a) jsou následující“
- (3) Příloha I se nahrazuje zněním přílohy této směrnice.

#### *Článek 2*

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do [...]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.  
Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.
2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

#### *Článek 3*

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

#### *Článek*

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

*Za Radu*  
*předseda / předsedkyně*