



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 7.9.2005
KOM(2005) 423 v konečném znění

2003/0175 (COD)

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 251 odst. 2 druhého pododstavce Smlouvy o ES

týkající se

**společného postoje Rady k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se
mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních
komunikací těžkými nákladními vozidly**

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 251 odst. 2 druhého pododstavce Smlouvy o ES

týkající se

společného postoje Rady k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

1. SOUVISLOSTI

Datum předání návrhu Evropskému parlamentu a Radě [dokument KOM(2003)448 v konečném znění – C5–0351/2003 – 2003/0175(COD)]: 28. července 2003.

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne: 3. června 2004.

Stanovisko Evropského parlamentu, první čtení, ze dne: 20. dubna 2004.

Datum přijetí společného postoje: 6. září 2005.

2. CÍL NÁVRHU KOMISE

V souladu s Bílou knihou o evropské dopravní politice do roku 2010¹ a v návaznosti na žádost Evropské rady z prosince 2002 a března 2003 navrhla Komise změněnou verzi směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací pro těžká nákladní vozidla. Tento návrh je v souladu s politikou Komise týkající se výběru poplatků za užívání dopravní infrastruktury, v jejímž rámci má být vyvinout harmonizovaný přístup Společenství k výběru poplatků pro všechny druhy dopravy. Základ poplatků za dopravu by měly tvořit náklady, které v současnosti vznikají z dopravy uživatelům, daňovým poplatníkům i společnosti jako celku.

Směrnice 1999/62/ES poskytuje stávající rámec pro výběr poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. Jak ovšem členské státy přecházejí od režimu výběrů poplatků (silničních známek) k režimu výběru mýtného, je nutno uvedenou směrnici aktualizovat tak, aby v ní byl lépe propracován a objasněn základ pro výběr mýtného, jakož i zajištěno, že se stávající kombinace režimů výběru poplatků a výběru mýtného bude dále vyvíjet transparentním a harmonizovaným způsobem. Je třeba rovněž přizpůsobit rámec poplatků za užívání pozemních komunikací tak, aby se rozšířila možnost získávat finanční prostředky na investice v oblasti nové dopravní infrastruktury.

Návrh Komise na aktualizaci směrnice 1999/62/ES uvedené cíle sleduje. Aby zlepšil a harmonizoval základ pro výběr mýtného, návrh:

¹ KOM(2001) 370, 12.9.2001.

- upřesňuje základ nákladů pro režimy výběru mýtného v tom smyslu, že do něho přísluší náklady na výstavbu, provoz, údržbu a rozvoj dopravní sítě, jakož i nepokryté náklady na nehody;
- zlepšuje rozsah rozlišení mýtného a poskytuje metodiku pro transparentní odhad nákladů;
- rozšiřuje působnost směrnice na více užitkových vozidel (od 3,5 tuny) a na více pozemních komunikací (transevropská silniční síť a alternativní trasy).

Aby vyhověl potřebám financování dopravní infrastruktury, návrh:

- ustavuje souvislost mezi mýtným a náklady na údržbu i na rozvoj pozemních komunikací;
- vyžaduje, aby byly příjmy vynaloženy na údržbu a rozvoj dopravní infrastruktury;
- povoluje zavedení přírážek k mýtnému, přičemž musí být příslušné příjmy vynaloženy na investice do alternativní infrastruktury ve stejném koridoru transevropské silniční sítě.

3. PŘIPOMÍNKY TÝKAJÍCÍ SE SPOLEČNÉHO POSTOJE

Rada v návrhu Komise provedla několik změn, jež jsou přijatelné, neboť zajišťují splnění cílů návrhu:

- Byla změněna definice stavebních nákladů a upravena tak, aby upřesnila finanční náklady, jež mohou být brány v úvahu, a aby zajistila, že uvedené období nákladů nepřesáhne životnost dotyčné pozemní komunikace.
- Bylo změněno povolené rozlišení mýtného, aby se zlepšila transparentnost a zamezilo jakékoli diskriminaci.
- Došlo ke zpřísnění podmínek pro ukládání přírážek k mýtnému, aby se zlepšila transparentnost a omezil rozsah většiny přírážek na nejvýše 15 % namísto 25 % . Maximální přírůžka ve výši 25 % se vztahuje pouze na pozemní komunikace v totéž koridoru jako přeshraniční úseky prioritních projektů evropského zájmu, jež se týkají pozemních komunikací v horských oblastech.
- Nové režimy výběru mýtného mají podléhat kontrole ze strany Komise podle základních zásad uvedených v příloze III. Tato kontrola se provádí pro nekoncesní režimy mýtného přímo, přičemž mýtné se vypočte podle základních zásad, kdy klíčové hodnoty a ukazatele pro ověřování poskytnou členské státy. Pro koncesní režimy mýtného se však kontrola provádí nepřímó. Členské státy musejí poskytnout všechny informace nezbytné pro ověření toho, že mýtné nepřekračuje výši vypočítanou podle základních zásad.

K problematice zařazení vnějších nákladů a uplatňování mýtného, v níž v původním návrhu Komise provedla Rada rovněž změny, učinila Komise prohlášení, v němž:

- přislíbila rozšířit svoji analýzu progresivní internalizace vnějších nákladů v rámci svého přezkumu bílé knihy o dopravě v polovině období, který provede na konci roku 2005, a to zejména s ohledem na druhé čtení v Parlamentu;

- uvedla, že právo členských států na vyjmutí některých částí sítě musí být uplatňováno nediskriminačním způsobem a v souladu se Smlouvou. V této souvislosti Komise prohlásila, že přihlédne k objektivním kritériím, jakými jsou například nutnost zlepšit dostupnost odlehklých regionů nebo zmírnit úroveň dopravního zatížení a znečištění životního prostředí.

V návaznosti na tato prohlášení Komise uvítala společný postoj Rady, který označila jako těžce vydobytý kompromis.

Ze 42 pozměňovacích návrhů, které Parlament přijal dne 20. dubna 2004, bylo devět pro Komisi přijatelných a bylo zařazeno do společného postoje; 23 pozměňovacích návrhů bylo pro Komisi přijatelných, ale nebylo přijato Radou; šest pozměňovacích návrhů nebylo pro Komisi přijatelných, ale bylo začleněno do společného postoje; a čtyři pozměňovací návrhy nebyly přijatelné pro Komisi ani pro Radu.

4. PODROBNÉ PŘIPOMÍNKY KOMISE K POZMĚŇOVACÍM NÁVRHŮM EVROPSKÉHO PARLAMENTU NAVRŽENÝM V PRVNÍM ČTENÍ

4.1. Pozměňovací návrhy přijaté Komisí a začleněné do společného postoje v plném rozsahu nebo částečně

Pozměňovací návrh 21: do definice stavebních nákladů se začleňuje zásada přihlédnutí pouze k té části nákladů, jež nebyly odepsány.

Pozměňovací návrh 22: zařazuje se definice váženého průměrného mýtného, která se však v zájmu větší technické přesnosti odlišuje od definice navrhované Parlamentem.

Pozměňovací návrh 24: zařazuje se definice koncese, která se však v zájmu větší právní přesnosti liší od definice navrhované Parlamentem (vychází z definice ve směrnici 2004/18/ES).

Pozměňovací návrhy 10 a 34: jak navrhl Parlament, zrušila Rada všechny zmínky o nákladech na nehody.

Pozměňovací návrhy 18 a 38: Rada rovněž zamítla plán na zřízení nezávislého orgánu pro pozemní komunikace.

Pozměňovací návrh 39: byl přijat návrh na doplnění daní z pojištění do seznamu daní a poplatků, na něž se uvedená směrnice nevztahuje.

Pozměňovací návrh 43: tabulka přílohy II byla doplněna o nejnovější emisní třídy EURO. Nebyly však zachovány vyšší hodnoty pro starší vozidla.

4.2. Pozměňovací návrhy přijaté Komisí, ale nezačleněné do společného postoje

Pozměňovací návrhy 1, 3, 4, 5, 6, 7 a 8: pořadí bodů odůvodnění, které poskytují obecnou argumentaci ke směrnici, včetně různých priorit politiky v souvislosti s návrhem a příslušných závěrů Rady atd., Rada nezměnila.

Pozměňovací návrhy 2 a 25: Rada vyřadila všechny odkazy na vnější náklady, včetně příslušného bodu odůvodnění a definice. Pro Komisi to sice bylo v zájmu dosažení

kompromisního znění přijatelné, ovšem upozorňuje v této souvislosti na své prohlášení v příloze.

Pozměňovací návrh 12: neutralita rozlišení mýtného z hlediska příjmů je součástí znění, ale nepřísluší do žádného bodu odůvodnění.

Pozměňovací návrh 13: návrh Komise na povolení náhrady snížením jiných přepravních daní pod minimální úroveň EU Rada nepřijala.

Pozměňovací návrh 20: definice „sítě hlavních pozemních komunikací“ se stala nadbytečnou, neboť Rada zrušila v čl. 1 odst. 3 celý odkaz na síť hlavních pozemních komunikací.

Pozměňovací návrhy 14 a 26: možnost osvobození od platby mýtného u vozidel humanitárních a záchranných organizací nebyla přijata, neboť podle uvedeného článku podléhají příslušnému osvobození pouze jasně identifikovatelná a ověřitelná vozidla. Navíc není pro každou kategorii uživatelů osvobozených od platby potřebný bod odůvodnění (pozměňovací návrh 14).

Pozměňovací návrhy 11 a 27: směrnici Rady a Parlamentu nepřísluší vydávat pokyny členským státům k tomu, aby vedly konzultace s regionálními a místními orgány; tento aspekt je součástí subsidiarity a liší se v návaznosti na vládní zřízení jednotlivých členských států.

Pozměňovací návrh 28: základ pro vyměření mýtného byl omezen na náklady na pozemní komunikace, zatímco vnější náklady Rada vyjmula.

Pozměňovací návrh 29: rozlišení mýtného, jež navrhl Parlament, bylo považováno za nedostatečné. Rozlišení obsažené ve společném postoji zaručuje jistotu a jasnost a rovněž skýtá prostor k rozlišení mýtného s ohledem na kritéria dopravního zatížení a na znečištění životního prostředí. Navíc nedošlo k zařazení kritérií pro PM₁₀ a NO_x, neboť jsou z velké části obsaženy v emisních třídách EURO a jejich jednotlivé ověřování je náročné. Takováto kritéria z oblasti životního prostředí by navíc byla přijatelná (pokud by to bylo vůbec proveditelné) v rámci kritérií emisních tříd EURO.

Pozměňovací návrhy 16 a 30: povolení přírážek k mýtnému v městských oblastech se slučuje s účelem přírážek, Rada však uvedený pozměňovací návrh zamítla.

Pozměňovací návrh 32: *povinnost* členských států uložit nejvyšší mýtné vozidlům, u nichž nelze doložit emisní kategorii EURO, Rada zamítla.

Pozměňovací návrh 36: články týkající se režimu náhrad (snížení daní z vozidla atd.) Rada zrušila.

Pozměňovací návrh 42: Rada zamítla návrh, podle něhož měla Komise vypracovat zprávu o dopadu směrnice na nehodovost na pozemních komunikacích a na životní prostředí.

4.3. Pozměňovací návrhy zamítnuté Komisí, ale začleněné do společného postoje

Pozměňovací návrhy 9, 19, 33, 52: z oblasti působnosti nelze vyjmout koncesní režimy, neboť by tím směrnice přestala být účinná. Rada však zavedla v rámci koncesních režimů zvláštní strukturu pro vymáhání, která zohledňuje jednak zvláštní povahu koncesí a jednak zachovává právo Komise na jejich vymáhání.

Pozměňovací návrhy 46 a 48: rozdělení příjmů je v souladu se zněním Parlamentu dobrovolné.

4.4. Pozměňovací návrhy zamítnuté Komisí a nezačleněné do společného postoje

Pozměňovací návrhy 17, 41 a 50: Komisi by neměla žádná směrnice k takovému pracovnímu programu zavazovat (ačkoliv bílá kniha plánuje zohlednění budoucí internalizace vnějších nákladů). Rada si navíc nepřeje odkazy na rozvoj metodiky pro odhad vnějších nákladů.

Pozměňovací návrh 37: plány náhrady za jakýkoli daný vnitrostátní režim výběru mýtného jsou odpovědností příslušného členského státu a není je třeba projednávat v rámci směrnice.

(13 pozměňovacích návrhů (15, 19, 35, 40, 44, 45, 47, 49, 51, 53-56), které nebyly uvedeny výše v seznamu, bylo zamítnuto na plenárním zasedání Parlamentu. Pozměňovací návrhy 23 a 31 nejsou pro anglické znění relevantní).

5. ZÁVĚR

Komise vítá společný postoj, jenž přijala Rada.

Jak uvedla ve svém prohlášení, jež učinila na zasedání Rady dne 25. dubna 2005, Komise:

- rozšíří svoji analýzu progresivní internalizace vnějších nákladů v rámci svého přezkumu bílé knihy o dopravě v polovině období, který provede na konci roku 2005, a to zejména s ohledem na druhé čtení v Parlamentu;
- připomíná, že právo členských států na vyjmutí některých částí sítě uvedené ve společném postoji musí být uplatňováno nediskriminačním způsobem a v souladu se Smlouvou. V této souvislosti Komise přihlédne zejména k objektivním kritériím, jakými jsou například nutnost zlepšit dostupnost odlehlých regionů nebo zmírnit úroveň dopravního zatížení a znečištění životního prostředí.

Příloha: Prohlášení Komise na zasedání Rady dne 21. dubna 2005

INTERNALIZACE VNĚJŠÍCH NÁKLADŮ A ZEMĚPISNÉ POKRYTÍ

Prohlášení Komise

V rámci přezkumu bílé knihy o dopravě v polovině období, který provede na konci roku 2005, rozšíří Komise svoji analýzu progresivní internalizace vnějších nákladů dopravy, a to zejména s ohledem na druhé čtení návrhu směrnice o silniční „euroznámce“ v Parlamentu.

Komise připomíná, že právo členských států na vyjmutí některých částí sítě musí být uplatňováno nediskriminačním způsobem a v souladu se Smlouvou. V této souvislosti přihlédně Komise zejména k objektivním kritériím, jakými jsou například nutnost zlepšit dostupnost odlehlých regionů nebo zmírnit úroveň dopravního zatížení a znečištění životního prostředí.