

Brusel 29. října 2021  
(OR. en)

---

---

Interinstitucionální spis:  
2017/0114(COD)

---

---

10542/21  
ADD 1

TRANS 459  
FISC 116  
ENV 484  
CODEC 1046

#### NÁVRH ODŮVODNĚNÍ RADY

---

Předmět: Postoj Rady v prvním čtení k přijetí SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se mění směrnice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EU) 2019/520, pokud jde o výběr poplatků pro vozidla za užívání určitých pozemních komunikací

---

– návrh odůvodnění Rady

---

## I. ÚVOD

1. Dne 1. června 2017 předložila Evropská komise výše uvedený návrh Evropskému parlamentu a Radě jako součást prvního balíčku opatření v oblasti mobility.
2. Tímto návrhem se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly<sup>1</sup> (dále jen „směrnice 1999/62/ES“) s cílem řešit problémy související s emisemi skleníkových plynů, financováním silniční infrastruktury a kongescí.
3. Evropský parlament určil jako výbor odpovědný za tento návrh Výbor pro dopravu a cestovní ruch (výbor TRAN) a jako zpravodajku na osmé volební období paní Christine Revault d'Allonnes Bonnefoyovou.
4. Evropský hospodářský a sociální výbor přijal k návrhu stanovisko na svém 529. plenárním zasedání dne 18. října 2017. Evropský výbor regionů přijal stanovisko na svém 127. plenárním zasedání dne 1. února 2018.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 187, 20.7.1999.

5. Evropský parlament přijal stanovisko v prvním čtení dne 25. října 2018.
6. Po parlamentních volbách v roce 2019 byl zpravodajem pro 9. volební období jmenován pan Giuseppe Ferrandino.
7. Výbor TRAN přijal dne 24. září 2019 rozhodnutí zahájit neformální politické dialogy na základě postoje Evropského parlamentu v prvním čtení.
8. V Radě zahájila Pracovní skupina pro pozemní dopravu práci na návrhu dne 1. června 2017 jeho obecnou prezentací. Dne 21. června 2017 bylo analyzováno posouzení dopadů.
9. První politická rozprava o návrhu se uskutečnila na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) dne 5. prosince 2017<sup>2</sup>.
10. Poté byl návrh několikrát projednán a byl proveden rozsáhlý objem práce.
11. Dne 18. prosince 2020 potvrdil Výbor stálých zástupců mandát uvedený v příloze dokumentu 13827/20, který umožnil zahájení jednání s Evropským parlamentem.
12. V období od ledna do června 2021 se uskutečnila řada zasedání na úrovni Pracovní skupiny pro pozemní dopravu a Výboru stálých zástupců s cílem připravit jednání a navázat na ně.
13. Tři neformální politické dialogy s Evropským parlamentem, které se konaly ve dnech 29. ledna, 23. března a 15. června 2021, doprovázené řadou technických schůzek, umožnily spolunormotvůrcům zmenšit rozdíly v jejich postojích, a dosáhnout tak politické dohody.
14. Dne 30. června 2021 přezkoumal Výbor stálých zástupců prozatímní kompromisní znění s cílem dosáhnout dohody<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Viz dokument 14426/17.

<sup>3</sup> Viz dokumenty 9960/21 a 9960/19 COR 1.

15. Předseda výboru TRAN Evropského parlamentu zaslal dne 14. července 2021 předsedovi Výboru stálých zástupců dopis<sup>4</sup>, v němž uvedl, že pokud Rada přijme svůj postoj v prvním čtení v souladu se zněním přiloženým k tomuto dopisu, doporučí výboru TRAN a následně plenárnímu zasedání schválit postoj Rady ve druhém čtení Parlamentu beze změn, s výhradou ověření ze strany právníků-lingvistů.
16. Očekává se, že dne 9. listopadu 2021 Rada přijme v prvním čtení postoj k návrhu uvedenému v dokumentu 10542/21.

## II. CÍL

17. Cílem změn směrnice 1999/62/ES stanovených v návrhu Evropské komise bylo podpořit dekarbonizaci silniční dopravy. Změny se zaměřily především na:
- rozšíření oblasti působnosti pravidel pro výběr poplatků na autobusy a autokary, na nákladní automobily o hmotnosti 3,5 až 12 tun a do určité míry na lehká užitková vozidla, včetně osobních automobilů;
  - postupné ukončení systémů časových poplatků (tzv. známek) pro těžká a lehká užitková vozidla;
  - povinné uplatňování poplatku za externí náklady na těžká vozidla v těch částech sítě, kde by byly škody na životním prostředí způsobené těmito vozidly značné, jakož i revize požadavků na vybírání těchto poplatků;
  - rozlišení cen podle emisí CO<sub>2</sub> spíše než podle emisní třídy Euro; a
  - přidělování příjmů z poplatků za kongesci nebo jejich ekvivalentu ve finanční hodnotě s cílem řešit problém kongesce.

---

<sup>4</sup> Viz IM 010110/2021. Vezměte prosím na vědomí, že kvůli pandemii COVID-19 nebyla tištěná verze dopisu zasílána obyčejnou poštou.

### III. ANALÝZA POSTOJE RADY V PRVNÍM ČTENÍ

#### A. Obecné informace

18. Kompromisní znění, které Rada potvrdila dne 9. listopadu 2021, plně odráží politickou dohodu dosaženou spolunormotvůrci. Rovněž zachovává hlavní cíle návrhu Evropské komise a zároveň odráží rovnováhu mezi nejdůležitějšími změnami přijatými Evropským parlamentem v prvním čtení a mandátem Rady.
19. Evropský parlament přijal v prvním čtení přibližně 130 změn, které byly přezkoumány při mnoha příležitostech na úrovni Pracovní skupiny pro pozemní dopravu. Od počátku se zdálo, že postoje obou spolunormotvůrců k řadě ustanovení se značně liší, mimo jiné v případě těch nejkontroverznějších, jako je postupné rušení uživatelských poplatků. Nicméně po intenzivních jednáních na politické i technické úrovni bylo mezi oběma spolunormotvůrci nakonec dosaženo sblížení postojů.

#### B. Hlavní otázky

20. Obecně jsou změny provedené v návrhu Evropské komise v souladu s těmito jejími hlavními cíli:
- posílit uplatňování zásad „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“;
  - náležitě přispívat k financování silniční infrastruktury;
  - řešit kongesci;
  - podpořit dekarbonizaci dopravy; a
  - přispět k dosažení cílů v oblasti klimatu.

21. Spolunormotvůrci zároveň našli správnou rovnováhu mezi ambicemi, pokud jde o výše uvedené cíle, a potřebou zajistit, aby byl regulační rámec pro dané odvětví nebo orgány snadno uplatnitelný a dostatečně flexibilní k tomu, aby členským státům umožňoval zvolit nejvhodnější systémy pro výběr poplatků, aniž by vytvářel neodůvodněnou administrativní zátěž.
22. Konkrétně lze hlavní změny oproti původnímu návrhu Evropské komise shrnout takto:
- a) seznam definic v článku 2 byl rozšířen, přičemž byly doplněny některé nové definice (např. „obytný automobil“, „skříňový automobil“, „vozidlo s nulovými emisemi“) a jiné definice byly vyjasněny nebo konkretizovány (např. „těžké vozidlo“, „lehké vozidlo“, „podstatně změněný režim výběru mýtného nebo poplatků“);
  - b) v článku 7 bylo základní ustanovení vymezující obecné zásady výběru poplatků přepracováno tak, aby:
    - vozidla – ať již se jedná o lehká nebo těžká vozidla či typy vozidel v rámci těchto kategorií – mohla být zpoplatněna nezávisle na sobě. Pokud jsou však zpoplatněny osobní automobily, musí být ve stejné nebo vyšší míře zpoplatněna rovněž lehká užitková vozidla;
    - členské státy se mohou rozhodnout, že zachovají současný stav, pokud jde o stávající koncesní smlouvy, přičemž současně nebudou uplatňovat nová pravidla pro výběr poplatků, dokud nebude daná smlouva obnovena nebo dokud nebude režim výběru mýtného nebo poplatků podstatně změněn;
    - členské státy mohou ve specifických případech (např. pro vozidla s nulovými emisemi s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla do 4,25 tuny) stanovit snížené mýtné nebo poplatky za užívání či osvobození od povinnosti platit mýtné nebo poplatky za užívání;

- poplatky za užívání pro těžká vozidla budou na hlavní síti TEN-T do osmi let od vstupu této směrnice v platnost postupně zrušeny. Členské státy, které uplatňují společný systém poplatků za užívání (například tzv. „smlouvu o euroviněť“), nicméně mají další dva roky na to, aby tento systém upravily nebo jeho uplatňování ukončily. Odchylně od obecné zásady postupného rušení poplatků jsou v řádně odůvodněných případech a po oznámení daného režimu Komisi povoleny výjimky;
  - článek (spolu s článkem 7a) nyní obsahuje dvě ustanovení o přezkumu, která Komisi umožňují posoudit provádění a účinnost směrnice, pokud jde o výběr poplatků za lehká vozidla, jakož i technickou a právní proveditelnost rozlišování zacházení s lehkými užitkovými vozidly.
- c) nové ustanovení (článek 7aa) nyní stanoví tzv. „kombinovaný systém výběru poplatků“. Podle tohoto článku mohou členské státy, které před vstupem této směrnice v platnost uplatňovaly na své hlavní síti TEN-T nebo její části mýtné, zavést pro všechna těžká vozidla nebo pro některé typy těžkých vozidel kombinovaný systém výběru poplatků. V rámci tohoto systému musí být poplatky za užívání rozlišeny podle emisí CO<sub>2</sub> produkovaných daným vozidlem a podle jeho emisní třídy Euro;
- d) v článku 7a byly provedeny drobné úpravy týkající se přiměřenosti poplatků za užívání v případě osobních automobilů. Kromě toho podle tohoto ustanovení musí být užívání infrastruktury rovněž umožněno na dobu jednoho dne a na dobu jednoho týdne nebo deseti dnů či obou těchto období. Členské státy nicméně mohou denní poplatek za užívání pouze omezit pro účely tranzitu. Pokud členské státy stanoví odlišné poplatky pro lehká užitková vozidla a pro osobní automobily, budou poplatky za užívání pro lehká užitková vozidla vyšší než poplatky pro osobní automobily;

- e) pokud jde o internalizaci externích nákladů v případě těžkých vozidel, články 7ca a 7cb nyní stanoví, že po uplynutí čtyřletého přechodného období je v případě, že se uplatňuje mýtné, uplatňování poplatků za externí náklady povinné. Členské státy nicméně budou mít možnost, aby poté, co informují Komisi, poplatek za externí náklady v důsledku znečištění ovzduší neuplatňovaly v případě nezamýšlených důsledků souvisejících s odklonem dopravy. Tímto povinným zpoplatněním není dotčena možnost členských států rozhodnout se, že i tak budou poplatek za externí náklady na emise CO<sub>2</sub> uplatňovat. Komisi bude nicméně umožněno, aby vyhodnotila provádění a účinnost poplatků za externí náklady na emise CO<sub>2</sub>;
- f) pokud jde o nepovinné zpoplatnění:
- v článku 7da se nyní stanoví, že příjmy z (nepovinných) poplatků za kongesci nebo finanční hodnota rovnocenná těmto příjmům se mají použít na řešení problému kongesce nebo na rozvoj udržitelné dopravy a mobility obecně. Jsou-li tyto příjmy přiděleny do souhrnného rozpočtu, bude se mít za to, že členské státy danou povinnost splnily, pokud provádějí politiky finanční podpory za účelem řešení problému kongesce nebo za účelem rozvíjení udržitelné dopravy a mobility obecně, jejichž hodnota odpovídá příjmům z poplatků za kongesci; a
  - v článku 7f se nyní stanoví, že pokud se dva nebo více členských států rozhodnou uplatňovat ve stejném koridoru přírážku, může přírážka přesáhnout 25 % (avšak nikoli 50 %) pouze na základě dohody všech členských států, které jsou součástí tohoto koridoru a sousedí s členskými státy, na jejichž území úsek koridoru, na který se má přírážka uplatňovat, spadá;

g) pokud jde o rozlišení na základě emisí CO<sub>2</sub> a environmentální výkonnosti vozidel:

- novým ustanovením (článkem 7ga) se v souladu s klimatickými cíli na seznam účtovatelných nákladů zařazují náklady na emise CO<sub>2</sub>. Toto ustanovení požaduje, aby členské státy rozlišovaly poplatky za pozemní komunikace a poplatky za užívání pro těžká vozidla na základě emisí CO<sub>2</sub>. Zpočátku by se měl režim vztahovat pouze na největší nákladní automobily, ale postupně by byl rozšířen i na jiné typy těžkých vozidel a byl by pravidelně přizpůsobován technickému pokroku. Členské státy budou mít rovněž možnost poskytnout přednostní zacházení vozidlům s nulovými emisemi s cílem motivovat k nákupu vozidel nejvyšší třídy. Nové ustanovení nicméně obsahuje záruky, které mají zabránit dvojímu odměňování za používání hybridních vozidel a možnému překrývání s jinými nástroji pro stanovení cen uhlíku; a
- článek 7gb nyní ponechává členským státům prostor pro uvážení, pokud jde o rozlišování mýtného a poplatků za užívání pro lehká užitková vozidla podle environmentální výkonnosti vozidla. Toto ustanovení však požaduje, aby se v případě, že se uplatňuje mýtné nebo poplatky za užívání a je to technicky proveditelné, od roku 2026 povinně rozlišovalo mýtné a roční sazba poplatků za užívání skříňových automobilů a minibusů podle environmentální výkonnosti vozidla;

h) byly provedeny úpravy článku 11, pokud jde o druh informací, jež mají být poskytnuty ve zprávě, kterou musí členské státy v souhrnné podobě zveřejnit, a o frekvenci jejího zveřejňování (tj. zpráva bude muset být vypracována do tří let po vstupu směrnice v platnost a poté každých pět let);

i) článek 4 pozměňující směrnice stanoví dvouletou lhůtu pro provedení; a

j) přílohy byly revidovány, pokud jde o maximální sazby pro poplatky za užívání, minimální požadavky a referenční hodnoty týkající se poplatků za externí náklady, minimální požadavky a referenční hodnoty týkající se poplatků za kongesci a kritéria výkonnosti z hlediska emisí u znečišťujících látek pro lehká vozidla.

#### IV.

23. V postoji Rady jsou zachovány hlavní cíle návrhu Evropské komise a je v něm plně zohledněn kompromis, jehož bylo s podporou Evropské komise dosaženo v rámci neformálních jednání mezi Radou a Evropským parlamentem.
  24. Tento kompromis byl potvrzen dopisem ze dne 14. července 2021, který předsedkyně Výboru Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch zaslala předsednictví; očekává se, že kompromis bude dne 9. listopadu 2021 Radou (ECOFIN) následně přijat jakožto postoj v prvním čtení.
-