

Úřední věstník

Evropské unie

C 275 E

Svazek 48

České vydání

Informace a oznámení

8. listopadu 2005

Oznámení č.

Obsah

Strana

I *Informace***Rada**

2005/C 275 E/01

Společný postoj (ES) č. 33/2005 ze dne 6. září 2005 přijatý Radou v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy s ohledem na 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

2005/C 275 E/02

Společný postoj (ES) č. 34/2005 ze dne 23. září 2005 přijatý Radou v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy o založení Evropského společenství, s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/.../ES ze dne ... 2005 o energetické účinnosti u konečného uživatele a o energetických službách a o zrušení směrnice Rady 93/76/EHS

19

CS

I

(Informace)

RADA

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 33/2005

přijaty Radou dne 6. září 2005

s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/.../ES ze dne ..., kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

(2005/C 275 E/01)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

nákladů na pozemní komunikace dopravci. Určitého stupně harmonizace již bylo dosaženo směrnicí 1999/62/ES.

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

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly ⁽¹⁾, a zejména na článek 7 uvedené směrnice,

(2) Spravedlivější systém vybírání poplatků za užívání pozemních komunikací je nesmírně důležitý pro podporu udržitelné dopravy ve Společenství. Cíle optimálního využívání stávající silniční sítě a dosažení podstatného snížení negativního dopadu tohoto využívání by mělo být dosaženo bez ukládání dalšího zatížení na hospodářské subjekty, v zájmu zdravého hospodářského růstu a řádného fungování vnitřního trhu.

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽³⁾,

(3) Komise oznámila svůj záměr navrhnout směrnici o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací v bílé knize „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout“. Evropský parlament potvrdil potřebu výběru poplatků za užívání pozemních komunikací, když přijal zprávu o závěrech bílé knihy ze dne 12. února 2003. Následně po zasedání Evropské rady v Göteborgu dne 15. června 2001, na kterém byla věnována zvláštní pozornost otázce udržitelné dopravy, byl záměr Komise předložit novou směrnicí o „Eurovignette“ přivítán rovněž na zasedání Evropské rady v Kodani ve dnech 12. a 13. prosince 2002 a na zasedání Evropské rady v Bruselu ve dnech 20. a 21. března 2003.

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽⁴⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Zamezení narušování hospodářské soutěže mezi dopravci v členských státech, řádné fungování vnitřního trhu a zvýšená konkurenceschopnost závisí na spravedlivých mechanismech zřizovaných za účelem hrazení

(4) Pro účely zavedení mýtného bere směrnice 1999/62/ES v úvahu náklady na pozemní výstavbu, udržování a rozvoj pozemních komunikací. Je třeba přijmout konkrétní ustanovení za účelem vyjasnění nákladů na výstavbu, které je možné zohlednit.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42. Směrnice ve znění aktu o přistoupení z roku 2003.

⁽²⁾ Úř. věst. C 241, 28.9.2004, s. 58.

⁽³⁾ Úř. věst. C 109, 30.4.2004, s. 14.

⁽⁴⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 20. dubna 2004 (Úř. věst. C 104 E, 30.4.2004, s. 372) a společný postoj Rady ze dne 6. září 2005 a stanovisko Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku)..

- (5) Činnosti v oblasti mezinárodní silniční dopravy se soustřeďují na transevropskou silniční dopravní síť. Pro komerční dopravu má navíc klíčový význam řádné fungování vnitřního trhu. Pro komerční dopravu v rámci transevropské dopravní sítě vymezené v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech pro rozvoj transevropské dopravní sítě by tedy měl platit rámec Společenství⁽¹⁾. Podle zásady subsidiarity a v souladu se Smlouvou by členské státy měly mít možnost neomezeně uplatnit mýtné nebo poplatky za užívání na silnicích jiných, než silnicích v rámci transevropské silniční sítě.
- (6) Z důvodů nákladové efektivity není při zavádění systémů mýtného nutné, aby celá pozemní komunikace, na niž se vztahuje mýtné, podléhala omezením přístupu umožňujícím kontrolu vybíraného mýtného. Členské státy se mohou rozhodnout, že budou tuto směrnici provádět pomocí používání mýtného pouze na určitém místě pozemní komunikace, na niž se mýtné vztahuje.
- (7) Mýtné by mělo být založeno na zásadě návratnosti nákladů na pozemní komunikace. V případech, kdy jsou takové pozemní komunikace spolufinancovány ze souhrnného rozpočtu Evropské unie, by se příspěvek z finančních prostředků Společenství neměl získávat zpět prostřednictvím mýtného, pokud v příslušných nástrojích Společenství neexistují zvláštní ustanovení, která při stanovení výše částky spolufinancování Společenství zohledňují budoucí příjmy z výběru mýtného.
- (8) Důležitým prvkem systému výběru poplatků je skutečnost, že uživatel má možnost přijímat rozhodnutí, která ovlivní zatížení mýtným, a to výběrem nejméně znečišťujících vozidel, období s nižší hustotou provozu nebo méně zatížených dopravních cest. Členské státy by proto měly mít možnost rozlišovat mýtné podle emisní kategorie vozidla (klasifikace „EURO“) a podle úrovně škod, které vozidlo působí komunikacím, jakož i podle místa, času a úrovně dopravní neprůjezdnosti. Takové rozlišování úrovně mýtného by mělo být úměrné sledovanému účelu.
- (9) Aspekty stanovení obchodních cen za užívání pozemních komunikací, které nejsou upraveny touto směrnicí, by měly být v souladu s pravidly Smlouvy.
- (10) Tato směrnice nevylučuje možnost, aby členské státy, které zavedou systém mýtného nebo poplatky za užívání pozemních komunikací, stanovily vhodnou kompenzaci za tyto poplatky, aniž jsou dotčeny články 87 a 88 Smlouvy. Tato kompenzace by neměla vést k narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu a měla by se na ni vztahovat příslušná ustanovení práva Společenství, zejména minimální sazby daní z vozidel uvedené v příloze I směrnice 1999/62/ES a ustanovení směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny⁽²⁾.
- (11) Pokud členské státy vybírají mýtné nebo poplatky za užívání silnic v rámci transevropské silniční sítě, měly by být silnice, jejichž užívání je zpoplatněno, odpovídajícím způsobem upřednostněny v plánech údržby členských států.
- (12) Zvláštní pozornost by měla být věnována horským oblastem, jako jsou Alpy nebo Pyreneje. Zavedení projektů nových pozemních komunikací velkého rozsahu často neuspělo, protože nebyly k dispozici potřebné dostatečné finanční zdroje. V takových regionech je proto možné po uživateli požadovat zvýšené mýtné za účelem financování významných projektů velmi vysoké evropské hodnoty, včetně projektů zahrnujících další druh dopravy v tomtéž koridoru. Tato částka by měla být vázána na finanční potřeby projektu. Měla by být rovněž vázána na základní výši mýtného, aby se předešlo uměle vysokému stanovení mýtného v jakémkoli koridoru, které by mohlo vést k odklonu dopravy do ostatních koridorů a tím způsobovat problémy místní dopravní neprůjezdnosti a neefektivního využití sítí.
- (13) Poplatky by neměly být diskriminující a jejich výběr by neměl zahrnovat nadměrné formality nebo tvořit překážky na vnitřních hranicích. Měla by proto být přijata odpovídající opatření pro usnadnění plateb příležitostným uživatelům, zejména tam, kde mýtné nebo poplatky za užívání jsou vybírány výhradně prostřednictvím systému, který vyžaduje používání elektronického platebního nástroje (palubní jednotky).
- (14) V zájmu zajištění konsistentního harmonizovaného používání systémů vybírání poplatků za užívání pozemních komunikací by u nových režimů mýtného měly být vypočteny náklady v souladu se souborem základních zásad nebo by měly být stanoveny na úrovni nepřevyšující úroveň, která by byla vypočtena při použití těchto zásad. Tyto požadavky by se neměly vztahovat na stávající režimy, ledaže by v budoucnu byly podstatně pozměněny. K takovým podstatným změnám by patřily jakékoliv významné změny původních podmínek režimu mýtného na základě změny smlouvy s provozovatelem

⁽¹⁾ Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1, Rozhodnutí naposledy pozměněné rozhodnutím č. 884/2004/ES (Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 1).

⁽²⁾ 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).

systému mýtného, avšak nikoli změny stanovené v původním režimu. V případě koncesních smluv by podstatné změny mohly být provedeny v souladu s postupem zadávání veřejných zakázek. V zájmu dosažení transparentnosti bez tvoření překážek fungování tržního hospodářství a partnerství veřejného a soukromého sektoru by členské státy měly sdělovat Komisi tak, aby byla s to zaujímat stanoviska, údaje o jednotkových hodnotách a jiných ukazatelích, které hodlají použít pro výpočet různých nákladových složek poplatků, nebo v případě koncesních smluv příslušnou smlouvu a referenční případ. Stanovisky Komise přijatými před zavedením nových režimů mýtného v členských státech není v žádném případě dotčena povinnost Komise zajistit v souladu se Smlouvou dodržování právních předpisů Společenství.

- (15) V zájmu rozvoje systému výběru poplatků za užívání pozemních komunikací je dosud nutný další technologický pokrok. Měl by existovat postup, umožňující Komisi přizpůsobit požadavky směrnice 1992/62/ES technickému pokroku po konzultacích s členskými státy provedenými za tímto účelem.
- (16) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi⁽¹⁾.
- (17) Jelikož cíle této směrnice, totiž harmonizace podmínek vztahujících se na mýtné a poplatky za užívání pozemních komunikací, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a může ho být proto z důvodu jeho evropského rozměru a s ohledem na zabezpečení vnitřního trhu v oblasti dopravy lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je pro dosažení uvedeného cíle nezbytné.
- (18) Směrnice 1999/62/ES by měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 1999/62/ES se mění takto:

⁽¹⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

1. Článek 2 se mění takto:

a) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) „transevropskou silniční sítí“ silniční síť vymezená v oddílu 2 přílohy I rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (*), jak je vyobrazena na mapách. Mapy se vztahují k odpovídajícím oddílům uvedeným v normativní části nebo v příloze II uvedeného rozhodnutí;

(*) Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutí naposlady pozměněné rozhodnutím č. 884/2004/ES (Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 1).“;

b) vkládají se nová písmena, která zní:

„aa) „stavebními náklady“ náklady související s výstavbou, případně zahrnující i finanční náklady na:

- nové pozemní komunikace nebo nové zlepšení pozemních komunikací (včetně významných strukturálních oprav) nebo
- pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací (včetně významných strukturálních oprav) dokončených nejdéle 30 let před ... (*), pokud již ... (*) fungoval režim mýtného, nebo dokončených nejdéle 30 let před zavedením jakéhokoli nového režimu mýtného zavedeného po ... (*); náklady týkající se pozemních komunikací nebo zlepšení pozemních komunikací dokončených před uvedenými lhůtami mohou být rovněž považovány za stavební náklady, pokud:

i) členský stát zavedl režim mýtného, který zajišťuje návratnost těchto nákladů na základě smlouvy s provozovatelem systému mýtného nebo na základě jiných právních aktů s rovnocenným účinkem, které vstoupí v platnost před ... (*), nebo

ii) členský stát může prokázat, že vybudování dotyčné pozemní komunikace bylo zdůvodněno tím, že její předpokládaná životnost bude delší než 30 let.

(*) 24 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

V žádném případě nesmí být poměrná část stavebních nákladů, jež je nutné vzít v úvahu, vyšší než poměrná část současné předpokládané doby životnosti prvků pozemní komunikace, která ještě zbývá dne ... (*) nebo dne, kdy bude zaveden nový režim mýtného, pokud je tento den pozdějšího data.

Náklady na pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací mohou zahrnovat jakékoli zvláštní výdaje na pozemní komunikace určené ke snížení hluchosti nebo ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu a skutečné platby prováděné provozovatelem pozemní komunikace a související s objektivními prvky ochrany životního prostředí, jako například s ochranou před znečišťováním půdy;

ab) „finančními náklady“ úroky z půjček nebo výnosy akcionářů z vkladů do vlastního jmění;

ac) „významnými strukturálními opravami“ strukturální opravy vyjma oprav, které již nepřinášejí žádný aktuální užitek uživatelům silnic, např. pokud byly opravné práce nahrazeny další obnovou povrchu silnic nebo jinými stavebními činnostmi;“

c) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) „mýtným“ určitá částka, která se platí za jízdu vozidla po určitém úseku pozemní komunikace uvedené v čl. 7 odst. 1; částka se stanoví podle ujeté vzdálenosti a typu vozidla;“

d) vkládá se nové písmeno, které zní:

„ba) „váženým průměrným mýtným“ celkový příjem z mýtného za určitou dobu vydělený počtem kilometrů na vozidlo ujetých na určité síti podléhající během uvedené doby mýtnému, přičemž příjem a kilometry na vozidlo se vypočtou pro vozidla, na něž se vztahuje mýtné;“

e) písmena c), d), e) a f) se nahrazují tímto:

„c) „poplatkem za užívání“ určitá částka, která se platí za oprávnění využívat vozidlem po určitou dobu pozemní komunikace uvedené v čl. 7 odst. 1;

d) „vozidlem“ motorové vozidlo nebo jízdní souprava, které jsou určeny nebo používány výlučně k silniční přepravě zboží a jejichž maximální přípustná hmotnost činí více než 3,5 tun;

e) vozidlem kategorie „EURO 0“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“ nebo „EEV“ vozidlo,

kteřé splňuje mezní hodnoty emisí stanovené v příloze 0;

f) „typem vozidla“ kategorie, do které vozidlo spadá na základě počtu náprav, rozměrů nebo hmotnosti, nebo na základě jiných faktorů klasifikace vozidel podle škody, kterou působí komunikacím, například systému klasifikace škod způsobených komunikacím uvedeného v příloze IV, pokud je použitý systém klasifikace založen na vlastnostech vozidla, které jsou uvedeny v dokumentaci vozidla používané ve všech členských státech nebo které jsou vizuálně patrné;“

g) doplňují se nová písmena, která znějí:

„g) „koncesní smlouvou“, „koncese na stavební práce“ nebo „koncese na služby“ podle definice v článku 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby (*);

h) „koncesním mýtným“ mýtné vybírané koncesionářem podle koncesní smlouvy.

(*) Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114. Směrnice naposledy pozměněná nařízením Komise (ES) č. 1874/2004 (Úř. věst. L 326, 29.10.2004, s. 17).“

2. Článek 7 se mění takto:

a) odstavce 1, 2, 3 a 4 se nahrazuje tímto:

„1. Členské státy mohou ponechat v platnosti nebo zavést mýtné nebo poplatky za užívání transevropské silniční sítě nebo jejích částí pouze za podmínek uvedených v odstavcích 2 až 12. Tímto ustanovením není dotčeno právo členských států uplatňovat mýtné nebo poplatky za užívání silnic, jež nejsou součástí transevropské silniční sítě, nebo za jiné typy motorových vozidel, na které se nevztahuje definice „vozidla“ a která použijí transevropskou silniční síť, v souladu se Smlouvou.

2. Členský stát se může rozhodnout, že ponechá v platnosti nebo zavede mýtné nebo poplatky za užívání, jež lze uplatnit pouze u vozidel s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nejméně 12 tun. Pokud se členský stát rozhodne uplatnit mýtné nebo poplatky za užívání u vozidel s hmotností nižší než je tato mez, použijí se ustanovení této směrnice.

(*) 24 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

3. Mýtné a poplatky za užívání nesmějí být v rámci jedné kategorie vozidel ukládány současně za užívání téhož úseku pozemní komunikace. Členské státy však mohou u sítí, kde se vybírají poplatky za užívání, uložit rovněž mýtné za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků.

4. Mýtné a poplatky za užívání nesmí být přímo ani nepřímou diskriminující na základě státní příslušnosti dopravce, země nebo místa usazení dopravce nebo registrace vozidla, nebo výchozího či cílového místa přepravní operace.“;

b) vkládají se nové odstavce, které znějí:

„4a. 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 dopravě (*), a v případech, na něž se vztahuje čl. 6 odst. 2 písm. a) a b) této směrnice a za podmínek stanovených tamtéž.

4b. Jelikož struktury sazeb zahrnující slevy nebo snížené sazby mýtného pro časté uživatele mohou vést k vlastní úspoře administrativních nákladů pro provozovatele pozemní komunikace, členské státy mohou stanovit takové slevy nebo snížené sazby pod podmínkou, že:

- splňují podmínky stanovené v odst. 10 písm. a),
- jsou v souladu se Smlouvou, zejména s jejími články 12, 49, 86 a 87,
- nenarušují hospodářskou soutěž na vnitřním trhu,
- výsledná struktura sazeb je lineární, úměrná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek a nevede k tomu, aby případné dodatečné náklady byly přeneseny na jiné uživatele v podobě vyššího mýtného.

V žádném případě takové slevy nebo nižší sazby nesmějí přesáhnout 13 % mýtného placeného za rovnocenná vozidla, která nárok na slevu nebo sníženou sazbu mýtného nemají.

4c. O všech systémech slev a snížených sazbách bude zpravena Komise, která ověří, zda jsou splněny podmínky stanovené v odstavcích 4a a 4b, a schválí je postupem uvedeným v čl. 9c odst. 2.

(*) 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).“;

c) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„6. 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 dostupnost příslušných palubních jednotek pomocí přiměřených správních a ekonomických opatření.“;

d) druhý a třetí pododstavec odstavce 7 se zrušují;

e) odstavce 9 a 10 se nahrazují tímto:

„9. Mýtné musí být založeno pouze na zásadě návratnosti nákladů na pozemní komunikace. Vážené průměrné mýtné musí konkrétně odpovídat stavebním nákladům a nákladům na provoz, údržbu a rozvoj dané sítě pozemních komunikací. Vážené průměrné mýtné může rovněž zahrnovat návratnost kapitálu nebo ziskovou marži vycházející z tržních podmínek.

10. a) Aniž je dotčeno vážené průměrné mýtné uvedené v odstavci 9, mohou členské státy rozlišit sazby mýtného za určitými účely, jako je náprava škod na životním prostředí, řešení neprůjezdnosti komunikací, minimalizace poškození pozemních komunikací, optimální využívání dotyčných pozemních komunikací nebo podpora bezpečnosti silničního provozu, pokud je takové rozlišení

- úměrné sledovanému cíli,
- je transparentní a nediskriminující, zejména co se týče státní příslušnosti dopravce, země nebo místa usazení dopravce nebo registrace vozidla, a výchozího či cílového místa přepravní operace,
- není určeno k vytvoření dodatečných příjmů z mýtného, přičemž jakékoli nezamýšlené zvýšení příjmů (vedoucí k nesouladu váženého průměrného mýtného s odstavcem 9) je vyváženo změnou struktury rozlišení, která musí být provedena do dvou let od konce účetního roku, v němž byly dodatečné příjmy vytvořeny;
- respektuje maximální prahy pružnosti stanovené v písmeni b).

b) S výhradou splnění podmínek stanovených v písmeni a) mohou být sazby mýtného rozlišeny podle:

— emisní třídy EURO stanovené v příloze 0, pokud žádné mýtné nepřesáhne o 100 % sazbu stanovenou pro obdobná vozidla, která splňují nejpřísnější emisní normy, nebo

— denní doby, dne nebo ročního období, pokud:

i) žádné mýtné nepřesáhne o 100 % sazbu mýtného stanovenou pro nejlevnější období dne, den nebo roční období, nebo

ii) pokud má nejlevnější období nulovou sazbu, přírážka za nejdražší období dne, den nebo roční období je nejvýše 50 % výše mýtného, které by se u daného vozidla běžně použilo.

c) S výhradou splnění podmínek uvedených v písmeni a) se na sazby mýtného mohou u určitých projektů vysokého evropského zájmu výjimečně vztahovat jiné způsoby rozlišení s cílem zajistit komerční rentabilitu takových projektů, jestliže jsou vystaveny přímé konkurenci ze strany jiných způsobů dopravy zajišťované vozidly. Výsledná struktura sazeb je lineární, úměrná, zveřejněná, dostupná všem uživatelům za stejných podmínek a nevede k tomu, aby případné dodatečné náklady byly přeneseny na jiné uživatele v podobě vyššího mýtného. Před tím, než dotyčná struktura sazeb začne být používána, ověří Komise, zda jsou splňovány podmínky uvedené v tomto písmenu.“;

f) doplňují se nové odstavce, které znějí:

„11. Ve výjimečných případech týkajících se pozemních komunikací v horských oblastech a po informování Komise může být na určitých silničních úsecích k mýtnému zavedena přírážka,

a) pokud na těchto úsecích dochází k výrazné neprůjezdnosti s dopadem na volný pohyb vozidel nebo

b) pokud jejich používání vozidla působí značné škody na životním prostředí,

a to pod podmínkou, že:

— příjmy plynoucí z přírážky se investují do prioritních projektů evropského zájmu vymezených v příloze III rozhodnutí č. 884/2004/ES, které přímo přispívají ke zmírnění dotyčné neprůjezdnosti nebo poškození životního prostředí, a které se nacházejí ve stejném koridoru jako silniční úsek, u něž je přírážka zavedena,

— přírážka, o níž lze zvýšit mýtné rozlišené podle odstavce 10, nepřesáhne 15 % váženého průměrného mýtného vypočteného podle odstavce 9, 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 %;

— v důsledku použití přírážky nedochází k nespravedlivému znevýhodňování komerční dopravy v porovnání s jinými uživateli silnic,

— finanční plány týkající se pozemní komunikace, u níž se uplatňuje přírážka, a analýza nákladů a výnosů pro projekt nové pozemní komunikace se předkládají Komisi před zavedením přírážky,

— období, po které se přírážka používá, je stanoveno a omezeno předem a z hlediska očekávaných zvýšených příjmů je v souladu s předloženými finančními plány a analýzou nákladů a přínosů.

Použití tohoto ustanovení u nových přeshraničních projektů podléhá dohodě dotčených členských států.

Pokud Komise obdrží finanční plány od členského státu, který má v úmyslu uplatnit přírážku, sdělí tyto informace členům výboru uvedeného v čl. 9c odst. 1. Jestliže se Komise domnívá, že uvažovaná přírážka nesplňuje podmínky stanovené v tomto odstavci, nebo jestliže se domnívá, že uvažovaná přírážka bude mít 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.

12. Jestliže při kontrole není řidič schopen předložit doklady o vozidle nezbytné ke zjištění informací uvedených v odst. 10 písm. b) první odrážce a ke zjištění typu vozidla, mohou členské státy uplatnit mýtné do výše nejvyšší použitelné sazby.“

3. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 7a

1. Při stanovení výše váženého průměrného mýtného, které má být vybíráno na dotyčné síti pozemních komunikací nebo jasně vymezené části této sítě, vezmou členské státy v úvahu různé náklady uvedené v čl. 7 odst. 9. Zohledněné náklady se vztahují k síti nebo části sítě, na níž je vybíráno mýtné, a k vozidlům, na která se vztahuje povinnost platit mýtné. Členské státy se mohou rozhodnout, že pro zajištění návratnosti těchto nákladů nepoužijí příjmy z mýtného nebo že zajistí návratnost pouze určité procentuální části těchto nákladů.

2. Mýtné se stanoví podle článku 7 a odstavce 1 tohoto článku.

3. U nových režimů výběru mýtného jiných než jsou režimy zahrnující koncesní mýtné, které členské státy zavedou po ... (*), provedou členské státy výpočet nákladů pomocí metodiky založené na základních zásadách výpočtu mýtného uvedených v příloze III.

U nového koncesního mýtného zavedeného po ... (*) dosáhne maximální úroveň mýtného 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 koncesní smlouvy.

Režimy výběru mýtného, které jsou zavedeny již ... (*), 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 ... (*), nepodléhají povinností uvedeným v tomto odstavci, a to po dobu platnosti těchto režimů a za předpokladu, že nebudou podstatně pozměněny.

4. Členské státy sdělí Komisi nejmeně čtyři měsíce před zavedením nového režimu výběru mýtného:

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

— jednotkové hodnoty a další parametry, jež používají při výpočtu jednotlivých složek nákladů, a

— jasné informace o vozidlech, na něž se vztahuje jejich 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 chtějí zajistit;

b) pro režim výběru mýtného zahrnující koncesní mýtné:

— koncesní smlouvy nebo významné změny těchto smluv,

— referenční případ, z něhož zadavatel vycházel při vyhlášení koncese podle ustanovení přílohy VII B směrnice 2004/18/ES; tento referenční případ zahrnuje odhad nákladů vymezených v čl. 7 odst. 9 a předpokládaných v rámci dané koncese, jakož i odhad provozu v členění podle typů vozidel, předpokládaných úrovní mýtného a zeměpisného rozsahu sítě, na níž se vztahuje koncesní smlouva.

5. U případů, na něž se vztahují povinnosti uvedené v odstavci 3, Komise sdělí do čtyř měsíců od obdržení informací podle odstavce 4 své stanovisko, v němž uvede, zda tyto povinnosti byly splněny.

Stanoviska Komise jsou poskytnuta výboru uvedenému v čl. 9c odst. 1.

6. Pokud si členský stát přeje použít ustanovení čl. 7 odst. 11 týkající se režimů výběru mýtného, jež byly již ke ... (*) zavedeny, poskytne dotyčný členský stát informace, které prokáží, že vážené průměrné mýtné používané na dotyčné pozemní komunikaci splňuje čl. 2 písm. aa), čl. 7 odst. 9 a čl. 7 odst. 10.“

4. V čl. 8 odst. 2 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) platba poplatku za společné užívání opravňuje k využití sítě, jak ji vymezí každý zúčastněný členský stát v souladu s čl. 7 odst. 10.“

5. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 8a

Každý členský stát provádí kontrolu režimu mýtného nebo poplatků za užívání, aby zajistil jeho transparentní a nediskriminační fungování.“

6. Článek 9 se mění takto:

a) v odstavci 1 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„d) daně z pojištění.“;

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. O způsobu použití příjmů z poplatků za používání pozemních komunikací rozhodnou v souladu se zásadou subsidiarity členské státy. Aby se umožnil rozvoj dopravní sítě jako celku, měly by se příjmy z poplatků použít ve prospěch odvětví dopravy a k optimalizaci celého dopravního systému.“

(*) 24 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

7. Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 9a

Členské státy zavedou patřičné kontroly a určí systém sankcí použitelný při porušení vnitrostátních ustanovení přijatých podle této směrnice; přijmou veškerá potřebná opatření k zajištění jejich provádění. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 9b

V souvislosti s prováděním této směrnice a zejména přílohy III usnadní Komise dialog a vzájemnou výměnu technického know-how mezi členskými státy. Postupem podle čl. 9c odst. 3 Komise aktualizuje a objasní přílohy 0, III a IV s ohledem na technický pokrok a přílohy I a II s ohledem na inflaci.

Článek 9c

1. Komisi je nápomocen výbor.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí Rady 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí Rady 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

4. Výbor přijme svůj jednací řád.“

8. Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

Nejpozději do ... (*) předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění a účincích této směrnice, přičemž přihlédne k technologickému rozvoji a vývoji hustoty silničního provozu a vyhodnotí její dopad na vnitřní trh, včetně dopadu na ostrovní, vnitrozemské a okrajové oblasti Společenství, na úroveň investic v tomto odvětví a na přínos směrnice k cílům udržitelné dopravní politiky.

Ke zprávě se případně připojí návrhy Evropskému parlamentu a Radě na další revizi této směrnice.

Členské státy zašlou Komisi nezbytné údaje nejpozději do ... (**).“

9. Tabulka v příloze II uvádějící výši ročních poplatků se nahrazuje tímto:

	nejvýše tři nápravy	nejméně čtyři nápravy

	nejvýše tři nápravy	nejméně čtyři nápravy
„EURO 0 a EURO I	1 020	1 648
EURO II a EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V a EEV	797	1 329“

10. Poslední věta v příloze II se nahrazuje tímto:

„Denní poplatek za užívání je stejný pro všechny kategorie vozidel a činí 11 EUR.“

11. Doplnjuje se nová příloha 0, jejíž text je uveden v příloze I této směrnice.

12. Doplnjuje se nová příloha III, jejíž text je uveden v příloze II této směrnice.

13. Doplnjuje se nová příloha IV, jejíž text je uveden v příloze III této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do ... (**). Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice, a srovnávací tabulku mezi ustanoveními této směrnice a přijatými vnitrostátními předpisy.

Článek 3

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

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne ...

Za Evropský parlament

Předseda

...

Za Radu

předseda

...

(*) 5 let ode dne vstupu této směrnice v platnost.

(**) 54 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

(***) 24 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

PŘÍLOHA I

„PŘÍLOHA 0

MEZNÍ HODNOTY EMISÍ

1. Vozidlo „EURO 0“

Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) g/kWh	Hmotnost uhlovodíků (HC) g/kWh	Hmotnost oxidů dusíku (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Vozidla „EURO I“/„EURO II“

	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) g/kWh	Hmotnost uhlovodíků (HC) g/kWh	Hmotnost oxidů dusíku (NOx) g/kWh	Hmotnost částic (PT) g/kWh
Vozidlo „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Vozidlo „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ V případě motorů s výkonem nejvýše 85 kW se na mezní hodnotu emisí částic použije součinitel 1,7.

3. Vozidla „EURO III“/„EURO IV“/„EURO V“/„EEV“

Specifická hmotnost oxidu uhelnatého, celkového množství uhlovodíků, oxidů dusíku a částic, zjištěná testem ESC, a opacita výfukových plynů, zjištěná testem ERL, nesmí překročit tyto hodnoty ⁽¹⁾:

	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) g/kWh	Hmotnost uhlovodíků (HC) g/kWh	Hmotnost oxidů dusíku (NOx) g/kWh	Hmotnost částic (PT) g/kWh	Výfukové plyny m ⁻¹
Vozidlo „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Vozidlo „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vozidlo „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Vozidlo „EEV“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Testovací cyklus sestává z řady testovacích bodů, přičemž každý bod je definován rychlostí a točivým momentem, jež musí motor splňovat za ustáleného stavu (test ESC) nebo za přechodných provozních podmínek (testy ETC a ELR).

⁽²⁾ 0,13 pro motory se zdvihovým objemem jednoho válce menším než 0,7 dm³ a jmenovitými otáčkami nad 3 000 min⁻¹.

4. Budoucí emisní třídy vozidel vymezené směrnicí 88/77/EHS a následnými změnami mohou být vzaty v úvahu.“

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA III

ZÁKLADNÍ ZÁSADY ROZVRŽENÍ NÁKLADŮ A VÝPOČTU MÝTNÉHO

Tato příloha stanovuje základní zásady výpočtu váženého průměrného mýtného s cílem zohlednit čl. 7 odst. 9. Povinností stanovovat mýtné v závislosti na nákladech není dotčena svoboda členských států rozhodnout se v souladu s čl. 7a odst. 1 nepoužít příjmy z mýtného k dosažení plné návratnosti nákladů, ani svoboda stanovovat v souladu s čl. 7 odst. 10 jednotlivé částky mýtného v jiné než průměrné výši ⁽¹⁾.

Používání těchto zásad musí být plně v souladu s jinými současnými závazky v rámci právních předpisů Společenství, zejména pokud jde o požadavek udělovat koncesní smlouvy v souladu se směrnicí Rady 2004/18/ES a jinými nástroji Společenství v oblasti zadávání veřejných zakázek.

Pokud členský stát jedná s jednou nebo více třetími stranami s cílem udělit koncesní smlouvu na výstavbu nebo provoz části svých pozemních komunikací, nebo za tímto účelem uzavře podobnou dohodu na základě vnitrostátních právních předpisů, nebo dohodu podepsanou vládou členského státu, soulad s těmito zásadami se posoudí na základě výsledku těchto jednání.

1. Definice sítě a vozidel, na něž se směrnice vztahuje

- Pokud se v celé transevropské silniční síti (TEN) nepoužije jediný režim mýtného, upřesní členský stát, která část nebo části sítě mají podléhat režimu mýtného, jakož i systém používaný k třídění vozidel za účely rozlišení sazeb mýtného. Členské státy rovněž uvedou, zda rozšiřují rozsah vozidel, na něž se vztahuje jejich režim mýtného, pod prahovou hodnotu 12 tun.
- Pokud se členský stát rozhodne přijmout různá opatření na dosažení návratnosti nákladů u jednotlivých částí své sítě (jak umožňuje čl. 7a odst. 1), u každé jasně vymezené části sítě musí být použit samostatný výpočet nákladů. Členský stát se může rozhodnout svoji síť rozdělit do několika jasně vymezených částí za účelem zavedení samostatných koncesních nebo podobných smluv pro každou část.

2. Náklady na pozemní komunikace**2.1 Investiční náklady**

- Investiční náklady zahrnují stavební náklady (včetně finančních nákladů) a náklady na rozvoj pozemních komunikací, popřípadě rovněž návratnost kapitálové investice nebo ziskovou marži. K investičním nákladům dále patří pořizovací náklady pozemků, náklady na plánování, projektování, dohled nad stavebními zakázkami a řízením projektů, a na archeologický a půdní průzkum, jakož i další příslušné vedlejší náklady.
- Návratnost stavebních nákladů je buď založena na plánované životnosti pozemní komunikace nebo jiné podobné době odepisování (nejméně 20 let), kterou lze považovat za vhodnou z důvodů financování prostřednictvím koncesní smlouvy nebo jiným způsobem. Délka doby odepisování může být klíčovou proměnnou v jednáních o udělení koncesních smluv, zejména přeje-li si dotýčný členský stát stanovit jako součást smlouvy horní mez, co se týče použitelného váženého průměrného mýtného.
- Aniž je dotčen výpočet investičních nákladů, může zajišťování návratnosti nákladů:
 - být rovnoměrně rozděleno po dobu odepisování, nebo zaměřeno spíše do počátečních, středních nebo závěrečných let, pokud se takové zaměření provádí transparentním způsobem,
 - stanovit indexování mýtného po dobu odepisování.
- Veškeré pořizovací náklady vycházejí ze zaplacených částek. Náklady, které mají teprve vzniknout, budou vycházet z přiměřených předpokládaných nákladů.

⁽¹⁾ Tato ustanovení, spolu s pružností ve způsobu, kterým je průběžně zajišťována návratnost nákladů (viz bod 2.1 třetí odrážka), poskytují značnou volnost pro stanovování mýtného na úrovni, která je pro uživatele přijatelná a která je uzpůsobená konkrétním cílům dopravní politiky jednotlivých členských států.

- Lze předpokládat, že vládní investice jsou financovány výpůjčkami. Úroková sazba, která se použije na pořizovací náklady, je totožná se sazbami používanými pro vládní výpůjčky během uvedeného období.
- Přidělení nákladů těžkým nákladním vozidlům se provádí objektivním a transparentním způsobem, s přihlédnutím k podílu těžkých nákladních vozidel na provozu v silniční síti a souvisejícím nákladům. Kilometry ujeté těžkými nákladními vozidly lze za tímto účelem upravit podle objektivně odůvodněných koeficientů ekvivalence⁽¹⁾ jako jsou koeficienty uvedené v bodě 4.
- Rezerva na odhadovanou kapitálovou návratnost nebo ziskovou marži je přiměřená podle tržních podmínek a může se měnit za účelem poskytnutí výkonnostních pobídek třetí smluvní straně v souvislosti s požadavky na jakost služeb. Kapitálovou návratnost lze vyhodnotit s použitím hospodářských ukazatelů jako je IRR (vnitřní míra výnosnosti) nebo WACC (vážený průměr ceny kapitálu).

2.2 Roční náklady na údržbu a náklady na strukturální opravy

- Tyto náklady zahrnují jak roční náklady na údržbu sítě a pravidelně se opakující náklady na opravu, zesílení a obnovu povrchu, za účelem trvalého zajištění úrovně provozní funkčnosti sítě.
- Tyto náklady se rozdělí mezi těžká nákladní vozidla a jiná vozidla v silničním provozu na základě skutečných a předpokládaných podílech ujetých kilometrů a lze je upravit s použitím věcně oprávněných koeficientů ekvivalence, jako jsou koeficienty uvedené v bodě 4.

3. Náklady na provoz, řízení a výběr mýtného

Tyto náklady zahrnují veškeré náklady provozovatele pozemní komunikace, které nejsou zahrnuty v části 2 a které vznikly v rámci zavádění, provozu a řízení pozemních komunikací a režimu mýtného. Zahrnují zejména:

- náklady na výstavbu, zřízení a údržbu stanovišť na výběr mýtného a jiných platebních systémů,
- každodenní náklady na provoz, správu a vymáhání režimu výběru mýtného,
- správní poplatky související s koncesními smlouvami,
- náklady na řízení, správu a obsluhu související s provozem pozemních komunikací.

Náklady mohou zahrnovat kapitálovou návratnost nebo ziskovou marži odrážející stupeň přeneseného rizika.

Tyto náklady se přerozdělují rovným a transparentním způsobem mezi všechny třídy vozidel podléhající režimu mýtného.

4. Podíl těžkých nákladních vozidel na provozu, koeficienty ekvivalence a opravný mechanismus

- Výpočet mýtného se zakládá na skutečném nebo předpokládaném podílu těžkých nákladních vozidel na ujetých kilometrech, v případě potřeby upravených s použitím koeficientů ekvivalence, aby se řádně zohlednily zvýšené náklady na výstavbu a opravu pozemních komunikací pro použití těžkými nákladními vozidly.
- Tato tabulka uvádí soubor orientačních koeficientů ekvivalence. Pokud členský stát použije koeficienty ekvivalence s poměry odlišnými od poměrů uvedených v tabulce, musejí se zakládat na věcně odůvodnitelných kritériích a musejí být zveřejněny.

⁽¹⁾ Použití koeficientů ekvivalence členskými státy může brát v úvahu výstavbu silnic rozvíjenou po etapách nebo s použitím přístupu dlouhé životnosti.

Třída vozidla ⁽¹⁾	Koeficienty ekvivalence		
	Strukturální oprava ⁽²⁾	Investice	Roční údržba
Mezi 3,5 t a 7,5 t, třída 0	1	1	1
> 7,5 t, třída I	1,96	1	1
> 7,5 t, třída II	3,47	1	1
> 7,5 t, třída III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Pro určení třídy vozidla viz přílohu IV.

⁽²⁾ Třídy vozidel odpovídají hmotnosti nápravy 5,5 t, 6,5 t, 7,5 t a 8,5 t.

- Režimy výběru mýtného, které vycházejí z předpokládané úrovně provozu, zahrnují opravný mechanismus, na jehož základě se mýtné pravidelně upravuje, aby se odstranil případný schodek nebo přebytek v souvislosti s návratností nákladů, vzniklý z důvodu chybného prognózování.“

PŘÍLOHA III

„PŘÍLOHA IV

ORIENTAČNÍ URČENÍ TŘÍDY VOZIDLA

Třídy vozidel jsou vymezeny v níže uvedené tabulce.

Vozidla jsou roztržena do podkategorií 0, I, II a III podle škody, již způsobují na povrchu vozovky, a to ve vzestupném pořadí (třída III je tudíž kategorií, která na pozemních komunikacích způsobuje největší škodu). Škoda se zvyšuje exponenciálně se zvyšující hmotností nápravy.

Veškerá motorová vozidla a jízdní soupravy o maximální přípustné hmotnosti naloženého vozidla do 7,5 tun patří do stupně poškození 0.

Motorová vozidla

Hnací nápravy s pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznávaným za rovnocenné ⁽¹⁾		Jiné systémy zavěšení hnacích náprav		Stupeň poškození
Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		
Nejméně	Méně než	Nejméně	Méně než	
<i>Dvě nápravy</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
<i>Tři nápravy</i>				
15	17	15	17	II
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	II
		25	26	
<i>Čtyři nápravy</i>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ Zavěšení uznávané za rovnocenné v souladu s definicí v příloze II směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/7/ES (Úř. věst. L 67, 9.3.2002, s. 47).

Jízdní soupravy (kloubová vozidla a vozové soupravy)

Hnací nápravy s pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznávaným za rovnocenné		Jiné systémy zavěšení hnacích náprav		Stupeň poškození
Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		
Nejméně	Méně než	Nejméně	Méně než	
2 + 1 nápravy				
7.5	12	7.5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 nápravy				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	III
33	36	33	36	
36	38			
2 + 3 nápravy				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 2 nápravy				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 nápravy				
36	38	36	38	I
38	40			II
		38	40	
40	44	40	44“	

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

Komise přijala svůj návrh dne 23. července 2003.

Dne 20. dubna 2004 Evropský parlament přijal v prvním čtení své stanovisko.

V souladu s článkem 251 Smlouvy přijala Rada dne 6. září svůj společný postoj.

Při své práci Rada rovněž vzala v úvahu stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾ a Výboru regionů ⁽²⁾.

II. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

Na čtvrtý pokus byla nakonec Rada dne 21. dubna 2005 schopna dosáhnout politické dohody s cílem připravit podmínky pro přijetí společného postoje a tím uzavřít proces vnitřních jednání, probíhající déle než 18 měsíců. Obtížnost dosažení této dohody je odrazem rozdílných zájmů a přístupů členských států, v závislosti jak na jejich zeměpisné poloze (uprostřed nebo na okraji vnitřního trhu), tak na jiných faktorech, jako jsou stav rozvoje jejich stávající silniční sítě a upřednostňované metody financování projektů pozemních komunikací.

Jednání se uskutečnila v rámci politiky utvářené Bílou knihou o evropské dopravní politice do roku 2010 ⁽³⁾, vydané Komisí v roce 2001, která zdůraznila klíčovou úlohu efektivního výběru poplatků za používání pozemních komunikací jako prostředku, jako znovu dosáhnout opětovné rovnováhy růstu různých způsobů dopravy a tím vyřešit rostoucí problémy hustoty dopravního provozu a škod na životním prostředí.

1. Stanovení základních politických cílů

Ve svém společném postoji se Rada zaměřila na dosažení specifických zlepšení přinášejících stávající směrnici přidanou hodnotu, tak aby nový právní rámec odrazil potřeby moderní dopravní politiky Společenství pro 21. století. Tento společný postoj zejména:

- řeší problémy hustoty dopravního provozu a škod na životním prostředí,
- stanovuje prostředky pro získání dodatečného financování pro investice do alternativních pozemních komunikací (změna podílu jednotlivých druhů dopravy),
- zajišťuje větší transparentnost a objektivitu při zavedení mýtného, které společně s dalšími „nástroji“ umožní Komisi lépe monitorovat dodržování tohoto požadavku,
- přizpůsobuje právní rámec modelu partnerství veřejných a soukromých subjektů pro financování výstavby pozemních komunikací.

Změny odpovídající těmto čtyřem cílům jsou uvedeny níže.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 241, 28.9.2004, s. 58.

⁽²⁾ Úř. věst. C 109, 30.4.2004, s. 14.

⁽³⁾ KOM(2001) 370, 12.9.2001.

i) *Řešení hustoty dopravního provozu a škod na životním prostředí*

Rozlišení sazeb mýtného (čl. 7 odst. 10)

Schopnost měnit sazby mýtného podle emisní třídy EURO a podle denní doby provozu je hlavním mechanismem, který by měl řešit hustotu provozu a škody na životním prostředí. Rada se při zavedení možnosti rozlišovat sazby mýtného o víkendech a státních svátcích inspirovala Evropským parlamentem (změna 29). Rozlišení sazeb mýtného umožněné zněním Rady však výrazně přesahuje rozlišení uvedené ve změně 29. Hlavní rozdíl spočívá v tom, že Parlament je pro stanovení celkového limitu, tak aby nejvyšší sazba mýtného mohla činit nejvýše dvojnásobek nejnižší sazby. Naproti tomu u rozlišování vázaného na poškozování pozemních komunikací (např. hmotnost vozidla, počet náprav) Rada rozlišování vůbec neomezuje, a pro rozlišování vázané na emisní třídu a dobu provozu jsou 100 % limity kumulativní. V důsledku toho může nákladní vůz o vysoké hmotnosti, silně znečišťující životní prostředí, který je používán v době silného provozu, zaplatit čtyřikrát víc, než lehčí a čistší vůz, používaný v době klidnějšího provozu. Tento účinek je dále zvýšen zavedením možnosti „nulové sazby mýtného“ v některých denních dobách.

Opatřením zabráňujícím zneužití těchto nových možností je zavedení jasného a jednoznačného požadavku, aby systémy rozlišování výše mýtného byly neutrální z hlediska výnosů a aby jakýkoli neúmyslný nadměrný výnos byl kompenzován snížením sazby mýtného v příštích letech. Tato zásada neutrality výnosů je obsažena také ve změně 12 Parlamentu.

Druhým prvkem společného postoje, který se týká otázek životního prostředí a hustoty provozu, je „přirážka“ projednávaná v následující části.

ii) *Financování alternativních pozemních komunikací*

Přirážka (čl. 7 odst. 11)

Rada schválila návrh Komise, který jí bude umožňovat ve výjimečných případech uložit přirážku na mýtné v horských oblastech na komunikacích řešících problém hustoty provozu nebo škod na životním prostředí. Pro přeshraniční případy je rovněž ponechána přirážka 25 %, přičemž 15 % je maximální přirážka pro případy nepřekračující hranice. Návrh Parlamentu (změna 30), aby se přirážka vztahovala rovněž na znečištěné městské oblasti, nebyl přijat. Požadavek, aby výnosy z přirážky byly použity pro křížové financování projektů priority TEN ve stejném dopravním koridoru, je zachován a je zdůrazněn ve znění společného postoje.

Přirážka je významná, protože představuje další čistý výnos (kromě nákladů na výstavbu pozemní komunikace, která bude používána), který je vyčleněn konkrétně na financování alternativních dopravních komunikací (většinou železnice).

iii) *Transparentní a objektivní úroveň sazeb mýtného, kontrolovaná Komisí*

Definice „stavebních nákladů“ (čl. 2 písm. aa)

Společný postoj obsahuje tuto novou definici navrhovanou Komisí jako prostředek definování pořizovacích nákladů, které mohou být vzaty v úvahu při výpočtu úrovně sazeb mýtného. Znění Rady zpracovává návrh Parlamentu (změna 21) povolit pouze část těchto nákladů, jako základ pro určení části nákladů však místo výše odpisů používá plánovanou životnost daného typu pozemní komunikace. (Odpisy se jako koncept obtížněji používají, pokud není výstavba pozemních komunikací financována úvěrem).

Přípustné náklady (čl. 7 odst. 9)

Společný postoj vychází z návrhu Komise vypracovat podrobněji náklady, na kterých může být založeno mýtné. Jsou projednávány prvky změny 28 Parlamentu, jako jsou zrušení nákladů na nepojištěné nehody, zahrnutí výnosu z investic a vysvětlení, že se jedná o maximální sazby (toto vysvětlení je uvedeno v čl. 7a odst. 1 znění Rady).

Slevy pro časté uživatele (čl. 7 odst. 4b a 4c)

Článek 8b navrhovaný Komisí byl vypuštěn a byl nahrazen výše uvedenými ustanoveními obsahujícími procentní omezení slev pro časté uživatele. Toto je významný příspěvek k zajištění větší transparentnosti a objektivitě výše slev povolených právními předpisy Společenství.

Metodika/zásady výpočtu (příloha III)

Stručná metodika navrhovaná Komisí byla rozšířena a zpracována ve formě souboru podrobných zásad pro výpočet a rozvržení nákladů. Tyto zásady jsou závazné pro všechny systémy mýtného zaváděné v budoucnosti, i když pro systémy založené na koncesích pouze nepřímě. Komise může aktualizovat a vysvětlit tyto zásady prostřednictvím projednání ve výborech.

Kontrola systému (článek 7a)

Návrh Parlamentu na vypuštění ustanovení zaměřených na zřízení nezávislých orgánů pro dohled nad pozemními komunikacemi v členských státech (změny 18 a 38) se sice přijímá, avšak úloha Komise dohlížet na systém a prověřovat shodu nových systémů výběru mýtného se stávajícími pravidly je dále rozpracována v článku 7a.

iv) *Slučitelnost s partnerstvím veřejných a soukromých subjektů*

Zvláštní ustanovení pro koncesní smlouvy

Vzhledem k tomu, že partnerství veřejných a soukromých subjektů na základě koncese se stává nejobvyklejším způsobem financování a výstavby nových pozemních komunikací, Rada zavedla do znění společného postoje řadu prvků s cílem zajistit přizpůsobení směrnice skutečnému stavu partnerství veřejných a soukromých subjektů. Uvedené změny, které jsou konkrétní odpovědí Rady na obavy vyjádřené ve změnách 9, 33 a 52 Parlamentu, jsou tyto:

- zvláštní přístup ke smlouvám, pokud jde o definici pojmu „stavební náklady“ v článku 2 písm. aa),
- možnost, aby mýtné zahrnovalo ziskovou marži, uvedená v čl. 7 odst. 9,
- „nepřímé použití“ systému kontrol koncesních smluv uvedeného v článku 7a.

2. Jiné důležité otázky**Zřízení zástavního práva/Vyčlenění výnosu z mýtného (čl. 9 odst. 2)**

Rada schválila v celém rozsahu citlivý kompromis k této otázce navrhovaný Evropským parlamentem ve změně 48. Přísné vyčlenění výnosu z přírážky (čl. 7 odst. 11) na investice do vhodného projektu TEN Je zachováno.

Externí náklady na ochranu životního prostředí

Po přezkoumání změn Parlamentu 2, 17, 25, 28, 41 a 50 se Rada rozhodla přijmout návrh Komise a ponechat současný systém založený na návratnosti nákladů na pozemní komunikace.

Oblast působnosti (čl. 7 odst. 1 a 2)

Podle návrhu Komise by členské státy měly použít systém mýtného „všechno nebo nic“, vztahující se na všechny trasy systému TEN a na všechna vozidla s nejvyšší přípustnou hmotností 3 500 kg a vyšší. Rada usoudila, že taková oblast působnosti by vytvořila značný odrazující prostředek pro zavedení systémů výběru mýtného v mnoha členských státech, v kterých není možné předpokládat souhlas veřejnosti se zavedením výběru mýtného. Návrh Komise by jako takový mohl závažným způsobem zmařit hlavní cíl, kterým je přechod k systému, na jehož základě uživatelé silniční sítě přispívají ve větším rozsahu na náklady na pozemní komunikace, které používají. Místo toho Rada zvolila rámec, podle kterého se pravidla Společenství použijí ve všech případech, kdy je zaveden výběr mýtného na trase systému TEN pro vozidla o hmotnosti 3 500 kg a vyšší, avšak členské státy si zachovávají možnost rozhodovat, ve kterých částech jejich sítě systému TEN bude zaveden výběr mýtného a zda bude výběr mýtného omezen na vozidla vyšší hmotnosti.

Na jiných místech směrnice se Rada snažila omezit flexibilitu, navrhovanou Komisí pro členských státy při zavedení velmi vysokého mýtného na některých trasách (například trasách s vysokým podílem tranzitní dopravy). Byl například vypuštěno ustanovení čl. 7 odst. 10 písm. c) navrhované Komisí, opravňující stanovit rozdílné výše mýtného pro určité pozemní komunikace v rámci sítě.

Kompenzace pro uživatele silničních komunikací

Stejně jako Evropský parlament (viz změna 36) i Rada vyjádřila obavy, že prostředky upřednostňované návrhem Komise, určené pro kompenzaci dopravců za jakékoli nové náklady způsobené systémy výběru mýtného, zejména snížením zdanění vozidel, mohou mít diskriminační účinek. Rada rovněž neviděla důvod pro „zrušení“ harmonizace zdanění vozidel dosažené stávající směrnicí. Článek 7b, jak je navržen Komisí, se proto ze znění Rady vypouští a nahrazuje se 10. bodem odůvodnění, který odkazuje i na jiné způsoby kompenzace, jako je snížení zdanění pohonných hmot, a navrhuje tak na myšlenku uvedenou ve změně 13 Parlamentu.

3. Změny Evropského parlamentu

Odpověď Rady na změny 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 a 52 je uvedena výše v souvislosti s klíčovými otázkami.

Kromě toho Rada schválila v celém rozsahu, částečně nebo v zásadě změny 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 a 43.

III. ZÁVĚR

Intenzivní a trvalé úsilí vyvíjené v rámci Rady o dosažení dohody o tomto společném postoji odráží naléhavé vědomí důležitosti této otázky pro širší dopravní politiku Společenství. Společný postoj stanoví právní rámec pro stanovení mýtného, který je jasnější a snadněji proveditelný transparentním, objektivním a spravedlivým způsobem, a který současně poskytuje nové možnosti, aby mýtné bylo oprávněně použito jako nástroj řešení problémů spojených s životní prostředím a hustotou provozu, kterým Společenství čelí. Znění představuje skutečné, identifikovatelné a hmatatelné zlepšení směrnice z roku 1999 a zajišťuje rovnováhu mezi nezbytností přechodu k udržitelné dopravní politice a důležitostmi řádně fungujícího vnitřního trhu.

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 34/2005**přijatý Radou dne 23. září 2005****s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/.../ES ze dne ... 2005 o energetické účinnosti u konečného uživatele a o energetických službách a o zrušení směrnice Rady 93/76/EHS**

(2005/C 275 E/02)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 175 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V Evropském společenství je třeba zvýšit energetickou účinnost u konečného uživatele, řídit poptávku po energii a podporovat výrobu energie z obnovitelných zdrojů, protože v krátkodobém až střednědobém výhledu je poměrně málo prostoru pro jiné ovlivňování podmínek dodávek a distribuce energie, ať už budováním nových kapacit nebo zlepšováním přenosu a distribuce. Tato směrnice tak přispívá k lepšímu zabezpečení dodávek.
- (2) Zvýšená energetická účinnost u konečného uživatele rovněž přispěje ke snížení spotřeby primární energie a ke snížení emisí CO₂ a dalších skleníkových plynů. Tyto emise nadále rostou, a plnění závazků z Kjóta je tak stále obtížnější. Lidské činnosti související s energetickým odvětvím způsobují až 78 % emisí skleníkových plynů Společenství. Šestý akční program Společenství pro životní prostředí, stanovený rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES ⁽⁴⁾, předpokládá, že je nezbytné další snížení emisí, aby bylo dosaženo dlouhodobého cíle Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu stabilizovat koncentraci skleníkových plynů v atmosféře na úrovni, která by umožnila předejít nebezpečným důsledkům působení lidstva na klimatický systém.
- (3) Zvýšená energetická účinnost u konečného uživatele umožní využít potenciálu nákladově efektivních úspor energie ekonomicky efektivním způsobem. Opatření ke zvýšení energetické účinnosti by mohla vést k takovým úsporám energie, a pomoci tak Evropskému společenství

snížit jeho závislost na dovozu energie. Dále může využívání energeticky účinnějších technologií zlepšit schopnost inovace a konkurenceschopnost Evropského společenství, jak je zdůrazněno v Lisabonské strategii.

- (4) Sdělení Komise o provádění první fáze Evropského programu pro změnu klimatu uvádí směrnici o řízení poptávky po energii mezi přednostními opatřeními týkajícími se změn klimatu, která mají být přijata na úrovni Společenství.

- (5) Tato směrnice je v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/54/ES ze dne 26. června 2003 o společných pravidlech pro vnitřní trh s elektřinou a o zrušení směrnice 96/92/ES ⁽⁵⁾ a se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/55/ES ze dne 26. června 2003 o společných pravidlech pro vnitřní trh se zemním plynem a o zrušení směrnice 98/30/ES ⁽⁶⁾, jež stanoví možnost využití energetické účinnosti a řízení poptávky jako alternativy k novým dodávkám a pro ochranu životního prostředí a jež umožňují orgánům členských států mimo jiné vypsát výběrová řízení na nové kapacity nebo se rozhodnout pro opatření ke zvýšení energetické účinnosti a opatření týkající se řízení poptávky, včetně systémů „bílých certifikátů“.

- (6) Touto směrnicí není dotčen článek 3 směrnice 2003/54/ES, jež požaduje, aby členské státy zabezpečily pro všechny domácnosti, a pokud to uznají za vhodné, i pro malé podniky možnost využívat univerzální služby, což znamená mít na jejich území právo na dodávky elektřiny ve stanovené kvalitě za přiměřené, jednoduše a jasně srovnatelné a průhledné ceny.

- (7) Liberalizace maloobchodních trhů pro konečné uživatele elektřiny, zemního plynu, uhlí a lignitu, vytápění a v některých případech i dálkového vytápění a chlazení vedla téměř výhradně k vyšší účinnosti a nižším nákladům na výrobu energie a na její transformaci a distribuci. Tato liberalizace nevedla k výrazné hospodářské soutěži u produktů a služeb, která by mohla mít za následek zvýšení energetické účinnosti na straně poptávky.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 120, 20.5.2005, s. 115.

⁽²⁾ Úř. věst. C 318, 22.12.2004, s. 9.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 7. června 2005 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 23. září 2005 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 242, 10.9.2002, s. 1.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 176, 15.7.2003, s. 37. Směrnice ve znění směrnice Rady 2004/85/ES (Úř. věst. L 236, 7.7.2004, s. 10).

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 176, 15.7.2003, s. 57.

- (8) V usnesení ze dne 7. prosince 1998 o energetické účinnosti v Evropském společenství⁽¹⁾ Rada schválila cíl pro Společenství jako celek zlepšit energetickou náročnost konečné spotřeby do roku 2010 o jeden procentní bod ročně.
- (9) Členské státy by proto měly přijmout národní orientační cíle na podporu energetické účinnosti u konečného uživatele a pro zajištění dalšího růstu a životaschopnosti trhu s energetickými službami, a přispět tak k naplňování Lisabonské strategie. Přijetí národních orientačních cílů na podporu energetické účinnosti u konečného uživatele zajišťuje účinnou součinnost s dalšími právními předpisy Společenství, jejichž uplatňování přispěje k dosažení těchto národních cílů.
- (10) Tato směrnice vyžaduje, aby členské státy přijaly určitá opatření, a splnění jejích cílů závisí na dopadu, který tato opatření mají na konečného uživatele energie. Konečný výsledek opatření členských států tak závisí na mnoha vnějších faktorech, jež ovlivňují chování uživatelů při využívání energie a jejich ochotu zavádět postupy vedoucí k úsporám energie a používat energeticky úsporná zařízení. I když se tedy členské státy zavazují, že se budou snažit cílové hodnoty 6 % dosáhnout, je národní cíl úspor energie ve své podstatě orientační a pro členské státy z něho neplyne žádný právně vymahatelný závazek jej dosáhnout.
- (11) Při usilování o dosažení vyšší energetické účinnosti v důsledku změn v technologiích, v chování nebo v hospodářství je třeba se vyhnout závažnému nepříznivému dopadu na životní prostředí a brát ohled na sociální priority.
- (12) Zvýšené energetické účinnosti u konečného uživatele lze dosáhnout zlepšením dostupnosti energetických služeb a zvýšením poptávky po nich nebo jinými opatřeními ke zvýšení energetické účinnosti.
- (13) Aby bylo možné využít potenciálu úspor energie v určitých segmentech trhu, kde se energetické audity obchodně nevyužívají, například v domácnostech, měly by členské státy zajistit dostupnost energetických auditů.
- (14) Závěry Rady ze dne 5. prosince 2000 uvádějí podporu energetickým službám prostřednictvím rozvoje strategie Společenství jako prioritní oblast činnosti vedoucí ke zvýšení energetické účinnosti.
- (15) Distributoři energie, provozovatelé distribučních soustav a maloobchodní prodejci energie mohou zvýšit účinnost využívání energie v Evropském společenství, pokud budou nabízet energetické služby zohledňující účinnost u konečného uživatele, například při vytápění vnitřních prostor, teplé vody pro domácnosti, chlazení, výrobu produktů, osvětlení a pohon. Zvyšování zisku tak bude pro distributory energie, provozovatele distribučních soustav a maloobchodní prodejce energie spíše spojeno s prodejem energetických služeb co největšímu počtu uživatelů než s prodejem co největšího množství energie jednotlivým zákazníkům.
- (16) S náležitým ohledem na vnitrostátní organizaci účastníků energetického trhu a z důvodu podpory provádění energetických služeb a opatření ke zvýšení energetické účinnosti stanovených v této směrnici by členské státy měly mít možnost uložit za povinnost distributorům energie, provozovatelům distribučních soustav nebo maloobchodním prodejcům energie, případně účastníkům trhu ze dvou či ze všech těchto tří kategorií, aby uvedené služby poskytovaly a aby se podílely na uvedených opatřeních.
- (17) Využívání finančních ujednání třetí stranou je inovační postup, který by se měl podněcovat. V rámci těchto ujednání se příjemce vyhne investičním výdajům tím, že využije část finanční hodnoty úspory energie plynoucí z investice třetí strany k tomu, aby třetí straně uhradil investiční výdaje a náklady na úroky.
- (18) Aby sazby a další regulace energie vázané na rozvodnou síť lépe napomáhaly energetické účinnosti u konečného uživatele, měly by být odstraněny neopodstatněné pobídky ke zvyšování objemu spotřeby.
- (19) Veřejný sektor ve všech členských státech by měl být dobrým příkladem, pokud jde o investice, výdaje na údržbu a jiné výdaje na energetické spotřebiče, energetické služby a další opatření ke zvýšení energetické účinnosti. Z tohoto důvodu by měl být veřejný sektor podněcován k tomu, aby do svých investic, odpisových položek a provozních rozpočtů začlenil ohledy na zvyšování energetické účinnosti. S ohledem na to, že se správní uspořádání jednotlivých členských států výrazně liší, měla by být opatření, jež může veřejný sektor přijmout, přijata na vhodné státní, regionální nebo místní úrovni.
- (20) Energetické služby, programy zvýšení energetické účinnosti a další opatření ke zvýšení energetické účinnosti, jejichž cílem je úspora energie, mohou být podporovány nebo prováděny na základě dobrovolných dohod mezi zúčastněnými osobami a subjekty veřejného sektoru určenými členskými státy.
- (21) Při stanovování opatření ke zvýšení energetické účinnosti by měl být zohledněn prospěch, který s ohledem na účinnost přináší široké využití nákladově efektivních technologických inovací, například elektronické měření spotřeby.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 394, 17.12.1998, s. 1.

(22) Aby byli koneční uživatelé schopni přijímat informovanější rozhodnutí vztahující se k jejich vlastní spotřebě energie, měli by o ní mít k dispozici dostatečné množství informací, jakož i další užitečné informace, například o dostupných opatřeních ke zvýšení energetické účinnosti, srovnávací profily spotřeby konečných uživatelů nebo objektivní technické údaje o energetických spotřebičích včetně systémů založených na „faktoru čtyři“ a dalších.

(23) Přijetím této směrnice jsou všechna věcná ustanovení směrnice Rady 93/76/EHS ze dne 13. září 1993 o omezování emisí oxidu uhličitého prostřednictvím zvyšování energetické účinnosti (SAVE) ⁽¹⁾ upravena jinými právními předpisy Společenství, a proto by uvedená směrnice měla být zrušena.

(24) Jelikož cílů této směrnice, totiž zvyšování energetické účinnosti u konečného uživatele a rozvoje trhu energetických služeb, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států a může jich být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

(25) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽²⁾,

b) vytváří podmínky pro rozvoj trhu energetických služeb a pro zavádění dalších opatření ke zvýšení energetické účinnosti u konečného uživatele.

Článek 2

Oblast působnosti

Tato směrnice se vztahuje na:

- poskytovatele opatření ke zvýšení energetické účinnosti, včetně distributorů energie, provozovatelů distribučních soustav a maloobchodních prodejců energie. Členské státy však mohou vyjmout malé distributory energie, malé provozovatele distribučních soustav a malé maloobchodní prodejce energie z působnosti článků 6 a 13;
- konečné zákazníky. Tato směrnice se však nevztahuje na podniky spadající do kategorií činností, jež jsou uvedeny v příloze I směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES ⁽³⁾, a na ty části dopravních podniků, jež jsou založeny především na využití leteckých a námořních lodních paliv;
- ozbrojené síly, avšak pouze v takovém rozsahu, kdy její použití nebude v rozporu s podstatou a hlavními cíli činností ozbrojených sil, a dále s výjimkou materiálu používaného výhradně pro vojenské účely.

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- „energií“ všechny formy obchodně dostupné energie včetně elektřiny, zemního plynu (včetně zkapalněného zemního plynu a zkapalněného ropného plynu), jakýchkoli paliv pro vytápění a chlazení včetně dálkového vytápění a chlazení, uhlí a lignitu, rašeliny, pohonných hmot (kromě leteckých a námořních lodních paliv) a biomasy podle definice ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/77/ES ze dne 27. září 2001 o podpoře elektřiny vyrobené z obnovitelných zdrojů energie na vnitřním trhu s elektřinou ⁽⁴⁾;
- „energetickou účinností“ poměr výstupu ve formě výkonu, služby, zboží nebo energie a množství vstupní energie;
- „zvýšením energetické účinnosti“ nárůst energetické účinnosti u konečného uživatele v důsledku technologických či ekonomických změn nebo v důsledku změn v lidském chování;

⁽³⁾ Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32. Směrnice ve znění směrnice 2004/101/ES (Úř. věst. L 338, 13.11.2004, s. 18).

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 283, 27.10.2001, s. 33. Směrnice ve znění aktu o přistoupení z roku 2003.

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

PŘEDMĚT A OBLAST PŮSOBNOSTI

Článek 1

Účel

Účelem této směrnice je podpořit nákladově efektivní zvyšování energetické účinnosti u konečného uživatele v členských státech tím, že:

- stanoví nezbytné orientační cíle, mechanismy, pobídky a institucionální, finanční a právní rámce, jež umožní odstranit stávající překážky na trhu a nedostatky zabraňující účinnému konečnému použití,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 237, 22.9.1993, s. 28.

⁽²⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

- d) „úsporami energie“ množství ušetřené energie určené měřením nebo odhadem spotřeby před provedením jednoho či více opatření ke zvýšení energetické účinnosti a po něm, při zajištění normalizace vnějších podmínek, které spotřebu energie ovlivňují;
- e) „energetickou službou“ fyzický prospěch, užitek nebo zboží získané kombinací energie a energeticky účinné technologie, jenž může zahrnovat provozní činnosti, údržbu a kontrolu nezbytnou pro dodání služby, jež je dodávána na základě smlouvy a jež obvykle vede k ověřitelnému a měřitelnému či odhadnutelnému zvýšení energetické účinnosti;
- f) „mechanismy energetické účinnosti“ obecné nástroje využívané vládami nebo vládními subjekty za účelem vytvoření podpůrného rámce nebo pobídek směřovaných na účastníky trhu, aby poskytovali a kupovali energetické služby a další opatření ke zvýšení energetické účinnosti;
- g) „programy zvýšení energetické účinnosti“ činnosti zaměřené na skupiny konečných zákazníků a obvykle vedoucí k ověřitelnému a měřitelnému či odhadnutelnému zvýšení energetické účinnosti;
- h) „opatřeními ke zvýšení energetické účinnosti“ veškeré činnosti obvykle vedoucí k ověřitelnému a měřitelnému či odhadnutelnému zvýšení energetické účinnosti;
- i) „poskytovatelem energetických služeb“ (ESCO) fyzická nebo právnická osoba, která dodává energetické služby nebo jiná opatření ke zvýšení energetické účinnosti zařízení uživatele či v rámci jeho budovy a nese přitom jistou míru finančního rizika. Odměna za poskytnuté služby závisí, zcela nebo částečně, na dosaženém zvýšení energetické účinnosti a na splnění dalších dohodnutých kritérií výkonnosti;
- j) „smlouvou o energetické výkonnosti“ (EPC) smluvní ujednání mezi příjemcem a poskytovatelem (obvykle poskytovatelem energetických služeb) o opatření ke zvýšení energetické účinnosti, kdy jsou investice do tohoto opatření splaceny ve vztahu ke smluvně stanovené míře zvýšení energetické účinnosti;
- k) „financováním třetí stranou“ smluvní ujednání zahrnující kromě dodavatele energie a příjemce opatření ke zvýšení energetické účinnosti ještě třetí stranu, která na dané opatření poskytuje kapitál a dostává od příjemce odměnu ve výši části úspor energie dosažených v důsledku opatření ke zvýšení energetické účinnosti. Třetí stranou může, ale nemusí být poskytovatel energetických služeb;
- l) „energetickými audity“ systematický postup získávání dostatečných informací o stávajícím profilu energetické náročnosti stavby či skupiny staveb, průmyslového postupu nebo zařízení a soukromých nebo veřejných služeb, který identifikuje a kvantifikuje možnosti nákladově efektivních úspor energie a podává zprávy o zjištěních;
- m) „finančními nástroji pro úspory energie“ veškeré finanční nástroje jako fondy, dotace, daňové úlevy, půjčky, financování třetí stranou, smlouvy o energetické výkonnosti, smlouvy o záruce úspor energie, smlouvy o subdodávkách energie a další podobné smlouvy, jež jsou na trh uváděny veřejnými nebo soukromými subjekty za účelem částečného či celkového pokrytí počátečních projektových nákladů na provádění opatření ke zvýšení energetické účinnosti;
- n) „konečným zákazníkem“ fyzická nebo právnická osoba, jež nakupuje energii pro své vlastní konečné využití;
- o) „distributorem energie“ fyzická nebo právnická osoba, jež odpovídá za dopravu energie s ohledem na její dodání konečným zákazníkům a distribučním místům, která energii konečným zákazníkům prodává. Z této definice jsou vyloučeni provozovatelé distribučních soustav elektřiny a zemního plynu, kteří jsou uvedeni v písmenu p);
- p) „provozovatelem distribučních soustav“ fyzická nebo právnická osoba, která v dané oblasti odpovídá za provoz distribuční soustavy elektřiny nebo zemního plynu, za zajištění její údržby a v nutných případech i jejího vývoje, a případně též za její propojení s jinými soustavami a za zajištění dlouhodobé schopnosti soustavy uspokojovat přiměřenou poptávku po distribuci elektřiny a zemního plynu;
- q) „maloobchodním prodejcem energie“ fyzická nebo právnická osoba, která se zabývá prodejem energie konečným zákazníkům;
- r) „malým distributorem energie, malým provozovatelem distribučních soustav a malým maloobchodním prodejcem energie“ fyzická nebo právnická osoba, která distribuuje nebo prodává energii konečným zákazníkům a která ročně distribuuje nebo prodá menší množství energie, než které odpovídá 100 GWh, nebo která zaměstnává méně než deset osob nebo jejíž roční obrát či roční bilanční suma nepřesahuje 2 miliony EUR. Distribuce a prodej pohonných hmot pro dopravu se při uplatňování těchto prahových hodnot posuzují odděleně od ostatních forem energie;
- s) „bílymi certifikáty“ osvědčení vydávaná nezávislými certifikačními subjekty potvrzující nároky účastníků trhu na úspory energie v důsledku opatření ke zvýšení energetické účinnosti.

KAPITOLA II

CÍLE ÚSPOR ENERGIE

Článek 4

Obecný cíl

1. Členské státy přijmou pro šestý rok uplatňování této směrnice celkový národní orientační cíl úspor energie ve výši 6 %, dosažitelný díky energetickým službám a jiným opatřením ke zvýšení energetické účinnosti, a usilují o jeho splnění. Členské státy přijmou za účelem přispění k dosažení tohoto cíle nákladově efektivní, proveditelná a přiměřená opatření.

Uvedený národní orientační cíl úspor energie se stanoví a vypočítá v souladu s přílohou I a metodikou v ní uvedenou. Pro účely srovnání úspor energie a přepočtu na porovnatelné jednotky se uplatňují převodní koeficienty stanovené v příloze II, ledaže lze odůvodnit užití jiných převodních koeficientů. Příklady vhodných opatření ke zvýšení energetické účinnosti jsou uvedeny v příloze III. Obecný rámec měření a ověřování úspor energie je uveden v příloze IV.

2. Pro účely první zprávy, která má být předložena v souladu s článkem 14, stanoví členské státy rovněž průběžný národní orientační cíl energie úspor pro třetí rok uplatňování této směrnice. Tento průběžný cíl musí být realistický a v souladu s celkovým národním orientačním cílem úspor energie uvedeným v odstavci 1.

3. Členské státy pověří jeden či více stávajících nebo nových úřadů či agentur celkovou kontrolou a dohledem nad rámcem pro dosažení cíle uvedeného v odstavci 1. Tyto subjekty poté ověřují úspory energie plynoucí z energetických služeb a dalších opatření ke zvýšení energetické účinnosti, včetně stávajících vnitrostátních opatření ke zvýšení energetické účinnosti, a podávají zprávy o výsledcích.

4. Po přezkoumání prvních tří let uplatňování této směrnice a po předložení zprávy Komise posoudí, zda je vhodné předložit návrh směrnice za účelem dalšího rozvoje tržního přístupu ke zvyšování energetické účinnosti prostřednictvím bílých certifikátů.

Článek 5

Energetická účinnost u konečného uživatele ve veřejném sektoru

1. Členské státy zajistí, aby veřejný sektor hrál v souvislosti s touto směrnicí příkladnou úlohu.

K tomuto účelu zajistí, aby veřejný sektor přijal jedno či více opatření ke zvýšení energetické účinnosti se zaměřením na nákladově efektivní opatření zajišťující nejvyšší míru úspor energie v nejkratším čase. Tato opatření se přijímají na vhodné státní, regionální nebo místní úrovni a mohou mít podobu zákonodárné iniciativy, dobrovolné dohody či jiného programu s obdobným dopadem. Aniž jsou dotčeny právní předpisy členských států a Společenství o zadávání veřejných zakázek, lze tato opatření zvolit z orientačního seznamu uvedeného v příloze V. Ve zprávách uvedených v článku 14 členské státy sledují činnost veřejného sektoru ve vztahu k národnímu orientačnímu cíli úspor energie.

2. Členské státy pověří jednu nebo více nových nebo stávajících organizací, které převezmou správní, řídicí a prováděcí odpovědnost za začlenění požadavků na zvyšování energetické účinnosti v souladu s odstavcem 1. Může se jednat o úřady nebo agentury uvedené v čl. 4 odst. 3.

KAPITOLA III

PODPORA ENERGETICKÉ ÚČINNOSTI U KONEČNÉHO UŽIVATELE A ENERGETICKÝCH SLUŽEB

Článek 6

Distributoři energie, provozovatelé distribučních soustav a maloobchodní prodejci energie

1. Členské státy zajistí, aby distributoři energie, provozovatelé distribučních soustav nebo maloobchodní prodejci energie:

- a) na vyžádání a nejvýše jednou ročně poskytl souhrnné statistické informace o svých konečných zákaznících úřadům či agenturám uvedeným v čl. 4 odst. 3 nebo jinému určenému subjektu, pokud tento subjekt obdržené informace postoupí uvedeným úřadům či agenturám. Tyto informace musí být dostatečné k tomu, aby mohly být řádně připraveny a prováděny programy zvýšení energetické účinnosti a aby byly podporovány a sledovány energetické služby a další opatření ke zvýšení energetické účinnosti. Tyto informace musí obsahovat aktuální údaje o spotřebě konečného uživatele a mohou obsahovat i odpovídající údaje týkající se minulosti, případně včetně profilů zatížení, segmentace zákazníků a zeměpisné polohy zákazníků, přičemž musí být zachována integrita a důvěrnost informací soukromého rázu či informací obchodně citlivých, v souladu platnými právními předpisy Společenství;
- b) se zdrželi všech činností, které by mohly bránit poptávce po energetických službách a dalších opatřeních ke zvýšení energetické účinnosti anebo jejich poskytování nebo které by mohly brzdit rozvoj trhů s energetickými službami a dalšími opatřeními ke zvýšení energetické účinnosti. Dotčený členský stát přijme vhodná opatření, aby takovým případným činnostem zabránil.

2. Členské státy:

- a) zvolí jeden nebo více z níže uvedených požadavků, jež musí splňovat distributoři, provozovatelé distribučních soustav nebo maloobchodní prodejci energie, ať už přímo nebo nepřímo, prostřednictvím jiných poskytovatelů energetických služeb či opatření ke zvýšení energetické účinnosti:
 - i) zajištění propagace energetických služeb a jejich nabídky konečným zákazníkům za konkurenceschopné ceny,
 - ii) zajištění propagace nezávisle prováděných energetických auditů za konkurenceschopné ceny nebo propagace opatření ke zvýšení energetické účinnosti a zajištění jejich dostupnosti pro konečné zákazníky, v souladu s čl. 9 odst. 2 a článkem 12,
 - iii) přispívání do fondů a mechanismů financování uvedených v článku 11 této směrnice; úroveň příspěvků musí přinejmenším odpovídat odhadovaným nákladům na nabídku kterékoli činnosti uvedené v tomto odstavci a musí být dohodnuta s úřady nebo agenturami uvedenými v čl. 4 odst. 3; nebo

b) zajistí, aby existovaly nebo byly uzavřeny dobrovolné dohody nebo zřízeny jiné tržně orientované systémy, například bílé certifikáty, které budou mít stejný dopad jako jeden či více požadavků uvedených v písmenu a). Tyto dobrovolné dohody jsou pod dohledem a průběžnou kontrolou dotčeného členského státu, aby bylo zajištěno, že mají v praxi stejný dopad jako jeden či více požadavků uvedených v písmenu a).

3. Členské státy zajistí dostatek pobídek, rovnou hospodářskou soutěž a stejné podmínky pro účastníky trhu jiné než distributory, provozovatele distribučních soustav a maloobchodní prodejce energie, jako jsou poskytovatelé energetických služeb, montéři energetických zařízení, poradci a konzultanti v energetice, aby mohli nezávisle nabízet a provádět energetické služby, energetické audity a opatření ke zvýšení energetické účinnosti uvedené v odst. 2 písm. a) bodě ii).

4. Podle odstavců 2 a 3 mohou členské státy ukládat odpovědnost provozovatelům distribučních soustav pouze v případě, že je to v souladu s požadavky týkajícími se oddělených účtů stanovenými v čl. 19 odst. 3 směrnice 2003/54/ES a v čl. 17 odst. 3 směrnice 2003/55/ES.

5. Prováděním tohoto článku nejsou dotčeny odchylky a výjimky udělené na základě směrnic 2003/54/ES a 2003/55/ES.

Článek 7

Dostupnost informací

Členské státy zajistí, aby byly informace o mechanismech na zvýšení energetické účinnosti a o finančních a právních rámcích přijatých s cílem dosažení národního orientačního cíle úspor energie transparentní a aby byly co nejvíce šířeny mezi relevantními účastníky trhu.

Článek 8

Dostupnost programů kvalifikace, akreditace nebo certifikace

S cílem dosáhnout vysoké úrovně technické způsobilosti, objektivní a spolehlivosti zajistí členské státy tam, kde to považují za nutné, dostupnost vhodných programů kvalifikace, akreditace nebo certifikace pro poskytovatele energetických služeb, energetických auditů a opatření ke zvýšení energetické účinnosti uvedených v čl. 6 odst. 2 písm. a) bodě ii).

Článek 9

Finanční nástroje pro úspory energie

1. Členské státy zruší nebo změní vnitrostátní právní předpisy jiné než čistě daňové povahy, které zbytečně či nepřiměřeně brání nebo omezují využití finančních nástrojů pro úspory

energie na trhu energetických služeb nebo jiných opatření ke zvýšení energetické účinnosti.

2. Členské státy poskytnou pro uvedené finanční nástroje vzorové smlouvy stávajícím i potenciálním zákazníkům energetických služeb a dalších opatření ke zvýšení energetické účinnosti ve veřejném i soukromém sektoru. Vzorové smlouvy může vydat úřad nebo agentura uvedená v čl. 4 odst. 3.

Článek 10

Energeticky účinné sazby a další regulace energie vázané na rozvodnou síť

1. Členské státy zajistí odstranění pobídek v sazbách za přenos a distribuci energie, které zbytečně zvyšují množství přenášené či distribuované energie. K tomuto účelu mohou členské státy uložit povinnosti veřejné služby týkající se energetické účinnosti podnikům působícím v elektroenergetice v souladu s čl. 3 odst. 2 směrnice 2003/54/ES a podnikům působícím v odvětví zemního plynu v souladu s čl. 3 odst. 2 směrnice 2003/55/ES.

2. Členské státy mohou povolit sociálně orientované složky programů a struktur sazeb, pokud jsou veškeré účinky s vlivem na rozpad přenosové a distribuční soustavy omezeny na to, co je nezbytně nutné, a pokud nejsou nepřiměřené dotyčnému sociálnímu cíli.

Článek 11

Fondy a mechanismy financování

1. Aniž jsou dotčeny články 87 a 88 Smlouvy o ES, mohou členské státy zřídit jeden nebo více fondů, z nichž bude dotováno provádění programů a jiných opatření ke zvýšení energetické účinnosti a podporován rozvoj trhu pro opatření ke zvýšení energetické účinnosti. Tato opatření zahrnují podporu energetických auditů, finančních nástrojů pro úspory energie a případně lepšího měření spotřeby a informativního vyúčtování. Fondy se rovněž zaměřují na odvětví konečné spotřeby s vyššími transakčními náklady nebo vyššími riziky.

2. Jsou-li fondy zřízeny, mohou poskytovat dotace, půjčky, záruky nebo jiné druhy financování vázané na výsledky.

3. Fondy jsou otevřeny všem poskytovatelům opatření ke zvýšení energetické účinnosti, jako jsou poskytovatelé energetických služeb, nezávislí poradci v energetice, distributoři energie, provozovatelé distribučních soustav, maloobchodní prodejci energie a montéři energetických zařízení. Členské státy se mohou rozhodnout zpřístupnit fondy všem konečným zákazníkům. Výběrová řízení nebo jiné rovnocenné postupy zajišťují plnou transparentnost a probíhají v plném souladu s platnými předpisy pro zadávání veřejných zakázek. Členské státy zajistí, že fondy nekonkurují tržně financovaným opatřením ke zvýšení energetické účinnosti, nýbrž je doplňují.

Článek 12

Energetické audity

1. Členské státy zajistí, aby byly všem konečným zákazníkům včetně menších zákazníků ze skupin domácností, obchodu a malých a středně velkých průmyslových podniků dostupné účinné, vysoce kvalitní a nezávisle prováděné programy energetického auditu vypracované tak, aby identifikovaly potenciální opatření ke zvýšení energetické účinnosti.

2. Pro tržní segmenty, jež mají vyšší transakční náklady a nekomplexní zařízení, mohou být přijata jiná opatření, jako jsou dotazníky a počítačové programy zpřístupněné na internetu nebo zaslány zákazníkům poštou. Členské státy zajistí dostupnost energetických auditů v segmentech trhu, kde se obchodně nevyužívají, s přihlédnutím k čl. 11 odst. 1.

3. Certifikace v souladu s článkem 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/91/ES ze dne 16. prosince 2002 o energetické náročnosti budov⁽¹⁾ se považuje za rovnocennou energetickému auditu splňujícímu požadavky uvedené v odstavcích 1 a 2 tohoto článku a za rovnocennou některému z opatření ke zvýšení energetické účinnosti uvedených v příloze V této směrnice. Rovněž se má za to, že audity podle programů založených na dobrovolných dohodách mezi organizacemi zúčastněných subjektů a subjektem, který byl určen dotčeným členským státem a nachází se pod jeho kontrolou a dohledem, splňují požadavky uvedené v odstavcích 1 a 2.

Článek 13

Měření spotřeby energie a informativní vyúčtování

1. Členské státy zajistí, aby pokud je to technicky možné, finančně únosné a úměrné potenciálním úsporám energie, byli koneční zákazníci odebírající elektřinu, zemní plyn, dálkové topení či chlazení a teplou vodu pro domácnosti vybaveni za skutečnou spotřebu energie a skutečnou dobu její spotřeby.

2. Členské státy zajistí, aby bylo vyúčtování, které provádějí distributoři energie, provozovatelé distribučních soustav a maloobchodní prodejci energie, pokud je to vhodné, založeno na skutečné spotřebě energie a aby bylo předkládáno v jasné a pochopitelné formě. Spolu s vyúčtováním obdrží koneční zákazníci rovněž vhodné informace se zevrubným přehledem stávajících cen energie. V závislosti na výši spotřeby energie u konkrétního zákazníka bude vyúčtování případně prováděno dostatečně často, aby zákazníci mohli svou spotřebu energie regulovat.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 1, 4.1.2003, s. 65.

3. Členské státy zajistí, aby distributoři energie, provozovatelé distribučních soustav nebo maloobchodní prodejci energie, kde je to vhodné, poskytovali konečným zákazníkům v účtech, smlouvách, transakcích a stvrzenkách na distribučních místech tyto informace:

- a) aktuální skutečné ceny a skutečnou spotřebu energie;
- b) srovnání aktuální spotřeby energie konečného zákazníka se spotřebou za stejné období předchozího roku, nejlépe v grafické podobě;
- c) kdykoli je to možné a přínosné, srovnání s průměrným normalizovaným nebo vzorovým uživatelem energie stejné kategorie;
- d) kontaktní údaje na organizace spotřebitelů, energetické agentury nebo podobné subjekty, včetně adres internetových stránek, u nichž jsou dostupné informace o opatřeních ke zvýšení energetické účinnosti, srovnávací profily konečných uživatelů nebo objektivní technické údaje o energetických spotřebičích.

KAPITOLA IV

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 14

Zprávy

1. Členské státy, které ke dni vstupu této směrnice v platnost již k jakémukoli účelu používají pro měření úspor energie výpočetní metody podobné těm, které jsou popsány v příloze IV, mohou Komisi o tom předložit dostatečně podrobné informace. Tyto informace by měly být předloženy co nejdříve, nejlépe do ... (*). Uvedené informace Komisi umožní náležitě zohlednit stávající postupy.

2. Do ... (**) předloží členské státy Komisi průběžnou zprávu o celkové správě a provádění této směrnice. Tato zpráva obsahuje informace o provedených a plánovaných opatřeních. Závěrečná zpráva, uvádějící pokrok v období šesti let od ... (***), musí být Komisi předložena do ... (****). Průběžná zpráva je založena na dostupných údajích a doplněna odhady a obsahuje mimo jiné odhad dosavadního pokroku s ohledem na průběžný národní orientační cíl úspor energie podle čl. 4 odst. 2 a na cíl uvedený v čl. 5 odst. 1. Závěrečná zpráva obsahuje konečné výsledky dosažené při plnění celkového národního orientačního cíle úspor energie podle čl. 4 odst. 1 a cíle uvedeného v čl. 5 odst. 1.

(*) Šest měsíců po vstupu této směrnice v platnost.

(**) Pět let po vstupu této směrnice v platnost.

(***) Dva roky po vstupu této směrnice v platnost.

(****) Deset let po vstupu této směrnice v platnost.

3. Na základě průběžných a závěrečných zpráv členských států Komise zhodnotí, jakého pokroku dosáhly členské státy při plnění svých národních orientačních cílů úspor energie. Komise zveřejní svou zprávu se závěry týkajícími se prvních průběžných zpráv do ... (*). Nejpozději jeden rok po obdržení závěrečných zpráv od členských států vydá Komise své závěry v závěrečné zprávě. Tyto zprávy se případně podle potřeby doplní o návrhy dalších opatření určené Evropskému parlamentu a Radě, včetně případného prodloužení doby platnosti cílů uvedené v této směrnici.

Článek 15

Přezkum a přizpůsobení rámce

1. Hodnoty a výpočetní metody uvedené v přílohách II, III a IV se přizpůsobují technickému pokroku postupem podle čl. 16 odst. 2.

2. Do ... (**) Komise postupem podle čl. 16 odst. 2 upřesní a doplní podle potřeby body 2 až 6 přílohy IV, s ohledem na obecný rámec uvedený v příloze IV.

3. Po ... (***) se Komise může postupem podle čl. 16 odst. 2 rozhodnout zvýšit procentní podíl harmonizovaných výpočtů prováděných postupem zdola nahoru použitých v modelu harmonizovaných výpočtů uvedeném v bodě 1 přílohy IV, aniž jsou dotčeny programy členských států využívající již nyní vyšší procentní podíl. Komise bere v úvahu následující faktory a zdůvodňuje svá rozhodnutí s ohledem na ně:

- a) zkušenosti s modelem harmonizovaných výpočtů v prvních letech užívání,
- b) očekávaný potenciální nárůst přesnosti v důsledku nahrazení části výpočtů prováděných postupem shora dolů výpočty prováděnými postupem zdola nahoru,
- c) odhadovaný potenciální nárůst nákladů nebo administrativní zátěže.

Pokud Komise takto rozhodne o zvýšení procentního podílu harmonizovaných výpočtů prováděných postupem zdola nahoru, použije se nový model harmonizovaných výpočtů poprvé od ... (****).

Článek 16

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí Rady 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 17

Zrušovací ustanovení

Zrušuje se směrnice 93/76/EHS.

Článek 18

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do ... (****). Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

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

Článek 19

Vstup v platnost

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

Článek 20

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne ...

Za Evropský parlament
předseda

...

Za Radu
předseda

...

(*) Šest let po vstupu této směrnice v platnost.

(**) 18 měsíců po vstupu této směrnice v platnost.

(***) Tři roky po vstupu této směrnice v platnost.

(****) Čtyři roky po vstupu této směrnice v platnost.

(*****) Dva roky po vstupu této směrnice v platnost.

PŘÍLOHA I

METODIKA VÝPOČTU NÁRODNÍHO ORIENTAČNÍHO CÍLE ÚSPOR ENERGIE

Pro výpočet národního orientačního cíle úspor energie stanoveného v článku 4 se použije tato metodika:

1. Členské státy využijí k výpočtu roční průměrné výše spotřeby roční celkovou vnitrostátní konečnou spotřebu energie všech uživatelů energie, na něž se směrnice vztahuje, za posledních šest kalendářních let před provedením této směrnice, pokud jsou pro ně k dispozici oficiální údaje. Tato konečná spotřeba energie je objem energie, která byla během daného šestiletého období distribuována nebo prodána konečným zákazníkům, bez úprav podle denostupňů, strukturních změn nebo výrobních změn.

Na základě této roční průměrné výše spotřeby se jednou vypočte národní orientační cíl úspor energie a výsledné absolutní množství energie, již je třeba ušetřit, se použije na celé období určené touto směrnicí.

Národní orientační cíl úspor energie:

- a) představuje 6 % výše uvedené roční průměrné spotřeby,
- b) měří se po šestém roku uplatňování této směrnice,
- c) je výsledkem kumulativních ročních úspor energie dosahovaných během šestiletého období uplatňování této směrnice,
- d) je dosažitelný prostřednictvím energetických služeb a dalších opatření ke zvýšení energetické účinnosti.

Tato metodika měření úspor energie zajišťuje, že celkové úspory energie předepsané směrnicí představují pevný objem, a nejsou tedy závislé na budoucím růstu HDP ani na žádném budoucím nárůstu spotřeby energie.

2. Národní orientační cíle úspor energie se udávají v absolutním vyjádření v GWh nebo v jiném ekvivalentu na základě výpočtu podle přílohy II.
3. Při výpočtu ročních úspor energie je možné přihlídnout k úsporám energie za jednotlivé roky po vstupu této směrnice v platnost, jež mají trvalý efekt a jež plynou z opatření ke zvýšení energetické účinnosti zahájených v některém z předchozích let, nikoli však před rokem 1995. V některých případech opodstatněných vzhledem k okolnostem je možno vzít v úvahu i opatření, jež byla uplatněna dříve než v roce 1995, ale ne dříve než v roce 1991. Ve všech případech musí být výsledné úspory energie ověřitelné a měřitelné nebo odhadnutelné v souladu s obecným rámcem uvedeným v příloze IV.

PŘÍLOHA II

ENERGETICKÝ OBSAH VYBRANÝCH PALIV PRO KONEČNOU SPOTŘEBU – PŘEVODNÍ TABULKA ⁽¹⁾

Energetické komodity	kJ (NCV)	kgoe (NCV)	kWh (NCV)
1 kg koksu	28 500	0,676	7,917
1 kg černého uhlí	17 200–30 700	0,411–0,733	4,778–8,528
1 kg briket hnědouhelných	20 000	0,478	5,556
1 kg černého lignitu	10 500–21 000	0,251–0,502	2,917–5,833
1 kg hnědého uhlí	5 600–10 500	0,134–0,251	1,556–2,917
1 kg ropné břídlíce	8 000–9 000	0,191–0,215	2,222–2,500
1 kg rašeliny	7 800–13 800	0,186–0,330	2,167–3,833
1 kg rašelinových briket	16 000–16 800	0,382–0,401	4,444–4,667
1 kg zbytkového topného oleje (těžký topný olej)	40 000	0,955	11,111
1 kg lehkého topného oleje	42 300	1,010	11,750
1 kg pohonné hmoty (benzin)	44 000	1,051	12,222
1 kg parafínu	40 000	0,955	11,111
1 kg LPG (zkapalněný ropný plyn)	46 000	1,099	12,778
1 kg zemního plynu ⁽²⁾	47 200	1,126	13,10
1 kg LNG (zkapalněný zemní plyn)	45 190	1,079	12,553
1 kg dřeva (25 % vlhkost) ⁽³⁾	13 800	0,330	3,833
1 kg dřevěných briket	16 800	0 401	4,667
1 kg odpadu	7 400–10 700	0,177–0,256	2,056–2,972
1 MJ výhřevnost	1 000	0 024	0,278
1 kWh elektrická energie	3 600	0 086	1 ⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Členské státy mohou v odůvodněných případech použít jiné převodní koeficienty.

⁽²⁾ 93 % metanu.

⁽³⁾ Členské státy mohou použít jiné hodnoty v závislosti na typu dřeva, který je v daném členském státě používán nejčastěji.

⁽⁴⁾ Pro úspory udané v kWh elektriny mohou členské státy použít standardní koeficient 2,5 odrážející odhadovanou 40 % průměrnou výrobní účinnost v EU za sledované období. Členské státy mohou v odůvodněných případech použít jiné převodní koeficienty.

Zdroj: Eurostat.

PŘÍLOHA III

ORIENTAČNÍ SEZNAM PŘÍKLADŮ DOSTUPNÝCH OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ ENERGETICKÉ ÚČINNOSTI

Tato příloha uvádí příklady, kdy je možné rozvíjet a provádět programy a další opatření ke zvýšení energetické účinnosti v souvislostech článku 4.

Aby je bylo možné brát v úvahu, musí tato opatření ke zvýšení energetické účinnosti vést k úsporám energie, jež je možno jasně změřit a ověřit či odhadnout podle obecných zásad uvedených v příloze IV, a jejich účinek na úspory energie nesmí být již započten v rámci jiných konkrétních opatření. Tyto seznamy nejsou vyčerpávající, mají orientační účel.

Příklady dostupných opatření ke zvýšení energetické účinnosti

Domácnosti a terciární odvětví:

- a) vytápění a chlazení (např. tepelná čerpadla, nové účinné bojler, instalace nebo účinná modernizace systémů dálkového vytápění nebo chlazení);
- b) izolace a ventilace (např. duté zdi a izolace střech, dvojité či trojitě zasklení oken);
- c) teplá voda (např. instalace nových zařízení, přímé a účinné vytápění vnitřních prostor, praček);
- d) osvětlení (např. nové úsporné žárovky a vyrovnávací odpory, digitální kontrolní systémy, použití detektorů pohybu v osvětlovacích systémech obchodních budov);
- e) vaření a chlazení (např. nová účinná zařízení, systémy rekuperace tepla);
- f) další přístroje a vybavení (např. vybavení na kombinovanou výrobu elektřiny a tepla, nová účinná zařízení, časový spínač pro optimalizované používání energie, kontrola energetických ztrát v pohotovostním režimu, instalace kondenzátorů na snížení zdánlivého výkonu, nízkoztrátové transformátory);
- g) domácí produkce obnovitelných zdrojů energie, která snižuje množství zakoupené energie (např. solární termické systémy, teplá voda pro domácnosti, solárně podporované vytápění a chlazení vnitřních prostor).

Průmysl:

- h) výrobní procesy (např. efektivnější využívání stlačeného vzduchu, kondenzátu, spínačů a ventilů, využívání automatických a integrovaných systémů, úsporné pohotovostní režimy);
- i) motory a pohony (např. větší rozšíření elektronického ovládání, variabilních rychlostních pohonů, integrovaného programování aplikací, přeměny frekvencí, elektrických motorů s vysokým výkonem);
- j) větráky, variabilní rychlostní pohony a ventilace (např. nová zařízení a systémy, využití přírodní ventilace);
- k) řízení odezvy na poptávku (např. řízení zátěžového provozu, řídicí systémy pro snižování špiček);
- l) vysoce účinná výroba kombinované energie (např. vybavení na kombinovanou výrobu elektřiny a tepla).

Doprava:

- m) použitý způsob dopravy (např. podpora energeticky úsporných vozidel, užití energeticky úsporných vozidel včetně programů úpravy tlaku v pneumatikách, energeticky úsporná zařízení a doplňková zařízení, palivové přísady zvyšující energetickou účinnost, vysoce kluzké oleje a pneumatiky s nízkým odporem);
- n) alternativní způsoby dopravy (např. zajištění dopravy mezi bydlištěm a místem výkonu zaměstnání bez automobilu, spolujízda, nahrazování energeticky náročnějších způsobů dopravy energeticky méně náročnými při vyjádření v jednotkách cestujících/km nebo t/km).

Meziodvětvová opatření:

- o) standardy a normy, které jsou primárně zaměřené na zvýšení energetické účinnosti produktů a služeb, včetně staveb;
- p) označování energetické účinnosti štítky;

- q) měření spotřeby, inteligentní měřicí systémy, jako jsou dálkově ovládané individuální měřicí přístroje a informativní vyúčtování;
- r) odborná příprava a vzdělávání vedoucí k používání energeticky účinných technologií nebo postupů.

Horizontální opatření:

- s) nařízení, daně atd., jejichž výsledkem je snížení spotřeby energie u konečného uživatele;
 - t) cílené informační kampaně, které podporují zvyšování energetické účinnosti a opatření ke zvýšení energetické účinnosti.
-

PŘÍLOHA IV

OBECNÝ RÁMEC PRO MĚŘENÍ A OVĚŘOVÁNÍ ÚSPOR ENERGIE

1. Měření a výpočet úspor energie a jejich normalizace

1.1 Měření úspor energie

Obecně

Při měření dosažených úspor energie uvedených v článku 4 s cílem zachytit celkové zvýšení energetické účinnosti a zjistit dopad jednotlivých opatření se použije model harmonizovaného výpočtu, který využívá kombinaci metod výpočtu postupem shora dolů a zdola nahoru, aby se změřilo roční zvýšení energetické účinnosti pro účely zpráv uvedených v článku 14.

Při sestavování modelu harmonizovaných výpočtů v souladu s čl. 15 odst. 2 se výbor snaží v nejvyšší možné míře použít údaje, jež byly již běžně poskytnuty Eurostatem nebo vnitrostátními statistickými agenturami.

Výpočty postupem shora dolů

Metoda výpočtu postupem shora dolů znamená, že se výše úspor energie vypočítá s užitím celostátní úrovně úspor nebo úrovně úspor energie v odvětvích ve větším měřítku jako počáteční hodnoty. Poté se roční údaje upraví s ohledem na vnější vlivy, jako jsou denostupně, strukturální změny, sortimentní skladba atd., čímž se získá nástroj poskytující uspokojivý pohled na celkové zvýšení energetické účinnosti, jak je uvedeno v bodě 1.2. Tato metoda neposkytuje přesná a podrobná měření a neukazuje příčinné vztahy mezi opatřeními a z nich plynoucími úsporami energie. Je však obvykle jednodušší, méně nákladná a často se o ní hovoří jako o „indikátorech energetické účinnosti“, protože naznačuje směry vývoje.

Při přípravě metody výpočtu postupem shora dolů užitých v tomto modelu harmonizovaného výpočtu výbor pokud možno vychází z existujících metodik, jako je model ODEX ⁽¹⁾.

Výpočty postupem zdola nahoru

Část celkové domácí konečné spotřeby energie v odvětvích spadajících do oblasti působnosti této směrnice využívá model harmonizovaného výpočtu postupem zdola nahoru. Při sestavování tohoto modelu harmonizovaných výpočtů postupem zdola nahoru v souladu s čl. 15 odst. 2 se výbor snaží o využití standardizovaných metod, jež představují minimální administrativní zátěž a náklady, a to zejména užitím metod měření uvedených v bodech 2.1 a 2.2 a zaměřením na odvětví, kde lze model harmonizovaných výpočtů postupem zdola nahoru nákladově nejefektivněji použít.

Pokud si to členské státy přejí, mohou použít další měření postupem zdola nahoru mimo část předepsanou harmonizovaným modelem pro postup zdola nahoru, s výhradou souhlasu Komise vydaného postupem podle čl. 16 odst. 2 na základě popisu metodiky předloženého dotyčným členským státem.

Metoda výpočtu postupem zdola nahoru znamená, že se úspory energie, jichž bylo dosaženo prováděním konkrétních opatření ke zvýšení energetické účinnosti, měří v kilowatthodinách (kWh), v joulech (J) nebo v kilogramech ropného ekvivalentu (kg OE) a sečtou se s úsporami energie, jichž bylo dosaženo díky jiným konkrétním opatřením ke zvýšení energetické účinnosti. Úřady nebo agentury uvedené v čl. 4 odst. 3 zajistí, aby se zabránilo dvojímu započtení úspor energie, které vyplývají z kombinace opatření ke zvýšení energetické účinnosti (včetně mechanismů). V metodě výpočtu postupem zdola nahoru lze použít údaje a metody uvedené v bodech 2.1 a 2.2.

Pokud nejsou výpočty postupem zdola nahoru pro některá odvětví dostupné, lze se souhlasem Komise vydaným postupem podle čl. 16 odst. 2 užít ve zprávách pro Komisi ukazatele typu shora dolů, případně kombinované výpočty postupy shora dolů a zdola nahoru. Při posuzování takových žádostí prokáže Komise zejména v případě průběžné zprávy uvedené v čl. 14 odst. 2 náležitou pružnost. Někdy budou výpočty prováděné postupem shora dolů potřebné pro změření důsledků opatření provedených po roce 1995 (a v některých případech 1991), jež zůstávají aktuální.

(1) Projekt ODYSSEE-MURE, program SAVE. Komise, 2005.

1.2 Jak normalizovat měření úspor energie

Úspory energie se určují změřením nebo odhadem spotřeby před provedením opatření a po něm, přičemž je třeba zajistit úpravy a normalizaci vzhledem k vnějším podmínkám, které zpravidla ovlivňují spotřebu energie. Podmínky, které spotřebu energie zpravidla ovlivňují, se mohou s postupem času měnit. K nim může patřit pravděpodobný vliv jednoho nebo několika možných faktorů, jako jsou:

- a) vliv počasí, např. denostupně,
- b) míry využití,
- c) doba používání budov využívaných pro nebytové účely,
- d) intenzita používaného vybavení (propustnost); sortimentní skladba,
- e) propustnost, stupeň výroby, objem či přidaná hodnota, včetně změn v úrovni HDP,
- f) plán využívání zařízení a vozidel,
- g) vztahy s ostatními odděleními.

2. Údaje a metody, které je možné použít (měřitelnost)

Existuje několik metod získávání údajů pro měření nebo odhady úspor energie. Během hodnocení energetické služby nebo opatření ke zvýšení energetické účinnosti často není možné spoléhat se výlučně na měření. Rozlišuje se proto mezi metodami měření úspor energie a metodami odhadování úspor energie, přičemž druhé jmenované metody jsou běžnější.

2.1 Údaje a metody založené na měření

Vyúčtování distributorů energie nebo maloobchodních prodejců energie

Před zavedením opatření ke zvýšení energetické účinnosti může tvořit základ měření pro reprezentativní období vyúčtování služeb domácnostem prováděné na základě měření. To může být později porovnáno s měřeným vyúčtováním pro období po zavedení a využití opatření a také pro reprezentativní období. Výsledky by měly být porovnány s kontrolním vzorkem (skupina, která se nezúčastnila) anebo normalizovány postupem podle bodu 1.2.

Údaje o prodeji energie

Spotřeba různých druhů energie (např. elektřina, plyn, topný olej) může být měřena na základě porovnání údajů o prodeji poskytnutých maloobchodními prodejci energie a distributory získaných před zavedením opatření ke zvýšení energetické účinnosti a údajů o prodeji za období po zavedení těchto opatření. Lze použít kontrolního vzorku nebo údaje normalizovat.

Údaje o prodeji zařízení a přístrojů

Výkonnost zařízení a přístrojů může být vypočítávána na základě informací získaných přímo od výrobců. Údaje o prodeji zařízení a přístrojů mohou být obvykle získány od maloobchodních prodejců energie. Je rovněž možno provádět zvláštní průzkum nebo měření. Pro určení míry úspor energie mohou být získané údaje porovnány s údaji o prodeji. Při užití této metody by měly být prováděny úpravy s ohledem na změny v použití vybavení nebo přístrojů.

Údaje o konečném zatížení

Je možné plně sledovat energetickou náročnost budov nebo zařízení pro zaznamenání spotřeby energie před zavedením opatření ke zvýšení energetické účinnosti a po něm. Důležité rozhodující faktory (např. výrobní postup, speciální zařízení, instalace vytápění) je možné měřit podrobněji.

2.2 Údaje a metody založené na odhadech

Odhad údajů pomocí základní techniky: bez kontroly

Výpočet odhadovaných údajů pomocí základní techniky bez kontroly na místě je nejobvyklejší metodou získávání údajů pro měření uvažovaných úspor energie. Údaje mohou být odhadovány na základě technických zásad, bez využití konkrétních údajů, na základě předpokladů založených na vlastnostech zařízení, výkonových charakteristikách, funkčních profilech zavedených opatření a statistik atd.

Odhad údajů pomocí vyspělé techniky: kontrola

Energetické údaje je možné vypočítat na základě informací získaných externími odborníky v rámci kontroly nebo jiného typu návštěvy jedné nebo více vybraných lokalit. Na jejich základě je možné vypracovat vyspělejší algoritmy nebo simulační modely a využít jich u většího počtu lokalit (např. budov, zařízení, vozidel). Tento typ měření lze často využít pro doplnění a upřesnění údajů získaných odhadem údajů pomocí základní techniky.

3. Jak se vyrovnat s nejistotou

Všechny metody uvedené v bodě 2 mohou vykazovat určitou úroveň nejistoty. Nejistota může být způsobena ⁽¹⁾:

- a) chybami v použití přístrojů: vyskytují se obvykle v důsledku chyb ve specifikacích poskytnutých výrobcí;
- b) chybami v modelování: týká se obvykle chyb v modelu použitým pro odhad potřebných parametrů na základě shromážděných údajů;
- c) chybami ve vzorcích: týká se obvykle chyb vzniklých na základě skutečnosti, že byl sledován vzorek zařízení místo celých zkoumaných zařízení.

Nejistota může být také způsobena plánovanými nebo neplánovanými domněnkami; souvisí obvykle s odhady, předpoklady nebo použitím technických údajů. Výskyt chyb souvisí se zvoleným systémem sběru údajů, který je navržen v bodech 2.1 a 2.2. Doporučuje se přesnější určení nejistoty.

Členské státy si mohou pro podávání zpráv o cílech stanovených touto směrnicí zvolit metodu kvantifikované nejistoty měření. Kvantifikovaná nejistota měření je vyjádřena statisticky srozumitelným způsobem a uvede jak míru přesnosti, tak spolehlivost. Například „měřitelná chyba je 90 %, spolehlivost ± 20 %“.

Pokud je použito metody nejistoty měření, musí členské státy přihlížet také k tomu, že přijatelná míra nejistoty požadovaná pro výpočty úspor energie souvisí s mírou úspor a s hospodárností snižující se nejistoty.

4. Harmonizovaná životnost opatření ke zvýšení energetické účinnosti ve výpočtech postupem zdola nahoru

Některá opatření ke zvýšení energetické účinnosti mohou trvat desítky let a jiná pouze kratší dobu. V následujícím seznamu jsou uvedeny příklady průměrné životnosti některých opatření ke zvýšení energetické účinnosti:

izolace podkroví v domácnosti	30 let
izolace dutými stěnami v domácnosti	40 let
zasklení oken z úrovně E na C (v m^2)	20 let
bojlery z úrovně B na A	15 let
ovládání topení – modernizace při výměně boileru	15 let
kompaktní úsporné zářivky CFL – maloobchod	16 let

Zdroj: Energy Efficiency Commitment 2005–2008, Spojené království.

Aby se zajistilo, že členské státy budou užívat u podobných opatření stejnou životnost, budou tyto míry životnosti harmonizovány na evropské úrovni. Komise proto za pomoci výboru zřízeného článkem 16 nahradí výše uvedený seznam schváleným předběžným seznamem průměrné životnosti různých opatření ke zvýšení energetické účinnosti nejpozději ... (*).

⁽¹⁾ Model pro stanovení míry nejistoty měření založený na těchto třech chybách je uveden v dodatku B „International Performance Measurement & Verification Protocol“ (IPMVP).

(*) Šest měsíců po dni vstupu této směrnice v platnost.

5. Jak nakládat s multiplikačními efekty úspor energie a jak se vyhnout dvojímu započtení v metodách výpočtu postupem shora dolů a zdola nahoru

Provedení jednoho opatření ke zvýšení energetické účinnosti, např. nádrže na teplou vodu a potrubní izolace v budově, či jiného opatření se srovnatelným dopadem může mít v budoucnu na trhu multiplikační efekt, což znamená, že trh bude jisté opatření provádět automaticky bez dalšího zapojení úřadů nebo agentur uvedených v čl. 4 odst. 3 nebo soukromého poskytovatele energetických služeb. Opatření s multiplikačním potenciálem by ve většině případů byla nákladově efektivnější než opatření, jež je třeba pravidelně opakovat. Členské státy odhadnou potenciální úspory energie takových opatření včetně jejich multiplikačních efektů a prověří souhrnný dopad v dodatečném hodnocení, případně za použití vhodných ukazatelů.

Je třeba provádět opravy s ohledem na dvojí započtení úspor energie. Podporuje se využití matic umožňujících provádět součty dopadu opatření.

Při podávání zpráv o celkovém cíli podle článku 4 neberou členské státy v úvahu potenciální úspory energie vyskytující se po cílovém období. Opatření podporující dlouhodobý účinek na trh by měla být v každém případě podporována a opatření, jež již zavdala podnět ke vzniku multiplikačního efektu v úsporách energie, by měla být brána v úvahu při podávání zpráv o celkovém cíli podle článku 4, pokud mohou být měřena a ověřena podle návodu uvedeného v této příloze.

6. Jak ověřit úspory energie

Pokud je to považováno za nákladově efektivní a nezbytné, jsou úspory dosažené díky určité energetické službě nebo opatření ke zvýšení energetické účinnosti ověřovány třetí osobou. Ověření mohou provádět nezávislí poradci, poskytovatelé energetických služeb nebo jiní účastníci trhu. Další pokyny a informace mohou poskytnout příslušné úřady nebo agentury členských států uvedené v čl. 4 odst. 3.

Zdroje: „A European Ex-post Evaluation Guidebook for DSM and EE Service Programmes“; IEA, databáze INDEEP; IPMVP, svazek 1 (verze březen 2002).

PŘÍLOHA V

ORIENTAČNÍ SEZNAM PŘÍKLADŮ OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ ENERGETICKÉ ÚČINNOSTI PRO VEŘEJNÝ SEKTOR

Aniž jsou dotčeny právní předpisy členských států a Společenství o zadávání veřejných zakázek, mohou členské státy zajistit, aby veřejný sektor uplatňoval požadavky z následujícího orientačního seznamu v souvislosti s příkladnou úlohou veřejného sektoru uvedenou v článku 5:

- a) požadavky na uplatnění finančních nástrojů pro úspory energie, včetně smluv o energetické výkonnosti, které určují dosažení měřitelných a předem stanovených úspor energie (včetně případů, kdy má veřejná správa odpovědnost za subdodavatele);
 - b) požadavky nakupovat zařízení a vozidla na základě seznamů údajů o energeticky účinných produktech v různých kategoriích vybavení a vozidel, jež mají sestavit úřady a agentury uvedené v čl. 4 odst. 3, přičemž se případně použijí analýzy minimalizovaných nákladů na životnost nebo srovnatelné metody k zajištění nákladové efektivity;
 - c) požadavky nakupovat zařízení, které má energeticky účinnou spotřebu ve všech režimech včetně pohotovostního, přičemž se případně použijí analýzy minimalizovaných nákladů na životnost nebo srovnatelné metody k zajištění nákladové efektivity;
 - d) požadavky na výměnu či zdokonalení stávajícího vybavení a vozidel vybavením uvedeným v písmenech b) a c);
 - e) požadavky používat energetické audity a provádět následná nákladově efektivní doporučení.
-

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

Dne 10. prosince 2003 Komise předložila návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o účinnosti v konečné spotřebě energie a o energetických službách ⁽¹⁾ na základě čl. 175 odst. 1 Smlouvy o ES.

Evropský hospodářský a sociální výbor přednesl své stanovisko dne 28. října 2004 ⁽²⁾. Výbor regionů přednesl své stanovisko dne 17. června 2004 ⁽³⁾.

Evropský parlament přijal své stanovisko při prvním čtení dne 7. června 2005 ⁽⁴⁾ a schválil 97 změn.

Dne 23. září 2005 Rada přijala svůj společný postoj v souladu s článkem 251 Smlouvy o ES.

II. CÍL NÁVRHU

Návrh má za cíl podpořit zvyšování energetické účinnosti zavedením závazných cílů úspor pro členské státy a přijetím opatření za účelem vytvoření trhu energetických služeb. Návrh se zaměřuje na stranu poptávky (tj. na konečného uživatele a na maloobchodní dodavatele), a lze jej proto považovat za doplnění předchozích právních předpisů Společenství v oblasti energetiky, jež se týkaly strany nabídky. Má přispět k dosažení cíle snížení emisí CO₂ v rámci EU, dále posílit vedoucí úlohu Společenství na světovém trhu energeticky úsporných produktů a služeb – a přispět tak k Lisabonskému procesu – a bude mít kladný vliv na bezpečnost dodávek.

III. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

1. Všeobecné poznámky

Rada sdílí prioritu, kterou Komise klade na energetickou účinnost, a široce proto podporuje hlavní cíl návrhu Komise. Většina změn provedených Radou v jejím společném postoji má za cíl přizpůsobit návrh směrnice různým vnitrostátním situacím a stávajícím postupům, snížit náklady a administrativní zátěž související s jejím použitím a obecně usnadnit její provádění.

a) Z 97 změn přijatých Evropským parlamentem Rada schválila těchto 37 změn:

- zcela (někdy s přepracováním): 1, 11, 12, 13 (ve 4. bodu odůvodnění), 21, 23 ⁽⁵⁾, 33 (čl. 4 odst. 3), 47, 48, 50 (čl. 6 odst. 3), 56–58, 76 (článek 16), 82, 86, 90, 98 (příloha IV, bod 1.2),
- částečně: 3, 7, 14 (čl. 2 odst. 2), 63, 69 (čl. 13 odst. 3 písm. d) a bod odůvodnění 13b), 74, 79, 80, 87 (také v příloze III písm. q)) a 99,
- v zásadě: 16 (čl. 3 písm. c)), 17 (čl. 3 písm. d)), 22, 49 (čl. 6 písm. a)), 64, 70, 88 (příloha III písm. r)), 83 a 92 (příloha III písm. m) a n)).

⁽¹⁾ Dokument 16261/03 ENER 362 CODEC 1858 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽²⁾ Úř. věst. C 120, 20.5.2005, s. 115.

⁽³⁾ Úř. věst. C 318, 22.12.2004, s. 19.

⁽⁴⁾ Dokument 9836/05 CODEC 472 ENER 93 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

⁽⁵⁾ Týká se pouze německého znění.

Rada zamítla těchto 60 změn: 2, 4, 5 a 10 (které jsou spojené), 6, 8, 9, 15, 18, 101, 20, 24–32, 34, 104, 107, 108, 38–41, 43–46, 51–55, 59–62, 65–68, 71, 72, 75, 77, 78, 81, 84, 85, 89, 91, 93–96, 109, z nichž změny 4, 18, 20, 24–25, 53, 55, 59, 61–62, 67–68, 77, 81, 89, 91, 101 a 104 byly nepřijatelné pro Komisi.

Některé klíčové změny, které Rada nepřijala (zejména změny 29 a 39), dalece překračují rámec ustanovení původního návrhu Komise. Stejná ustanovení byla Radou změněna v jejím společném postoji: důvody zamítnutí těchto klíčových změn jsou uvedeny níže v bodu 2.

b) Rada provedla v návrhu Komise řadu změn, které jsou uvedeny níže.

2. Konkrétní poznámky

a) Hlavní změny, které Rada provedla, se týkají cílů uvedených v člancích 4 a 5:

- článek 4: společný postoj obsahuje *orientační* cíl 6 % pro šestý rok použití směrnice (čl. 4 odst. 1 a bod odůvodnění 8a) namísto závazných cílů; členské státy jsou povinny přijmout opatření, která budou přispívat k dosažení orientačního cíle (čl. 4 odst. 1) a stanoví si *prozatímní* orientační cíl pro třetí rok použití (čl. 4 odst. 2),
- článek 5: společný postoj již neobsahuje samostatný vyšší cíl pro veřejný sektor (čl. 5 odst. 1); veřejný sektor musí nicméně plnit příkladnou roli, musí přijmout jedno či více opatření na zlepšení energetické účinnosti (legislativní iniciativy nebo dobrovolné dohody ⁽¹⁾ nebo jiné systémy s rovnocenným účinkem) a členské státy sledují jeho výkon ve vztahu k vnitrostátnímu orientačnímu cíli úspor energie.

Rada se rozhodla určit pouze orientační cíl (nikoliv závazný, jak navrhovala Komise) a nestanovit konkrétní cíl pro veřejný sektor, a to z těchto důvodů:

- členské státy považovaly za nepřiměřené, aby byly předvolávány k Soudnímu dvoru pouze z důvodu nedosažení předepsané úrovně úspor: například, pokud členský stát dosáhl po šesti letech „pouze“ 5 % úspor místo předepsaných 6 %. Budoucí dosažení cílů souvisí přímo s „chováním“ jednotlivých občanů a podniků v oblasti spotřeby energie – chováním, které členské státy *mají v úmyslu ovlivnit* pomocí různých opatření uvedených v návrhu směrnice. Konečný výsledek těchto opatření však není plně předvídatelný, a není tedy plně ovlivnitelný členskými státy,
- výchozí situace pro provádění této směrnice jsou v jednotlivých členských státech značně odlišné, protože některé členské státy již v minulosti vyvinuly značné úsilí – s vysokými náklady – a často ve veřejném sektoru. V důsledku toho je prostor pro možné zlepšení v jednotlivých členských státech rozdílný,
- členské státy by měly přijímat pouze *nákladově efektivní* opatření (to je v souladu s tvrzeními Komise v její důvodové zprávě, a Rada proto do čl. 4 odst. 1 doplnila ustanovení v tomto smyslu. V této souvislosti členské státy chtějí přijímat opatření v oblasti, kde je nákladová efektivnost nejvyšší – bez ohledu na to, zda se jedná o veřejný nebo soukromý sektor.

⁽¹⁾ Využívání dobrovolných dohod je uvedeno ve 13. bodu odůvodnění návrhu Komise.

Kromě toho je nyní zahrnut *postup projednávání ve výborech* (článek 16, v souladu se změnami 76 a 99): jeho hlavními úkoly bude dále rozpracovat metodiku výpočtu uvedenou v přílohách (včetně posouzení způsobu, jak dosáhnout rovnováhy mezi výpočty postupem „shora dolů“ a postupem „zdola nahoru“) a přizpůsobit ji technickému vývoji. Kromě toho byla také zařazena ustanovení, jež umožní využívat *dobrovolných dohod* jako nástrojů přispívajících k dosažení orientačních cílů.

b) Jiné změny:

- Rada doplnila několik nových bodů odůvodnění (8a, 8b, 9a, 11a, 11b, 11c, 13b) a rozšířila stávající 8. a 12. bod odůvodnění,
- čl. 1 druhá odrážka: znění bylo poněkud pozměněno s cílem upřesnit, že tato směrnice má za cíl *vytvořit podmínky* pro vytvoření trhu energetických služeb, nikoliv *vytvořit* takový trh,
- článek 2: tento článek byl pozměněn tak, aby byly z působnosti směrnice vyloučeny také části přepravních společností, jejichž činnost je založena zejména na použití leteckých a lodních paliv (podobná výjimka se také předpokládala v návrhu Komise pomocí definice výrazu „energie“) a některé části ozbrojených sil, pokud jde o definice v článku 3, Rada se je snažila formulovat co nestručněji, nejshodněji a co nejbližší praxi, a případně je přizpůsobit stávajícím definicím v jiných právních předpisech Společenství,
- v článku 5 byl zaveden prvek pružnosti, přičemž byla zdůrazněna nákladově nejefektivnější opatření a byl použit odkaz na příslušnou vládní úroveň, na které má být konkrétní opatření zavedeno. Kromě toho byl seznam pravidel pro veřejný nákup uvedený v čl. 5 odst. 4 (který již v návrhu Komise neměl závazný charakter: „členské státy mohou ...“) přesunut do přílohy V: účelem bylo vyloučit *jiná* potenciální nákladově efektivní opatření, která by veřejný sektor mohl přijmout.
- Čl. 5 odst. 5 byl zrušen, protože je zbytečný vzhledem k právu iniciativy Komise, bylo upraveno uspořádání článku 6: písmena b) a c) byla převzata do odstavce 1, zatímco písmeno a) bylo přeformulováno v odstavci 2. Tento odstavec 2 nabízí členským státům možnost volby mezi různými povinnostmi, které musí být uloženy společností, na něž se vztahuje tento článek,
- článek 7: tento článek měl extrémně velký dosah a jeho provedení v jeho původní formě bylo potenciálně velmi nákladné, protože podle něj byly členské státy povinny zajistit, aby všechna opatření na zvýšení energetické účinnosti byla nabídnuta všem zákazníkům. Ve společném postoji je cílem článku zajistit optimální průhlednost a šíření informací týkajících se mechanismů zvyšování energetické účinnosti a finančních a právních rámců mezi účastníky trhu,
- článek 8: podle tohoto článku, v jeho původní podobě, byly členské státy povinny zajistit, aby programy kvalifikace, akreditace nebo osvědčování byly k dispozici všem účastníkům trhu poskytujícím energetické služby. Tento článek byl přizpůsoben tak, že členské státy jsou povinny zajistit, aby tyto programy byly k dispozici, *pokud to bude nezbytné* – což ve svém důsledku umožňuje členským státům vzít před vypracováním těchto (nákladných) programů v úvahu jiné související faktory (například stupeň zralosti dotyčného trhu, počet účastníků trhu a poptávku),
- v článku 10 bylo doplněno ustanovení, které za určitých okolností povoluje sociálně orientované programy a struktury sazeb,
- do článku 12 byly doplněny dva odstavce:

- odstavec 2 zajišťuje, že v některých případech může být použit méně nákladný audit,
- odstavec 3 stanoví, že budovy a prostory osvědčené dle „směrnice o energetické náročnosti budov“ splnily požadavky auditu; kromě toho povoluje audity vyplývající z programů na základě dobrovolných dohod,
- článek 13 byl přizpůsoben s cílem učinit jej pružnějším a méně nákladným a vyhnout se neúměrné administrativní zátěži,
- požadavky článku 14 na podávání zpráv byly zjednodušeny a pozměněny: odstavec 1 umožňuje Komisi zohlednit stávající metody výpočtu, odstavec 2 nyní předpokládá, že členské státy jsou povinny zaslat jednu průběžnou zprávu a jednu konečnou zprávu,
- byl doplněn nový článek 15, který stanoví úkoly Komise v souvislosti s postupem schvalování ve výborech, jakož i harmonogram jejich plnění. Předpokládá také (spolu s příslušnými ustanoveními příloh I a IV) že Komise vypracuje metodiku výpočtu, která zahrne určité procento výpočtů postupem „zdola nahoru“, které musí členské státy používat ode dne použitelnosti směrnice (čl. 15 odst. 2). Jakmile Komise tento úkol splní, měla by pokračovat ve své práci za účelem posouzení toho, zda je možno procento výpočtů postupem „zdola nahoru“ dále zvýšit, s přihlédnutím k souvisejícím faktorům (čl. 15 odst. 3); pokud tedy Komise rozhodne, že procento výpočtů postupem „zdola nahoru“ lze zvýšit, členské státy musí tuto novou metodiku používat dva roky ode dne použitelnosti,
- v článku 18 je nerealistický termín 1. června 2006 navrhovaný Komisí nahrazen lhůtou pro převedení v délce dvou let. Tato lhůta na jedné straně umožňuje dokončit obvyklé legislativní postupy na vnitrostátní úrovni a na druhé straně umožňuje:
- členským státům zaslat Komisi informace o stávajících metodách výpočtu, aby Komise mohla tyto metody vzít v úvahu (pokud možno do 6 měsíců, čl. 14 odst. 1),
- Komisi vypracovat metodiku výpočtu (do 18 měsíců, čl. 15 odst. 2),
- členským státům vypočítat vnitrostátní orientační cíl úspor a připravit se na používání metodiky výpočtu v praxi,
- příloha I nyní odráží pozměněnou metodiku výpočtu vnitrostátního cíle úspor energie. V bodu 3 Rada změnila datum navrhované Komisí jako rozhodné datum, po kterém zpravidla mohou být opatření brána v úvahu při výpočtu ročních úspor energie, z roku 1991 na rok 1995. V některých případech však ponechala jako rozhodné datum rok 1991: toto ustanovení je nezbytné pro ty členské země, které v období let 1991–1994 zavedly některé nástroje politiky, jež se používají do dnešního dne.
- Kromě toho toto ustanovení zajišťuje, že s členskými státy, které již v minulosti vyvinuly značné úsilí v oblasti zvyšování energetické účinnosti, nebude zacházeno nespravedlivě ve srovnání s členskými státy, které dosud opatření v podobném rozsahu nepřijaly,
- v příloze III společný postoj jasně stanoví, že seznam obsahuje *příklady* způsobitelných opatření, a není tedy svou povahou omezující. Kromě toho byly provedeny změny některých uvedených příkladů,

- v příloze IV Rada podrobně popisuje metody výpočtu postupem shora dolů a postupem zdola nahoru (bod 1.1, seznam harmonizovaných životností opatření na zvýšení energetické účinnosti ve výpočtech postupem zdola nahoru (bod 4) a ustanovení týkající se multiplikačních účinků a duplicitního započítání (bod 5).

IV. ZÁVĚR

Oba orgány vyjádřily svou podporu obecnému cíli návrhu Komise; oba souhlasí, že Unie by měla začít využívat možností nabízených potenciálními úsporami energie a měla by spíše dříve než později dále rozvíjet trh energeticky účinných služeb a výrobků. V této souvislosti je stanovisko Rady takové, že její společný postoj splňuje tyto hlavní cíle návrhu Komise.
