

Brusel 28. října 2022
(OR. en)

13790/22

Interinstitucionální spis:
2017/0115(CNS)

FISC 205
ECOFIN 1061
TRANS 658

POZNÁMKA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Předmět:	Návrh směrnice, 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 – politická dohoda

I. KONTEXT

1. Dne 31. května 2017 zveřejnila Komise 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 vozidel¹.
2. Komise předložila uvedený návrh spolu s dalším návrhem na změnu směrnice 1999/62/ES, pokud jde o mýtné a poplatky za užívání², jako součást prvního balíčku opatření v oblasti mobility. Tyto dva návrhy mají společně podporovat uplatňování silničních poplatků v souvislosti s ujetou vzdáleností s cílem motivovat k čistší a efektivnější silniční dopravě.
3. Cílem návrhu o mýtném a poplatcích za užívání bylo postupně zrušit časové poplatky („známky“) a rozšířit zásadu zpoplatnění silnic na více vozidel, a to na základě jednodušších a ekologičtějších metodik pro výpočet silničních poplatků.

¹ Dok. 10175/17.

² Dokument 9672/17.

4. Cílem návrhu o zdanění vozidel bylo poskytnout členským státům větší prostor pro snížení daní z těžkých nákladních vozidel postupným snižováním minimálních daňových sazeb stanovených v příloze směrnice 1999/62/ES („směrnice o euroviněť“).
5. Ačkoli byla směrnice o euroviněť před rokem 2017 dvakrát změněna³, ustanovení o zdanění vozidel se od přijetí původní směrnice v roce 1999 nezměnila, čímž se snížila hodnota minimálních úrovní uvedených v její příloze.
6. Mezitím začala většina členských států vybírat poplatky za těžká nákladní vozidla podle ujeté vzdálenosti zavedením mýtného. Státy jsou však stále povinny vybírat daně z těžkých nákladních vozidel, které ze své podstaty neodrážejí žádný konkrétní způsob využití infrastruktury.
7. Evropský výbor regionů vydal stanovisko k návrhu o zdanění vozidel dne 31. ledna 2018⁴, Evropský hospodářský a sociální výbor dne 2. března 2018⁵ a Evropský parlament dne 4. července 2018⁶. Všechna tato stanoviska podporují cíl návrhu Komise.

II. ČINNOST V RADĚ

8. V září 2017 bylo během estonského předsednictví Rady rozhodnuto projednat oba návrhy, kterými se mění směrnice o euroviněť, jako jeden soubor v rámci Pracovní skupiny pro pozemní dopravu. Návrh o zdanění vozidel byl proto předložen na zasedání uvedené pracovní skupiny dne 23. října 2017. Následně byla do doby, než bude dosaženo pokroku ohledně návrhu o mýtném a silničních poplatcích, práce na návrhu zastavena.

³ Prostřednictvím směrnice 2006/38/ES a směrnice 2011/76/EU.

⁴ Stanovisko Evropského výboru regionů s názvem „Evropa v pohybu: podpora plynulých řešení v oblasti mobility“, dokument CDR3560/2017.

⁵ Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru, dokument EESC-2017-2888.

⁶ Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 4. července 2018 o návrhu 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, dokument P8_TA(2018)0289.

9. Mezitím bylo při jednáních o návrhu o mýtném a silničních poplatcích v rámci dialogů dosaženo pokroku. V roce 2021 Výbor stálých zástupců a Výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) potvrdily dohodu dosaženou během dialogů a dne 17. ledna 2022 Evropský parlament schválil postoj Rady v prvním čtení beze změn. Akt byl následně zveřejněn v Úředním věstníku dne 4. března 2022⁷.
10. Vzhledem k tomu, že návrh o silničních poplatcích byl přijat a návrh o zdanění těžkých nákladních vozidel se stále projednával, rozhodlo se české předsednictví, že s přihlédnutím k právnímu základu návrhu (článek 113 SFEU) a hlavnímu předmětu návrhu (zdanění) znovu zahájí jednání o návrhu v Pracovní skupině pro daňové otázky. Předsednictví uspořádalo zasedání Pracovní skupiny pro daňové otázky týkající se návrhu ve dnech 15. září a 7. října 2022.
11. Na prvním zasedání Komise předložila svůj návrh a zasadila jej do rámce prvního balíčku opatření v oblasti mobility. Projednávaná směrnice je jedinou částí, která dosud nebyla přijata. Komise objasnila, že zamezení daňově motivované opětovné přeshraniční registraci vozidel je zajištěno nástroji v balíčku přijatém v roce 2020: ve směrnici o vysílání řidičů⁸, v nařízení o době řízení, době odpočinku a tachografech⁹ a v nařízení o přístupu na trh silniční nákladní dopravy EU¹⁰.

⁷ Úř. věst. L 69, 4.3.2022, s. 1.

⁸ Směrnice (EU) 2020/1057, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71/ES a 2014/67/EU, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012 (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 49).

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 1).

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1055 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 1071/2009, (ES) č. 1072/2009 a (EU) č. 1024/2012 za účelem jejich přizpůsobení vývoji v odvětví silniční dopravy (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 17).

12. Na druhém zasedání Komise poskytla aktualizované údaje o trhu silniční nákladní dopravy a vysvětlila opatření, která byla přijata s cílem odstranit nezákonné obchodní praktiky tím, že se zajistí, aby dopravci byli skutečně usazeni v členském státě, kde vykonávají hlavní část své činnosti. Z předložených údajů vyplývá, že snížení minimálních sazeb zdanění těžkých nákladních vozidel by mělo velmi malý dopad na pobídky pro relokaci společností silniční nákladní dopravy, což by mohlo ovlivnit základ daně v členských státech.
13. České předsednictví dále předložilo kompromisní znění, jehož hlavní rysy spočívají v možnosti snížit minimální sazby na nulu od okamžiku vstupu směrnice v platnost (čímž by byla vyloučena možnost postupného snižování navržená Komisí) a v bodě odůvodnění, který má členské státy ujistit o tom, že snížením minimálních sazeb byl členským státům ponechán dostatečně široký prostor pro rozhodnutí o tom, zda své stávající sazby zdanění těžkých nákladních vozidel zachovají.
14. Většina členských států kompromisní znění předsednictví a jeho zaměření na zajištění co největší flexibility uvítala a podpořila. Některé členské státy vyjádřily obavy ohledně zahájení uplatňování směrnice a jejího sladění se smlouvou o eurovinětě, ohledně potřeby zachovat přílohu I, pokud by byly sazby sníženy na nulu, a ohledně možného dopadu na rozpočet v důsledku tlaku na snížení vnitrostátních sazeb v případě, že jiné členské státy své sazby sníží.
15. Předsednictví proto s cílem zohlednit obavy vznesené delegacemi předložilo na zasedání Pracovní skupiny pro daňové otázky (na vysoké úrovni) revidované kompromisní znění. Zejména byl odložen vstup v platnost a bylo vloženo ustanovení o přezkumu. Navzdory široké podpoře, která byla na zasedání tomuto znění vyjádřena, nebylo několik delegací stále připraveno své výhrady stáhnout.
16. V reakci na vyjádřené obavy se předsednictví rozhodlo, že ve znění uvedeném v příloze této poznámky změní datum použitelnosti směrnice jeho odložením do 1. ledna 2026.

III. DALŠÍ POSTUP

17. S ohledem na výše uvedené se Výbor stálých zástupců vyzývá, aby:

- dosáhl dohody o znění uvedeném v příloze této poznámky;
 - navrhl Radě, aby dosáhla politické dohody o návrhu směrnice na základě kompromisního znění předsednictví uvedeného v příloze této poznámky.
-

2017/0115 (CNS)

Návrh

SMĚRNICE RADY,

kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly, pokud jde o jistá ustanovení o zdanění těžkých nákladních 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 parlamentu¹¹,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹²,

v souladu se zvláštním legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Ve své bílé knize ze dne 28. března 2011¹³ 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 těžkých nákladních vozidel 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 těžkých nákladních vozidel nejsou účinné ani jako pobídka k ekologičtějšímu a účinnějšímu provozu ani ke zmírnění kongesce.

¹¹ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

¹² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

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

- (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 těžkých nákladních vozidel představuje náklady, které toto odvětví musí v příslušném rozsahu nést v každém případě, i když budou členské státy vybírat mýtné. Proto mohou daně z těžkých nákladních vozidel při zavádění mýtného působit jako překážka.
- (5) Členskými státy by proto měl být dán větší prostor, aby mohly daně z těžkých nákladních vozidel snížit, a to konkrétně snížením všech minimálních sazeb stanovených ve směrnici 1999/62/ES na 0 EUR. Aniž je dotčena tato možnost, mělo by být členskými státy umožněno, aby ponechaly v platnosti stávající daně z vozidel ukládané na těžká nákladní vozidla, nahradily tyto daně jinou daní stejného druhu nebo tyto daně zrušily a následně je znovu zavedly.
- (6) Snížením všech minimálních daňových sazeb stanovených ve směrnici 1999/62/ES na 0 EUR není dotčena možnost, aby členské státy zachovaly pro jakákoli těžká nákladní vozidla snížené sazby nebo osvobození od daně poskytnuté před přijetím této směrnice.
- (7) S ohledem na to, že je důležité zajistit bezproblémové fungování vnitřního trhu, by Komise měla do 1. ledna 2030 posoudit snížení všech minimálních daňových sazeb stanovených ve směrnici 1999/62/ES.
- (8) Směrnice 1999/62/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 1999/62/ES se mění takto:

- (1) Název kapitoly II se nahrazuje tímto:
„Zdanění těžkých nákladních vozidel“.

(2) Článek 3 se mění takto:

(a) [...] odstavec 1 **se mění takto:**

i) [...] návěť se nahrazuje tímto:

„1. „Daně z vozidel ukládané na těžká nákladní vozidla, jež jsou zmíněny v čl. 1 písm. a), jsou následující“;

ii) odrážka týkající se Chorvatska se nahrazuje tímto:

„– Chorvatsko:

„godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila, posebna naknada za okoliš na vozila na motorni pogon,“;

ii) odrážka týkající se Slovenska se nahrazuje tímto:

„– Slovensko:

„daň z motorových vozidiel,“;

iv) odrážka týkající se Spojeného království se zrušuje;

(b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Členské státy, které nahradí kteroukoli daň uvedenou v odstavci 1 jinou daní stejného druhu nebo daň uvedenou v odstavci 1 zruší a následně zavedou daň stejného druhu, o tom uvědomí Komisi, která případně předloží legislativní návrh na aktualizaci čl. 3 odst. 1.“;

(c) vkládá se nový odstavec, který zní:

„3. Bez ohledu na strukturu daní uvedených výše mohou členské státy stanovit sazby pro uvedenou daň pro každou kategorii nebo podkategorii vozidel uvedenou v příloze I v souladu s minimální sazbou stanovenou v příloze I“.

(3) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

1. Do 1. ledna 2030 posoudí Komise provádění a dopad ustanovení této směrnice týkajících se zdanění těžkých nákladních vozidel. Toto posouzení se zaměří na analýzu dopadu těchto ustanovení na fungování vnitřního trhu.

2. Na základě tohoto posouzení Komise v případě potřeby předloží legislativní návrh na odpovídající změnu relevantních ustanovení této směrnice.“ [...]

(4) V článku 7 se odst. 9 písm. c) nahrazuje tímto:

„c) u jakéhokoli vozidla, na které se vztahují tyto podmínky:

i) dané vozidlo se používá pro účely národní obrany nebo civilní ochrany, jako požární nebo jiné záchranné vozidlo, vozidlo pořádkových služeb nebo jako vozidlo údržby pozemních komunikací, nebo

ii) dané vozidlo se v silničním provozu v členském státě, v němž jsou evidována, používá pouze příležitostně a používají jej pouze fyzické nebo právnické osoby, jejichž hlavní činností není přeprava zboží, pokud přeprava uskutečňovaná tímto vozidlem nenarušuje hospodářskou soutěž a pokud to schválí Komise, nebo

iii) dané vozidlo používají nebo jej vlastní osoby se zdravotním postižením, a“.

(5) Příloha I směrnice 1999/62/ES se nahrazuje zněním uvedeným v příloze této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do [...] **31. prosince 2025**. Okamžitě sdělí Komisi znění těchto ustanovení.

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.
3. Členské státy použijí tuto směrnici ode dne [...] **1. ledna 2026**.

Článek 3

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

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státům.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda/předsedkyně*

PŘÍLOHA

„PŘÍLOHA I

MINIMÁLNÍ SAZBY DANĚ UPLATŇOVANÉ U TĚŽKÝCH MOTOROVÝCH VOZIDEL

Motorová vozidla			
Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		Minimální daň (v eurech za rok)	
Nejméně	Méně než	Hnací nápravy se vzduchovým závěsem nebo uznávaný ekvivalent ¹⁴	Jiný systém závěsu hnací nápravy
Dvě nápravy			
12	13	0	0
13	14	0	0
14	15	0	0
15	18	0	0
Tři nápravy			
15	17	0	0
17	19	0	0
19	21	0	0
21	23	0	0
23	25	0	0
25	26	0	0

¹⁴ Závěs uznávaný jako ekvivalent v souladu s definicí v příloze II směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se stanoví maximální povolené rozměry pro určitá motorová vozidla ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě v rámci Společenství a celková hmotnost v mezinárodní dopravě (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

Čtyři nápravy			
23	25	0	0
25	27	0	0
27	29	0	0
29	31	0	0
31	32	0	0

JÍZDNÍ SOUPRAVA (KLOUBOVÁ VOZIDLA A VOZOVÉ SOUPRAVY)			
Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		Minimální daň (v eurech za rok)	
Nejméně	Méně než	Hnací nápravy se vzduchovým závěsem nebo uznávaný ekvivalent ¹⁵	Jiný systém závěsu hnací nápravy

¹⁵ Závěs uznávaný jako ekvivalent v souladu s definicí v příloze II směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se stanoví maximální povolené rozměry pro určitá motorová vozidla ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě v rámci Společenství a celková hmotnost v mezinárodní dopravě (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

2 + 1 náprava			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	0
18	20	0	0
20	22	0	0
22	23	0	0
23	25	0	0
25	28	0	0
2 + 2 nápravy			
23	25	0	0
25	26	0	0
26	28	0	0
28	29	0	0
29	31	0	0
31	33	0	0
33	36	0	0
36	38	0	0

2 + 3 nápravy			
36	38	0	0
38	40	0	0
3 + 2 nápravy			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0
3 + 3 nápravy			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0

“