EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 27.6.2025
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 1999/62/ES, pokud jde o prodloužení doby, po kterou mohou těžká vozidla s nulovými emisemi využívat výrazně snížené sazby poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání nebo osvobození od jejich placení

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Hospodářská politika Komise v současném funkčním období se řídí Kompasem konkurenceschopnosti[1]. Ten navazuje na Budapešťské prohlášení Evropské rady[2] a Antverpské prohlášení[3] zástupců evropských podniků a odborových svazů. Kompas konkurenceschopnosti definuje *společný plán pro dekarbonizaci a konkurenceschopnost* jako jeden ze tří transformačních požadavků pro zvýšení konkurenceschopnosti.

Tento požadavek je rozveden v Dohodě o čistém průmyslu[4]. Jeho cílem je posílit konkurenceschopnost EU a zároveň pokračovat v cestě k dosažení klimatické neutrality. Zaměřuje se na podporu a vytváření vhodných podmínek pro podniky, aby mohly tohoto cíle dosáhnout. Jeho cílem je také zvýšit hospodářskou a energetickou bezpečnost EU snížením závislosti na dovozu fosilních paliv a zvýšením podílu energie z dekarbonizované výroby v EU.

Kompas konkurenceschopnosti a Dohoda o čistém průmyslu věnují zvláštní pozornost automobilovému průmyslu. Toto odvětví prochází hlubokou a transformační proměnou, která je způsobena technologickými změnami, jako je digitalizace a dekarbonizace. S přihlédnutím k této skutečnosti přijala Komise Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl[5].

Tyto tři strategie označují dekarbonizaci za silnou hnací sílu růstu a předkládají konkrétní opatření, která mají průmyslu v EU poskytnout silnější ekonomické argumenty pro čistou výrobu. Akční plán obsahuje konkrétní pobídky na podporu zavádění vozidel s nulovými emisemi, včetně těžkých vozidel.

V roce 2022 bylo odvětví těžké silniční dopravy původcem 27,5 % emisí CO_2 ze silniční dopravy[6], ačkoliv tvoří pouze 2,4 % vozového parku[7]. Emise CO_2 v odvětví těžké silniční dopravy představovaly více než 6,9 % všech emisí v EU a byly o 20 % vyšší než v roce 1995.

Silniční nákladní doprava je „těžko dekarbonizovatelným odvětvím“, což znamená, že náklady na snížení emisí jsou vyšší než v jiných hospodářských odvětvích. Trh služeb silniční nákladní dopravy je navíc vysoce konkurenční a vyznačuje se nízkým ziskovým rozpětím, což omezuje investice do nákladných technologií na snižování emisí, jako jsou vozidla s nulovými emisemi.

---

1 COM(2025) 30 final.
2 https://www.consilium.europa.eu/cs/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/.
3 https://antwerp-declaration.eu/.
4 COM(2025) 85 final.
5 COM(2025) 95 final.
6 Emise CO_2 z odvětví těžké silniční dopravy vzrostly v letech 1995–2022 o 20 % a objem dopravy se ve stejném období zvýšil o 70 %. Díky hospodárnějším vozidlům tedy došlo k relativnímu snížení emisí CO_2, avšak kvůli zvětšení intenzity dopravy nevedlo toto zlepšení k absolutnímu snížení emisí CO_2. Pro srovnání, emise CO_2 z osobních automobilů se ve stejném období zvýšily o 9 % a objem dopravy o 24 %. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en.
7 https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

Inovace výrobců těžkých vozidel vedly v posledních letech k zavedení modelů s nulovými emisemi, které pokrývají veškeré typy provozu, včetně dálkové dopravy[8]. Jejich zavádění se od roku 2019 výrazně zvýšilo[9]. V roce 2024 tvořila vozidla s nulovými emisemi 3,9 % všech nových těžkých vozidel[10], včetně 1,2 % nových těžkých nákladních vozidel s hmotností nad 12 tun. Podíl vozidel s nulovými emisemi na vozovém parku těžkých vozidel je však stále velmi nízký[11].

Cíle snížení emisí CO_2 pro těžká vozidla do roku 2025 o 15 % oproti hodnotám z roku 2019[12] lze dosáhnout zlepšením účinnosti konvenčních vozidel, ale ke splnění dalších cílů je třeba rychle zvýšit zavádění vozidel s nulovými emisemi[13]. Počáteční investice do pořízení je však u vozidel s nulovými emisemi přibližně 2,5krát vyšší než u rovnocenných konvenčních vozidel[14] a zůstává jednou z hlavních překážek jejich rychlejšího zavádění.

Na rozdíl od trhu s osobními automobily je trh s těžkými vozidly mezipodnikovým trhem. Rozhodování o investicích se řídí náklady na vozidlo po celou dobu jeho životnosti. To se označuje jako celkové náklady na vlastnictví[15]. Trh těžkých vozidel je citlivý na cenu. To znamená, že provozovatelé se při rozhodování o koupi nového vozidla pravděpodobně řídí jeho celkovými náklady na vlastnictví. Jinými slovy, provozovatelé budou mít ekonomické důvody investovat do vozidla s nulovými emisemi, jakmile budou náklady s ním spojené nižší než náklady na konvenční vozidlo poháněné fosilními palivy.

Diferencované silniční poplatky mohou snížit provozní náklady, a tím i celkové náklady na vlastnictví vozidel s nulovými emisemi. Mohou tak pomoci vytvořit pádnější obchodní argumenty pro investice do těchto vozidel.

---

[8] Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě o technologické připravenosti a připravenosti trhu v oblasti těžkých silničních vozidel (COM(2025) 260 final). Viz také seznam stávajících modelů s nulovými emisemi v dokumentu, který je k dispozici na konci této webové stránky: https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/.

[9] V porovnání s rokem 2019 se v roce 2024 prodalo 40krát více těžkých nákladních vozidel s nulovými emisemi o hmotnosti nad 12 tun, 6,5krát více těžkých nákladních vozidel s nulovými emisemi o hmotnosti od 3,5 tuny do 12 tun a 4krát více autobusů s nulovými emisemi. Údaje o prodeji vozidel s nulovými emisemi v roce 2024: 3 400 těžkých nákladních vozidel s hmotností nad 12 tun (přibližně 1,2 % nových registrací), 4 800 vozidel s hmotností od 3,5 t do 12 tun (10 %) a 6 000 autobusů a autokarů (17 %). https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

[10] https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

[11] Bateriová elektrická těžká nákladní vozidla (tj. vozidla s hmotností nad 3,5 tuny) v roce 2023 tvořila 0,1 % vozového parku EU (nejvyšší podíl mělo Dánsko s 1 %). Bateriové elektrické autobusy tvořily 2,5 % vozového parku (nejvyšší podíl mělo Nizozemsko se 17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

[12] Cíle pro snížení emisí v odvětví těžké silniční dopravy jsou stanoveny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy emisí CO_2 pro nová těžká vozidla. Viz níže oddíl „Soulad s ostatními politikami EU“.

[13] Výrobci uvedli, že v roce 2030 lze očekávat, že přibližně každé třetí nové těžké vozidlo bude vozidlem s nulovými emisemi. Viz COM(2025) 260 final a příslušná podpůrná studie: „Market Readiness Analysis: Expected uptake of alternative fuel heavy-duty vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs (Analýza připravenosti trhu: Očekávané rozšíření těžkých vozidel na alternativní paliva do roku 2030 a odpovídající nároky na infrastrukturu)“, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/.

[14] Srovnání maloobchodních cen nákladních vozidel poháněných různými technologiemi je k dispozici v příloze C následující studie: https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/.

[15] Celkové náklady na vlastnictví vozidla představují součet počátečních pořizovacích nákladů a nákladů na provoz vozidla po dobu jeho životnosti (palivo, údržba, daně, silniční poplatky a pojištění).

Směrnice (EU) 2022/362 umožnila[16] výběr silničních poplatků[17] na základě emisí CO_2. Směrnice (EU) 2022/362 změnila směrnici 1999/62/ES[18] mimo jiné tím, že stanovila změny v poplatcích za pozemní komunikace a poplatcích za užívání (což zvýhodňuje zavádění čistších vozidel) a/nebo internalizaci externích nákladů na emise CO_2 (penalizace vozidel, která více znečišťují ovzduší). Obě opatření snižují rozdíl mezi celkovými náklady na vlastnictví konvenčních vozidel a vozidel s nulovými emisemi.

Rozlišení silničních poplatků spočívá v tom, že vozidlům s nulovými emisemi se poplatky za pozemní komunikace nebo poplatky za užívání sníží o 50 až 75 %[19]. Poplatek za externí náklady zvyšuje poplatek za pozemní komunikace o externí náklady na emise CO_2 z dopravy. Směrnice stanoví referenční hodnoty pro tento poplatek, které vycházejí z ceny CO_2 ve výši 100 EUR za vypuštěnou tunu CO_2[20].

Směrnice tyto dva mechanismy dále posiluje tím, že členským státům umožňuje stanovit do 31. prosince 2025 pro vozidla s nulovými emisemi výrazně snížené sazby poplatku za pozemní komunikace nebo poplatku za užívání nebo je dokonce od těchto poplatků zcela osvobodit[21]. Umožňuje také členským státům uplatňovat vyšší poplatky za externí náklady na emise CO_2 z dopravy až do výše dvojnásobku referenčních hodnot uvedených ve směrnici[22].

Odhaduje se, že peněžní podpora v členském státě, který plně využívá těchto ustanovení, aby motivoval provozovatele k investici do motorového vozidla s nulovými emisemi, které může vážit až 40 tun, dosáhne v prvním roce provozu až 45 000 EUR[23]. Menší vozidla dostávají menší podporu. U některých případů použití pomáhá směrnice vyrovnat náklady na těžká vozidla s nulovými emisemi a konvenční vozidla[24].

Tato ustanovení měla být provedena ve vnitrostátních právních předpisech do 25. března 2024. Možnost uplatnit výrazně snížené sazby na vozidla s nulovými emisemi nebo je osvobodit od poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání má skončit 31. prosince 2025. Toto období je příliš krátké na to, aby dostatečně stimulovalo poptávku po nových těžkých vozidlech s nulovými emisemi.

---

16 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/362 ze dne 24. února 2022, kterou se mění směrnice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EU) 2019/520, pokud jde o výběr poplatků pro vozidla za užívání určitých pozemních komunikací (Úř. věst. L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj).

17 Pojem „výběr silničních poplatků“ zahrnuje mýtné a poplatky za užívání. Mýtné se rovněž označuje jako poplatek na základě ujeté vzdálenosti a poplatky za užívání jsou známy také jako časové poplatky nebo známky. Mýtné je definováno v čl. 2 odst. 1 bodě 7 směrnice 1999/62/ES jako součet alespoň jednoho z těchto tří prvků: poplatek za pozemní komunikace, poplatek za externí náklady a poplatek za kongesci. Poplatky za užívání jsou definovány v čl. 2 odst. 1 bodě 16 téže směrnice jako určitá částka, která po zaplacení opravňuje vozidlo využívat po určitou dobu danou pozemní komunikaci.

18 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

19 Ustanovení čl. 7ga odst. 3 písm. d) směrnice 1999/62/ES.

20 Ustanovení čl. 7c odst. 1 a příloha IIIc směrnice 1999/62/ES. Jak je vysvětleno v důvodové zprávě k původnímu návrhu směrnice (EU) 2022/362 (COM(2017) 275 final), hodnoty v přílohách směrnice vycházejí z příručky o externích nákladech na dopravu. Hodnoty v příloze IIIc jsou vypočteny na základě údajů uvedených v tabulce 24 studie, která je k dispozici na adrese: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1/language-en.

21 Ustanovení čl. 7ga odst. 1 pátého pododstavce směrnice 1999/62/ES.

22 Ustanovení čl. 7cb odst. 1 směrnice 1999/62/ES.

23 https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.

24 https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024 a https://www.youtube.com/watch?v=ktaEN7do6pA.

Komise proto navrhuje prodloužit použitelnost této výjimky. S cílem podpořit evropské výrobce při plnění cíle snížit emise CO_2 z nových těžkých vozidel o 43 % ve vykazovaném období do roku 2030 (jak je stanoveno v nařízení (EU) 2019/1242) Komise navrhuje, aby byla výjimka prodloužena do konce vykazovaného období do roku 2030, které končí 30. června 2031. Tato změna by zajistila soudržný legislativní rámec.

Současná výjimka má skončit 31. prosince 2025 a vnitrostátní orgány by musely provést ustanovení aktuálně navrhované směrnice ve vnitrostátním právu. Komise proto vyzývá Evropský parlament a Radu, aby zvážily urychlené přijetí tohoto návrhu.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Tento návrh by prodloužil platnost stávajícího ustanovení, které bylo zavedeno nedávno, a je proto v souladu se stávajícím politickým rámcem pro výběr silničních poplatků. Pokud bylo zavedeno, mělo toto ustanovení pozitivní dopad na vytvoření ekonomického odůvodnění pořízení vozidel s nulovými emisemi. Osvobození od poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání doplňuje uplatňování poplatků za externí náklady, protože obě opatření snižují rozdíl mezi provozními náklady, a tím i mezi celkovými náklady na vlastnictví vozidel s nulovými emisemi a konvenčních vozidel. Obě opatření jsou proto důležitá pro posílení ekonomické výhodnosti investic do vozidel s nulovými emisemi.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Tento návrh prodlužuje platnost opatření na straně poptávky na trhu nových těžkých vozidel s cílem urychlit jejich zavádění. Doplňuje proto výkonnostní normy pro emise CO_2 stanovené v **nařízení** o těžkých vozidlech[25], které působí na straně nabídky na trhu nových těžkých vozidel a které výrobcům stanoví cíl snížit emise CO_2 o 43 % do roku 2030 (a následné vyšší cíle do roku 2040). Výrobci mohou těchto cílů dosáhnout i) zlepšením účinnosti konvenčních vozidel; a/nebo ii) zvýšením počtu vozidel s nulovými emisemi, která uvedou na trh. Tento návrh pomáhá výrobcům zrychlit zavádění vozidel s nulovými emisemi.

Internalizace nákladů na emise uhlíku snižuje rozdíl v celkových nákladech na vlastnictví mezi ekologičtějšími a více znečišťujícími vozidly tím, že zvyšuje provozní náklady konvenčních vozidel. Směrnice 1999/62/ES internalizuje náklady na emise uhlíku tím, že ukládá poplatek za externí náklady. Od roku 2027 se na emise ze silniční dopravy bude vztahovat také systém obchodování s emisemi podle **směrnice 2003/87/ES (ETS2)**[26]. Soulad mezi těmito dvěma opatřeními bude předmětem zprávy Komise, která bude předložena do roku 2027 v souladu s čl. 7cb odst. 4 a čl. 7ga odst. 8 směrnice 1999/62/ES. Posouzení se bude zabývat také vlivem **zdanění energie** na stanovení ceny uhlíku, jak je upravuje **směrnice Rady 2003/96/ES**[27].

---

[25] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

[26] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87).

[27] Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny (Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96).

Podmínkou rychlejšího zavádění těžkých vozidel s nulovými emisemi je dobíjecí infrastruktura. Nedávno revidované **nařízení o transevropské dopravní síti**[28] a **nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva**[29] stanovují cíle pro zavádění dobíjecích stanic a vodíkových čerpacích stanic, včetně specifických cílů pro těžkou dopravu. Průmyslový akční plán pro evropský automobilový průmysl dále uvádí, že Komise bude pracovat na **Evropských koridorech pro čistou dopravu**, aby urychlila zavádění dobíjecích hubů pro těžká vozidla. Rovněž uvádí, že další návrhy budou předloženy v připravovaném **investičním plánu pro udržitelnou dopravu**.

Pro snížení emisí CO_2 je nezbytné přejít od fosilních paliv k obnovitelným zdrojům energie. Energie z obnovitelných zdrojů se v roce 2023 stala hlavním zdrojem výroby elektřiny v EU[30]. Pro podporu této transformace je však neméně důležité rozšířit infrastrukturu elektrizační soustavy. K zavedení dobíjecí infrastruktury pro těžkou dopravu je zásadní připojení k elektrizační soustavě. Několik opatření je již naplánováno v rámci **akčního plánu EU pro elektrizační soustavy**[31] a bude doplněno také **balíčkem opatření pro evropské elektrizační soustavy** a **akčním plánem elektrifikace**. Komise vydá **pokyny** a **doporučení** pro členské státy ohledně zkrácení čekací doby na připojení dobíjecích stanic k elektrizační soustavě a jejich přednostního řešení a doporučí členským státům, aby v rámci povolovacích řízení vzaly v potaz, že dobíjecí stanice a jejich připojení k elektrizační soustavě jsou v převažujícím veřejném zájmu.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Právním základem směrnice 1999/62/ES jsou články 91 a 113 Smlouvy o fungování Evropské unie (Smlouva o fungování EU). Tento návrh se týká ukládání poplatků za užívání silnic vozidly, tedy oblasti, na kterou se vztahuje čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování EU. Právním základem tohoto návrhu je proto čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování EU.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

EU podle čl. 4 odst. 2 písm. g) Smlouvy o fungování EU sdílí s členskými státy pravomoc regulovat oblast dopravy, ale pouze EU může upravovat stávající unijní pravidla. Směrnice 1999/62/ES definuje případy, kdy lze poskytnout snížené sazby nebo osvobození od mýtného a poplatků za užívání. Vnitrostátní orgány mohou rozhodnout, jak tyto možnosti využijí. Výrazně snížené sazby nebo osvobození od poplatků za pozemní komunikace nebo od poplatků za užívání v případě vozidel s nulovými emisemi lze prodloužit po roce 2025 pouze změnou směrnice. O tom, zda tuto možnost využijí, rozhodují vnitrostátní orgány.

---

[28] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (Úř. věst. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[29] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ze dne 13. září 2023 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU (Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

[30] V roce 2023 pocházelo 44,7 % výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů energie a 32,5 % z fosilních paliv – https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1.

[31] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Elektrizační soustavy, chybějící článek – Akční plán EU pro elektrizační soustavy, COM(2023) 757 final. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682

- **Proporcionalita**

Navrhovaná opatření nepřekračují rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cílů EU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů a zároveň pro zajištění spravedlnosti a ekologické vyváženosti.

- **Volba nástroje**

Právní akt, jenž má být novelizován, je směrnice a proto by měl mít pozměňovací akt stejnou formu.

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

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

Vzhledem ke krátké době, která uplynula od provedení nových pravidel (tj. od 25. března 2024), není k dispozici dostatek informací k plnohodnotnému hodnocení směrnice (EU) 2022/362 *ex post*. Tento návrh by navíc pouze prodloužil platnost již existujícího ustanovení.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Při přípravě tohoto návrhu vedla Komise cílené konzultace s konkrétními zúčastněnými stranami, včetně sdružení dopravců a výrobců vozidel, občanské společnosti a vnitrostátních orgánů.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Komise vycházela z veřejně dostupných informací, aby posoudila jak současnou úroveň zavádění vozidel s nulovými emisemi, tak účinnost osvobození od poplatků za pozemní komunikace nebo za užívání. Všechny zdroje použité Komisí jsou k dispozici v poznámkách pod čarou v oddíle 1 výše.

- **Posouzení dopadů**

Komise provedla posouzení připojené k návrhu, který vedl k přijetí směrnice (EU) 2022/362[32]. Tento návrh pouze mění datum ukončení platnosti volitelného ustanovení. Není proto nutné provést nové posouzení dopadů.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Tento návrh by pouze změnil datum, a proto nemá žádné důsledky pro zjednodušení práva EU.

- **Základní práva**

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

[32] Posouzení dopadů připojené k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, a k 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 (SWD(2017) 180), k dispozici na adrese https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Prodloužení osvobození od poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání nemá žádný dopad na rozpočet EU.

Ustanovení směrnice by měla různé dopady na vnitrostátní rozpočty v závislosti na jednotlivých strategiích provádění v členských státech. Snížení sazeb nebo osvobození od silničních poplatků u ekologičtějších vozidel může mít negativní dopad na příjmy, a tedy i na vnitrostátní rozpočet, pokud se nezvýší průměrná sazba pro ostatní vozidla[33]. Poplatky za externí náklady naopak vytvářejí příjmy a mají na vnitrostátní rozpočty pozitivní dopad. Směrnice nabízí členským státům tři možnosti, jež mohou zavést:

snížení sazby nebo osvobození od silničního poplatku s cílem motivovat k investicím do ekologičtějších vozidel;
poplatky za externí náklady s cílem zohlednit tyto externí náklady v investičních rozhodnutích soukromého sektoru;

oba tyto nástroje současně, aby se co nejvíce snížil rozdíl v celkových nákladech na vlastnictví mezi konvenčními vozidly a vozidly s nulovými emisemi.

V krátkodobém a střednědobém horizontu (tj. v časové působnosti tohoto návrhu) lze očekávat, že potenciální negativní dopad snížení silničních poplatků na vnitrostátní rozpočty bude menší než pozitivní dopad poplatků za externí náklady. Důvodem je skutečnost, že v současné době tvoří vozidla s nulovými emisemi stále velmi malou část vozového parku[34] a do roku 2030 by měla tvořit 5 až 9 % vozového parku těžkých vozidel[35]. Pokud se tedy oba nástroje použijí současně, lze očekávat, že příjmy z poplatků za externí náklady budou vyšší než ušlé příjmy ze snížení silničních poplatků nebo osvobození od nich. Použití příjmů ze silničních poplatků (poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání) a poplatků za externí náklady upravuje čl. 9 odst. 2 směrnice 1999/62/ES.

5. OSTATNÍ PRVKY

• Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv

Článek 11 směrnice 1999/62/ES stanoví povinnost podávat zprávy jednou za pět let. Poslední termín byl 25. března 2025 a další termín bude 25. března 2030. Ustanovení čl. 11 odst. 2 písm. c) vyžaduje podávání zpráv o „*rozlišení poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání podle environmentální výkonnosti vozidel podle článků 7g, 7ga nebo 7gb;*“. Příští termín je před navrhovaným datem ukončení platnosti výjimky, a proto bude tato lhůta vhodná k posouzení jejího provádění. Proto se neplánuje žádná další povinnost podávat zprávy.

[33] Ustanovení čl. 7ga odst. 4 vyžaduje, aby změny mýtného, které jsou založeny na tomto článku, nebyly určeny k vytváření dodatečných příjmů. To znamená, že členské státy mají možnost získat zpět ušlé příjmy ze snížení sazeb nebo výjimek udělených ekologičtějším vozidlům prostřednictvím vyšších poplatků za ostatní vozidla.

[34] Viz poznámka pod čarou č. 11.

[35] COM(2025) 260 final.

- **Informativní dokumenty (v případě směrnic)**

Tento návrh by prodloužil platnost stávajícího nepovinného ustanovení, takže není zapotřebí žádný vysvětlující dokument. Členské státy, které tuto možnost využijí, by však měly informovat Komisi.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Článek 1 mění čl. 7ga odst. 1 pátý pododstavec směrnice 1999/62/ES prodloužením platnosti výjimky stanovené v tomto ustanovení do 30. června 2031.

Článek 2 ukládá členským státům povinnost neprodleně informovat Komisi o opatřeních přijatých v souladu s touto směrnicí.

Článek 3 stanoví datum vstupu této směrnice v platnost.

Článek 4 upřesňuje, že směrnice je určena členským státům.

2025/0188 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 1999/62/ES, pokud jde o prodloužení doby, po kterou mohou těžká vozidla s nulovými emisemi využívat výrazně snížené sazby poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání nebo osvobození od jejich placení

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po předložení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[36],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[37],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Počet registrací nových těžkých vozidel s nulovými emisemi se v Unii v poslední době zvýšil, ale stále je příliš nízký na to, aby bylo možné dosáhnout cílů snížení emisí CO_2 v odvětví dopravy stanovených ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu[38]. Jednou z hlavních překážek většího rozšíření těžkých vozidel s nulovými emisemi jsou vysoké počáteční náklady na pořízení takového vozidla. Zajistit pádnější ekonomické argumenty pro investice do vozidel s nulovými emisemi znamená usilovat o vyrovnání nákladů s konvenčními vozidly. Celkové náklady na vlastnictví se skládají z počáteční investice do pořízení vozidla a z provozních nákladů vzniklých během životnosti vozidla. Rozdíl mezi celkovými náklady na vlastnictví konvenčních vozidel a vozidel s nulovými emisemi lze zmenšit snížením provozních nákladů vozidel s nulovými emisemi. Tyto náklady zahrnují silniční poplatky.

(2) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/362[39] změnila směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES[40] mimo jiné tím, že umožnila stanovit silniční poplatky podle emisí CO_2 z vozidel. Zavedla možnost měnit poplatky za pozemní komunikace a za užívání a/nebo internalizovat externí náklady na emise CO_2.

---

36 Úř. věst. C , , s. .

37 Úř. věst. C , , s. .

38 COM(2020) 789 final.

39 Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/362 ze dne 24. února 2022, kterou se mění směrnice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EU) 2019/520, pokud jde o výběr poplatků pro vozidla za užívání určitých pozemních komunikací (Úř. věst. L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj).

40 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

Obě opatření mají vliv na provozní náklady vozidel. Úprava poplatků snižuje provozní náklady méně znečišťujících vozidel, zatímco poplatky za externí náklady zvyšují provozní náklady více znečišťujících vozidel. Obě opatření snižují rozdíl v celkových nákladech na vlastnictví mezi vozidly s nulovými emisemi a konvenčními vozidly. Obě opatření jsou důležitá k posílení ekonomických argumentů pro investice do vozidel s nulovými emisemi.

(3) Ustanovení čl. 7ga odst. 1 pátého pododstavce směrnice 1999/62/ES v současné době dává členským státům možnost uplatňovat snížené sazby poplatků za pozemní komunikace či poplatků za užívání bez stanovení stropu pro tato snížení nebo uplatňovat úplné osvobození od těchto poplatků, a to pouze do 31. prosince 2025. Členské státy byly povinny provést toto ustanovení zavedené směrnicí (EU) 2022/362 ve vnitrostátních právních předpisech do 25. března 2024. Toto konečné datum pro provedení znamená velmi krátkou dobu provádění, která je kratší než dva roky. Tato doba je příliš krátká na to, aby výrazněji stimulovala poptávku po nových těžkých vozidlech s nulovými emisemi. Proto by toto konečné datum mělo být odloženo, aby se vytvořily vhodné podmínky pro rozsáhlejší zavádění vozidel s nulovými emisemi.

(4) Rozdílnost silničních poplatků ovlivňuje investiční rozhodnutí dopravců, kteří si pořizují nové vozidlo. Má tedy vliv na poptávku na trhu nových těžkých vozidel. Výrobci těžkých vozidel představují nabídkovou stranu téhož trhu. Jejich cílem je snížit emise CO_2 o 43 % do roku 2030, jak je stanoveno v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242[41]. K dosažení tohoto cíle sice přispívají i účinná konvenční vozidla, je ale rovněž nutné více zavádět vozidla s nulovými emisemi. Prvním rokem, kdy mají výrobci tohoto cíle dosáhnout, je vykazované období 2030 s termínem do 30. června 2031.

(5) Aby byl zajištěn jasný a soudržný právní rámec a aby bylo možné podpořit společnosti z Unie působící v automobilovém průmyslu při plnění jejich cílů v oblasti snižování emisí CO_2, mělo by být načasování opatření na straně poptávky a nabídky na trhu těžkých vozidel sladěno. Konečné datum, do kterého mohou členské státy uplatňovat výrazně snížené sazby poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání nebo osvobozovat vozidla s nulovými emisemi od těchto poplatků, by proto mělo být odloženo do 30. června 2031.

(6) Nepovinná povaha pozměněného ustanovení znamená, že členské státy nejsou povinny tuto směrnici provést. Měly by nicméně neprodleně informovat Komisi, pokud využijí možnosti udělit po 31. prosinci 2025 vozidlům s nulovými emisemi výrazně snížené sazby poplatků za pozemní komunikace a poplatků za užívání nebo výjimky z hrazení těchto poplatků,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

V čl. 7ga odst. 1 pátém pododstavci směrnice 1999/62/ES se datum „31. prosince 2025“ nahrazuje datem „30. června 2031“ a datum „1. ledna 2026“ se nahrazuje datem „1. července 2031“.

---

41 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

Článek 2

Členské státy neprodleně uvědomí Komisi o opatřeních přijatých na základě této směrnice.

Článek 3

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

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament *předseda/předsedkyně*	*Za Radu* *předseda/předsedkyně*