



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 13.3.2007
KOM(2007) 52 v konečném znění

2007/0023 (CNS)

Návrh

SMĚRNICE RADY,

kteřou se mění směrnice 2003/96/ES, pokud jde o úpravu zvláštního režimu zdanění plynového oleje používaného jako pohonná hmota k obchodním účelům a o koordinaci zdanění bezolovnatého benzínu a plynového oleje používaného jako pohonná hmota

(předložená Komisí)

{SEK(2007) 170}

{SEK(2007) 171}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

V Bílé knize o dopravě *Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout*¹ se uvádí, že vzhledem k tomu, že odvětví silniční dopravy je nyní zcela otevřeno hospodářské soutěži, se zdá, že neexistence harmonizovaných daní z pohonných hmot představuje v rostoucí míře překážku pro bezproblémové fungování vnitřního trhu. V souvislosti s touto záležitostí se dospělo k závěru, že je nutné zajistit větší soudržnost daňového systému navržením jednotného zdanění pro pohonné hmoty používané v silniční dopravě k obchodním účelům s cílem završit jednotný trh. Z politického a hospodářského hlediska se však následně ukázalo, že plnohodnotná harmonizace sazeb uplatňovaných na plynový olej používaný k obchodním účelům není přiměřenou odezvou.

Je nutno připomenout, že první návrh týkající se zdanění plynového oleje používaného k obchodním účelům (který je spíše známý pod názvem „motorová nafta“²) byl předložen v roce 2002³. Tento návrh byl stažen v rámci prověření legislativních návrhů v legislativním procesu⁴. Komise však oznámila rovněž svůj záměr znovu uvážit potřebu legislativního opatření na základě výsledků širokého posouzení dopadů.

Ve svém nedávném sdělení Radě a Evropskému parlamentu – KOM(2006) 314, 22. 6. 2006, *Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent*, přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období – Komise uvedla, že „*přezkoumá, jak lze vyrovnat nadměrné rozdíly v úrovních daně z pohonných hmot*“. Zdůraznila rovněž, že „*dopravní politika je úzce spjata s energetickou politikou, a to na základě těchto společných cílů: snižování emisí CO₂ a omezování závislosti EU na dovozu fosilních paliv*“⁵, a podtrhla, že „*mezinárodní závazky týkající se životního prostředí, včetně závazků plynoucích z Kjótského protokolu, musí být zahrnuty do dopravní politiky*“.

Sdělení Komise – KOM(2006) 545, Akční plán pro energetickou účinnost: využití možností – potvrdilo záměr Komise navrhnout v roce 2007 zvláštní daňový režim pro plynový olej používaný k obchodním účelům s cílem omezit neúměrné rozdíly ve výši daní mezi členskými státy, aby se zvýšila energetická účinnost v silniční přepravě zboží omezením „palivové turistiky“.

¹ KOM(2001) 370, 12.9.2001.

² Výraz „plynový olej používaný k obchodním účelům“ byl zvolen, protože odpovídá oficiálnímu označení příslušných kódů KN.

³ Návrh směrnice Rady, kterou se mění směrnice 92/81/EHS a směrnice 92/82/EHS za účelem zavedení zvláštní daňové úpravy pro plynový olej používaný jako pohonná hmota k obchodním účelům a sjednocení spotřební daně z benzínu a plynového oleje používaného jako pohonná hmota – KOM(2002) 410, 24.7.2002.

⁴ KOM(2005) 462, 27.9.2005.

⁵ Evropská rada, 23.–24. března 2006.

Účelem tohoto návrhu je proto v první řadě omezit narušování hospodářské soutěže související s rozdíly ve výši spotřebních daní, které mají nepříznivý vliv na trhy silniční přepravy zboží. Tím se podpoří rovněž růst, tvorba pracovních příležitostí a konkurenceschopnost, a to zejména tím, že bude možné plně využívat výhod jednotného trhu. Návrh za druhé splňuje cíle společné dopravní politiky a zajistí lepší ochranu životního prostředí. Návrh je jednoznačně v souladu s obecnými zásadami pro spotřební daně, které byly stanoveny ve sdělení Komise *Daňová politika v Evropské unii – priority pro nadcházející roky*⁶. Je předložen, aniž by byly dotčeny závěry přezkumu směrnice o energetické dani v polovině období, který se má uskutečnit v roce 2008.

- **Obecné souvislosti**

Pohonné hmoty (včetně daní) představují v průměru 20 až 30 % provozních nákladů podniku působícího v odvětví silniční přepravy zboží. Jelikož spotřební daň představuje u plynového oleje používaného jako pohonná hmota 30 až 60 % ceny na čerpací stanici (bez DPH), na tuto daň připadá 6 % až 18 % provozních nákladů podniku působícího v odvětví silniční přepravy zboží. V současnosti mají na liberalizovaném trhu, na němž je hospodářská soutěž silnější, rozdíly v provozních nákladech vyplývající z vnitrostátních daní a dávek větší dopad.

Důvod je prostý: velká nákladní vozidla mají palivové nádrže s obrovskou kapacitou, což jim umožňuje ujet s jednou nádrží 1 500 až 3 000 kilometrů. To v praxi znamená, že dopravci působící v mezinárodním měřítku nebo se sídlem v blízkosti hranic se zemí s nízkým zdaněním provádějí určitý druh daňového plánování známý jako palivová turistika: využívají velmi vysokých rozdílů ve výši vnitrostátních spotřebních daní z plynového oleje používaného jako pohonná hmota a pohonné hmoty doplňují v členských státech s nejnižšími daněmi.

Prvním nepříznivým důsledkem tohoto daňového plánování je **narušení hospodářské soutěže na trzích silniční přepravy zboží**, jelikož ne všechny hospodářské subjekty mají stejné možnosti, pokud jde o nákup pohonných hmot zatížených nízkými daněmi, a to vzhledem k jízdě dosahu nákladních vozidel, rozsahu činnosti nebo vzdálenosti od jejich hlavního sídla k hranicím se zemí s nízkým zdaněním. Kvůli silné hospodářské soutěži na trhu silniční přepravy zboží má výše popsané narušování hospodářské soutěže důsledky pro vnitrostátní podíly na trhu. Studie obousměrné silniční dopravy⁷, kterou provedlo francouzské ministerstvo dopravy, zjistila významné změny v podílech na evropském trhu v období mezi lety 1997 a 2001. Hospodářské subjekty z Lucemburska nebo Rakouska např. své podíly na trhu zvýšily oproti většině svých konkurentů, zatímco Spojené království zaznamenalo na všech trzích úbytky. Bylo zjištěno, že dvě třetiny změn zaznamenaných v období mezi lety 1997 a 2001 lze přičíst třem činitelům: rozdílům v daních z plynového oleje, rozdílům v dani z příjmů právnických osob a vývoji mezd mezi dvěma danými zeměmi. Zdá se, že rozdíly v daních z plynového oleje jsou hlavním činitelem, který sám o sobě vysvětluje 40 % zaznamenaných změn v podílech na trhu.

⁶ KOM(2001) 260, 23.5.2001.

⁷ BIPE (2005), Evaluation des conséquences de la hausse du prix du gazole sur les entreprises de transport routier de marchandises, Etude réalisée pour le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Dalším nepříznivým důsledkem palivové turistiky je **dopad na životní prostředí** v souvislosti se zajišťkami. Jako racionálně uvažující hospodářské subjekty řidiči co nejvíce využívají rozdílů v cenách plynového oleje a čerpají pohonné hmoty v členském státě, v němž je to nejlevnější. Přitom by měli vzít v úvahu rovněž dodatečné náklady s tím spojené (silniční poplatky, spotřebované pohonné hmoty a vynaložený čas, rizika na silnicích např. dopravní zácpy a nehody...). Případy, kdy hospodářské subjekty jednoduše využívají možnosti doplňovat pohonné hmoty cestou bez zajišťek, představují především přesun spotřeby, k níž by v každém případě došlo v tom či onom členském státě, ačkoliv existuje rovněž určitá dodatečná spotřeba (a emise), jelikož nižší náklady na pohonné hmoty vyplývající z vyhýbání se daním podněcují poptávku. Naopak, pokud řidiči dělají úmyslné zajišťky z trasy, aby využili rozdílů ve výši vnitrostátních spotřebních daní, má to vzhledem k větší ujeté vzdálenosti čistě nepříznivé účinky na životní prostředí.

Co se týká zajišťek, Michaelis (2003)⁸ ukázal, že v případě plynového oleje jsou Němci ochotni ujet navíc 2 až 4 kilometry pro každý eurocent cenového rozdílu v porovnání se sousední zemí. Vzhledem k cenovým rozdílům, které v roce 2003 existovaly mezi Německem a sousedními zeměmi, to představuje průměrnou vzdálenost přibližně 30 až 35 kilometrů ujetých navíc. Studie z roku 1990 týkající se Nizozemska zjistila, že při cenovém rozdílu ve výši 0,14–0,16 ECU za litr v porovnání s Belgií a Německem bylo přes hranice najeto 10 milionů kilometrů navíc za účelem doplnění pohonných hmot⁹.

Palivová turistika vede k **výpadkům rozpočtových příjmů u těch členských států, které uplatňují poměrně vysokou sazbu spotřební daně z plynového oleje**. V Německu společnost Schmid Traffic Service GmbH odhadla, že výpadek výnosů ze spotřební daně z minerálních olejů vyplývající z palivové turistiky (tj. plynový olej používaný pro účely podnikání) v roce 2004 činila 1 915 000 000 EUR. Celková ztráta je ještě vyšší a každý rok činí 3,6 miliard EUR (kromě spotřebních daní z minerálních olejů zahrnuje další ztráty v souvislosti s DPH a spotřebními daněmi z cigaret s ohledem na nižší daňové výnosy z DPH a menší množství cigaret prodaných na čerpacích stanicích).

- **Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu**

Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny (dále jen „směrnice o energetické dani“)¹⁰, stanoví dotčené produkty, které jsou předmětem daně, použití, která podléhá dani, a minimální úrovně zdanění uplatňované na jednotlivé produkty v závislosti na tom, zda se používají jako pohonná hmota, k některým průmyslovým a obchodním účelům či k topení. Pokud jde o plynový olej a bezolovnatý benzín, ve Společenství je harmonizována pouze struktura spotřebních daní podle těchto minimálních úrovní:

⁸ Michaelis (2003) Tanktourismus – eine Szenarioanalyse, In: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft.

⁹ Effects at the border of a petrol tax increase on 1 January 1990, P. M. Blok a A. P. Muizer, Nederlands Economisch Instituut, TK 1990-1991, 21.665 Nr 3, Rotterdam.

¹⁰ Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51, naposledy pozměněná směrnicí 2004/75/ES (Úř. věst. L 157, 30.4.2004, s. 100).

V eurech na 1 000 l	1. ledna 2004	1. ledna 2010
Bezolovnatý benzín	359	359
Plynový olej (motorová nafta)	302	330

Směrnice o energetické dani členskými státy rovněž umožňuje zavést zvláštní úroveň zdanění pro plynový olej používaný k obchodním účelům (daňové odlišení obchodního a neobchodního účelu) za předpokladu, že jsou dodrženy minimální úrovně a že sazba u plynového oleje používaného k obchodním účelům neklesne pod vnitrostátní úroveň zdanění platnou k 1. lednu 2003.

Pokud členské státy chtějí stanovit sazbu u plynového oleje používaného k obchodním účelům nižší, než je vnitrostátní úroveň zdanění platná ke dni 1. ledna 2003, čl. 7 odst. 4 směrnice o energetické dani jim to umožňuje (za předpokladu, že jsou dodrženy minimální úrovně) zavedením poplatků za užívání silnic, pokud celkové daňové zatížení zůstane přibližně stejné. V praxi je však tato možnost dostupná pouze pro Spojené království, jelikož to je jediný členský stát, který splňuje dodatečný požadavek, podle něhož musí být vnitrostátní úroveň zdanění platná k 1. lednu 2003 pro plynový olej používaný jako pohonná hmota alespoň dvakrát vyšší než minimální úroveň zdanění platná k 1. lednu 2004.

Tento poslední požadavek měl zvlášť narušující účinek, jelikož bránil tomu, aby součinnost daňových politik členských států vedla k omezení rozdílů v daních. Pro členské státy (vyjma Spojeného království), které stanovily daň vyšší, než je minimální úroveň platná v roce 2003, je v současnosti pro daňové odlišení obchodního a neobchodního účelu jedinou možností *zvýšení* sazby uplatňované na dopravu k neobchodním účelům. Jsou-li ostatní okolnosti stejné, toto nemůže napomoci odstranit stávající rozdíly mezi členskými státy v sazbách daně z plynového oleje používaného k obchodním účelům a povede pouze ke zvýšení rozdílů v sazbách daně z plynového oleje používaného k neobchodním účelům, což může zase zvýšit „tankovací turistiku“ u soukromých vozidel. **Země, které již měly vysokou úroveň zdanění v roce 2003, nemají podle stávajících právních předpisů v praxi žádný prostor pro manévrování, pokud jde o odstranění existujícího narušování hospodářské soutěže.**

- **Soulad s ostatními politikami a cíli Unie**

Ve snaze udělat více pro to, aby byli uživatelé dopravy vystaveni skutečným nákladům, a změnit cenové struktury Bílá kniha *Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout* uvádí další dvě opatření:

- harmonizace ustanovení o minimální výši ve smlouvách upravujících dopravní činnost, aby bylo možno sazby revidovat, pokud vzrostou náklady (např. zvýšení cen pohonných hmot), a
- stanovení společných zásad pro zpoplatnění užívání pozemních komunikací zahrnující různé druhy dopravy.

První opatření bylo posouzeno v roce 2005 v rámci širokého posouzení dopadů. Ačkoliv bylo určeno pět alternativních možností politiky¹¹, první posouzení vedlo k dalším analýzám na základě tří hlavních směrů: i) změna nařízení (EHS) č. 4058/89¹², ii) žádná změna politiky, iii) harmonizace daní z pohonných hmot se smluvními ustanoveními o minimální výši. Výsledky posouzení dopadů Komisi potvrdily potřebu předložit návrh na změnu zvláštních daňových režimů pro plynový olej používaný jako pohonná hmota k obchodním účelům.

Za druhé, pokud jde o poplatky za užívání pozemních komunikací, Komise má do června 2008 po přezkoumání všech možností, včetně životního prostředí, hluku, přetížení a nákladů souvisejících se zdravím, předložit obecně použitelný rámec pro posouzení externích nákladů pro všechny druhy dopravy, který bude sloužit jako základ pro budoucí výpočty poplatků za užívání pozemních komunikací¹³. Tento návrh přihlíží k možnému budoucímu vývoji poplatků za užívání pozemních komunikací, jelikož členským státům umožňuje větší pružnost při zavádění spotřebních daní i poplatků za užívání silnic, přičemž zamezuje dvojímu zdanění a neznamena další zátěž pro hospodářské subjekty.

KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Konzultace zúčastněných stran

Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

Dne 20. července 2006 byl na internetové stránce Komise zveřejněn písemný dotazník, kterým byla veřejnost vyzvána, aby přispěla k diskusi, a který měl shromáždit příslušné reakce a pomoci Komisi při vypracování politiky týkající se plynového oleje používaného k obchodním účelům. Odpovědi měly být podány do 30. září 2006. Komise současně rozeslala podrobnější dotazníky zástupcům hlavních zúčastněných stran (sdružením silničních dopravců (mezinárodním i vnitrostátním), sdružením automobilového průmyslu a sdružením ropného průmyslu). V reakci na konzultace došlo celkem 52 externích příspěvků. Z toho 37 pocházelo od vnitrostátních svazů nebo sdružení, 7 od evropských nebo mezinárodních subjektů, 7 od podniků a jeden od soukromé osoby. Hlavní odvětví, které na konzultace reagovalo, bylo odvětví silniční přepravy zboží, na něž připadla více než polovina odpovědí. Reakce čerpacích (nebo servisních) stanic a ropného průmyslu představovaly více než 10 % odpovědí. Zúčastnila se rovněž další odvětví, např. automobilový průmysl, námořní přístavy, řemeslníci a železniční společnosti.

¹¹ Žádná změna politiky, změna nařízení (EHS) č. 4058/89, harmonizace daní z pohonných hmot, zavedení pojištění cen a odpovídající právní úprava, která funguje jako překážka pořízení.

¹² Nařízení Rady (EHS) č. 4058/89 ze dne 21. prosince 1989 o stanovení sazeb pro přepravu zboží po silnici mezi členskými státy (Úř. věst. L 390, 30.12.1989, s. 1).

¹³ Článek 11 směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999) ve znění směrnice 2006/38/ES (Úř. věst. L 157, 9.6.2006, s. 8).

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

Odvětví silniční přepravy zboží iniciativu Komise vřele uvítalo. Velká většina dopravců podporuje změnu stávající situace. Upřednostňovanou alternativou je úplná harmonizace v nejbližší možné budoucnosti (rok 2018 se zdá být příliš daleko) a (pokud možno) na nižší úrovni. V případě, že by tato alternativa nebyla reálná, mohli by akceptovat větší sblížení sazeb jako prozatímní řešení na cestě k harmonizaci nebo jako druhou nejlepší možnost.

Zástupci automobilového průmyslu potvrdili, že stávající situace není z hlediska vnitřního trhu uspokojivá. Nejsou však přesvědčeni o tom, že problémy jsou natolik velké, aby odůvodňovaly změnu systémů zdanění pohonných hmot. Upřednostňovali by alternativu žádné změny politiky před všemi ostatními navrhovanými možnostmi.

Na evropské úrovni zástupci ropného průmyslu zaujali k navrhovaným alternativám neutrální postoj. Pokud se však čerpací stanice nacházely v zemích s vysokým zdaněním, podpořili jejich zástupci větší sblížení sazeb nebo (dokonce přednostně) úplnou harmonizaci.

Komise vzala reakce v úvahu.

• **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Kromě širokých konzultací zúčastněných stran bylo v rámci posouzení dopadů přihlédnuto k pozičním dokumentům a článkům. K posouzení dopadů Komise mimoto využila výsledků tří modelů (Tremove, model dopravních technologií IPTS (Poles) a TRANSTOOLS).

POSOUZENÍ DOPADŮ

S cílem prověřit, jak by bylo možno vyřešit problém rozdílů v úrovni zdanění plynového oleje používaného k obchodním účelům, začala Komise posouzením tří základních koncepcí.

První koncepce (alternativa A) spočívá v tom, že se na úrovni Společenství nepřijme žádné další opatření (alternativa žádné změny politiky). Neřešila by problém narušování hospodářské soutěže, který se v současné době vyskytuje na trhu silniční přepravy zboží, což má důsledky pro podíly na trhu a zaměstnanost (nárůst v členských státech s nízkým zdaněním na úkor členských států s vysokým zdaněním). Alternativa A neřeší problém zajištění, které by v období od roku 2007 do roku 2030 vedly ke spotřebě celkem 42 500 milionů litrů pohonných hmot a souvisejícím emisím znečišťujících látek (2,2 milionu tun CO₂). Komise se proto rozhodla touto alternativou se dále nezabývat.

Druhá možnost (alternativa B) spočívá v naplánování úplné harmonizace mezi členskými státy v oblasti spotřebních daní z plynového oleje používaného k obchodním účelům. V roce 2018 by jednotná úroveň činila 400 EUR/1 000 l. Sazba daně z bezolovnatého benzínu by navíc nebyla nižší než sazba uplatňovaná na plynový olej používaný k obchodním účelům. Úplná harmonizace je alternativou, která umožňuje omezit co nejvíce narušování hospodářské soutěže, aniž by přitom došlo k přílišnému nárůstu administrativních nákladů. Tato alternativa by nicméně 22 členských států zavazovala, aby svou spotřební daň z plynového oleje používaného k obchodním účelům zvýšily tak, aby dosáhla úrovně 400 EUR/1 000 l, a 5 členských států by muselo své sazby daně snížit. Od roku 2014 by vedla k nárůstu sazby u bezolovnatého benzínu u 9 členských států a u dvou členských států by mohla vést ke zvýšení sazby spotřební daně při používání k neobchodním účelům (pokud se Německo

a Spojené království rozhodnou vyrovnat významné snížení sazby u použití k obchodním účelům zvýšením sazby uplatňované na použití k neobchodním účelům). Tato alternativa by byla pro automobilový průmysl neutrální. Z hlediska ochrany životního prostředí alternativa B vede k malému nárůstu spotřeby plynového oleje, malému snížení spotřeby bezolovnatého benzínu a k velmi malému zvýšení emisí znečišťujících látek (pokud se nepřihlíží k palivové turistice). Jelikož se však jedná o alternativu, která co nejvíce omezuje zajištění, snižuje zároveň na minimální úroveň související emise CO₂ (0,1 milionu tun), znečišťující látky a vyhýbání se dani. Ze sociálního hlediska se jedná o alternativu, která by mohla mít největší dopad (ačkoliv tento bude pravděpodobně mírný), s menším přetížením a menším počtem nehod na silnicích, nižším počtem odpracovaných hodin pro řidiče a největšími (i když malými) přesuny zaměstnanosti na regionální/vnitrostátní úrovni. Alternativa B však bude mít největší nepříznivý dopad na rozpočty (-71,8 miliardy EUR v období mezi rokem 2007 a 2030, který by se snížil na -58,2 miliardy EUR, pokud se vezme v úvahu palivová turistika). Mělo se rovněž za to, že tato alternativa není reálná z politického hlediska. Ze všech těchto důvodů se Komise touto alternativou dále nezabývala.

Třetí možnost (alternativa C) spočívá ve větším sblížení spotřebních daní uplatňovaných na plynový olej používaný k obchodním účelům. Na úrovni Společenství by bylo stanoveno flukтуаční pásmo s minimální a maximální daní. Členské státy by v tomto pásmu musely stanovit úroveň zdanění použitelnou na plynový olej používaný k obchodním účelům. Rozpětí flukтуаčního pásma by se postupně zmenšovalo tak, aby do roku 2010 dosáhlo 100 EUR. Aby členské státy, které využívají přechodných období, měly čas se přizpůsobit, alternativa C zachovává stávající minimální úrovně stanovené směrnicí o energetické dani jako základnu flukтуаčního pásma až do roku 2013. Následně se posuzovaly další dvě dílčí alternativy: i) od 1. března 2013 by se pásmo indexovalo (alternativa C1) nebo ii) pásmo by se neměnilo, ale byla by stanovena vyšší minimální úroveň, než je v současnosti uvedena ve směrnici o energetické dani, tj. 359 EUR na 1 000 litrů, což je stejná minimální úroveň, která platí pro bezolovnatý benzín (alternativa C2). V alternativách C1 a C2 by vnitrostátní sazba daně z bezolovnatého benzínu nebyla nižší než vnitrostátní sazba uplatňovaná na plynový olej používaný k obchodním účelům. **Posouzení dopadů prokázalo, že každá z těchto variant alternativy C má své nevýhody.** Považovalo se proto za vhodné posunout datum zavedení indexace (alternativa C1) a srovnání s bezolovnatým benzínem (alternativa C2) na rok 2012 a přidat pátou možnost (alternativa C2+), a to na základě výsledků veřejných konzultací a ekonometrických simulací. U všech tří dílčích alternativ C by členské státy, které využívají přechodných období, musely dodržovat nové sazby až po skončení příslušného přechodného období.

Alternativa C2+ spočívá ve zvýšení minimální úrovně pro plynový olej na 359 EUR/1 000 l v roce 2012 a následně na 380 EUR v roce 2014, aby se zamezilo rychlému poklesu sazby daně v reálných hodnotách a dále omezilo narušování hospodářské soutěže. Alternativa C2+ nezahrnuje flukтуаční pásmo, a tudíž ani maximální úroveň. Stejně jako u alternativ C1 a C2 by vnitrostátní sazba daně z bezolovnatého benzínu nebyla nižší než vnitrostátní sazba uplatňovaná na plynový olej.

Za účelem sladění s ostatními politikami Společenství, snadnějšího daňového odlišení obchodního a neobchodního účelu, jakož i snížení rozdílů ve výši daně v praxi předpokládají alternativy C1, C2 a C2+ mimoto změnu čl. 7 odst. 4 směrnice o energetické dani a stanoví, že členské státy, které uplatňují nebo zavedou systém poplatků za užívání silnic motorovými vozidly používajícími plynový olej k obchodním účelům, mohou uplatnit sazbu u plynového oleje používaného těmito vozidly, která je nižší než vnitrostátní úroveň zdanění platná k 1. lednu 2003, pokud celkové daňové zatížení zůstane přibližně stejné a je-li dodržena

minimální úroveň ve Společenství uplatňovaná na plynový olej používaný k obchodním účelům. Požadavek stanovený v čl. 7 odst. 4, podle něhož musí být vnitrostátní úroveň zdanění platná k 1. lednu 2003 pro plynový olej používaný jako pohonná hmota alespoň dvakrát vyšší než minimální úroveň zdanění platná k 1. lednu 2004, by byl zrušen.

Posouzení alternativ C:

Alternativa C1 a alternativa C2 znamenají zvýšení spotřební daně z plynového oleje do roku 2014 v 18 členských státech oproti 21 v případě alternativy C2+. Zatímco alternativa C2 nebude mít žádný účinek na spotřební daně z bezolovnatého benzínu, alternativy C1 a C2+ povedou ke zvýšení spotřební daně z bezolovnatého benzínu v 9 členských státech od roku 2016 (C1) a 2014 (C2+). Jelikož alternativa C2+ nezahrnuje žádné flukтуаční pásmo, a tedy ani žádnou maximální úroveň, neměla by mít žádný účinek na spotřební daň z plynového oleje používaného k neobchodním účelům. Všechny tři alternativy umožní omezit narušení hospodářské soutěže. Jsou-li všechny okolnosti stejné, pak vzhledem k tomu, že z dlouhodobého hlediska se minimální úroveň zdanění plynového oleje používaného k obchodním účelům zvýší více podle alternativy C1 než podle alternativy C2, alternativa C1 umožní, aby ke snížení rozdílů došlo ve větším rozsahu než v případě alternativy C2. V případě alternativy C2+ by rozsah snížení závisel na reakcích členských států, které v současnosti mají vysoké zdanění. Pokud by se rozhodly sazby snížit a zavést poplatky za užívání silnic, snížení rozdílů ve zdanění by také bylo vyšší než v případě alternativy C2, a to díky vyšší minimální úrovni. Administrativní náklady by byly stejného řádu jako u alternativy B a nezdá se, že by byly problémem, jímž by se výrobní odvětví zaobíralo. Dopad na automobilový průmysl, měřený z hlediska zásob vozidel provozovaných na bezolovnatý benzín a na plynový olej, se ve všech alternativách jeví jako velmi malý. Žádná z alternativ by neměla významný dopad na poptávku po dopravě nebo na změny způsobu dopravy. Všechny by mohly mít malé kladné sociální účinky, pokud jde o snížení přetížení a počtu nehod a zkrácení pracovní doby řidičů, ale v menším rozsahu než v případě alternativy B, která by skutečně mohla omezit zajišťky v nejvyšším možném rozsahu. Co se týká zaměstnanosti, všechny tyto alternativy by vedly k určitému přesunu na regionální/vnitrostátní úrovni, avšak na evropské úrovni by nebyla zaznamenána žádná změna, pokud všechny ostatní okolnosti budou stejné.

Největší rozdíly mezi těmito třemi alternativami se týkají spotřeby pohonných hmot, dopadu na životní prostředí, dopadu na palivovou turistiku a dopadu na rozpočet. Zatímco alternativy C1 a C2 vedou k malému zvýšení spotřeby plynového oleje a snížení spotřeby bezolovnatého benzínu (vzhledem k horní hranici zdanění plynového oleje), alternativa C2+ je jedinou alternativou, která umožňuje snížit spotřebu plynového oleje i bezolovnatého benzínu. Z hlediska ochrany životního prostředí alternativa C2+ přispěje více k internalizaci externalit než alternativa C2, jelikož její minimální úrovně jsou vyšší. Bez přihlédnutí k palivové turistice je alternativa C2+ jedinou alternativou, která snižuje množství znečišťujících látek v ovzduší. Palivová turistika a související emise znečišťujících látek budou omezeny u všech tří alternativ (nejvíce u alternativy C1 s 0,6 milionu tun emisí). V případě alternativy C2+ by se palivová turistika mohla snížit na nižší úroveň než u C1, pokud se Německo a Spojené království (členské státy s nejvyšší úrovní zdanění plynového oleje v současnosti) rozhodnou snížit svou sazbu pro použití k obchodním účelům zavedením poplatků za užívání silnic. Z rozpočtového hlediska bude celkový dopad na rozpočet (např. s přihlédnutím k omezení palivové turistiky) činit –38,3 miliard EUR (C1), –46,8 miliard EUR (C2) resp. +40,3 miliard EUR (C2+). **Z výše uvedených důvodů se Komise rozhodla navrhnout alternativu C2+.**

• Shrnutí navrhovaných opatření

Tento nový návrh pozmění směrnici o energetické dani zvýšením minimálních úrovní zdanění pro plynový olej, které jsou stanoveny na úrovni Společenství. Počínaje rokem 2012 by minimální úroveň zdanění byla totožná s minimální úrovní, která již bude uplatňována na bezolovnatý benzín (359 EUR/1 000 l), aby se zohlednila skutečnost, že tyto dvě pohonné hmoty jsou z hlediska životního prostředí stejně škodlivé. Počínaje rokem 2014 by se minimální úroveň zdanění plynového oleje zvýšila (380 EUR/1 000 l), aby se zamezilo významnému poklesu její reálné hodnoty a dále omezilo narušování hospodářské soutěže.

Odlišení sazby z plynového oleje používaného k obchodním a neobchodním účelům by bylo možné, ne však povinné. Členskými státy, které rozlišují mezi použitím plynového oleje používaného jako pohonná hmota k obchodním a neobchodním účelům, by mělo být objasněno, že vnitrostátní úroveň zdanění plynového oleje používaného jako pohonná hmota k neobchodním účelům nesmí být nižší než vnitrostátní úroveň, kterou tento členský stát uplatňuje na plynový olej používaný k obchodním účelům. Totéž by mělo platit pro vztah mezi bezolovnatým benzínem a plynovým olejem používaným k obchodním účelům.

K objasnění tohoto mechanismu poslouží příklad členského státu, který již splňuje minimální úroveň použitelné pro rok 2010 a zdaňuje plynový olej používaný k obchodním účelům sazbou 340 EUR na 1 000 l, plynový olej používaný k neobchodním účelům sazbou 350 EUR na 1 000 l a bezolovnatý benzín sazbou 370 EUR na 1 000 l. Na tento členský stát bude mít předkládaný návrh tyto důsledky:

- v roce 2012 se sazba zdanění plynového oleje používaného k obchodním účelům zvýší na 359 EUR na 1000 l. Sazba zdanění plynového oleje používaného k neobchodním účelům proto musí být rovna sazbě 359 EUR na 1 000 l nebo musí být vyšší. V opačném případě by se s plynovým olejem používaným k neobchodním účelům zacházelo příznivěji než s plynovým olejem používaným k obchodním účelům, přičemž toto příznivé zacházení není opodstatněné ani důvody ochrany životního prostředí, ani důvody narušování hospodářské soutěže. Toto zvýšení nebude mít žádný vliv na zdanění bezolovnatého benzínu, neboť nová minimální úroveň pro plynový olej používaný k obchodním účelům bude od roku 2012 na stejném minimu, jaké platí pro bezolovnatý benzín;
- v roce 2014 bude minimální úroveň zdanění plynového oleje používaného k obchodním účelům zvýšena na 380 EUR na 1 000 l. Sazba zdanění plynového oleje používaného k neobchodním účelům bude muset být rovna 380 EUR na 1 000 l nebo bude muset být vyšší. Sazba zdanění bezolovnatého benzínu bude rovněž muset činit 380 EUR na 1 000 l nebo bude muset být vyšší¹⁴. Tyto změny jsou opět důsledkem zvýšení sazeb plynového oleje používaného k obchodním účelům. V opačném případě by se s plynovým olejem používaným k neobchodním účelům a s bezolovnatým benzínem zacházelo příznivěji než s plynovým olejem používaným k obchodním účelům, přičemž toto příznivé zacházení není opodstatněné ani důvody ochrany životního prostředí, ani důvody narušování hospodářské soutěže.

¹⁴ Výraz „plynový olej používaný k obchodním účelům“ byl zvolen, protože odpovídá oficiálnímu označení příslušných kódů KN.

Druh pohonné hmoty	2010	2012	2014
Plynový olej používaný k obchodním účelům	340	359	380
Plynový olej používaný k neobchodním účelům	350	≥ 359	≥ 380
Bezolovnatý benzín	370	370	≥ 380

Navrhované znění by všem členským státům dále umožnilo snížit jejich úroveň zdanění pod úroveň platnou v daném členském státě k 1. lednu 2003, pokud dodrží minimální úroveň zdanění a pokud používají nebo zavedou systém poplatků za užívání silnic, aby celkové daňové zatížení zůstalo přibližně stejné (srov. výše uvedený popis alternativy C2+). Takto by více členských států bylo schopno odlišit plynový olej používaný k obchodním a neobchodním účelům zachováním stejné sazby pro použití k neobchodním účelům a snížením sazby pro použití k obchodním účelům.

Budou zachována a doplněna přechodná období, která povoluje směrnice 2003/96/ES ve znění směrnic 2004/74/ES a 2004/75/ES a která jsou uvedena ve Smlouvě o přistoupení Bulharské republiky a Rumunska k Evropské unii. V tomto ohledu by mělo u členských států, které využívají přechodných období, docházet ke zvýšení každé dva roky, tj. zvýšení na 359 EUR nastane dva roky po skončení přechodného období, v jehož rámci mělo být dosaženo úrovně 330 EUR, a zvýšení na 380 EUR proběhne dva roky po skončení předchozího dvouletého období.

Sazba daně z plynového oleje používaného k obchodním účelům by se na úrovni členských států uplatňovala pomocí mechanismu zpětné úhrady, jehož praktické aspekty by byly stanoveny na úrovni Společenství. Systém zpětné úhrady se zdá být jediným praktickým způsobem, jak zamezit diskriminaci obchodníků usazených v jiné zemi.

- **Právní základ**

Článek 93 Smlouvy o ES.

- **Zásada subsidiarity**

Návrh nespadá do výlučné pravomoci Společenství. Proto se uplatní zásada subsidiarity.

Článek 93 Smlouvy stanoví, že Rada přijme ustanovení k harmonizaci právních předpisů týkajících se spotřebních daní v rozsahu, v jakém je tato harmonizace nezbytná pro vytvoření a fungování vnitřního trhu.

Jak se uvádí v posouzení dopadů, větší sblížení sazeb daní prostřednictvím nástrojů Společenství by účinným způsobem řešilo otázku nekalé hospodářské soutěže a omezilo by narušování soutěže. Kromě toho by přispělo k omezení zajížděk, které poškozují životní prostředí. Tento návrh zmíněné problémy odstraní zvýšením minimální úrovně zdanění. Za

předpokladu, že členské státy nezmění svou daňovou strategii¹⁵, by všechny země až na dvě měly do roku 2014 spotřební daně z plynového oleje v rozmezí od 380 EUR do 420 EUR/1 000 l, přičemž v současnosti se příslušné sazby ve všech zemích, které dodržují minimální úroveň, kromě Německa a Spojeného království pohybují v rozmezí od 302 EUR do 420 EUR.

Toto opatření by vzhledem k jeho povaze mohla provést pouze Unie. Jak ukazují minulé i současné ropné šoky, dojde-li k nevyzpytatelným výkyvům cen ropy, stávají se rozdíly mezi sazbami daně z plynového oleje používaného jako pohonná hmota v jednotlivých členských státech ještě citlivější otázkou. Jednostranná opatření členských států by mohla vést k závodům o snižování v daňové oblasti na minimální úroveň, což by vedlo pouze ke vzniku dalších obtíží ve všech členských státech. Komise a Rada ministrů opakovaně objasňovaly, že zmatku v oblasti daní a narušení hospodářské soutěže zamezí pouze společné koncepcce.

Akt Společenství je rovněž nezbytný v zájmu větší pružnosti ustanovení směrnice o energetické dani, aby rozdíly v sazbách mohly být sníženy daňovým odlišením obchodního a neobchodního účelu, a to změnou čl. 7 odst. 4, což všem členským státům umožní postupovat pružně, pokud jde o kompenzaci mezi daněmi a poplatky za užívání silnic.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality.

Změny směrnice o energetické dani bude nejlépe dosaženo novým návrhem směrnice. Směrnice členským státům umožňuje potřebnou pružnost, aby mohly zohlednit své potřeby a potřeby svých hospodářských subjektů.

Zkušenosti několika členských států naznačují, že uplatňování zvláštní sazby daně pro plynový olej používaný k obchodním účelům je jednoduché jak pro hospodářské subjekty, tak pro orgány veřejné správy, pokud se použije mechanismus zpětné úhrady. Takovýto mechanismus je do návrhu zahrnut.

- **Volba nástrojů**

Navrhovaný nástroj: směrnice.

Jiné prostředky by nebyly přiměřené, jelikož na tuto oblast se již vztahuje směrnice. Je zřejmé, že k vyřešení problému by nebyla účinná společná regulace nebo samoregulace. V tomto zvláštním případě představuje směrnice pro zúčastněné strany vhodný mechanismus provedení.

- **Rozpočtové důsledky**

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Společenství.

¹⁵ Toto učiní pouze členské státy, které musí své sazby zvýšit vzhledem k nové minimální úrovni, a zůstanou blízko této minimální úrovni.

Návrh

SMĚRNICE RADY,

kteřou se mění směrnice 2003/96/ES, pokud jde o úpravu zvláštního režimu zdanění plynového oleje používaného jako pohonná hmota k obchodním účelům a o koordinaci zdanění bezolovnatého benzínu a plynového oleje používaného jako pohonná hmota

(Text s významem pro EHP)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 93 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise¹⁶,

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu¹⁷,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹⁸,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V Bílé knize Komise ze dne 12. září 2001, Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout¹⁹, se uvádí, že by harmonizace vnitrostátních sazeb daní uplatňovaných na plynový olej používaný k obchodním účelům zlepšila udržitelnost silniční dopravy.
- (2) Ve sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu, Evropa v pohybu – udržitelná mobilita pro náš kontinent – přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období²⁰, Komise uvádí, že dopravní politika sleduje cíl snížit emise CO₂, a zdůrazňuje, že mezinárodní závazky týkající se životního prostředí, včetně závazků plynoucích z Kjótského protokolu, musí být zahrnuty do dopravní politiky. Obdobné úvahy platí pro daňovou politiku v souvislosti s dopravou.

¹⁶ Úř. věst. C , , s. .

¹⁷ Úř. věst. C , , s. .

¹⁸ Úř. věst. C , , s. .

¹⁹ KOM(2001) 370.

²⁰ KOM(2006) 314.

- (3) Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny²¹, stanoví daňový rámec pro paliva používaná jako pohonná hmota. Za určitých podmínek umožňuje odlišit daňové režimy pro pohonné hmoty používané k obchodním účelům a k ostatním účelům.
- (4) Pohonné hmoty představují velký podíl provozních nákladů podniku působícího v odvětví silniční přepravy zboží, a přitom lze zaznamenat velké rozdíly v úrovni zdanění uplatňované členskými státy na plynový olej. Tyto rozdíly vedou k palivové turistice a narušení hospodářské soutěže. Větší sblížení úrovně zdanění uplatňované na plynový olej používaný k obchodním účelům na úrovni Společenství by účinným způsobem vyřešilo otázku nekalé hospodářské soutěže a posléze vedlo k lepšímu fungování vnitřního trhu a ke snížení negativních vlivů na životní prostředí.
- (5) Posouzení dopadů, které Komise provedla, prokázalo, že nejlepší způsob, jak zajistit větší sblížení úrovně zdanění plynového oleje používaného k obchodním účelům, spočívá ve zvýšení minimální úrovně pro plynový olej používaný k obchodním účelům, a to vzhledem k tomu, že to v sobě spojuje omezení narušování hospodářské soutěže a související palivové turistiky, jakož i snížení celkové spotřeby. Je proto vhodné stanovit, aby se od roku 2012 minimální úroveň zdanění plynového oleje rovnala minimální úrovni zdanění uplatňované na bezolovnatý benzín, což zohledňuje skutečnost, že obě pohonné hmoty jsou z hlediska životního prostředí stejně škodlivé. Od roku 2014 by minimální úroveň zdanění měla činit 380 EUR na 1 000 l, což přispěje k tomu, aby minimální úroveň zůstala v reálných hodnotách stejná a aby se dále omezilo narušování hospodářské soutěže a poškozování životního prostředí.
- (6) Z hlediska ochrany životního prostředí se v této fázi jeví jako vhodné stanovit stejnou minimální úroveň zdanění pro bezolovnatý benzín i pro plynový olej. Neexistují žádné přesvědčivé důvody pro stanovení vnitrostátních úrovně zdanění plynového oleje používaného k neobchodním účelům a bezolovnatého benzínu nižších, než je vnitrostátní úroveň uplatňovaná na plynový olej používaný k obchodním účelům. Členskými státy, které rozlišují mezi použitím plynového oleje používaného jako pohonná hmota k obchodním a neobchodním účelům, by mělo být objasněno, že vnitrostátní úroveň zdanění plynového oleje používaného jako pohonná hmota k neobchodním účelům nesmí být nižší než vnitrostátní úroveň, kterou tento členský stát uplatňuje na plynový olej používaný k obchodním účelům. Totéž by mělo platit pro vztah mezi bezolovnatým benzínem a plynovým olejem používaným jako pohonná hmota k obchodním účelům.
- (7) Některým členským státům byla povolena přechodná období, aby se mohly bez problémů přizpůsobit úrovním zdanění stanoveným ve směrnici 2003/96/ES. Ze stejných důvodů by tato přechodná období měla být doplněna i ve vztahu k této směrnici.

²¹ Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2004/75/ES (Úř. věst. L 157, 30.4.2004, s. 100).

- (8) Jelikož tato směrnice ovlivňuje úroveň zdanění v členských státech, a v důsledku toho stávající opatření státní podpory, směrnice nezprošťuje členské státy povinnosti, aby případně upravily svá vnitrostátní opatření a oznámily změnu Komisi v souladu s pravidly pro státní podporu.
- (9) Rozlišování mezi sazbami daně z plynového oleje používaného k obchodním a neobchodním účelům je nutno provést pomocí mechanismu zpětné úhrady, který nesmí být diskriminační. Na úrovni Společenství by měl být stanoven soubor společných pravidel použitelných na tuto záležitost, zejména pokud jde o postupy přeshraniční zpětné úhrady.
- (10) Měla by se rozšířit možnost, aby členské státy stanovily sníženou sazbu pro plynový olej používaný k obchodním účelům pod vnitrostátní úroveň platnou k 1. lednu 2003 při zavádění nebo uplatňování systému poplatků za užívání silnic, který vede k přibližně stejnému celkovému daňovému zatížení. Za tímto účelem a na základě zkušeností je vhodné nadále nezachovávat požadavek, podle něhož musí být vnitrostátní úroveň zdanění platná k 1. lednu 2003 pro plynový olej používaný jako pohonná hmota alespoň dvakrát vyšší než minimální úroveň zdanění platná k 1. lednu 2004.
- (11) Jelikož cílů navrhovaného opatření, totiž většího sblížení zdanění uplatňovaného na plynový olej používaný k obchodním účelům s cílem omezit vážné narušování hospodářské soutěže, které nepříznivě ovlivňuje trhy silniční přepravy zboží, aby bylo lépe dosaženo cílů společné dopravní politiky a zajištěna lepší ochrana životního prostředí, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto, z důvodu jejich evropského rozměru, jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, Společenství může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality ve smyslu výše uvedeného článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (12) Směrnice 2003/96/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 2003/96/ES se mění takto:

(1) Článek 7 se mění takto:

(a) Odstavce 1 a 2 se nahrazují tímto:

„1. Od 1. ledna 2004, 1. ledna 2010, 1. ledna 2012 a 1. ledna 2014 se minimální úroveň zdanění platné pro pohonné hmoty stanoví podle tabulky A v příloze I.

2. Členské státy mohou rozlišovat mezi plynovým olejem používaným jako pohonná hmota k obchodním a neobchodním účelům, pokud jsou dodrženy minimální úroveň zdanění stanovené Společenstvím a sazba pro plynový olej používaný jako pohonná hmota k obchodním účelům neklesne pod vnitrostátní úroveň zdanění platnou k 1. lednu 2003.

Vnitrostátní úroveň zdanění platné v členském státě pro plynový olej používaný k neobchodním účelům a pro bezolovnatý benzín používaný jako pohonná hmota nesmí být nižší než vnitrostátní úroveň, kterou tento členský stát uplatňuje na plynový olej používaný k obchodním účelům.“

(b) Odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„4. Členské státy, které uplatňují nebo zavedou systém poplatků za užívání silnic motorovými vozidly používajícími plynový olej k obchodním účelům, jak je definován v odstavci 3, mohou u tohoto plynového oleje uplatnit sníženou daňovou sazbu, která je nižší než vnitrostátní úroveň zdanění platná k 1. lednu 2003, pokud celkové daňové zatížení zůstane přibližně stejné a pokud je dodržena minimální úroveň stanovená Společenstvím pro plynový olej.“

(c) Doplnuje se nový odstavec 5, který zní:

„5. Členské státy zajistí, aby odlišné úroveň zdanění plynového oleje používaného k obchodním a neobchodním účelům byly provedeny prostřednictvím nediskriminačního mechanismu zpětné úhrady. Tento mechanismus zajistí, aby hospodářské subjekty všech členských států měly přístup k zpětné úhradě za podmínek, které jsou rovné, průhledné a z administrativního hlediska jednoduché.

Komise vypracuje postupem podle čl. 27 odst. 2 společná pravidla pro mechanismy uvedené v prvním pododstavci.“

(2) Článek 18 se mění takto:

(a) V odstavci 3 se první věta nahrazuje tímto:

„Španělské království může využívat přechodného období do 1. ledna 2007, aby upravilo svou vnitrostátní úroveň zdanění plynového oleje používaného jako pohonná hmota na novou minimální úroveň 302 EUR, a dále přechodného období do 1. ledna 2012, aby tato úroveň dosáhla 330 EUR, přechodného období do 1. ledna 2014, aby tato úroveň dosáhla 359 EUR, a přechodného období do 1. ledna 2016, aby tato úroveň dosáhla 380 EUR.“

(b) V odstavci 4 se první věta nahrazuje tímto:

„Rakouská republika může využívat přechodného období do 1. ledna 2007, aby upravila svou vnitrostátní úroveň zdanění plynového oleje používaného jako pohonná hmota na novou minimální úroveň 302 EUR, a dále přechodného období do 1. ledna 2012, aby tato úroveň dosáhla 330 EUR, přechodného období do 1. ledna 2014, aby tato úroveň dosáhla 359 EUR, a přechodného období do 1. ledna 2016, aby tato úroveň dosáhla 380 EUR.“

(c) V odstavci 5 se první věta nahrazuje tímto:

„Belgické království může využívat přechodného období do 1. ledna 2007, aby upravilo svou vnitrostátní úroveň zdanění plynového oleje používaného jako pohonná hmota na novou minimální úroveň 302 EUR, a dále přechodného období do 1. ledna 2012, aby tato úroveň dosáhla 330 EUR, přechodného období do 1. ledna 2014, aby tato úroveň dosáhla 359 EUR, a přechodného období do 1. ledna 2016, aby tato úroveň dosáhla 380 EUR.“

(d) V odstavci 6 se první věta nahrazuje tímto:

„Lucemburské velkovévodství může využívat přechodného období do 1. ledna 2009, aby upravilo svou vnitrostátní úroveň zdanění plynového oleje používaného jako pohonná hmota na novou minimální úroveň 302 EUR, a dále přechodného období do 1. ledna 2012, aby tato úroveň dosáhla 330 EUR, přechodného období do 1. ledna 2014, aby tato úroveň dosáhla 359 EUR, a přechodného období do 1. ledna 2016, aby tato úroveň dosáhla 380 EUR.“

(e) V odstavci 7 druhém pododstavci se první věta nahrazuje tímto:

„Portugalská republika může využívat přechodného období do 1. ledna 2009, aby upravila svou vnitrostátní úroveň zdanění plynového oleje používaného jako pohonná hmota na novou minimální úroveň 302 EUR, a dále přechodného období do 1. ledna 2012, aby tato úroveň dosáhla 330 EUR, přechodného období do 1. ledna 2014, aby tato úroveň dosáhla 359 EUR, a přechodného období do 1. ledna 2016, aby tato úroveň dosáhla 380 EUR.“

(f) V odstavci 8 třetím pododstavci se první věta nahrazuje tímto:

„Řecká republika může využívat přechodného období do 1. ledna 2010, aby upravila svou vnitrostátní úroveň zdanění plynového oleje používaného jako pohonná hmota na novou minimální úroveň 302 EUR, a dále přechodného období do 1. ledna 2012, aby tato úroveň dosáhla 330 EUR, přechodného období do 1. ledna 2014, aby tato úroveň dosáhla 359 EUR, a přechodného období do 1. ledna 2016, aby tato úroveň dosáhla 380 EUR.“

(3) Článek 18a se mění takto:

(a) V odstavci 5 se první věta nahrazuje tímto:

„Lotyšská republika může využívat přechodného období do 1. ledna 2011, aby upravila svou vnitrostátní úroveň zdanění plynového oleje a petroleje používaných jako pohonná hmota na novou minimální úroveň 302 EUR na 1 000 l, a dále přechodného období do 1. ledna 2013, aby tato úroveň dosáhla 330 EUR, a pro plynový olej používaný jako pohonná hmota může využívat přechodného období do 1. ledna 2015, aby tato úroveň dosáhla 359 EUR, a přechodného období do 1. ledna 2017, aby tato úroveň dosáhla 380 EUR.“

(b) V odstavci 6 se první věta nahrazuje tímto:

„Litevská republika může využívat přechodného období do 1. ledna 2011, aby upravila svou vnitrostátní úroveň zdanění plynového oleje a petroleje používaných jako pohonná hmota na novou minimální úroveň 302 EUR na 1 000 l, a dále přechodného období do 1. ledna 2013, aby tato úroveň dosáhla 330 EUR, a pro plynový olej používaný jako pohonná hmota může využívat přechodného období do 1. ledna 2015, aby tato úroveň dosáhla 359 EUR, a přechodného období do 1. ledna 2017, aby tato úroveň dosáhla 380 EUR.“

(c) V odstavci 9 druhém pododstavci se první věta nahrazuje tímto:

„Polská republika může využívat přechodného období do 1. ledna 2010, aby upravila svou vnitrostátní úroveň zdanění plynového oleje používaného jako pohonná hmota na novou minimální úroveň 302 EUR na 1 000 l, a dále přechodného období do 1. ledna 2012, aby tato úroveň dosáhla 330 EUR, přechodného období do 1. ledna 2014, aby tato úroveň dosáhla 359 EUR, a přechodného období do 1. ledna 2016, aby tato úroveň dosáhla 380 EUR.“

(4) Doplnuje se nový článek 18c, který zní:

„Článek 18c

„Aniž jsou dotčeny odchylky od článku 7 stanovené ve Smlouvě o přistoupení Bulharské republiky a Rumunska k Evropské unii, mohou tyto členské státy pro plynový olej používaný jako pohonná hmota využívat dalšího přechodného období do 1. ledna 2015, aby úroveň dosáhla 359 EUR, a přechodného období do 1. ledna 2017, aby úroveň dosáhla 380 EUR.“

- (5) V tabulce A v příloze I se řádky týkající se bezolovnatého benzínu a plynového oleje nahrazují tímto:

	1. ledna 2004	1. ledna 2010	1. ledna 2012	1. ledna 2014
Bezolovnatý benzín (v eurech na 1 000 l) Kódy KN 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 a 2710 11 49	359	359	359	380
Plynový olej (v eurech na 1 000 l) Kódy KN 2710 19 41 až 2710 19 49	302	330	359	380

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 31. prosince 2007. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění a srovnávací tabulku mezi těmito předpisy a touto směrnicí.

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 4

Tato směrnice je určena členskými státním.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda/předsedkyně*