

Brusel 17. listopadu 2021
(OR. en)

14043/21

Interinstitucionální spis:
2017/0114(COD)

TRANS 687
FISC 194
ENV 902
CODEC 1491

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	16. listopadu 2021
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2021) 693 final
Předmět:	SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie týkající se postoje Rady 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

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2021) 693 final.

Příloha: COM(2021) 693 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 16.11.2021
COM(2021) 693 final

2017/0114 (COD)

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie

týkající se

postoje Rady 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

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 294 odst. 6 Smlouvy o fungování Evropské unie

týkající se

postoje Rady 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

1. SOUVISLOSTI

Datum předání návrhu Evropskému parlamentu a Radě (dokument COM(2017) 275 final – 2017/0114 COD):	1. června 2017.
Datum vydání stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru:	18. října 2017.
Datum stanoviska Evropského výboru regionů:	1. února 2018.
Datum přijetí postoje Evropského parlamentu v prvním čtení:	25. října 2018.
Datum předložení pozměněného návrhu:	není relevantní
Datum přijetí postoje Rady:	9. listopadu 2021.

2. CÍL NÁVRHU KOMISE

Komise navrhla revizi směrnice 1999/62/ES („euroviněta“) dne 31. května 2017 jako součást prvního balíčku opatření v oblasti mobility („Evropa v pohybu“). Tento pozměňovací návrh se zabývá aspekty této směrnice týkajícími se výběru silničních poplatků.

Cílem iniciativy je pokročit v uplatňování zásad „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“, a tím podpořit finančně a environmentálně udržitelnou a společensky spravedlivou silniční dopravu. To zahrnuje cíl:

- přispívat k provádění Pařížské dohody a k dosažení cílů EU v oblasti klimatu snižováním emisí CO₂ ze silniční dopravy,
- snížit riziko diskriminace příležitostných, převážně zahraničních, uživatelů a to zejména uživatelů osobních automobilů, a
- řešit konkrétní nedostatky stávajících právních předpisů, tj. lepší plnění jejich cílů, zejména jednodušším uplatňováním poplatků za externí náklady, které v současné době vyžadují těžkopádný proces odůvodňování a oznamování, a zavedením nové možnosti zpoplatnění přetížení dopravy.

3. PŘIPOMÍNKY K POSTOJI RADY

3.1. Druh zpoplatnění (mýtné a/nebo známky)

a) *Těžká vozidla*

Zatímco Komise navrhla postupné zrušení časových poplatků (tj. poplatků za užívání obecně známých jako známky) po 6 letech, v souladu s postojem Rady:

- známky pro těžká vozidla se v hlavní transevropské dopravní síti (TEN-T) do 8 let postupně zruší
- s dodatečnou lhůtou až dvou let pro společné systémy poplatků za užívání (tj. smlouva o eurovině¹)
- s výjimkou řádně odůvodněných případů (ve vztahu k nákladům/přínosům spojeným s hustotou provozu/hustotou obyvatelstva nebo rizikem odklonu dopravy).

Kromě toho by možnost uplatňovat „systém kombinovaného výběru poplatků“ umožnila členským státům, které již zavedly mýtné, zavést za určitých podmínek dálniční známky, tj. ukládat poplatky za užívání silnic nebo kategorií vozidel, které v současné době nepodléhají mýtnému.

Komise by upřednostnila postupné rušení známek na celé síti TEN-T pro všechna těžká vozidla. Oblast působnosti kombinovaného systému poplatků by se rovněž mohla přesněji odrazit v příslušném právním ustanovení. Zároveň je třeba toto ustanovení vykládat v kontextu směrnice a jejích bodů odůvodnění a jeho uplatňování je omezeno v současnosti již zavedenými systémy výběru mýtného. Vzhledem k poměrně omezenému dopadu na infrastrukturu a externí náklady menších těžkých vozidel (které v současné době v několika členských státech nepodléhají mýtnému) a s ohledem na dostupné záruky (tj. předchozí oznámení Komise) v případě odůvodněných výjimek a zavedení kombinovaných systémů poplatků může Komise kompromis přijmout.

b) *Lehká vozidla*

Komise rovněž navrhla postupné zrušení známek pro lehká vozidla. Spolunormotvůrci se však shodují na tom, že členské státy mají možnost zachovat a zavést známky pro tato vozidla (osobní automobily, lehká užitková vozidla a minibusy).

Pokud jde o přiměřenost cen známek, Komise navrhla poněkud nižší limity pro krátkodobé známky než ty, které jsou stanoveny v postoji Rady. Současně postoj Rady nyní vyžaduje, aby členské státy zpřístupnily **denní známky**, které představují významný krok směrem k přiměřenějšímu stanovení cen pro lehká vozidla. Kromě toho jsou zahrnuta ustanovení o přezkumu týkající se pravidel platných pro lehká vozidla obecně, a zejména ustanovení o zacházení s lehkými užitkovými vozidly, jak požadoval Evropský parlament.

Přiměřenější stanovování cen je v souladu s návrhem Komise.

¹ Dánsko, Lucembursko, Švédsko a Nizozemsko stále uplatňují tento společný systém poplatků za užívání těžkých nákladních vozidel: <https://www.eurovignettes.eu/>

3.2. Rozlišení poplatků na základě environmentálního profilu

a) Těžká nákladní vozidla

Komise navrhla nahradit rozlišení na základě emisní třídy Euro **povinným rozlišením na základě emisí CO₂** z těžkých vozidel (s látkami znečišťujícími ovzduší, které je třeba řešit prostřednictvím poplatků za externí náklady, viz oddíl 3.3). Vzhledem k tomu, že v době předložení návrhu neexistoval základní scénář, navrhla Komise, aby byly podrobnosti rozpracovány v aktech v přenesené pravomoci.

Ve svém postoji v prvním čtení se Evropský parlament z velké části řídil návrhem a předložil pouze omezené změny týkající se přístupu k provozu s nulovými emisemi, které jsou v souladu s postojem Rady. Rada vypracovala podrobnosti rozlišení na základě emisí CO₂ z těžkých vozidel, přičemž vycházela z norem pro CO₂ přijatých v roce 2019². Rada zároveň rozšířila povinnost rozlišení poplatků i na známky (uživatelské poplatky).

S ohledem na nedávný návrh týkající se systému obchodování s emisemi v silniční dopravě³ obsahuje postoj Rady ustanovení o přezkumu/hodnocení s cílem řešit jakékoli skutečné a domnělé riziko duplicity při stanovování cen uhlíku.

Komise podporuje metodiku pro různé poplatky na základě emisí CO₂ vypracovanou ve znění Rady spolu s ustanovením o přezkumu.

b) Lehká vozidla

Komise navrhla, aby se poplatky za užívání silnic u lehkých vozidel rozlišovaly na základě jejich vlivu na životní prostředí, tj. s ohledem na emise CO₂ a znečišťujících látek. Spolunormotvůrci se shodují na tom, že rozlišení v poplatcích za osobní automobily by mělo být nepovinné.

Podle postoje Rady budou členské státy muset, je-li to technicky proveditelné, od roku 2026 rozlišovat mýtné a roční poplatky za užívání dodávkových vozidel (podmnožiny lehkých užitkových vozidel) a minibusů podle vlivu vozidla na životní prostředí. Systém stanovený v článku 7gb a příloze VII, založený na nejnovějších emisních normách, by byl orientační. Členské státy, které se rozhodnou používat jiný systém (např. pokud jde o kritéria výkonnosti z hlediska emisí, rozsah rozlišení nebo případně i jiná kritéria), by musely svou volbu odůvodnit a oznámit Komisi. Členské státy se však mohou rozhodnout, že snížení uplatní pouze na vozidla s nulovými emisemi, aniž by rozlišovaly poplatky pro jiná vozidla a informovaly Komisi.

Ačkoli by Komise upřednostnila podobné pravidlo pro všechna lehká užitková vozidla, může tento kompromis podpořit, neboť zásada rozlišování poplatků odrážejícího náklady na používání silnic je v souladu s návrhem Komise.

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202).

³ Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2003/87/ES, rozhodnutí (EU) 2015/1814 a nařízení (EU) 2015/757 [COM(2021) 551 final]

3.3. Účtování poplatků za externí náklady

Komise navrhla zjednodušit poplatky za externí náklady (prostřednictvím přímo použitelných referenčních hodnot) a učinit tyto poplatky závazné pro těžká vozidla, přinejmenším v těch částech sítě, kde externí náklady v důsledku znečištění ovzduší a/nebo hluku převyšují průměr. Konečný postoj Rady rozšířil rozsah této povinnosti tím, že její použitelnost vztáhl na celou zpoplatněnou síť nejpozději čtyři roky po vstupu pozměňující směrnice v platnost.

Členské státy budou muset zpravidla uplatňovat poplatky za externí náklady v případě znečištění s výjimkou zvláštních řádně odůvodněných případů, což představuje vítané zvýšení ambicí ve srovnání s návrhem Komise.

Rada doplnila možnost zpoplatnit také náklady na emise CO₂, a sice jakožto alternativu k rozlišení poplatků za infrastrukturu pro těžká vozidla na základě emisí CO₂ nebo (nebo v kombinaci s tímto rozlišením) (srov. oddíl 3.2). I když to představuje další jasné zvýšení ambicí, povede to k duplicitě ve stanovování cen uhlíku, pokud platná vnitrostátní daň z pohonných hmot již zahrnuje složku CO₂ a pokud jsou paliva v silniční dopravě zahrnuta do obchodování s emisemi, jak navrhla Komise v červenci. Jak je uvedeno v oddíle 3.2, ustanovení o přezkumu by měla poskytovat záruky pro minimalizaci tohoto rizika. Jedno takové ustanovení o přezkumu ukládá Komisi povinnost upravit částky účtovatelné za emise CO₂ s ohledem na skutečnou cenu uhlíku platnou pro paliva v silniční dopravě v EU. Komise se domnívá, že ochranná opatření jsou dostatečná, a podporuje možnost účtovat poplatky za náklady spojené s emisemi CO₂, pokud to není plně pokryto vhodnějším nástrojem, jako je obchodování s emisemi nebo zdanění pohonných hmot.

3.4. Poplatky za přetížení dopravy

Postoj Rady k možnosti zpoplatnění přetížení dopravy je z velké části v souladu s návrhem Komise: Členské státy mohou zavést poplatek za přetížení dopravy na jakémkoli úseku své silniční sítě, který je takovému přetížení vystaven, a tento poplatek se nediskriminačním způsobem musí vztahovat na všechny kategorie vozidel. Rada nahradila maximální zpoplatnitelné náklady referenčními hodnotami, které mohou být za určitých podmínek překročeny, s výhradou oznámení Komisi. Rovněž doplnila jednu výjimku v souladu s postojem Evropského parlamentu, tj. členské státy mohou částečně nebo zcela vyjmout minibusy, autobusy a autokary. Komise tyto změny podporuje.

3.5. Přírážka

Jak navrhuje Komise, přírážky by mohly být uplatňovány v jakékoli citlivé oblasti (nejen v horských oblastech) a příjmy plynoucí z přírážky musí být investovány do financování rozvoje dopravních služeb nebo do výstavby či údržby dopravní infrastruktury hlavních transevropské sítě.

Podle postoje Rady by přírážka mohla překročit stávající maximum 25 %, avšak pouze pokud s tím souhlasí všechny zúčastněné členské státy, v kterémžto případě by mohla činit až 50 %. Ani to není v rozporu s návrhem Komise.

3.6. Využití příjmů a podávání zpráv

Jak navrhuje Komise, postoj Rady vyžaduje, aby členské státy kromě vyčleňování příjmů z přírážek využívaly alespoň finanční zdroje odpovídající příjmům z případných nepovinných poplatků za přetížení dopravy na snížení problému přetížení dopravy nebo ve prospěch udržitelné dopravy.

Pokud jde o podávání zpráv, Rada nemohla souhlasit s požadavkem Komise na hodnocení kvality zpoplatněné silniční sítě. Pokud jde o další aspekty, postoje Rady a Evropského parlamentu byly dobře sladěny a zahrnují různé poplatky, rozlišení podle kategorií vozidel, vybrané příjmy, jejich používání a vývoj environmentálního profilu vozidel používajících zpoplatněné silnice.

Komise tato zlepšení podporuje.

3.7. Výjimky

Rada chce zachovat možnost osvobodit stávající koncesní smlouvy od povinnosti měnit poplatky nebo uplatňovat poplatky za externí náklady, což Komise může akceptovat. Nové, obnovené nebo podstatně pozměněné koncese by nebyly vyňaty. Za tímto účelem byla na základě návrhu Komise vypracována definice podstatně pozměněného režimu výběru mýtného.

Možnost udělit výjimku pro vozidla s hmotností nižší než 12 tun by byla zrušena, jak navrhuje Komise, nejpozději po pěti letech.

Postoj Rady umožňuje výjimku pro

- vozidla do 7,5 tuny používaná pro živnostenské účely
- vozidla používaná zdravotně postiženými osobami
- historická vozidla

Ačkoli politika Komise spočívala v omezení počtu výjimek, není pravděpodobné, že by zachovávané výjimky způsobovaly významné narušení, a neměly by významný dopad na environmentální cíle návrhu. Je tomu tak proto, že by se týkaly pouze relativně malého segmentu nákladních vozidel do 7,5 tun používaných pro živnostenské účely, historických vozidel a vozidel používaných zdravotně postiženými osobami, z nichž všechny jezdí ve srovnání s jinými vozidly pouze na zanedbatelné vzdálenosti, a to zejména na zpoplatněných silnicích. Komise proto může tyto výjimky přijmout.

4. ZÁVĚR

Navzdory určitému snížení úrovně ambicí v určitých aspektech (postupné rušení časových poplatků, rozdíly v poplatcích za lehká vozidla, výjimky) zvyšuje postoj Rady ambice v řadě dalších stejně důležitých bodů. Jde o:

- zpřísnění ustanovení o zpoplatnění na základě emisí CO₂, zejména jeho rozšířením na všechny zbývající systémy dálničních známek
- povinné poplatky za externí náklady v případě znečištění v celé zpoplatněné síti
- možnost zpoplatnit externí náklady na emise CO₂
- pružnější uplatňování poplatků za přetížení dopravy a přírážek
- denní známky pro příležitostné uživatele lehkých vozidel.

Postoj Rady jako takový představuje významný pokrok v oblasti spravedlivějšího a účinnějšího zpoplatňování silnic, a tedy i při provádění zásad „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“. Tato změna směrnice o eurovinětě je klíčovým prvkem Zelené dohody pro Evropu a má podporu Komise.