

Brusel 9. června 2017  
(OR. en)

---

---

**Interinstitucionální spis:  
2017/0115 (CNS)**

---

---

10175/17  
ADD 4

FISC 136  
TRANS 263  
IA 104

## **NÁVRH**

---

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	1. června 2017
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	SWD(2017) 181 final
Předmět:	PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ Průvodní dokument k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, a návrhu směrnice Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, pokud jde o jistá ustanovení o zdanění vozidel

---

Delegace naleznou v příloze dokument SWD(2017) 181 final.

---

Příloha: SWD(2017) 181 final



EVROPSKÁ  
KOMISE

V Bruselu dne 31.5.2017  
SWD(2017) 181 final

## PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

### SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

#### *Průvodní dokument k*

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

**a**

**návrhu směrnice Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, pokud jde o jistá ustanovení o zdanění vozidel**

{COM(2017) 275 final}

{SWD(2017) 180 final}

<b>Souhrnný přehled</b>
Posouzení dopadů pro účely revize směrnice 1999/62/ES
<b>A. Potřeba opatření</b>
<b>V čem spočívá problém a proč se jedná o problém na úrovni EU?</b>
<p>Řeší se čtyři problémy:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Silniční doprava odpovídá za 17 % emisí CO<sub>2</sub> v EU a přechod na vozidla s nízkými či nulovými emisemi neprobíhá dostatečně rychle na to, aby se splnily cíle v oblasti klimatu a energetiky stanovené na rok 2030.</li> <li>2. Zhoršuje se kvalita silnic v EU, protože se snižují investice do pozemních komunikací a odložené plány údržby nezohledňují dlouhodobé hospodářské dopady.</li> <li>3. Některé členské státy zavedly časové poplatky (viněty), které diskriminují příležitostné, zahraniční řidiče.</li> <li>4. Znečištěné ovzduší a kongesce, které způsobují silniční vozidla, představují pro společnost velmi významné náklady.</li> </ol> <p>Všechny tyto problémy by se daly řešit zavedením spravedlivého a účinného systému zpoplatnění silnic. Uplatňování mýtného v EU je však neúplné a roztržité a zdaleka neodráží skutečné náklady na používání silnic.</p>
<b>Čeho by mělo být dosaženo?</b>
<p>Cílem je prosadit udržitelnou a spravedlivou silniční dopravu prostřednictvím širšího uplatnění zásad „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. zpoplatněním přispět ke snížení emisí CO<sub>2</sub> v dopravě;</li> <li>2. přispět k odpovídající kvalitě silnic;</li> <li>3. zajistit, aby režimy silničních poplatků nediskriminovaly nerezidentní řidiče motorových vozidel a</li> <li>4. využít zpoplatnění silnic jako účinného nástroje ke snížení znečištění a kongesce.</li> </ol>
<b>Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU (subsidiarita)?</b>
<p>Vysoké emise CO<sub>2</sub> představují globální problém, který si žádá koordinovaný přístup na všech úrovních. Problém diskriminace nerezidentních řidičů je přeshraničního charakteru a lze jej řešit pouze na nadnárodní úrovni. Zhoršující se kvalita silnic a narůstající znečištění ovzduší a kongesce mají dopady na jednotlivé regiony i na EU jako celek. Je nutné koordinovat vnitrostátní akce, aby se zajistil volný pohyb osob i zboží po celé EU.</p>
<b>B. Řešení</b>
<b>Jaké jsou možnosti pro dosažení daných cílů? Je některá možnost upřednostňována? Pokud ne, uveďte proč.</b>
<p>Varianty politiky se liší mírou zásahu – od relativně mírného až po výrazný.</p> <p>Nejdůležitějšími opatřeními první varianty politiky jsou zjednodušení stávajících ustanovení a rozšíření oblasti působnosti na autobusy a autokary a – v případě ustanovení o nediskriminaci – na lehká vozidla.</p> <p>Druhá varianta politiky vychází z první varianty a zavádí rozlišení poplatků podle emisí CO<sub>2</sub> a postupné rušení vinět u těžkých nákladních vozidel (včetně autobusů a autokarů) spolu s pobídkami k zavedení poplatků za ujetou vzdálenost.</p> <p>Třetí varianta politiky obsahuje dvě alternativy a zahrnuje navíc opatření pro osobní automobily a dodávky, která omezují meziměstskou kongesci (varianty 3a i 3b) a emise CO<sub>2</sub> a látek znečišťujících prostředí, tím že rozlišují mýtné a poplatky za užívání lehkých vozidel (varianta 3b).</p> <p>Čtvrtá varianta počítá s postupným rušením silničních známek u všech vozidel a nařizuje u těžkých nákladních vozidel poplatky za externí náklady.</p> <p>Upřednostňovanou možností je třetí varianta. Čtvrtá varianta by byla účinnější při dosahování cílů, obnáší však vyšší náklady. Na základě politického rozhodnutí by jistá opatření ze čtvrté varianty mohla být zařazena do varianty 3b, pokud by se ponechalo dostatečně dlouhé zaváděcí období pro postupné přizpůsobení a rozložení nákladů.</p>
<b>Jaké jsou názory jednotlivých zúčastněných stran? Kdo podporuje kterou možnost?</b>
<p>První varianta má obecně podporu zúčastněných stran, ačkoli některé členské státy se vyslovily proti opatřením týkajícím se kvality silnic. Upřednostňování vozidel s nízkými emisemi (druhá varianta) má širokou podporu,</p>

i když několik členských států se postavilo proti postupnému rušení vinět u těžkých nákladních vozidel. Opatření o poplatcích za kongesci (třetí varianta) se setkala s určitou skepsí, zúčastněné strany se však shodly na tom, že v případě zavedení by příslušné poplatky měly platit pro všechna vozidla. Vůči čtvrté variantě politiky byly vznášeny výhrady, protože pro členské státy obnáší významné povinnosti.

<b>C. Dopady upřednostňované možnosti</b>
<b>Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?</b>
<p>Varianta politiky 3b by znamenala:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• snížení nákladů vyplývajících z kongesce do roku 2030 o 9 miliard EUR, získání dalších příjmů z mýtného ve výši 10 miliard EUR ročně a podporu zvýšení investic do silnic o 25 %,</li> <li>• značné snížení emisí CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> a částic,</li> <li>• zlepšení veřejného zdraví a snížení nákladů v důsledku znečištění ovzduší a nehod (do roku 2030 o 0,37 miliardy EUR),</li> <li>• možnost vytvoření až 208 000 nových pracovních míst a další přínosy ve výši 0,19 % HDP a</li> <li>• podporu rovného zacházení s občany EU v důsledku snížení cen krátkodobých vinět na polovinu.</li> </ul>
<b>Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?</b>
<p>Náklady na nákladní dopravu by se mohly zvýšit o 1,1 %, náklady na osobní dopravu zůstávají beze změny. Náklady orgánů zahrnují zavedení nových systémů mýtného či rozšíření stávajících systémů v dotčených členských státech (jednorázová investice v celkové výši 1,2–1,4 miliardy EUR) a provozní náklady ve výši 168–200 milionů EUR ročně. Rozšíření zpoplatnění silnic na nové úseky silniční sítě a nové skupiny uživatelů by mohlo znamenat zvýšení nákladů na dodržování předpisů pro uživatele silnic o 198–228 milionů EUR ročně.</p>
<b>Jaký bude dopad na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost?</b>
<p>Téměř 100 % silničních nákladních dopravců jsou malé a střední podniky. Širší zavedení mýtného by pro ně znamenalo zvýšení nákladů na dodržování předpisů. Většina dalších nákladů se však přenáší na zákazníky, což znamená jen zanedbatelné zvýšení cen (o méně než 0,25 %). Zvýšení nákladů by mohlo být částečně kompenzováno možností snížit daň z vozidla.</p> <p>Zvýšení investic do pozemních komunikací by mělo silný pozitivní dopad v oboru stavebnictví.</p>
<b>Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?</b>
<p>Veřejný sektor získá další příjmy, musí ovšem investovat do zavedení a provozu nových systémů elektronického mýtného. Čistý dopad na rozpočet členských států by mohl dosahovat přebytku téměř 10 miliard EUR ročně.</p>
<b>Očekávají se jiné významné dopady?</b>
<p>Očekává se poměrně výrazné snížení spotřeby motorové nafty (o 1,3 %).</p>
<b>Proporcionalita?</b>
<p>Iniciativa přispěje pouze k dosažení cílů. Zaměřuje se spíše na koordinaci a usnadnění vnitrostátních opatření než na nařizování poplatků. Náklady vzniklé členskými státy, podnikům a občanům jsou ve srovnání s možnými přínosy omezené. Iniciativa tedy nepřekračuje rámec nutný k řešení zjištěných problémů a splnění cílů.</p>
<b>D. Návažná opatření</b>
<b>Kdy bude tato politika přezkoumána?</b>
<p>Komise nové právní předpisy vyhodnotí v roce 2025.</p>