

Brusel 17. listopadu 2017
(OR. en)

14426/17

Interinstitucionální spisy:
2017/0114 (COD)
2017/0115 (CNS)
2017/0128 (COD)

TRANS 488
FISC 267
ENV 939
CODEC 1835

POZNÁMKA

Odesílatel: Generální sekretariát Rady
Příjemce: Výbor stálých zástupců (část I) / Rada

Č. předchozího
dokumentu: 13772/1/17 REV 1

Předmět: **Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly**
Interinstitucionální spis: 2017/0114 (COD)

Návrh 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
Interinstitucionální spis: 2017/0115 (CNS)

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii (přepracované znění) (Text s významem pro EHP)
Interinstitucionální spis: 2017/0128 (COD)

– politická rozprava

1. Úvod

Dne 31. května 2017 Komise předložila svůj balíček opatření v oblasti mobility zahrnující řadu iniciativ týkajících se fungování trhu silniční nákladní dopravy, sociálních podmínek a poplatků za využívání silniční infrastruktury.

Navrhovaná revize **směrnice o evropské dálniční známce (euroviněť)** vychází z širšího uplatňování zásad „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“. Mezi hlavní změny patří:

- širší oblast působnosti směrnice, která zahrnuje autobusy a autokary, lehká užitková vozidla a osobní automobily;
- postupné zrušení systémů časového zpoplatnění, a to zejména proto, že časové poplatky neodrážejí plně skutečné náklady na používání infrastruktury včetně negativních vedlejších dopadů (znečištění vzduchu, změna klimatu, hluk apod.);
- různá výše poplatků v závislosti na emisích CO₂ jakožto motivace ke snižování těchto emisí a zjednodušení uplatňování poplatků za vnější náklady v zájmu lepšího zohlednění nákladů spojených se znečištěním ovzduší a hlukem. Návrh rovněž stanoví možnost zpoplatnit využívání infrastruktury v době dopravního přetížení a rozšířit uplatňování přírážky na určitých úsecích;
- v neposlední řadě návrh usiluje o zvýšení transparentnosti využívání příjmů z výběru silničních poplatků, jakož i o poskytování informací o kvalitě infrastruktury.

Kromě toho se další navrhovaná revize směrnice týká snížení minimální roční **daně** z těžkých nákladních vozidel v průběhu pěti let.

Cílem revize **předpisu o elektronickém mýtném** je odstranit tržní a regulační překážky bránící využívání *evropské služby elektronického mýtného* (EETS), a umožnit tak uživatelům silnic, aby platili elektronické mýtné v celé EU prostřednictvím jednoho zařízení umístěného ve vozidle, na základě jedné smlouvy a jedné faktury, a rovněž usnadnit vymáhání neuhrazených silničních poplatků od řidičů vozidel registrovaných v jiném členském státě. Revize směrnice o EETS navrhuje:

- flexibilnější rámec pro elektronický výběr mýtného, zejména pokud jde o technická řešení, aby se podpořila skutečná interoperabilita napříč Uníí;

- rozšíření oblasti působnosti směrnice na systémy mytného využívající automatické rozpoznávání poznávacích značek
- a rovněž vytvoření systému, který umožní členským státům výměnu informací o totožnosti pachatelů v souvislosti s mytným.

2. ČINNOST V RÁMCI PŘÍPRAVNÝCH ORGÁNŮ RADY

Diskuse byla otevřena na zasedání Pracovní skupiny pro pozemní dopravu v červnu 2017. Po obecné prezentaci ze dne 1. června 2017 byla dne 21. června 2017 projednána posouzení dopadu. V průběhu estonského předsednictví byly uvedené návrhy projednány na čtyřech zasedáních ve dnech 11. a 14. září a 6. a 23. října 2017. Pracovní skupina pro daňové otázky na svém zasedání dne 28. září 2017 doporučila, aby byl návrh týkající se zdanění vozidel (návrh 2017/0115 (CNS)) projednán v Pracovní skupině pro pozemní dopravu.

Členské státy obecně podporují zásady „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“. Mají však různé postoje k tomu, jak by tyto zásady měly být uplatňovány. Během prvních jednání o revizi **euroviněty** byla zmíněna řada zásadních bodů:

- začlenění vozidel, jejichž hmotnost nepřekračuje 3,5 tuny, a autobusů do oblasti působnosti směrnice;
- podrobnosti týkající se uplatňování zásady „znečišťovatel platí“, jako je začlenění klasifikace podle CO₂ a navrhované změny v oblasti poplatků za vnější náklady;
- flexibilita, pokud jde o volbu mezi systémem zpoplatnění založeným na ujeté vzdálenosti nebo časovým zpoplatněním nebo jejich kombinaci v závislosti na typu vozidla, a
- flexibilní využívání příjmů z poplatků za kongesci a přírážek [...];
- rozšíření možnosti uplatňovat přírážky i mimo hornaté oblasti;
- větší povinnosti ve věci podávání zpráv o příjmech a jejich využívání a o kvalitě zpoplatněných silnic;

- přiměřené lhůty pro provedení navrhovaných změn.

V souvislosti s přepracováním směrnice o EETS byly projednávány tyto otázky:

- zavedení výměny informací o pachatelích v souvislosti s mýtným bylo obecně uvítáno, některé členské státy nicméně vyzvaly k urychlení práce na tomto politickém prvku; a
- seznam technologií, které mohou být používány pro elektronický výběr mýtného, se obecně považuje za zásadní prvek tohoto právního aktu, který je třeba pevně začlenit do oblasti působnosti směrnice;
- přiměřenost lhůty pro provedení.

3. OTÁZKY

Ministři se vyzývají, aby poskytli pokyny v souvislosti s následujícími otázkami.

Euroviněta:

1. Je rozšíření oblasti působnosti směrnice o eurovinětě na všechna vozidla odůvodněné z hlediska cílů politiky, zejména pokud jde o veřejné finance, sociální spravedlnost, rovné podmínky mezi různými druhy dopravy a spravedlivější rozdělení nákladů mezi všechny účastníky silničního provozu? Mělo by se ke všem vozidlům přistupovat podobně?
2. Lze dlouhodobých cílů udržitelného financování infrastruktury, snižování emisí a dopravního přetížení lépe dosáhnout postupným přechodem ke zpoplatnění založenému na ujeté vzdálenosti? O jaký časový horizont by mělo jít? Jaké jsou výhody a nevýhody zpoplatnění založeného na ujeté vzdálenosti? Měly by být tyto příjmy znovu investovány ve prospěch uživatelů silnic?

EETS:

1. Souhlasí ministři s tím, že placení mýtného v zahraničí by mělo být zjednodušeno zlepšením interoperability systémů elektronického mýtného a usnadněním přístupu poskytovatelů evropské služby elektronického mýtného na trh výběru mýtného? Jaké jsou podle názoru ministrů nejvhodnější legislativní nástroje pro zavedení těchto změn?