

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 8.7.2008
KOM(2008) 436 v konečném znění

2008/0147 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kteřou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

{SEK(2008) 2208}
{SEK(2008) 2209}

(předložená Komisí)

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1. Odůvodnění a cíle návrhu

V roce 2006 vyzvaly Evropský parlament a Rada Komisi, aby vypracovala zprávu o všeobecně použitelném, transparentním a srozumitelném modelu pro hodnocení externích nákladů v dopravě, například nákladů v důsledku znečištění a přetížení dopravy, který by sloužil jako základ pro budoucí výpočty poplatků za pozemní komunikace. Komise byla vyzvána, aby navrhla strategii na postupného zavedení tohoto modelu pro všechny druhy dopravy, a případně k ní připojila návrh na revizi směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly¹.

Ve svém usnesení ze dne 11. března 2008 o udržitelné evropské dopravní politice nedávno Parlament důrazně vyzval Komisi, aby takovýto model předložila spolu se strategií na jeho zavedení do všech druhů dopravy a s legislativními návrhy, které budou zahájeny přezkumem dané směrnice.

Spolu s tímto návrhem se Parlamentu a Radě předkládá sdělení, které zahrnuje model i strategii (viz KOM(2008) 435). Má za cíl správné stanovení cen za dopravu tak, aby lépe zohledňovaly náklady na skutečné užívání vozidel, vlaků, letadel nebo lodí z hlediska znečištění, přetížení dopravy a změny klimatu.

Ve všech druzích dopravy je třeba uplatňovat postupný přístup, zejména pak v odvětví silniční dopravy, vzhledem k jeho vlivu na dopravní systém a podílu na provozu a emisích. V tomto odvětví to znamená větší uplatňování mýtného, které je rozlišeno podle ujeté vzdálenosti, místa a doby užití komunikace ve vztahu k externím nákladům, které vznikly v důsledku užití vozidel.

Příložený návrh k této širší strategii přispívá. Má za cíl vybízet členské státy k tomu, aby za účelem zlepšení účinnosti a vlivu silniční nákladní dopravy na životní dopravy rozlišily výběr poplatků. Usiluje o změnu směrnice 1999/62/ES s cílem stanovit rámec, který by členskými státem umožnil způsobem slučitelným s vnitřním trhem vypočítat a rozlišit mýtné na základě nákladů v důsledku znečištění provozem a v důsledku přetížení dopravy.

Tyto poplatky budou provozovatele dopravy vybízet k tomu, aby používali ekologičtější vozidla, volili si méně přetížené trasy, optimálním způsobem naložili svá vozidla, a účinněji tak využívali infrastrukturu.

1.2. Obecné souvislosti

Pro hospodářství a společnost má doprava zásadní význam. Značně však závisí na ropě a v důsledku jejího využívání vznikají společnosti náklady v oblasti zdraví a výpadků produkce způsobené znečištěním ovzduší a účinky hluku a nehodami; při přetížení dopravy dochází k plývání časem i pohonnými hmotami a doprava má

¹ Článek 11 směrnice 1999/62/ES ve znění změn.

za následek škody na životním prostředí v širším rozměru, například též změnu klimatu.

V současné době tyto externí náklady nese zbytek společnost buď v podobě obecného zdanění, které má uhradit náklady na činnost policie, správu silnic a nemocniční péči, či v podobě dopadů hluku, emisí a nehod na lidské zdraví a kvalitu života.

Přibližně 90 % těchto nepříznivých dopadů lze obvykle přičíst silniční dopravě a čtvrtinu z toho silniční nákladní dopravě. Vzhledem k trvalému růstu silniční nákladní dopravy, zejména pak odvětví mezinárodní silniční dopravy, jež se má podle prognóz v období 2000 až 2020 zřejmě zdvojnásobit, je nanejvýše pravděpodobné, že uvedené sociální náklady budou dále vzrůstat.

Jak nastínil přezkum evropské dopravní politiky z roku 2006, pro optimalizaci evropských logistických řetězců, pro dosažení větší účinnosti a šetrnosti veškeré dopravy k životnímu prostředí, a tedy i pro zajištění udržitelnější dopravy je zapotřebí celá řada politických nástrojů na úrovni EU a členských států. Správná kombinace koncepcí v dopravě nesmí být pouze v oblasti nabídky, ale musí se rovněž zabývat stanovením cen, což je v tržním hospodářství účinný způsob pro lepší řízení poptávky po dopravě a dosažení účinnějšího využívání dopravní infrastruktury.

Ve stávajícím zpoplatnění silniční nákladní dopravy se promítá celá řada různých přístupů členských států. Některé země se opírají o kombinaci různých nástrojů pro zdanění (daně z pohonných hmot a daně z vozidel). V ostatních státech je fiskální kombinace různorodější a zahrnuje též poplatky za užívání silnic, aby se dosáhlo návratnosti nákladů za užívání dálnic dopravci. Poplatky za užívání jsou ve formě časových poplatků (například evropská silniční známka zvaná „euroznámka“²), jež jsou zavedeny jako přechodný systém, nebo jsou ve formě poplatků za ujetou vzdálenost (mýtné) stanovených na jednotlivé úseky silnic nebo celou primární silniční síť.

Stávajícím zpoplatněním se členskými státy ve většině případů nezdařilo vyslat správné cenové signály. Ke všem uživatelům silnic se přistupuje stejně, bez ohledu na to, jakým způsobem přispívají k přetížení dopravy či znečištění. Chybí jim účinné pobídky k tomu, aby používali ekologičtější vozidla, upravili svoji volbu trasy a pozměnili své chování v oblasti mobility. Zatímco za užití dálnice ve venkovské oblasti se na nákladní automobil pravděpodobně vztahuje mýtné, při projíždění hustě obydlenou oblastí obvykle toto vozidlo nezaplatí za užívání komunikace žádný poplatek, i když náklady z hlediska znečištění a přetížení dopravy zpravidla mohou být pětinasobné.

Kromě změny klimatu nese většinu externích nákladů obyvatelstvo a místní či vnitrostátní správa na území, kde se doprava uskutečňuje, a nikoli tam, kde je vozidlo evidováno či kde tankuje pohonné hmoty. Tyto náklady se liší podle ujeté vzdálenosti, vlivu vozidla na životní prostředí (např. emisní normy Euro) a různých

² Známka nebo lepicí štítek na základě dohody několika členských států umožňující přístup k silniční síti na území těchto států – odtud výraz „Eurovignette (euroznámka)“.

časových období (v dopravní špičce či mimo ni) i místa (hustě obydlená oblast či nikoli). Zvlášť to platí pro náklady v důsledku znečištění ovzduší, hluku a přetížení dopravy.

Nejlepším cenovým nástrojem pro přenesení těchto nákladů na uživatele komunikací spravedlivým a účinným způsobem je mýtné. Hlavním důvodem je skutečnost, že mýtné lze u znečištění a přetížení dopravy rozlišit podle hlavních nákladových položek. Na rozdíl od daní z pohonných hmot se mýtné může lišit podle emisních norem vozidel; oproti daním z vozidel nebo časovým poplatkům za užívání (silničním známkám) se mýtné může lišit podle intenzity, místa a času užívání. Mýtné tak může být stanoveno na úroveň, která lépe odráží skutečné užívání vozidel, a z tohoto důvodu též externí náklady, které uživatelé skutečně vytvářejí.

Z analýzy dopadů provedené Komisí lze vyvodit, že i jednoduchá míra rozlišení mýtného vypočítaného na základě nákladů v důsledku znečištění provozem i hluku z provozu a nákladů v důsledku přetížení dopravy, které vozidlo způsobí jiným vozidlům, by vedla ke značným přínosům v sociální oblasti z hlediska úspory času, snížení znečištění, zlepšení bezpečnosti provozu a optimálnímu užívání pozemních komunikací a dopravního systému jako celku. Tím, že se sníží spotřeba pohonných hmot, které přijdou vniveč v důsledku přetížení dopravy, se rovněž sníží emise CO₂ ze silniční dopravy. Proto by takovéto systémy mýtného vítaným způsobem přispěly ke strategii v oblasti změny klimatu. Je třeba podotknout, že mýtné stanovené v členském státě na základě nákladů v důsledku přetížení dopravy a znečištění přímo souvisí s využíváním pozemních komunikací. Za hlavní cíl má optimalizaci dopravního systému a větší udržitelnost mobility. Mýtným se tak uhradí náklady členskému státu, provozovateli pozemních komunikací a místnímu obyvatelstvu. Touto platbou naopak vzniká právo k užívání pozemních komunikací a ke spotřebě nedostatečné kapacity a zdrojů. Jak předpokládá příložený návrh, příjem z mýtného se využije na rozvoj dopravních alternativ (ekologičtější vozidla, nové pozemní komunikace). Vzhledem k tomu, že mýtné musí zaplatit všichni uživatelé komunikací bez ohledu na jejich členský stát evidence (v nichž jsou splatné vnitrostátní daně z vozidel) nebo na místo, kde vozidlo tankuje (kde se platí vnitrostátní daně z pohonných hmot), neexistuje riziko, že by mýtné narušilo hospodářskou soutěž mezi dopravci z různých členských států.

Na změně klimatu se motorová vozidla podílejí v celosvětovém měřítku. Náklady v souvislosti s tímto dopadem nezávisí na času a místě užívání vozidla, ale na spotřebě pohonných hmot. Z tohoto důvodu se za jednoduchý a účinný způsob internalizace těchto nákladů považují daně z pohonných hmot, bez ohledu na jakákoli další opatření, která byla na úrovni Evropské unie přijata pro dosažení cíle na snížení emisí CO₂. V této souvislosti již Komise navrhla uplatnit článek 93 Smlouvy o založení Evropského společenství pro zlepšení koordinace daní z pohonných hmot, částečně tím, že zvýší minimální sazbu Společenství pro motorovou naftu používanou k obchodním účelům³. Komise dále provede revizi obecné směrnice o zdanění energie, aby zajistila, že tato směrnice lépe zohlední problematiku změny klimatu a energetických cílů v EU. Nebudou-li dosažené výsledky do konce roku 2013 uspokojující, Komise posoudí možnost dalšího

³ Návrh směrnice Rady, kterou se mění směrnice 2003/96/ES, pokud jde o plynový olej používaný jako pohonná hmota k obchodním účelům, KOM(2007) 52 v konečném znění.

přezkumu směrnice o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, aby nebránila členským státům v zařazení prvku zpoplatnění emisí CO₂ do struktury mýtného.

Na sociálních nákladech se rovněž významnou měrou podílejí silniční nehody. V roce 2003 Komise navrhla, aby byly do výpočtu mýtného zařazeny i náklady v důsledku nehod. Avšak toto konkrétní ustanovení nakonec zamítl Parlament i Rada⁴. Rizika vzniku nehod nesouvisí pouze s ujetou vzdáleností, ale rovněž se složitějšími faktory, například překročením povolené rychlosti, řízením pod vlivem alkoholu nebo nepoužitím bezpečnostních pásů; v této souvislosti by mohly být účinnějším nástrojem například pojistné sazby. Touto problematikou se bude dále zabývat přezkum Evropského akčního programu pro bezpečnost silničního provozu, který Komise hodlá provést do roku 2010.

1.3. Platná směrnice

Směrnice 1999/62/ES uznává zásadu „uživatel platí“, protože pro zajištění návratnosti stavebních nákladů, nákladů na údržbu a provoz pozemních komunikací umožňuje členským státům stanovit poplatky na základě ujeté vzdálenosti (mýtné). Směrnice rovněž povoluje časové poplatky nižší než maximální sazba.

Sazby mýtného lze rozlišovat podle emisních norem pro vozidla nebo úrovní přetížení dopravy; ovšem v každém dvouletém období musí být splněna příjmová neutralita. Kromě Německa a České republiky však tato možnost dosud byla využita jen v minimální míře. Je to mimo jiné dáno tím, že provozovatelé pozemních komunikací mají velké potíže uzpůsobit svoji strukturu poplatků poptávce tak, aby jim zajistila příjem na stabilní úrovni.

V roce 2006 byla daná směrnice změněna směrnicí 2006/38/ES, která stanovila pravidla pro výpočet účtovatelných nákladů na pozemní komunikace. Umožnila, aby k mýtnému v horských oblastech byla zavedena přírážka až ve výši 25 % za účelem spolufinancování alternativních komunikací označených Parlamentem a Radou jako prioritní projekty transevropské sítě. Tato přírážka je v současnosti uplatňována v Rakousku na brennerské dálnici a má spolufinancovat brennerský železniční tunel, který je součástí prioritní osy z Berlína do Palerma. Tato změna je rovněž vložena do ustanovení o regulačních poplatcích určených k boji proti znečištění a přetížení dopravy, ovšem v právní oblasti stále přetrvává nejistota, kde a jak tyto poplatky uplatňovat. Členské státy jsou proto k uplatňování poplatků zdrženlivé.

Výše uvedená ustanovení představují krok správným směrem ke zlepšení cenových signálů. Členským státům však stále neumožňují uplatňovat optimální stanovení cen. Směrnice skutečně omezuje příjem z mýtného pouze na to, je co nezbytně nutné pro dosažení návratnosti nákladů na pozemní komunikace, a to i v zasažených oblastech, v nichž náklady v důsledku znečištění provozem a v důsledku přetížení dopravy převyšují návratnost stavebních nákladů. Neposkytuje účinné pobídky k rozlišování poplatků tak, aby je přiřadila k hlavním nákladovým položkám, jimiž jsou časová období, místo a typ vozidla. Vztahuje se navíc pouze na užívání transevropské sítě,

⁴ Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 1999/62/ES, KOM(2003) 448 v konečném znění.

což může vést k nesourodosti mezi cenovou strukturou na hlavních koridorech a jiných meziměstských silnicích, které využívá mezinárodní doprava.

1.4. Cesta k účinnějšímu výběru poplatků, jež je šetrné k životnímu prostředí

Stávající silniční poplatky se neukázaly dostatečně účinné pro internalizaci externích nákladů na silniční nákladní dopravu. Mýtné by mohlo být účinnější, ovšem stávající směrnice tomu brání.

Komise se dlouhou dobu zasazuje o větší využívání poplatků za pozemní komunikace, které by zohlednily externí náklady. Již v roce 1996⁵ navrhla legislativní opatření, která členské státy opravňovala k tomu, aby do mýtného pro těžká nákladní vozidla mohly zařadit složku externích nákladů. Členské státy v té době považovaly daný krok Komise za předčasný z důvodů nejasností ohledně výpočtu externích nákladů i vyspělosti požadovaných technologií pro výběr mýtného.

Tyto důvody již neplatí.

Dnes jsou k dispozici metody pro peněžní vyjádření externích nákladů v důsledku znečištění, hluku a přetížení dopravy, které způsobila vozidla. Většinu z těchto metod již v různé míře využívají při provádění analýzy nákladů a přínosů projektů v oblasti dopravní infrastruktury takřka všechny členské státy. Komise navíc na základě iniciativy Evropského parlamentu (viz KOM(2008)...) navrhla model, který poskytuje spolehlivé metody a řadu jednotkových hodnot, které mohou sloužit za základ pro výpočet poplatků za užívání silnic.

Pokud jde o technologie pro výběr mýtného, v několika členských státech již fungují elektronické systémy s automaticky prováděnými platebními transakcemi na základě propojení s místem, kde se vozidla nacházejí, a tyto systémy se ukázaly jako spolehlivé a hospodárné. Řada dalších členských států oznámila záměr instalovat tyto systémy v síti hlavních silnic do roku 2011. Plná technická a smluvní interoperabilita systémů pro uživatele již byla stanovena směrnicí 2004/52/ES. Z těchto systémů plynou i další výhody; na rozdíl od stanovišť pro výběr mýtného, na kterých mnohdy nákladní automobily musí zastavit, nezpůsobují tyto systémy místní kolony vozidel ani jiné obtíže.

Pro umožnění ekologičtějšího a účinnějšího výběru poplatků za užívání silnic Komise plánuje postupný přístup. V současné době navrhuje členským státům opatření, které jim umožní vypočítat mýtné na základě nákladů v důsledku místního znečištění a nákladů v důsledku přetížení dopravy na přetížených komunikacích během období dopravní špičky. Rovněž poskytuje pobídky k odpovídajícímu rozlišení sazeb mýtného a k instalaci systému pro výběr mýtného bez nutnosti budovat stanoviště pro výběr mýtného.

Navrhovaný rámec umožňuje členským státům, aby samy rozhodly o tom, zda stanoví mýtné na základě externích nákladů či nikoli. Dosud přetrvávají nejasnosti ohledně nákladů a přínosů požadovaných systémů mýtného na méně využívaných

⁵ Návrh směrnice Rady o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, KOM(1996) 331 v konečném znění.

silničních sítích v některých členských státech. Za těchto okolností je namísto závazného přístupu založeného na povinných poplatcích za užívání komunikací žádoucí přístup postupného zavádění, který umožní zavedení pilotních režimů a postupné budování a výměnu zkušeností. Komise však tuto strategii v roce 2013 přezkoumá, aby určila, zda je myslitelný závaznější přístup k internalizaci externích nákladů vzhledem k dalším pravděpodobným poklesům nákladů na technologie pro zavádění mýtného. Na základě pokroku, kterého se dosáhne při vymezování společného prvku daně z pohonných hmot v souvislosti se změnou klimatu ve směrnici o zdanění energie, přezkum rovněž posoudí, zda by se mělo do mýtného mělo povolit zařazení nákladů v důsledku emisí CO₂.

K zajištění jednotného uplatňování mýtného na základě externích nákladů na vnitřním trhu stanoví příložený návrh některá pravidla, která se podobají pravidlům pro mýtné za účelem dosažení návratnosti nákladů na pozemní komunikace uvedeným ve stávající směrnici. Tato pravidla zabraňují jakékoli diskriminaci mezi domácími a zahraničními dopravci. Zajišťují, že mýtné ani neúměrně neomezí volný pohyb, ani nepovede na vnitřních hranicích ke kontrolám. Tato pravidla stanoví zejména společné zásady a mechanismy pro výběr poplatků, aby se předešlo nadměrnému výběru ze strany monopolních provozovatelů pozemních komunikací. Ukládají povinnost používat při výpočtu účtovatelných nákladů společnou a transparentní metodu. Navíc podporují využívání systémů elektronického mýtného, které neomezují plynulý provoz. V neposlední řadě rovněž zajišťují, že je dopravci vydán doklad uvádějící částku poplatku, aby tyto náklady mohl dopravce snadno přenést na odesílatele.

Udržitelná doprava vyžaduje používání lepších prostředků pro stanovení cen, ale i značné investice do výzkumu a vývoje, jakož i do infrastruktury. Zvláště zapotřebí jsou finanční prostředky pro snížení znečištění silniční dopravy u zdroje, snížení emisí CO₂ a zlepšení energetické účinnosti vozidel, jakož i pro širší nabídku realistických alternativ pro uživatele. Budou-li tyto potřeby odpovídajícím způsobem řešeny, výběr poplatků bude účinnější. Stávající směrnice doporučuje, aby se příjmy z poplatků za pozemní komunikace použily ve prospěch odvětví dopravy a k optimalizaci celého dopravního systému. U přírážky v horských oblastech zákonodárný orgán upřesnil, že taková přírážka k mýtnému, kterou zaplatili uživatelé původem z celé EU, mohla být uplatňována, pouze pokud byly příjmy jasně vyčleněny na konkrétní projekty transevropské sítě, tedy na dopravní projekty v obecném zájmu Společenství. V duchu téže zásady Komise navrhuje, aby byl jakýkoli další příjem z části mýtného, která se vztahuje ke znečištění a přetížení dopravy, použit k větší udržitelnosti dopravy, a tedy byl v zájmu Společenství a dlouhodobých přínosů pro uživatele dopravy jako celku.

Závěrem je třeba zdůraznit, že nelze připustit, aby selhaly snahy o umožnění účinnějšího a ekologičtějšího stanovení cen silnic v zájmu udržitelné mobility, jakož i vnitřního trhu. Vzhledem k rostoucímu dopadu dopravy na životní prostředí již není času nazbyt a účinné stanovení cen je dobrým způsobem ke snížení nepříznivého dopadu dopravy za co nejnižších nákladů pro hospodářství. Místní správě v oblastech, které jsou vystaveny velkému přetížení dopravy a znečištění z mezinárodní dopravy, by potom nemuselo zbývat nic jiného než nekoordinované přijetí jiných opatření, například zákaz provozu pro konkrétní odvětví. Narušilo by to dodavatelské řetězce a neúměrně by byl omezen volný pohyb.

1.5. Soulad s ostatními politikami a cíli Unie

Navrhovaná směrnice je součástí pracovního programu Komise (TREN/2008/073) a balíčku o dopravě šetrnější k životnímu prostředí. Z obecného hlediska přispívá k lisabonské agendě EU a strategii udržitelného rozvoje, neboť umožňuje opatření k lepšímu řízení přetížení dopravy, omezení emisí z letecké dopravy a vybízí k vývoji ekologičtějších dopravních technologií.

2. KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

Veřejné konzultace a posouzení dopadů se vztahovaly jak k širší strategii pro všechny druhy dopravy, tak i k připojenému návrhu.

V období od 29. října do 31. prosince 2007 proběhla internetová konzultace, na kterou navázalo slyšení zúčastněných subjektů, které bylo uspořádáno 31. ledna 2008.

Respondenti podpořili zásadu internalizace externích nákladů na dopravu a zastávali názor, že nejvíce potíží v silniční dopravě působí znečištění ovzduší a její přetížení a že nejlepším hospodářským nástrojem pro takto vzniklé náklady jsou rozlišené poplatky za užívání. Pokud jde o změnu klimatu, za nejvhodnější nástroje bylo považováno zdanění energie nebo zařazení dopravy do systému pro obchodování s emisemi. Všeobecně se soudilo, že příjem z internalizace by měl být investován do alternativních dopravních infrastruktur a ekologičtějších technologií či být obecněji použit ke snižování nepříznivých vnějších faktorů v dopravě⁶.

Posouzení dopadů uvádí přehled odborných znalostí, z nichž se metodicky či modelově vycházelo při tvorbě tohoto návrhu. Komise zejména vypracovala studii, která měla posoudit z hlediska teorie i praxe současný stav v oblasti odhadu a internalizace externích nákladů⁷.

Posouzení potvrdilo, že scénář „obvyklého chodu věcí“, tj. bez nových opatření, která by vybízela k účinnému stanovení cen, by k dosažení udržitelné mobility nevedl. Ukázalo, že rozlišené poplatky za užívání byly v boji proti znečištění ovzduší a na úhradu nákladů v důsledku hluku a přetížení v silniční dopravě účinnější než obvyklé daně v oblasti dopravy.

Byly porovnány výhody a nevýhody povinných a volitelných systémů pro výběr poplatků ze silniční nákladní dopravy. Bylo zjištěno, že zatímco v členských státech s vysokým provozem vyplynou z těchto systémů jasné a okamžité přínosy, v členských státech s nízkým provozem je v případě externích nákladů zapotřebí finanční životaschopnost systémů pro výběr poplatků dále analyzovat.

Bylo též posuzováno, zda by k poplatkům za znečištění ovzduší a za hluk mohl být navíc stanoven v souvislosti s emisemi CO₂ i zvláštní poplatek či daň. Z posouzení vyplývá, že ačkoli by z daného opatření vyplývaly dodatečné přínosy, danou problematiku by lépe řešil koordinovaný přístup na úrovni EU, který by snížil emise

⁶ Souhrn získaných příspěvků a zprávu ze slyšení lze najít na této internetové adrese: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

⁷ „Příručka pro odhad externích nákladů v odvětví dopravy“: http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

skleníkových plynů na základě systému pro obchodování s emisemi nebo společného prvku daně z pohonných hmot ve směrnici o zdanění energie.

Byl rovněž posouzen dopad stanovení poplatku za přetížení dopravy na přetížených komunikacích. Touto možností by se snížilo nejen přetížení dopravy, ale též výrazně snížilo znečištění a emise CO₂, zvláště pokud by se podobné poplatky vztahovaly i na osobní automobily.

Součástí posouzení bylo též zjištění, že rozšíření systému pro výběr poplatků z transevropské sítě i na další meziměstské silnice může předejít problému s možným odkláněním provozu z dálnic, na kterých se uplatňuje mýtné, na meziměstské silnice bez mýtného.

Byly rovněž prověřovány výhody a nevýhody vyčlenění příjmu z poplatků za externí náklady, a to jak z hospodářského hlediska, tak z hlediska lepšího porozumění a podpory mezi uživateli dopravy.

Pokud se členské státy rozhodnou, že budou vybírat silniční poplatek podle tohoto návrhu, posouzení odhaduje, že se významně omezí emise místních znečišťujících látek a oxidu uhličitého ze silniční dopravy a sníží se i přetížení dopravy a smrtelné nehody na silnicích. Rozlišení poplatků podle emisní normy pro vozidla Euro uspiší obnovu vozového parku a povede ke zlepšení vlivu na životní prostředí. Kladné účinky v souvislosti s přetížením dopravy budou mít též za následek snížení spotřeby nafty nákladními automobily o 8 %, což povede i k nižším emisím CO₂. Jednalo by se o zjevný příspěvek ke snížení znečištění a boji proti změně klimatu. Obecná úroveň mobility by nebyla ovlivněna (podrobnější údaje viz SEK(2008)...).

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

3.1. Shrnutí navrhovaných opatření

Navrhovaná směrnice členskými státy umožňuje, aby do mýtného stanoveného pro těžká nákladní vozidla zařadily částku, která zohledňuje náklady v důsledku znečištění ovzduší a náklady v důsledku hluku z provozu. Povoluje rovněž, aby bylo možné mýtné v průběhu dopravní špičky vypočítat na základě nákladů v důsledku přetížení dopravy, které dané vozidlo způsobí vozidlům jiným. Aby se uvedené externí náklady co nejlépe zohlednily, budou se částky mýtného lišit v závislosti na ujeté vzdálenosti, místu a času užití silnic. Výnosy budou členské státy muset pro vyšší udržitelnost dopravy využít na projekty, jakými je například výzkum a vývoj v oblasti ekologičtějších a energeticky účinnějších vozidel, zmírňování účinků znečištění ze silniční dopravy nebo vytváření alternativní kapacity dopravní infrastruktury pro její uživatele.

Členské státy, které se pro tento systém mýtného rozhodnou, musí dodržovat společné zásady pro výběr poplatků společně s mechanismy pro oznamování systémů pro výběr poplatků Komisi a související podávání zpráv. Členské státy musí určit nezávislé orgány, které stanoví účtovatelné náklady pomocí společné metody, kterou lze snadno kontrolovat a přizpůsobit technickému pokroku. Tato metoda zajistí, že systémy pro výběr poplatků budou transparentní, úměrné sledovanému cíli a nebudou diskriminovat dopravce podle státní příslušnosti.

Poplatek musí být vybírán prostřednictvím systémů elektronického mýtného, které neomezují plynulý provoz, nezpůsobují místní obtíže na stanovištích pro výběr mýtného a které lze v pozdější fázi rozšířit i na jiné části sítě, aniž by byly zapotřebí dodatečné investice. Pro stávající systémy s výběrčími místy se plánuje přechodné období. Je-li poplatek, jenž je založen na nákladech v důsledku přetížení dopravy a znečištění, kombinován s poplatkem pro návratnost nákladů na pozemní komunikace, je třeba splnit další podmínky, aby poplatky od uživatelů nebyly vybírány v nepřiměřené výši.

Návrh rozšiřuje oblast stávající směrnice nad rámec transevropské sítě, aby předcházela nesourodostem v systémech pro stanovení cen na hlavních koridorech a jiných meziměstských silnicích. Umožňuje vyšší proveditelnost ustanovení stávající směrnice o přírůzce stanovené v horských oblastech ke spolufinancování projektů, které EU označila za prioritu.

Nebrání členským státům uplatňovat na městských silnicích regulační poplatky, které jsou zvláště určeny ke snížení přetížení dopravy nebo k boji proti dopadům na životní prostředí v zastavěných oblastech.

3.2. Právní základ, zásada subsidiarity a proporcionality

Tento návrh vychází ze článku 71 Smlouvy, neboť zlepšení účinnosti silniční nákladní dopravy a jejího vlivu na životní prostředí je klíčovým cílem společné dopravní politiky.

Je v souladu se zásadami subsidiarity a proporcionality. Vzhledem k významu dopravy pro vnitřní trh, její vzrůstající přeshraniční povaze a externím nákladům musí být pro všechny meziměstské silnice, včetně transevropské sítě, stanoveny společné zásady pro výběr poplatků, aby členské státy mohly prostřednictvím mýtného dosáhnout návratnosti externích nákladů. Toho lze dosáhnout pouze úpravou stávající směrnice, a nikoli na úrovni jednotlivých členských států.

Návrh umožňuje členským státům, aby samy rozhodly o tom, zda vůbec a na jakých silnicích stanoví mýtné a zda do mýtného zařadí místní náklady na životní prostředí, jakož i místní náklady v důsledku přetížení dopravy. Volba projektů, které mají být prostřednictvím tohoto výběru poplatků financovány, je rovněž na uvážení členských států za podmínky, že zvolené projekty přispívají k udržitelné mobilitě. Tento návrh proto nepřekračuje míru nezbytnou k dosažení jeho cílů.

Navrhovaným nástrojem je směrnice, neboť nařízení by mohlo zbytečně omezit prostor pro rozhodování členských států na základě vlastního uvážení.

Týká se záležitosti, jež má význam pro Evropský hospodářský prostor, a proto by na něj měl být rozšířen.

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Společenství.

4. PODROBNÉ VYSVĚTLENÍ NÁVRHU

Článek 2 doplňuje nové definice týkající se mýtného, poplatků za náklady na pozemní komunikace, poplatků za externí náklady, nákladů v důsledku znečištění

ovzduší provozem a v důsledku hluku z provozu, jakož i nákladů v důsledku přetížení dopravy. Původní pojem váženého průměrného mýtného se nahrazuje pojmem váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace.

Článek 7 upřesňuje, že členský stát nemůže na celém svém území zároveň uložit mýtné a poplatky za užívání, a musí si tudíž zvolit jeden z těchto dvou systémů.

Článek 7a upřesňuje, v jakém vzájemném poměru mají být uplatněny denní, týdenní, měsíční a roční sazby časových poplatků (známek), aby se zajistilo, že zaplacené poplatky nebudou znevýhodňovat příležitostné uživatele, jimiž jsou obvykle zahraniční dopravci.

Článek 7b členskými státy umožňuje stanovit prostřednictvím mýtného poplatek, který je založen na nákladech v důsledku znečištění ovzduší provozem, nákladech v důsledku hluku z provozu a nákladech v důsledku přetížení dopravy, nebo poplatek pro dosažení návratnosti stavebních nákladů, nákladů na údržbu a provoz pozemních komunikací, nebo též stanovit oba druhy poplatků.

Článek 7c ukládá, aby byl poplatek za externí náklady rozlišen podle typu vozidel, typu silnice a časového období. Výši poplatku stanoví nezávislý orgán podle metody stanovené v příloze IIIA.

Článek 7e umožňuje, aby byla přírážka uplatňována na alternativních trasách k hlavní trase, na kterou je v horských oblastech přírážka stanovena, a zavádí pravidlo, které má předejít dvojímu výběru poplatků, pokud je poplatek na základě externích nákladů stanoven v kombinaci s přírážkou.

Ustanovení čl. 7f odst. 5 zamezuje dvojímu výběru poplatků, které by mohlo mít za následek dvojí rozlišení jak poplatku v souvislosti s náklady na pozemní komunikace, tak poplatku založeného na externích nákladech.

Článek 7g aktualizuje požadavky na oznamování.

Článek 7h zakazuje u poplatků za externí náklady poskytovat slevy nebo snížené sazby.

Článek 7i požaduje, aby poplatek za externí náklady byl vybírán prostřednictvím systému elektronického mýtného, který neomezuje plynulý provoz a může být za následně rozšířen, aniž by bylo zapotřebí instalací, které by podél silnic znamenaly značné dodatečné investice. Pro stávající režimy mýtného je naplánováno přechodné období. Dopravci musí být poskytnut doklad, v němž je uvedena výše poplatku.

Článek 8c zajišťuje, aby se Komise podílela na spolupráci několika členských států při zavádění systému mýtného.

Ustanovení čl. 9 odst. 1a upřesňuje, že na městských silnicích v zastavěných oblastech je povoleno uplatňovat regulační poplatky.

Článek 9 vyčleňuje část mýtného založenou na externích nákladech na různá opatření, která mají přispět k udržitelné dopravě.

Článek 9b a 9c Komisi zmocňuje k tomu, aby metodu pro výpočet poplatků přizpůsobila vědeckému pokroku.

Článek 11 zavádí pro členské státy a Komisi požadavky na podávání zpráv. Do 31. prosince 2013 má být vypracována zpráva o dalším rozšíření této směrnice.

Ostatní články opakují stávající ustanovení a do směrnice jsou vloženy v zájmu právní jasnosti.

(Články odkazují na směrnici ve znění jejích změn a nikoli na pozměňující směrnici).

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise⁸,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹⁰,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podpora udržitelné dopravy je klíčovým prvkem společné dopravní politiky. Za tímto účelem je nutno snížit nepříznivé dopady dopravy, zejména její přetížení, které je překážkou mobility, dále znečištění, které poškozuje zdraví a životní prostředí, a podíl dopravy na změně klimatu. Požadavky na ochranu životního prostředí musí být navíc zahrnuty do vymezení a provádění dalších politik Společenství, včetně společné dopravní politiky.
- (2) Cíle snížit nepříznivé dopady dopravy by mělo být dosaženo tak, aby v zájmu zdravého hospodářského růstu a řádného fungování vnitřního trhu nebyl neúměrně omezen volný pohyb.
- (3) Za účelem odpovídající optimalizace dopravního systému musí společná dopravní politika použít kombinaci nástrojů na zlepšení dopravní infrastruktury a technologií a umožnit účinnější řízení poptávky po dopravě. I nadále se bude uplatňovat zásada „uživatel platí“ a vypracuje se zásada „znečišťovatel platí“ pro odvětví dopravy.

8

9

10

...

...

...

- (4) V článku 11 směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES¹¹ byla Komise vyzvána, aby předložila model pro hodnocení všech externích nákladů vyplývajících z užívání dopravní infrastruktury, který bude sloužit jako základ pro budoucí výpočty poplatků za pozemní komunikace. K tomuto modelu měla být přiložena analýza dopadů internalizace externích nákladů na všechny druhy dopravy a strategie postupného zavedení tohoto modelu pro všechny druhy dopravy, a případně i návrhy na další revizi této směrnice.
- (5) Za účelem přechodu na udržitelnou dopravní politiku by měly ceny za dopravu lépe zohledňovat náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem, hluku z provozu, změny klimatu a přetížení dopravy způsobené skutečným užíváním vozidel, vlaků, letadel nebo lodí a měly by být prostředkem pro optimální využívání pozemních komunikací, snížení místního znečištění, řízení přetížení dopravy a boj proti změně klimatu s co nejmenšími náklady pro hospodářství. Ve všech druzích dopravy je proto třeba uplatňovat postupný přístup, který by přihlédl ke konkrétním vlastnostem jednotlivých druhů dopravy.
- (6) V odvětví silniční dopravy se mýtným rozumí poplatky za užívání pozemních komunikací na základě ujeté vzdálenosti a představují spravedlivý a výkonný hospodářský nástroj k dosažení tohoto cíle, neboť přímo souvisejí s užíváním pozemních komunikací a lze je rozlišit podle ujeté vzdálenosti, vlivu vozidel na životní prostředí a místa a času užití vozidel, a proto je možné stanovit mýtné na úrovni, která zohledňuje náklady na znečištění a přetížení dopravy vzniklé skutečným užíváním vozidel. Mýtné navíc v rámci vnitřního trhu nikterak nenarušuje hospodářskou soutěž, neboť ho úměrně intenzitě užívání silniční sítě musí platit všichni provozovatelé dopravy neohledně na jejich členský stát původu či členský stát, v němž je příslušný provozovatel usazen.
- (7) Analýza dopadů ukazuje, že uplatnění mýtného vypočteného na základě nákladů v důsledku znečištění a na přetížených silnicích na základě nákladů v důsledku přetížení by příznivě ovlivnilo dopravní systém a přispělo by ke strategii EU pro boj proti změně klimatu. Snížilo by se přetížení dopravy a místní znečištění, neboť mýtné by vybízelo k používání technologií ekologičtějších vozidel, optimalizaci logistiky a snižování počtu prázdných zpátečních jízd. Nepřímo by se uplatňování mýtného významně podílelo na snižování spotřeby pohonných hmot a přispívalo by k boji proti změně klimatu. Mýtné, do jehož výpočtu za užívání přetížených silnic se zařadí též složka nákladů v souvislosti s přetížením dopravy, bude při snižování přetížení dopravy mnohem účinnější, zahrnou-li členské státy do podobného systému i ostatní uživatele silnic, na které se působnost této směrnice nevztahuje.
- (8) Náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu a náklady v důsledku přetížení dopravy, jakými jsou například zdravotní náklady, včetně lékařské péče, ztráty na úrodě a jiné výpadky v oblasti produkce, jakož i sociální náklady vznikají na území státu, ve kterém se doprava uskutečňuje.

¹¹ Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Rady 2006/103/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 344).

- (9) Pro výpočet těchto externích nákladů navrhla Komise model, který poskytuje spolehlivé metody a řadu jednotkových hodnot, které již mohou sloužit za základ pro výpočet poplatků za užívání silnic.
- (10) Nejasnosti dosud přetrvávají ohledně nákladů a přínosů požadovaných systémů k prosazování rozlišených poplatků za užívání silnic s nízkým provozem. Dokud tyto nejasnosti nezmizí, je nanejvýše vhodné zaujmout na úrovni Společenství flexibilní přístup. Tento flexibilní přístup by měl umožnit, aby si členské státy mohly samy rozhodnout, zda vůbec a případně na jakých silnicích zavést poplatky za externí náklady podle povahy místní a vnitrostátní silniční sítě.
- (11) Časové poplatky za užívání a mýtné by na území členského státu neměly být uplatňovány současně, aby se předešlo roztržičnosti systémů pro výběr poplatků, což by mělo nepříznivý dopad na odvětví dopravy, kromě určitých zvláštních nezbytných případů financování stavby tunelů, mostů nebo horských průsmyků.
- (12) Časové poplatky za užívání, které by byly stanoveny s denní, týdenní, měsíční či roční periodicitou, by neměly znevýhodňovat příležitostné uživatele, neboť velkou část těchto uživatelů budou zřejmě tvořit zahraniční dopravci. Je proto zapotřebí podrobněji stanovit poměr mezi denními, měsíčními a ročními sazbami.
- (13) Mělo by se předejít nesourodosti systémů pro výběr poplatků mezi transevropskou sítí a ostatními částmi silniční sítě, které mohou být využívány v rámci mezinárodní dopravy. Z tohoto důvodu by se měly uplatňovat tytéž zásady pro výběr poplatků na celou meziměstskou silniční síť.
- (14) Mělo by být povoleno mýtné na základě ujetých kilometrů, které by zahrnovalo složku externích nákladů vycházející z nákladů v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu, jakož i z převážně místních nákladů v důsledku přetížení dopravy na obvykle přetížených silnicích a během dopravní špičky. Složku externích nákladů zahrnutou v mýtném by mělo být možné připočítat k nákladům na pozemní komunikace, budou-li při výpočtu nákladů dodrženy určité podmínky, aby nedošlo nepřiměřenému výběru poplatků.
- (15) Poplatek za externí náklady by měl být rozlišen podle typu silnice, typu vozidel a časového období, například podle toho, zda se jedná o období denní, týdenní nebo sezonní špičky a období mimo špičku a noční období, aby bylo možné lépe zohlednit náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu a náklady v důsledku přetížení dopravy.
- (16) Řádné fungování vnitřního trhu vyžaduje rámec Společenství, který by zajistil, že poplatky za užívání komunikací stanovené na základě místních nákladů v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu a místních nákladů v důsledku přetížení dopravy budou transparentní, přiměřené a nediskriminační. Jsou zapotřebí společné zásady pro výběr poplatků, metody výpočtu a jednotkové hodnoty externích nákladů na základě uznaných vědeckých metod společně s mechanismy pro oznamování systémů mýtného Komisi a související podávání zpráv.
- (17) Orgán, který stanoví poplatek za externí náklady, by rovněž neměl mít vlastní zájem na tom, aby byl poplatek stanoven v nepřiměřené výši, a z tohoto důvodu by měl být nezávislý na subjektu, který mýtné vybírá a příjem z mýtného spravuje. Zkušenosti

ukázaly, že přírážka k mýtnému v horských oblastech za účelem financování prioritních projektů transevropské sítě není pro provozovatele pozemních komunikací reálnou variantou, je-li odklánění dopravy, ke kterému by mohlo dojít v důsledku navýšení mýtného, takové povahy, že by vedlo ke ztrátě příjmu. Pro nápravu této situace by mělo být možné přírážku povolit na alternativní trasy, na které by byl provoz jinak pravděpodobně odkláněn.

- (18) Má-li být upřednostněno budování projektů evropského zájmu, členské státy, jež mají možnost uplatňovat přírážku, by měly využít raději tuto možnost než ukládat poplatky za externí náklady. Aby výběr poplatků nebyl pro uživatele komunikací v nepřiměřené výši, nemělo by být možné kombinovat poplatek za externí náklady s přírážkou, nepřesáhnou-li externí náklady již stanovenou částku přírážky. V takovém případě je vhodné, aby byla částka přírážky odečtena od poplatku za externí náklady.
- (19) Jsou-li stanoveny rozlišené poplatky za externí náklady, rozlišení poplatku za pozemní komunikace pro účely snížení přetížení dopravy, optimálního využívání pozemních komunikací, minimalizace poškození pozemních komunikací nebo bezpečnosti silničního provozu by některé kategorie uživatelů neúměrně zatížilo, a proto by se mu mělo odpovídajícím způsobem zamezit.
- (20) Neměly by být povoleny slevy ani snížené sazby poplatku za externí náklady, neboť by existovalo značné riziko, že by nepřiměřeně diskriminovaly některé kategorie uživatelů.
- (21) Výběr poplatků za externí náklady prostřednictvím mýtného bude mít na rozhodování v oblasti dopravy mnohem větší vliv, budou-li si uživatelé komunikací těchto nákladů vědomi. Tyto náklady by měly být odpovídajícím způsobem zvlášť označeny ve výpisu, na účtence nebo v rovnocenném dokladu od provozovatele mýtného. Díky těmto dokumentům by navíc dopravci mohli snáze přenést náklady v souvislosti s poplatkem za externí náklady na odesílatele nebo jiné zákazníky.
- (22) Použití systémů elektronického mýtného má zásadní význam pro to, aby nebyla narušována plynulost provozu a zabránilo se nepříznivým účinkům na místní životní prostředí při vytváření kolon na místech pro výběr mýtného. Je proto vhodné zajistit, aby byl poplatek za externí náklady vybírán prostřednictvím takového systému, který by byl v souladu s požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství, kterou se stanoví vhodná a přiměřená opatření pro řádné řešení technických, právních a obchodních otázek, jakož i problematiky ochrany dat a ochrany soukromí v souvislosti se zaváděním elektronického výběru mýtného¹². Tyto systémy by navíc měly být navrženy bez instalací podél silnic a způsobem, jenž by za nízké náklady umožnil jejich následné rozšíření na souběžně vedoucí silnice. Na přechodné období je ovšem třeba učinit ustanovení, kterým by se povolilo uskutečnit nezbytné úpravy.
- (23) V zájmu právní jasnosti by se mělo upřesnit, kde jsou povoleny regulační poplatky zvlášť určené ke snižování přetížení dopravy a boji proti dopadům na životní prostředí, včetně špatné kvality ovzduší.

¹² Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124.

- (24) V souladu s cíli této směrnice v oblasti dopravní politiky by se měl dodatečný příjem z poplatku za externí náklady použít na projekty, na kterých má Společenství velký zájem a které jsou určeny na širokou podporu udržitelné mobility. Tyto projekty by se proto měly týkat usnadnění účinného stanovení cen, snížení znečištění ze silniční dopravy u zdroje, zmírnění jeho účinků, snížení emisí CO₂ a zlepšení energetické účinnosti vozidel, jakož i rozvoje alternativních komunikací pro uživatele dopravy. Například jde o výzkum a vývoj ekologičtějších vozidel a provádění dopravní části akčních plánů podle směrnice Rady 96/62/ES o posuzování a řízení kvality vnějšího ovzduší¹³ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí¹⁴, jež mohou zahrnovat opatření na zmírnění hluku z provozu a znečištění ovzduší provozem v okolí velkých komunikací a v aglomeracích. Vyčlenění tohoto příjmu členské státy nezprošťuje povinnosti stanovené v čl. 88 odst. 3 Smlouvy oznamovat Komisi některá vnitrostátní opatření, ani nepředjímá výsledek případných řízení zahájených podle článků 87 a 88 Smlouvy.
- (25) Na podporu interoperability režimu výběru mýtného by mělo být dvěma či více členskými státy povoleno spolupracovat na zavedení společného systému mýtného, pokud by byly splněny určité podmínky.
- (26) Komise by měla v souladu s touto směrnicí v příhodnou dobu zaslat Radě a Parlamentu komplexní posouzení zkušeností získaných v těch členských státech, které uplatňují poplatek za externí náklady. Toto posouzení by mělo rovněž zahrnovat analýzu pokroku, kterého bylo dosaženo v rámci strategie pro boj proti změně klimatu, včetně vymezení společného prvku daně z pohonných hmot v souvislosti se změnou klimatu ve směrnici Rady 2006/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny¹⁵, a to včetně pohonných hmot, které využívají těžká nákladní vozidla. Na základě tohoto pokroku by měla být zvážena otázka, zda by měly být do mýtného zahrnuty náklady na emise oxidu uhličitého a měla být provedena analýza případných dalších opatření.
- (27) Ustanovení čl. 55 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 ze dne 11. července 2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti¹⁶ stanoví, že při určení nedostatku ve financování u projektu vytvářejícího příjmy musí být zváženy příjmy vytvářené poplatky hrazenými přímo uživateli. Vzhledem k tomu, že příjem z poplatku za externí náklady je však vyčleněn na projekt, který má za cíl snížení znečištění ze silniční dopravy u zdroje, zmírnění jeho účinků, snížení emisí CO₂ a zlepšení energetické účinnosti vozidel, jakož i rozvoj alternativních komunikací pro uživatele dopravy, neměl by být zahrnut do výpočtu nedostatku ve financování. Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady

¹³ Úř. věst. L 296, 21.11.1996, s. 55. Směrnice ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

¹⁴ Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12.

¹⁵ 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).

¹⁶ Úř. věst. L 210, 31.7.2006, s. 25–78.

1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi¹⁷.

- (28) Komise by zejména měla být zmocněna přizpůsobit přílohy 0, III, IIIA a IV technickému a vědeckému pokroku a přílohy I a II inflaci. Vzhledem k tomu, že tato opatření mají obecnou působnost a mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, měla by být proto přijata regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (29) Jelikož opatření mají při výběru poplatků vybízet k rozlišování podle externích nákladů jako prostředku pro udržitelnou mobilitu a jelikož cílů těchto opatření nelze v uspokojivé míře dosáhnout na úrovni členských států, a lze jich tedy z důvodu přeshraniční povahy dopravy lépe dosáhnout na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality podle uvedeného článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 1999/62/ES se mění takto:

1. V článku 2 se písmena b) a ba) nahrazují těmito písmeny:

- „b) „mýtným“ určitá částka, která se platí za jízdu vozidla podle ujeté vzdálenost po určité pozemní komunikaci a která zahrnuje poplatek za pozemní komunikace a/nebo poplatek za externí náklady ;
- ba) „poplatkem za pozemní komunikace“ poplatek stanovený prostřednictvím mýtného pro účely návratnosti nákladů, které členský stát vynaložil na pozemní komunikace;
- bb) „poplatkem za externí náklady“ poplatek stanovený prostřednictvím mýtného pro účely návratnosti nákladů, které členský stát vynaložil v důsledku znečištění ovzduší provozem, hluku z provozu a přetížení dopravy;
- bc) „náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem“ náklady za škody způsobené uvolňováním některých škodlivých emisí do ovzduší provozem vozidla;
- bd) „náklady v důsledku hluku z provozu“ náklady za škody způsobené hlukem vydávaným vozidlem nebo hlukem vozidla v interakci s vozovkou;
- be) „náklady v důsledku přetížení dopravy“ dodatečné náklady v důsledku časové ztráty, nespolehlivosti cestovní doby, zvýšení spotřeby pohonných hmot a nákladů na údržbu vozidla, které způsobí vozidlo jiným za podmínek, kdy se užívání pozemních komunikací blíží k hranici kapacity;

¹⁷ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

- bf) „vážený průměrný poplatek za pozemní komunikace“ celkový příjem z poplatku za pozemní komunikace za určitou dobu vydělený počtem vozokilometrů ujetých v silničních úsecích podléhajících v tomto období zpoplatnění;
- bg) „váženým průměrným poplatkem za externí náklady“ celkový příjem z poplatku za externí náklady za určitou dobu vydělený počtem vozokilometrů ujetých v silničních úsecích podléhajících v tomto období zpoplatnění; “

2. Články 7, 7a a 7b se nahrazují těmito články:

„Článek 7

1. Členské státy mohou ponechat v platnosti nebo zavést mýtné nebo poplatky za užívání své silniční sítě nebo jejích úseků pouze za podmínek uvedených v odstavcích 2, 3 a 4 tohoto článku a článcích 7a až 7j.

2. V rámci jedné kategorie vozidel nesmí členské státy na svém území zároveň uložit mýtné a poplatky za užívání. Členské státy však mohou u sítí, kde ukládají poplatky za užívání, uložit rovněž mýtné za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků.

3. Mýtné a poplatky za užívání nesmí být přímo ani nepřímo diskriminující na základě státní příslušnosti dopravce, členského státu nebo třetí země usazení dopravce nebo evidence vozidla, nebo výchozího či cílového místa přepravní operace.

4. Členské státy mohou stanovit snížené sazby mýtného nebo poplatků za užívání nebo osvobození od povinnosti platit mýtné nebo poplatky za užívání u vozidel osvobozených od povinnosti instalovat a používat záznamové zařízení podle nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě¹⁸ a v případech, na něž se vztahuje čl. 6 odst. 2 písm. a) a b) této směrnice, a za podmínek stanovených tamtéž.

5. Na přechodné období do 31. prosince 2011 včetně se členský stát může rozhodnout, že bude uplatňovat mýtné nebo poplatky za užívání pouze u vozidel s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nejméně 12 tun. Od 1. ledna 2012 se mýtné a/nebo poplatky uplatňují na všechna vozidla ve smyslu čl. 2 písm. d), pokud se členský stát nedomnívá, že by rozšíření mýtného na vozidla pod 12 tun:

- a) mělo významné nepříznivé účinky na plynulost dopravy, životní prostředí, hladinu hluku, přetížení dopravy nebo zdraví nebo
- b) vyžadovalo správní náklady přesahující 30 % dodatečných příjmů vytvořených tímto rozšířením.

¹⁸ Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 432/2004 (Úř. věst. L 71, 10.3.2004, s. 3).

Článek 7a

1. Poplatky za užívání jsou úměrné době užívání pozemních komunikací a jsou k dispozici na období v délce jednoho dne, týdne, měsíce a roku. Oproti denní sazbě musí být zejména roční sazba alespoň osmdesátinásobná, měsíční sazba alespoň třináctinásobná a týdenní sazba alespoň pětinásobná.

Členský stát smí ukládat vozidlům evidovaným v tomto státě pouze roční sazby poplatků.

2. Poplatky za užívání, včetně správních výdajů, který takový členský stát stanoví, nepřekročí pro žádnou kategorii vozidel maximální sazby uvedené v příloze II.

Článek 7b

1. Poplatek za pozemní komunikace musí být založen na zásadě návratnosti nákladů na pozemní komunikace. Vážený průměrný poplatek za pozemní komunikace musí odpovídat stavebním nákladům a nákladům na provoz, údržbu a rozvoj dané sítě pozemních komunikací. Vážený průměrný poplatek za pozemní komunikace může rovněž zahrnovat návratnost kapitálu nebo ziskovou marži vycházející z tržních podmínek.

2. Poplatek za externí náklady musí odpovídat nákladům v důsledku znečištění ovzduší provozem, nákladům v důsledku hluku z provozu nebo oběma druhům nákladů. Na silničních úsecích, na kterých dochází k přetížení dopravy, může poplatek za externí náklady rovněž zahrnovat náklady v důsledku přetížení dopravy v obdobích, kdy jsou tyto úseky obvykle přetížené.

3. Zohledněné náklady se vztahují k síti nebo části sítě, kde je stanoveno mýtné, a k vozidlům, na která se vztahuje povinnost platit mýtné.

Článek 7c

1. Poplatek za externí náklady je rozlišen podle typu silnice a emisní třídy EURO a rovněž podle časového období v případech, kdy poplatek zahrnuje náklady v důsledku přetížení dopravy a/nebo náklady v důsledku hluku z provozu.

2. Výše poplatku za externí náklady pro každou kombinaci třídy vozidel, typu silnice a časového období se stanoví podle minimálních požadavků, společných vzorců a maximálně účtovatelných externích nákladů stanovených v příloze IIIA.

3. Výši poplatku za externí náklady stanoví orgán určený pro tento účel členským státem. Tento orgán je právně a finančně nezávislý na organizaci, která má na starosti správu či výběr všech těchto poplatků nebo jejich části. Podléhá-li však tato organizace kontrole členského státu, může být daný orgán správním subjektem uvedeného státu.

Článek 7d

1. Členské státy provedou výpočet poplatku za pozemní komunikace pomocí metodiky založené na základních zásadách výpočtu mýtného uvedených v příloze III.

2. U koncesního mýtného dosáhne maximální úroveň poplatku za pozemní komunikace úrovně rovnocenné nebo nižší, než která by byla vypočtena pomocí metodiky založené na základních zásadách výpočtu mýtného uvedených v příloze III. Posouzení takové rovnocennosti se provede za dostatečně dlouhé referenční období odpovídající povaze dané koncesní smlouvy.

3. Režimy výběru mýtného, které již byly zavedeny 10. června 2008 nebo pro které již byly předloženy nabídky nebo reakce na výzvy k vyjednávání v rámci vyjednávacího řízení v souladu s postupem zadávání veřejných zakázek před 10. červnem 2008, nepodléhají povinnostem uvedeným v odstavci 1 a 2, a to po dobu platnosti těchto režimů a za předpokladu, že nebudou podstatně změněny.

Článek 7e

1. Ve výjimečných případech týkajících se pozemních komunikací v horských oblastech a po informování Komise může být na určitých silničních úsecích k mýtnému zavedena přírážka, pokud na těchto úsecích dochází k výraznému přetížení dopravy nebo jejich užívání vozidly působí značné škody na životním prostředí, a to pod podmínkou, že:

- a) příjmy plynoucí z přírážky se investují do financování budování prioritních projektů evropského zájmu vymezených v příloze III rozhodnutí č. 1692/96/ES, které přímo přispívají ke zmírnění přetížení dopravy nebo poškození životního prostředí a které se nacházejí ve stejném koridoru jako silniční úsek, na nějž je přírážka zavedena,
- b) přírážka nepřesáhne 15 % váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace vypočteného podle čl. 7b odst. 1 a článku 7d, s výjimkou situace, kdy vytvořené příjmy jsou investovány do přeshraničních úseků prioritních projektů evropského zájmu týkajících se pozemních komunikací v horských oblastech, kdy přírážka nesmí přesáhnout 25 %,
- c) v důsledku uplatňování přírážky nedochází k nespravedlivému znevýhodňování komerční dopravy v porovnání s jinými uživateli silnic,
- d) popis přesného místa pro zavedení přírážky a doklad o rozhodnutí o financování staveb uvedených v písmenu a) jsou předloženy Komisi ještě před tím, než přírážka začne být uplatňována, a
- e) období, po které se přírážka uplatňuje, je stanoveno a omezeno předem a z hlediska očekávaných zvýšení příjmů je v souladu s předloženými finančními plány a analýzou nákladů a přínosů projektů spolufinancovaných z příjmů plynoucích z přírážky.

První pododstavec se použije na nové přeshraniční projekty, které podléhají dohodě všech členských států zapojených do tohoto projektu.

2. Po informování Komise je přírážku rovněž možné uplatňovat na silničním úseku, který představuje alternativní trasu k trase, na kterou se vztahuje přírážka uvedená v odstavci 1, pokud:

- by uplatnění přírážky pro silnici mělo za následek odklánění značné části provozu na tuto alternativní trasu, a
- by byly dodrženy podmínky stanovené v odst. 1 písm. a)–e).

3. Přírážku lze uplatnit k poplatku za pozemní komunikace, který byl rozlišen v souladu s článkem 7f.

4. Pokud Komise obdrží požadované informace od členského státu, který má v úmyslu uplatnit přírážku, sdělí tyto informace členům výboru uvedeném v článku 9c. Jestliže se Komise domnívá, že uvažovaná přírážka nesplňuje podmínky stanovené v odstavci 1, nebo jestliže se domnívá, že uvažovaná přírážka bude mít významné nepříznivé účinky na hospodářský rozvoj okrajových regionů, může plány týkající se poplatků předložené dotyčným členským státem zamítnout nebo si může vyžádat jejich změnu, a to postupem podle čl. 9c odst. 2.

5. Na silničních úsecích, na kterých jsou splněna kritéria pro uplatňování přírážky podle odstavce 1, členské státy nesmí stanovit poplatek za externí náklady, pokud není přírážka uplatňována.

6. Částka přírážky se odečte od částky poplatku za externí náklady vypočteného podle článku 7c.

Článek 7f

1. Sazby mýtného zahrnující pouze poplatek za pozemní komunikace jsou rozlišeny podle emisní třídy EURO tak, že nepřesáhnou o 100 % sazbu mýtného stanovenou pro obdobná vozidla, která splňují nejpřísnější emisní normy.

2. Jestliže při kontrole není řidič schopen předložit doklady o vozidle nezbytné ke zjištění emisní třídy EURO vozidla, mohou členské státy uplatnit mýtné do výše nejvyšší použitelné sazby.

3. Mýtné zahrnující pouze poplatek za pozemní komunikace lze rovněž rozlišit pro účely snížení přetížení dopravy, minimalizace poškození pozemních komunikací, optimálního využívání pozemních komunikací nebo podpory bezpečnosti silničního provozu za podmínky, že:

- a) rozlišení je transparentní, zveřejněné a použitelné pro všechny uživatele za stejných podmínek a
- b) rozlišení se uplatní podle denní doby, druhu dne nebo ročního období;
- c) žádné mýtné nepřesáhne o 100 % sazbu mýtného stanovenou pro nejlevnější období dne, druh dne nebo ročního období.

4. Rozlišení uvedené v odstavcích 1 a 3 není určeno k vytvoření dodatečných příjmů z mýtného, přičemž jakékoli nezamýšlené zvýšení příjmů je vyváženo změnou struktury rozlišení, která musí být provedena do dvou let od konce účetního roku, v němž byly dodatečné příjmy vytvořeny.

5. Zahrnuje-li mýtné poplatek za externí náklady, odstavce 1 a 3 se nepoužijí na část mýtného, která sestává z poplatku za pozemní komunikace.

Článek 7g

1. Členské státy zašlou Komisi nejméně šest měsíců před zavedením nového režimu výběru mýtného v podobě poplatku za pozemní komunikace:

a) pro jiný režim výběru mýtného než režim zahrnující koncesní mýtné:

- jednotkové hodnoty a další parametry použité při výpočtu jednotlivých složek nákladů na pozemní komunikace a
- jasné informace o vozidlech, na něž se vztahuje režim mýtného, a o zeměpisném rozsahu sítě nebo části sítě, které se berou v úvahu při každém výpočtu nákladů, a o procentuální výši nákladů, jejichž návratnost má být zajištěna;

b) pro režim výběru mýtného zahrnující koncesní mýtné:

- koncesní smlouvy nebo významné změny těchto smluv,
- referenční případ, z něhož zadavatel vycházel při oznámení o koncesi podle přílohy VII B směrnice 2004/18/ES; tento referenční případ zahrnuje odhad nákladů vymezených v čl. 7b odst. 1 předpokládaných v rámci dané koncese, jakož i odhad provozu v členění podle typu vozidel, předpokládaných úrovní mýtného a zeměpisného rozsahu sítě, na niž se vztahuje koncesní smlouva.

2. Do šesti měsíců od obdržení veškerých nezbytných informací podle odstavce 1 Komise sdělí své stanovisko, zda byly dodrženy povinnosti článku 7d. Stanoviska Komise musí být poskytnuta výboru uvedenému v článku 9c.

3. Členské státy zašlou Komisi nejméně šest měsíců před zavedením nového režimu výběru mýtného v podobě poplatku za externí náklady:

- přesné informace s polohou silničních úseků, na kterých má být stanoven poplatek za externí náklady, a s popisem třídy vozidel, typu silnice a přesných časových období, podle kterých bude poplatek za externí náklady rozlišen;
- předpokládaný vážený průměrný poplatek za externí náklady a předpokládaný celkový příjem;
- název orgánu, který byl podle čl. 7c odst. 3 určen ke stanovení částky poplatku, a jméno jeho zástupce a
- parametry, údaje a informace nezbytné k prokázání toho, jak bude uplatňována metoda výpočtu stanovená v příloze IIIA.

4. Komise může do šesti měsíců od obdržení informací podle odstavce 3 rozhodnout o tom, že dotyčný členský stát požádá o úpravu navrhovaného poplatku za externí náklady, pokud má

za to, že povinnosti stanovené v člancích 7b, 7c, 7i nebo čl. 9 odst. 2 nejsou splněny. Rozhodnutí Komise musí být poskytnuto výboru uvedenému v článku 9c.

Článek 7h

1. V souvislosti se složkou mýtného v podobě poplatku za externí náklady nesmí členské státy poskytnout žádným uživatelům slevy ani snížené sazby.

2. Členské státy mohou k poplatku za pozemní komunikace stanovit slevy nebo snížené sazby pod podmínkou, že:

- výsledná struktura poplatků je úměrná, zveřejněná a použitelná pro všechny uživatele za stejných podmínek a nevede k tomu, že by případné dodatečné náklady byly přeneseny na jiné uživatele v podobě vyššího mýtného a
- tyto slevy nebo snížené sazby nepovedou k vlastní úspoře administrativních nákladů a nepřesáhnou 13 % poplatku za pozemní komunikace placeného za rovnocenná vozidla, která nárok na slevu nebo sníženou sazbu nemají.

3. Budou-li splněny podmínky uvedené v čl. 7f odst. 4 a čl. 7f odst. 3 druhé odrážce, na sazby mýtného se mohou u určitých projektů vysokého evropského zájmu výjimečně vztahovat jiné způsoby rozlišení, které mají u těchto projektů zajistit jejich komerční rentabilitu, jestliže jsou vystaveny přímé konkurenci jiných druhů dopravy zajišťované vozidly. Výsledná struktura poplatků je lineární, úměrná, zveřejněná a použitelná pro všechny uživatele za stejných podmínek a nevede k tomu, že by případné dodatečné náklady byly přeneseny na jiné uživatele v podobě vyššího mýtného. Před tím, než bude dotyčná struktura poplatků zavedena, Komise ověří, zda jsou tyto podmínky splněny.

Článek 7i

1. Mýtné a poplatky za užívání jsou ukládány, vybírány a kontrolovány tak, aby co nejméně ovlivňovaly plynulost provozu a aby nebyly nutné povinné kontroly na vnitřních hranicích Společenství. Za tím účelem členské státy spolupracují, aby dopravcům umožnily poplatky za užívání hradit zejména na větších výběrčích místech v kterékoli denní a noční době a prostřednictvím všech běžných platebních prostředků, a to jak uvnitř, tak za hranicemi členského státu, ve kterém jsou ukládány. Členské státy přiměřeně vybaví výběrčí místa pro placení mýtného a poplatků za užívání tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost silničního provozu.

2. Režimy výběru mýtného nebo poplatků za užívání nesmí z finančního nebo jiného hlediska bezdůvodně znevýhodňovat nepravidelné uživatele silniční sítě. Zejména v případě, kdy členský stát vybírá mýtné nebo poplatky za užívání výlučně prostřednictvím systému, který vyžaduje použití vestavěné palubní jednotky, musí tento stát zajistit, že příslušné palubní jednotky, které vyhovují požadavkům směrnice 2004/52/ES, mohou za přiměřených správních a ekonomických opatření získat všichni uživatelé.

3. Pokud členský stát vozidlu stanoví poplatek za externí náklady, výše tohoto poplatku musí být uvedena v dokladu poskytnutém dopravci.

4. Poplatek za externí náklady musí být stanoven a vybírán prostřednictvím elektronického systému, který splňuje požadavky čl. 2 odst. 1 směrnice 2004/52/ES a jenž lze následně

rozšířit na další silniční úseky, aniž by bylo zapotřebí instalací podél silnic, které by podél silnic znamenaly značné dodatečné investice.

5. Na přechodné období do 31. prosince 2013 včetně lze stanovit a vybírat poplatek za externí náklady prostřednictvím stávajícího režimu mýtného. V takovém případě dotyčný členský stát Komisi oznámí plán, že nejpozději do 31. prosince 2013 režim změní na systém, který splňuje požadavky odstavce 4.

Článek 7j

Tato směrnice neomezuje svobodu členských států, které zavedou systém výběru mýtného nebo poplatků za užívání pozemních komunikací, poskytovat za tyto poplatky vhodnou kompenzaci, aniž jsou dotčeny články 87 a 88 Smlouvy.“

3. Vkládá se nový článek 8c, který zní:

„Článek 8c

1. Dva nebo více členských států mohou spolupracovat při zavádění společného systému mýtného na svých územích. V tom případě spolupracují tyto členské státy úzce s Komisí stejně jako při následném chodu systému a případných změnách.

2. Společný systém mýtného podléhá podmínkám stanoveným v článku 7 až 7j a je otevřen ostatním členským státům.“

4. V článku 9 se odstavec 1a nahrazuje tímto:

„Tato směrnice nebrání členským státům nediskriminačně uplatňovat regulační poplatky zvláště určené k boji proti přetížení dopravy nebo proti dopadům na životní prostředí, včetně špatné kvality ovzduší, na jakýchkoli městských silnicích v zastavěných oblastech.“

5. V článku 9 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„Členský stát, v němž je stanoven poplatek za externí náklady, zajistí, aby příjem z tohoto poplatku byl vyčleněn na opatření, jejichž cílem je usnadnění účinného stanovení cen, snížení znečištění ze silniční dopravy u zdroje, zmírnění jeho účinků, snížení emisí CO₂ a zlepšení energetické účinnosti vozidel, jakož i rozvoj alternativních komunikací pro uživatele dopravy.

O způsobu použití příjmů z poplatku za pozemní komunikace rozhodne členský stát, v němž je uvedený poplatek stanoven. Ve snaze umožnit rozvoj dopravní sítě jako celku by se měly příjmy z poplatků použít ve prospěch odvětví dopravy a k optimalizaci celého dopravního systému.“

6. Článek 9b se nahrazuje tímto:

„Článek 9b

V souvislosti s prováděním této směrnice, a zejména jejích příloh, usnadní Komise dialog a vzájemnou výměnu technického know-how mezi členskými státy. Komise přizpůsobí přílohy 0, III, IIIA a IV s ohledem na vědecký a technický pokrok a přílohy I a II s ohledem na inflaci. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 9c odst. 3.“

7. Článek 9c se nahrazuje tímto:

„Článek 9c

1. Komisi je nápomocen výbor.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na ustanovení článku 8 uvedeného rozhodnutí.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na ustanovení článku 8 uvedeného rozhodnutí.“

8. Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

1. Jednou za čtyři roky a poprvé do 31. prosince 2012 vypracují členské státy, které ukládají poplatek za externí náklady a/nebo poplatek za pozemní komunikace, zprávu o mýtném stanoveném na svém území a předloží ji Komisi. Zpráva zahrnuje informace o:

- váženém průměrném poplatku za externí náklady a konkrétních částkách stanovených pro každou kombinaci třídy vozidel, typu silnice a časového období;
- celkovém příjmu získaném z poplatku za externí náklady a informace o využití daného příjmu;
- a váženém průměrném nákladu za pozemní komunikace a celkovém příjmu z poplatku za pozemní komunikace.

2. Do 31. prosince 2013 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění a účincích této směrnice, zejména pokud jde o účinnost ustanovení o návratnosti nákladů v důsledku přetížení dopravy a znečištění provozem a ustanovení o zařazení vozidel nad 3,5 tuny a pod 12 tun. Zpráva rovněž posoudí:

- význam zařazení ostatních externích nákladů do výpočtu mýtného, zejména nákladů v důsledku emisí oxidu uhličitého, pokud by z vymezení společného prvku daně z pohonných hmot v souvislosti se změnou klimatu nevzešly uspokojující výsledky, dále nákladů v důsledku nehod a ztráty biologické rozmanitosti;

- význam rozšíření oblasti působnosti této směrnice na jiné kategorie vozidel;
- možnost přijetí revidované klasifikace vozidel pro účely rozlišení mýtného s přihlédnutím k průměrnému dopadu na životní prostředí, přetížení dopravy a pozemní komunikace, jejich emise CO₂ a energetickou účinnost a praktickou a hospodářskou proveditelnost stanovení a vymáhání mýtného a
- technickou a hospodářskou proveditelnost zavedení minimálních poplatků podle ujeté vzdálenosti na hlavních meziměstských silnicích. Zpráva určí možné typy silničních úseků, které mají být zpoplatněny, a možné způsoby hospodárného stanovení a vymáhání poplatků těchto poplatků a společnou jednoduchou metodu pro stanovení minimálních sazeb.“

9. V příloze III se slova „vážené průměrné mýtné“ nahrazuje slovy „vážený průměrný poplatek za pozemní komunikace“.

10. Příloha této směrnice se vkládá za přílohu III.

Článek 2

1. Členské státy přijmou a zveřejní právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 31. prosince 2010. Neprodleně o nich uvědomí Komisi a dodají srovnávací tabulku mezi ustanoveními uvedených předpisů a této směrnicí.

2. Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

3. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

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

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státy.

PŘÍLOHA IIIA

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO STANOVENÍ POPLATKU ZA EXTERNÍ NÁKLADY A MAXIMÁLNĚ ÚČTOVATELNÉ SLOŽKY EXTERNÍCH NÁKLADŮ

Tato příloha uvádí minimální požadavky pro stanovení poplatku za externí náklady a maximální složky externích nákladů, které je přípustné zahrnout do stanovení výše tohoto poplatku.

1. ČÁSTI DOTYČNÉ SÍTĚ

Členský stát upřesní část nebo části sítě, na které se má vztahovat poplatek za externí náklady.

Pokud se členský stát rozhodne stanovit poplatek za externí náklady pouze na část nebo části sítě, tato část nebo části budou zvoleny na základě posouzení, ze kterého vyplývá, že:

- užívání vozidel na silnicích, kde se uplatňuje poplatek za externí náklady, více poškozuje životní prostředí a dochází tam k většímu přetížení dopravy než na jiných částech sítě pozemních komunikací, na které se poplatek za externí náklady nevztahuje, nebo
- uložení poplatku za externí náklady na jiné části sítě by mohlo mít nepříznivé účinky na životní prostředí, přetížení dopravy nebo bezpečnost silničního provozu či by uložením a výběrem poplatku za externí náklady na těchto částech sítě komunikací vznikly neúměrné náklady.

2. PŘÍSLUŠNÁ VOZIDLA, SILNICE A ČASOVÉ OBDOBÍ

Členský stát oznámí Komisi klasifikaci vozidel, podle které se rozlišuje mýtné. Komisi rovněž oznámí polohu silnic, na které se vztahují vyšší poplatky za externí náklady (dále jen „příměstské silnice“), a silnic, na které se vztahují nižší poplatky za externí náklady (dále jen „ostatní meziměstské silnice“).

Členský stát popřípadě Komisi rovněž oznámí přesná časová období, která odpovídají nočnímu období a různým obdobím denní, týdenní nebo sezonní špičky, během nichž je možné ukládat vyšší poplatek za externí náklady, aby se zohlednilo vyšší přetížení dopravy nebo větší obtěžování hlukem.

Klasifikace silnic a vymezení časových období vychází z objektivních kritérií, která souvisejí s hladinou expozice silnic a jejich okolí přetížení dopravy a znečištění a patří mezi ně například hustota obyvatelstva, počet výskytů maximálního znečištění za rok měřených v souladu se směrnicí 96/62/ES, průměrné denní a hodinové hustoty provozu a úroveň obslužnosti (procentní podíl dne či roku, kdy se užívání silnic blíží hranici kapacity či ji již překročilo, průměrná zpoždění a/nebo délka kolon). Tato kritéria musí být součástí oznámení.

3. VÝŠE POPLATKU

Pro každou třídu vozidel, typ silnice a časové období určí nezávislý orgán jedinou konkrétní částku. Výsledná struktura poplatků je transparentní, zveřejněná a použitelná pro všechny uživatele za stejných podmínek

Při stanovení poplatků se nezávislý orgán řídí zásadou účinného stanovení cen, tedy ceny, která se blíží sociálním mezním nákladům na používání vozidla, na které se poplatek vztahuje. Výše poplatku se musí co nejvíce blížit externím nákladům, které lze rozvrhnout na dotyčnou kategorii uživatelů silnic.

Poplatek se stanoví poté, co se zohlední rizika v souvislosti s odkláněním provozu společně s nepříznivými účinky na bezpečnost silničního provozu, životní prostředí a přetížení dopravy, jakož i řešení ke zmírnění těchto rizik.

V místě uplatňování kontroluje nezávislý orgán účinnost systému pro výběr poplatků při snižování škod na životním prostředí způsobených silniční dopravou a zmírnění jejího přetížení. V závislosti na změnách poptávky po dopravě pravidelně upravuje strukturu poplatků a konkrétní částku poplatku stanovenou pro určitou třídu vozidel, typ silnice a časové období.

4. SLOŽKY EXTERNÍCH NÁKLADŮ

4.1. Náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem

Pokud se členský stát rozhodne do poplatku za externí náklady zařadit všechny náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem nebo jejich část, nezávislý orgán vypočte účtovatelné náklady na znečištění ovzduší provozem prostřednictvím tohoto vzorce nebo, jsou-li nižší, uplatní jednotkové hodnoty z tabulky 1:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}, \text{ kde:}$$

- PCV_{ij} jsou náklady na znečištění ovzduší třídou vozidel i na typu silnice j (EUR/vozokilometr),
- EF_{ik} je emisní faktor znečišťující látky k a třídy vozidel i (gram/kilometr),
- PC_{jk} peněžní náklady znečišťující látky k na typu silnice j (EUR/gram).

V úvahu budou brány pouze emise částic a prekurzorů ozonu, například oxidy dusíku a těkavé organické látky. Emisní faktory jsou shodné s faktory, které členské státy použily při vypracování národních emisních inventur stanovených ve směrnici 2001/81/ES o národních emisních stropích (která vyžaduje při přípravě emisních inventur použít návod EMEP/CORINAIR¹⁹). Peněžní náklady znečišťujících látek jsou převzaty z tabulky 13 „Příručky pro odhad externích nákladů v odvětví dopravy“²⁰.

Tabulka 1: Náklady na znečištění ovzduší vozidlem (PCV)

Eurocent/vozokilometr	Příměstské silnice	Ostatní meziměstské silnice
EURO 0	16	13
EURO I	11	8
EURO II	9	8
EURO III	7	6
EURO IV	4	4
EURO V a méně	3	2

¹⁹ Metodika Evropské agentury pro životní prostředí <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>.

²⁰ http://ec.europa.eu/transport/clean/index_en.htm.

Hodnoty v eurocentech, rok 2000.

Hodnoty v tabulce 1 představují aritmetické průměry hodnot uvedených pro vozidla náležící do čtyř různých hmotnostních tříd v tabulce 15 „Příručky pro odhad externích nákladů v odvětví dopravy“²¹. Za účelem zohlednění skutečného složení vozového parku, pokud jde o velikost vozidel, mohou členské státy pro hodnoty uvedené v tabulce 1 použít korekční faktor. Hodnoty v tabulce 1 lze vynásobit faktorem až ve výši 2 v horských oblastech v rozsahu, který dovoluje sklon silnice, nadmořská výška a/nebo teplotní inverze.

Nezávislý orgán může přijmout alternativní metody a využít údaje z měření látek znečišťujících ovzduší, jakož i místní hodnotu peněžních nákladů látek znečišťujících ovzduší za předpokladu, že výsledky nebudou vyšší, než výsledky, které by byly získány z výše uvedeného vzorce nebo výše uvedených jednotkových hodnot pro jakoukoli třídu vozidel.

Veškeré parametry, údaje a další informace nezbytné k porozumění výpočtu účtovatelných nákladů v důsledku znečištění ovzduší musí být zveřejněny.

4.2 Náklady v důsledku hluku z provozu

Pokud se členský stát rozhodne do poplatku za externí náklady zařadit všechny náklady v důsledku hluku z provozu nebo jejich část, nezávislý orgán vypočte účtovatelné náklady na náklady v důsledku hluku z provozu prostřednictvím tohoto vzorce nebo, jsou-li nižší, uplatní jednotkové hodnoty z tabulky 2:

$$NCV_{ij}(\text{den}) = \sum_k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

$$NCV_{ij}(\text{noc}) = n \times NCV_{ij}(\text{den}), \text{ kde}$$

- NCV_{ij} jsou náklady v důsledku hluku způsobené třídou vozidel i na typu silnice j (EUR/vozokilometr),
- NC_{jk} jsou náklady v důsledku hluku na osobu vystavenou hladině hluku K na typu silnice j (EUR/osobu)
- POP_k je obyvatelstvo vystavené denní hladině hluku k na kilometr (osoba/kilometr)
- ADT je průměrná denní hustota provozu (vozidla)
- n je korekční faktor pro noční období

Obyvatelstvo vystavené hladině hluku k se určí podle strategických hlukových map, které byly vypracovány podle článku 7 směrnice 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí.

Náklady na osobu vystavenou hladině hluku k se převezmou z tabulky 20 „Příručky pro odhad externích nákladů v odvětví dopravy“²².

²¹ Tamtéž.
²² Tamtéž.

Pro průměrnou denní hustotu provozu se uplatní váhový faktor mezi těžkými nákladními vozidly a osobními automobily, který činí nejvýše 4.

Tabulka 2: Účtovatelné náklady v důsledku hluku způsobeného vozidly (NCV)

Eurocent/vozokilometr	Den	Noc
Příměstské silnice	1,1	2
Ostatní meziměstské silnice	0,13	0,23

Hodnoty v eurocentech, rok 2000.

Zdroj: Příručka pro odhad externích nákladů v odvětví dopravy, tabulka 22²³.

Hodnoty v tabulce 2 lze vynásobit faktorem až ve výši 5 v horských oblastech v rozsahu, který dovoluje sklon silnic, teplotní inverze a/nebo horní závěr ledovcového údolí.

Veškeré parametry, údaje a další informace nezbytné k porozumění výpočtu účtovatelných nákladů v důsledku hluku musí být zveřejněny.

4.3 Náklady v důsledku přetížení dopravy

Na přetížených silnicích se členský stát může rozhodnout, že do poplatku za externí náklady zařadí všechny náklady v důsledku přetížení dopravy nebo jejich část, pokud členský stát prokáže, že náklady v důsledku přetížení dopravy, které vozidlo způsobí ostatním uživatelům, jsou vyšší než náklady na rozvoj pozemních komunikací, které již byly toto vozidlo uplatněny. V tomto případě nezávislý orgán vypočte účtovatelné náklady v důsledku přetížení dopravy za různá časová období prostřednictvím tohoto vzorce nebo, jsou-li nižší, uplatní jednotkové hodnoty z tabulky 3:

$$CCV = MEC(Q_0) - IDC$$

$$MEC(Q) = \frac{VOT \times Q}{v(Q)^2} \times \frac{(v(Q) - v(Q - \Delta Q))}{\Delta Q} \quad \text{kde:}$$

- CCV jsou účtovatelné náklady v důsledku přetížení dopravy (EUR/vozokilometr)
- IDC jsou již účtované náklady na rozvoj pozemních komunikací (EUR/vozokilometr)
- Q_0 je optimální hustota provozu za hodinu (vozidlo/hodina)
- $MEC(Q)$ mezní externí náklady v důsledku přetížení dopravy (EUR/vozokilometr)
- VOT je hodnota času (EUR/vozokilometr)

²³ Tamtéž.

- Q je průměrná hodinová hustota provozu (vozidla)
- ΔQ je mírná změna hodinové hustoty provozu
- $v(Q)$ je průměrná rychlost provozu (kilometr/hodina)

Pro průměrnou denní hustotu provozu se uplatní koeficient ekvivalence mezi těžkými nákladními vozidly a osobními automobily, který činí nejméně 3.

Optimální hodinová hustota provozu se vypočítá tak, že se náklady budou opakovaně zvyšovat, dokud se nedosáhne rovnováhy mezi hodinovou hustotou provozu a mezními externími náklady v důsledku přetížení dopravy. Jinou alternativou je to, že poměr mezi účtovatelným poplatkem za přetížení dopravy (CCV) a mezními externími náklady v důsledku přetížení dopravy (MEC) činí 0,5.

Funkce průběhu rychlosti je založena na standardních technických křivkách.

Hodnota času vychází ze současných výzkumů ochoty platit.

Tabulka 3: Účtovatelné náklady v důsledku přetížení dopravy způsobeného vozidly (CCV)

Eurocent/vozokilometr	Časové období A	Časové období B	Časové období C
Příměstské silnice	0	20	65
Ostatní meziměstské silnice	0	2	7

Hodnoty v eurocentech, rok 2000.

Zdroj: Odhady podle tabulky 7 „Příručky pro odhad externích nákladů v odvětví dopravy“²⁴.

Časové období A je období mimo dopravní špičku s plynulým provozem.

Časové období B je období dopravní špičky nebo období blížící se dopravní špičce, které se vyznačuje nestabilitou provozu.

Časové období C je období mimořádné dopravní špičky, kdy je provoz řízen nebo kdy dojde k jeho kolapsu.

Veškeré parametry, údaje a další informace nezbytné k porozumění výpočtu účtovatelných nákladů v důsledku přetížení dopravy musí být zveřejněny.

²⁴ Tamtéž.