

Brusel 1. června 2017
(OR. en)

9672/17

**Interinstitucionální spis:
2017/0114 (COD)**

**TRANS 216
FISC 117
ENV 547
CODEC 927**

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:	COM(2017) 275 final
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

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2017) 275 final.

Příloha: COM(2017) 275 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 31.5.2017
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních
komunikací těžkými nákladními vozidly**

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Efektivní a spolehlivý dopravní systém je klíčovým sektorem hospodářství a má zásadní význam pro řádné fungování vnitřního trhu. Silniční doprava má ve vnitrostátním dopravním systému nejvýznamnější úlohu, zároveň je však zdrojem mnoha sociálně-ekonomických a environmentálních problémů (jako je například změna klimatu, znečištění ovzduší nebo kongesce). Zpoplatnění užívání pozemních komunikací může mít podstatnou roli při stimulaci čistšího, účelnějšího provozu a promyšlený systém poplatků je velmi důležitý pro zajištění řádné péče o uživatele silnic a udržitelného financování pozemních komunikací.

Směrnice 1999/62/ES¹ poskytuje první rámec pro výběr poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. Cílem směrnice je eliminovat narušení hospodářské soutěže mezi podniky silniční dopravy prostřednictvím postupné harmonizace zdanění vozidel a zavedením spravedlivých mechanismů pro zpoplatnění pozemních komunikací. Stanoví minimální úroveň zdanění těžkých nákladních vozidel a specifikuje způsob zpoplatnění pozemních komunikací s rozlišením poplatků podle míry, jakou vozidla ovlivňují životní prostředí.

Zatím však směrnice neobsahuje prvky vyloženě přispívající ke snižování emisí CO₂ z dopravy. Emise CO₂ ze silniční dopravy byly v roce 2014 o 17 % vyšší než v roce 1990. Nejvíce se na těchto emisích podílejí osobní automobily (více než 60 %), přičemž podíl těžkých nákladních vozidel stoupá. V dosavadním trendu nebude snižování emisí stačit na splnění cílů EU vytčených pro rok 2030 a 2050.

Stav pozemních komunikací se vlivem nedostatečné péče v mnoha členských státech zhoršuje. Veřejné výdaje na údržbu silnic v EU mezi léty 2006 a 2013 klesly o cca 30 % a v roce 2013 skončily na hodnotě 0,5 % HDP (zatímco v roce 1975 tvořily 1,5 % a v roce 2008 ještě 0,8 %). Vede to k různým negativním ekonomickým, sociálním a environmentálním vlivům, mimo jiné ke zvyšování provozních nákladů vozidel, emisím znečišťujících látek a hluku, prodlužování cestovní doby, k nehodám a negativním hospodářským dopadům.

Stávající legislativa se vztahuje pouze na těžká nákladní vozidla, pro ostatní vozidla žádná úprava neexistuje. V této skupině, již tvoří zejména osobní automobily a kde chybí konkrétní limity, hrozí, že krátkodobé známky mohou mít komparativně příliš vysoké ceny, a tudíž diskriminační účinek vůči příležitostným, většinou zahraničním uživatelům. Dalším potenciálním diskriminačním problémem, společným pro všechny typy vozidel, je zavádění kompenzace časových poplatků domácím uživatelům.

Negativní vlivy silniční dopravy představují pro společnost významné náklady. Osobní automobily a dodávky sice méně poškozují pozemní komunikace než těžká vozidla (včetně těžkých nákladních vozidel a autobusů/autokarů), jsou však příčinou přibližně 2/3 externích nákladů vzniklých v důsledku silniční dopravy (včetně nákladů v souvislosti se změnou

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42–50).

klimatu, znečištěním ovzduší, hlukem, nehodami a dalšími negativními dopady), což znamená zhruba 1,8–2,4 % HDP.

Trvalým problémem je navíc kongesce v městských sídlech, kterou členské státy řeší jen sporadicky. Špičky v silniční dopravě působí značné společenské výdaje, jejichž rozsah dosahuje 1 % HDP EU. Dvě třetiny těchto nákladů lze přičíst osobním automobilům a 20 až 30 % meziměstské dopravě.

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

Iniciativa přispívá k programu Komise pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT), protože se zaměřuje na dosažení aktualizace a zjednodušení některých ustanovení směrnice.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Tato iniciativa se zaměřuje na řešení nedostatků stávající právní úpravy (směrnice 1999/62/ES), tj. na lepší naplňování legislativních cílů. Navrhované podmínky by zjednodušily některá ustanovení směrnice odstraněním variant mýtného na základě emisní třídy EURO, jejíž přednosti rychle slábnou, a eliminací obtížných oznamovacích podmínek, zejména v souvislosti s poplatky za externí náklady.

Dále se navrhuje rozšířit působnost směrnice i na autobusy, osobní automobily a dodávky, a tím zajistit systematictější zpoplatnění užívání pozemních komunikací v celém odvětví silniční dopravy. Kvůli výše zmíněným problémům s emisemi CO₂ iniciativa také navrhuje, aby se ve zpoplatnění silnic promítly i tyto emise.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Tato iniciativa je součástí úsilí Komise o vytvoření energetické unie a jedním z řady návrhů týkajících se nízkemisní dopravy², mezi něž patří například revize nařízení o emisích CO₂ pro osobní automobily a dodávky a návrhy na certifikaci a monitorování/vykazování emisí CO₂ z nákladních automobilů a autobusů; je jednou z iniciativ v oblasti silniční dopravy, zejména iniciativ týkajících se revize legislativy upravující interoperabilní elektronické systémy pro výběr mýtného a pravidel upravujících vnitřní trh silniční nákladní dopravy a autobusové a autokarové přepravy.

Navrhované změny jsou v souladu s cíli stanovenými bílou knihou o dopravě z roku 2011³, která vyzvala k tomu, aby se začala plně uplatňovat zásada „znečišťovatel platí“ (která je zakotvena ve Smlouvě o fungování Evropské unie) a zásada „uživatel platí“ s cílem zajistit udržitelnější financování dopravy a infrastruktury. Současně probíhá revize právních předpisů týkajících se interoperability elektronických systémů pro výběr mýtného⁴ s cílem usnadnit výběr poplatků na základě ujeté vzdálenosti. Navrhované změny jsou rovněž v souladu s právními předpisy v oblasti životního prostředí, které se týkají emisí a hluku z vozidel.

² COM(2016) 501 final: Evropská strategie pro nízkemisní mobilitu.

³ KOM(2011) 144 v konečném znění: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje

⁴ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství (Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124) a rozhodnutí Komise ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků (Úř. věst. L 268, 13.10.2009, s. 11).

Kromě toho s rozšířením působnosti iniciativa vychází z postupů certifikace, jež mají být přijaty pro emise CO₂ z těžkých vozidel, a z předpisů týkajících se emisí znečišťujících látek a CO₂ z lehkých vozidel. Pokud jde o příslušnou silniční síť, vychází návrh z revidovaných hlavních směrů Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Právním základem směrnice 1999/62/ES jsou články 71 a 93 Smlouvy o ES (nyní články 91 a 113).

Ustanoveními směrnice, jež jsou dotčena tímto návrhem, jsou ustanovení týkající se mýtného a poplatků za užívání, na která se vztahuje článek 91 SFEU.

Co se týče změn některých ustanovení kapitoly II směrnice, jež se týká zdanění vozidel, ty spadají do působnosti článku 113 SFEU a zabývá se jimi samostatný legislativní návrh.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Podle čl. 4 odst. 2 písm. g) SFEU sdílí EU s členskými státy pravomoc regulovat oblast dopravy. Úpravy stávajících pravidel však může provádět pouze Unie. Rozšíření platnosti pravidel EU na další kategorie vozidel je odůvodněné vzhledem k jejich dopadu na problémy na unijní a celosvětové úrovni. Co se týče osobních automobilů, autobusů a dodávek, jejich zařazení by zejména pomohlo předcházet riziku nerovného přístupu členských států k příležitostným uživatelům a vozidlům registrovaným v zahraničí. Zařazení autobusů/autokarů by pomohlo zmírnit narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu osobní dopravy ve formě přiznání preferenčního zacházení (tj. osvobození od poplatků za užívání pozemních komunikací) těmto vozidlům oproti železniční dopravě, která je takto zpoplatněna.

Obecněji řečeno, protože všechna tato vozidla užívají stejné pozemní komunikace a podílejí se na emisích CO₂, znečišťování ovzduší a kongesci, je jejich zahrnutí z hlediska zjištěných problémů opodstatněné.

• Proporcionalita

Navrhovaná opatření mohou přispět k dosažení vytčených cílů, zejména systematickým uplatněním zásad „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“, bez překročení míry potřeby.

Rozšíření působnosti i mimo těžká nákladní vozidla je potřebné pro zajištění soudržnosti pravidel uplatňovaných na všechna silniční vozidla a pro řešení problémů, které se primárně netýkají jen provozu těžkých nákladních vozidel (zhoršování kvality pozemních komunikací, vysoké emise CO₂, znečišťování ovzduší, hluk, kongesce či diskriminace zahraničních uživatelů v silniční dopravě).

Náklady členských států, společností a občanů nejsou vysoké ve srovnání s potenciálními přínosy. Tento návrh neukládá uplatňování silničních poplatků ze strany členských států, nýbrž harmonizuje způsob, jak by tyto poplatky měly být uplatňovány napříč Unií. Rovněž neznamená zvýšení stávajících poplatků.

V rámci posuzování dopadů byla na základě zásady proporcionality odmítnuta řada možných opatření, jako jsou povinné poplatky za užívání pozemních komunikací nebo poplatky za kongesci.

- **Volba nástroje**

Protože upravovaným právním aktem je směrnice, je třeba pro pozměňovací akt volit stejnou formu.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Komise zveřejnila své hodnocení směrnice 1999/62/ES v roce 2013⁵. Externí „Hodnocení provádění a účinků politiky zpoplatnění užívání pozemních komunikací v EU od roku 1995“ bylo zveřejněno v lednu 2014⁶. Hodnoceními byly v rámci stávající právní úpravy nalezeny různé problémy spojené se zpoplatněním těžkých nákladních vozidel.

I když 24 členských států zavedlo nějakou formu silničních poplatků a tendence ke sbližování způsobu zpoplatnění podle vzdálenosti v celé síti je zjevná, je přechod pomalý a nesourodý stav v Unii trvá. Hodnocení odhalilo velké rozdíly v přístupu států ke zpoplatnění a vedlo k závěru, že nedostatečná harmonizace typu poplatků (časové známky, mýtné podle vzdálenosti, existence rozlišení) a používaných způsobů výběru působí nadměrnou administrativní zátěž a přináší náklady orgánům veřejné moci i uživatelům.

Směrnice podporuje dosažení vytčených cílů, ale byla zjištěna i řada nedostatků.

- **Rámec:** je možné osvobodit od poplatků těžká nákladní vozidla do 12 t, čímž vznikne na trhu nákladní dopravy nerovné konkurenční prostředí.
- Časové poplatky, které směrnice připouští, jsou neefektivní pro krytí infrastrukturních nákladů, stimulaci čistšího, účelnějšího provozu a snížení kongesce.
- Použití poplatku za externí náklady je příliš komplikované, zatímco v členění (závazném) podle emisních tříd Euro se stanoví pouze maximum a do této hodnoty zůstává členským státům volnost.
- Členění poplatků k potlačování kongesce: podmínka příjmové neutrality se jeví z hlediska použitelnosti příliš těžkopádná a lze ji považovat za nespravedlivou, je-li uplatňována pouze na těžká nákladní vozidla, neboť na kongesci se podílejí všichni uživatelé.

Třebaže hodnocení bylo zaměřeno na stávající podmínky směrnice, poukázaly zúčastněné strany na další související problémy, mj. potřebu snížit emise CO₂ z těžkých vozidel a stanovit rámec zpoplatnění pro osobní automobily (a další kategorie vozidel), zejména s cílem zamezit diskriminaci příležitostných (zahraničních) uživatelů silnic.

⁵ Hodnocení *ex post* platného znění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, SWD(2013) 1 v konečném znění.

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Konzultace se zúčastněnými stranami byly v souladu s minimálními normami pro konzultace zainteresovaných stran stanovenými ve sdělení Komise ze dne 11. prosince 2002 (COM(2002) 704 v konečném znění).

Byly použity metody otevřené a cílené konzultace a různé konzultační nástroje.

- 1) Prostřednictvím internetových stránek Veřejné konzultace proběhla standardní 12týdenní otevřená veřejná konzultace za využití dotazníků.

Otevřená veřejná konzultace (OVK) probíhala od 8. července do 5. října a přijímaly se i opožděné příspěvky. Součástí OVK byly dvě skupiny otázek: jedna byla zaměřena na pochopení vnímání uživatelů, s obecnou orientací na obyvatelstvo, druhá byla zaměřena více technicky, s orientací na odborníky.

Komise přijala 135 odpovědí na dotazníky a 48 dalších dokumentů. Odpovědi poskytla škála osob ze zainteresovaných skupin – z dopravních společností (42 %), odběratelů služeb a občanů (14 %), orgánů veřejné moci (13 %), ze stavebních společností (7 %), z asociací veřejné dopravy (4 %), správy mýtného a poskytovatelů služeb (4 %).

- 2) V celém průběhu posuzování dopadů probíhaly cílené konzultace se specifickými zúčastněnými stranami a specialisty:

- a) tematické semináře se zúčastněnými stranami a členskými státy organizované Komisí v průběhu září a října 2015,
- b) konference o iniciativách v silniční dopravě konaná 19. dubna 2016,
- c) z 21 rozhovorů s vybranými zúčastněnými stranami o specifických potřebách údajů připravil specializovaný dodavatel studii na podporu posouzení dopadů.

Přehled získaných podkladů a použití výsledků

Obecně panuje podpora opatření pro stimulaci používání vozidel s účinnějším využíváním paliva, méně jednoznačná však byla podpora takové stimulace prostřednictvím různých poplatků za užívání komunikací. Mnozí dotazovaní z nečlenských států podpořili zavedení členění podle CO₂ a zrušení členění podle emisních tříd Euro. I když byly vyjadřovány pochybnosti o krátkodobé uskutečnitelnosti, nevyskytl se zjevný odpor vůči příjmově neutrálnímu členění poplatků podle emisí CO₂.

Ve vztahu k možným opatřením pro zajištění kvality silnic se projevil významný rozdíl mezi (1) názory vyjadřovanými prostřednictvím internetové veřejné konzultace a většiny dotazovaných zúčastněných stran a (2) názory dotazovaných členských států. Většina respondentů z první skupiny vyjadřovala opatřením pro zajištění kvality pozemních komunikací podporu. Na druhé straně členské státy obecnou podporu takových opatření nevyslovovaly.

Také v názorech na potlačení diskriminace a zajištění rovných podmínek se členské státy od ostatních zúčastněných stran lišily. Respondenti internetové veřejné konzultace výrazně doporučovali zavedení zásad „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“ a stanovení přiměřených cen známek pro EU. Mnoho dalších příspěvků a dotazovaných z nečlenských států podpořilo

rušení časových poplatků za užívání a zpoplatnění pouze podle vzdálenosti. Na druhé straně členské státy se v názoru na potřebu dalších kroků v tomto směru různí.

S ohledem na zajištění funkčního dopravního systému většina respondentů v internetové veřejné konzultaci vyjádřila přesvědčení, že řešení kongesce je třeba přenechat členským státům s tím, že poplatky za kongesci by měly být nejlépe povinné pro všechny typy vozidel. Potřeba zavedení poplatků za kongesci pro všechna vozidla, tedy nejen pro těžká nákladní vozidla, byla zdůrazňována všemi, kdo poplatky za kongesci podpořili. Členské státy byly obecně nakloněny větší míře flexibility.

• **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Definice problému vycházela z hodnocení s částečným využitím externích odborných konzultací (Hodnocení provádění a účinků politiky zpoplatnění užívání pozemních komunikací v EU od roku 1995, aktualizace příručky o vnějších nákladech dopravy⁷), doplněného o další výzkum.

Externí dodavatel vypracoval podpůrnou studii pro posouzení dopadů⁸, která byla dokončena v dubnu 2017.

• **Posouzení dopadů**

Tato iniciativa je podpořena posouzením dopadů, které obdrželo kladné stanovisko s výhradou Výboru pro kontrolu regulace. Výbor vydal doporučení s požadavkem na lepší zdůvodnění cíle v souvislosti se snižováním emisí CO₂ a vyjasnění

- přístupu ke členění silničních poplatků,
- nedostatků ve stávající právní úpravě,
- vyřazení některých možností
- očekávané přínosy.

V revidovaném posouzení dopadů byly zohledněny obdržené komentáře a byly uvedeny další údaje s vysvětlením, jak je zřejmé z přílohy I zprávy o posouzení dopadů. V reakci na výše zmíněné problémy byly provedeny mimo jiné tyto změny:

- V části věnované vymezení problému a zejména popisu jeho příčin bylo doplněno vysvětlení ohledně doplňkovosti s jinými environmentálními poplatky/daněmi a s normami pro emise CO₂. Třebaže ostatní nástroje mohly být účinné, nebyly dostatečné k dosažení omezení emisí CO₂ z dopravy v rozsahu nutném pro plnění závazků EU.
- V příloze, jež popisuje přijatá opatření, bylo doplněno vysvětlení, pokud jde o důvody pro rozdílné zacházení s příjmy z volitelných poplatků za kongesci. Jeden

⁷ Ricardo-AEA et al (2014), Update of the Handbook on External Costs of Transport: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ Ricardo et al. (2017), Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC.

z hlavních důvodů souvisí s přijatelností, spravedlivým charakterem a cílem kompenzovat případné regresivní účinky poplatku.

- Další vysvětlení bylo doplněno v části věnované popisu hodnocení a provádění stávajících právních předpisů a také v části věnované příčinám problému; jednalo se o vysvětlení týkající se specificky úlohy právních předpisů a jejich nedostatků.
- Popis důvodů odmítnutí opatření pro povinný výběr silničních poplatků a obecné vyčleňování příjmů byl doplněn o další podrobnosti.
- V příslušných oddílech byl doplněn podrobnější popis očekávaných dopadů na emise CO₂, na dotčené členské státy a na zjednodušení.

Zvažovaly se čtyři možnosti politiky odrážející zvyšující se míru regulačních zásahů v rámci po sobě následujících, navazujících možností (možnost 1 až 4).

První možnost politiky uvažuje o řešení všech zjištěných problémů na základě legislativních změn aktualizujících jen některá ustanovení směrnice a rozšíření působnosti směrnice na autobusy, autokary, dodávky a osobní automobily. Změny se týkají odstranění výjimek, aktualizace požadavků na podávání zpráv a maximálních hodnot poplatků za externí náklady a zjednodušení požadavků na zpoplatnění externích nákladů. Tato možnost také zahrnuje zavedení nediskriminačních a přiměřených podmínek pro zpoplatnění lehkých vozidel.

Možnost politiky č. 2 se zaměřuje na problém emisí CO₂ a její součástí je rušení časových poplatků pro těžká vozidla. Tato možnost zavádí pro těžká vozidla pravidla rozlišení poplatků za pozemní komunikace podle emisí CO₂ a postupně ruší dosavadní členění podle emisních tříd Euro.

Možnost č. 3 (ve variantě a) a b) se zaměřuje na další opatření pro lehká vozidla, řešení meziměstské kongesce a na emise CO₂ a znečišťujících látek všech vozidel (možnost č. 3b). Možnost č. 4 uvažuje o povinném zpoplatnění externích nákladů pro těžká vozidla a postupném zrušení možnosti časového zpoplatnění pro všechna vozidla, tj. umožnění placení poplatků pouze podle vzdálenosti.

Posouzení dopadů možností politiky č. 2 až 4 předpokládajících nahrazení dosavadního časového zpoplatnění zpoplatněním podle vzdálenosti (s alternativní možností pro členské státy poplatky nevybírat vůbec) jasně ukazuje, že možnost č. 4 je neefektivnější, ale přednosti by byly podmíněny nejvyššími náklady. Možnost politiky č. 1 by k dosažení cílů přispěla jen velmi omezeně, ale prakticky bez nákladů. Možnosti č. 2 a č. 3 jsou vyvážené v ekonomických, společenských i environmentálních dopadech a k dosažení výsledků by vedly s rozumnými náklady.

Posouzení dopadů určilo možnost č. 3b, variantu s členěním poplatků pro lehká vozidla podle emisí CO₂ a znečišťujících látek, jako doporučenou možnost, dovolující případné doplnění zpoplatněním externích nákladů pro těžká vozidla alespoň v části sítě a postupné zrušení možnosti časového zpoplatnění pro lehká vozidla v dostatečně dlouhém období. Tato opatření jsou v tomto návrhu zakomponována, a to jej staví mezi možnostmi politiky č. 3b a č. 4, ale blíže k možnosti politiky č. 4.

Možnosti č. 3b a č. 4 by vedly ke snížení nákladů na kongesci o 2,5–6 % neboli 9–22 miliard EUR do roku 2030, roční příjmy z mýtného by činily 10–63 miliard EUR a zvýšení investic do silniční sítě by vůči výchozí úrovni dosáhlo 25–260 %.

Výrazně by pomohly snížit emise CO₂, oxidů dusíku a pevných částic působené silniční dopravou. To by mělo pozitivní vliv na zdraví obyvatelstva a přiměřené snížení znečištění ovzduší s výsledným přínosem 370 milionů až 1,56 miliardy EUR v úspoře nákladů zapříčiněných znečištěním ovzduší a mimořádnými událostmi, vyjádřeno k roku 2030 vůči stávající úrovni.

Pokud by se pouze 30 % příjmů z mýtného investovalo do údržby silniční sítě, umožnily by možnosti č. 3b a č. 4 vytvoření 62 000 až 152 000 nových pracovních míst. Všechny možnosti politiky by přispěly k rovnému přístupu k občanům EU zlevněním krátkodobých známek na polovinu.

Možnosti politiky č. 3 (a i b) by znamenaly zvýšení nákladů nákladní dopravy o 1,1 %, náklady osobní dopravy by zůstaly beze změn. Možnost politiky č. 4 by vyvolala zvýšení nákladů v osobní i nákladní dopravě o 1,3–2,0 % v závislosti na míře uplatnění poplatků placených podle vzdálenosti v členských státech (případně včetně těch, které v současnosti neuplatňují poplatky vůči některým kategoriím vozidel). Orgány veřejné moci by musely podpořit náklady na uplatnění nových nebo rozšíření stávajících mýtných systémů, což by za všechny členské státy znamenalo výdaje do roku 2030 ve výši 2–3,7 miliard EUR. Rozšíření poplatků pro nové části silniční sítě a nové skupiny uživatelů by znamenalo zvýšení výdajů uživatelů pozemních komunikací od roku 2025 dále o 198–850 milionů EUR ročně.

Dopad na malé a střední podniky a celý sektor provozovatelů silniční přepravy by byl omezený, protože poplatky za užívání silnic představují pouze malé procento celkových dopravních nákladů. Případné zvýšení nákladů se buď přeneso na klienty (odesílatele) nebo by mohlo být kompenzováno snížením daní, jež by umožnila změna kapitoly II směrnice týkající se zdanění vozidel. Spotřebitelské ceny by se nezvýšily v průměru o více než 0,1 %, i kdyby bylo přeneseno 100 % nákladů.

• **Účelnost a zjednodušování právních předpisů**

Regulační náklady spojené s iniciativou by se zvýšily mírou odpovídající zvýšení nákladům na dodržování předpisů uživatelů působících na trhu vlivem přechodu na zpoplatnění podle vzdálenosti. Tyto náklady by byly vyváženy vyššími příjmy (členských států a správců mýtného), lepší kvalitou silnic a spolehlivějším plánováním cestovního času (pro uživatele pozemních komunikací), snížením negativních vlivů na životní prostředí a zdraví (obyvatelstva) a souvisejících externích nákladů společnosti (plátců daní).

Pro REFIT tento návrh znamená zjednodušení a aktualizaci požadavků na zpoplatnění užívání silnic tak, aby plnily svůj účel:

- náhradou zastaralého systému členění podle emisních tříd Euro pro těžká vozidla účinnější kategorizací podle emisí CO₂,
- zjednodušením zpoplatnění externích nákladů souvisejících se znečištěním ovzduší a hlukem (což je nástroj lepší než členění podle emisních tříd Euro) umožněním použít aktualizované referenční hodnoty bez jakýchkoliv přepočtů,
- zjednodušením a aktualizací využití přírážek a umožněním využití poplatků za kongesci.

Zjednodušení se týká více vnitrostátních orgánů než podnikové sféry. Změny jsou však provázeny výše zmíněným samostatným návrhem, který umožňuje snížení silniční daně, a tím

případně nižší zatížení dopravců (malých a středních podniků). Celkové náklady pro uživatele pozemních komunikací (občany i podniky) se pravděpodobně zvýší, i když pouze malou měrou.

Předpokládá se, že iniciativa bude mít malý pozitivní dopad na konkurenceschopnost vlivem členění poplatků podle emisí CO₂, což povede k mírnému zvýhodnění vozidel s nízkými a nulovými emisemi a tím i k podpoře inovací. Širší zavádění poplatků za kongesci může být výhodné pro konkurenceschopnost podniků, zejména těch, které pracují s výrobním systémem časových dodávek.

- **Základní práva**

Návrh dodržuje základní práva a zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné rozpočtové důsledky pro Unii.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Zpráva o posouzení dopadů uvádí 7 základních ukazatelů, které budou sloužit k monitorování míry přiblížení k hlavním cílům politiky: vývoj emisí CO₂ u těžkých vozidel, stav zpoplatněné silniční infrastruktury, přiměřenost a krytí společenských nákladů poplatky za užívání silnic a úroveň kongesce na meziměstské silniční síti v EU.

Posouzení dopadu právní úpravy by vyžadovalo důkladné zhodnocení po uskutečnění všech změn. Takové hodnocení lze provést pět let po celkovém zavedení nového rámce do praxe. Účinek jednotlivých mezikroků lze vyhodnotit dříve.

Součástí návrhu jsou specifické požadavky na podávání zpráv pro členské státy ohledně příjmů z poplatků za užívání silnic, využití těchto příjmů a kvality zpoplatněných silnic.

- **Informativní dokumenty (u směrníc)**

Vzhledem k oblasti působnosti návrhu a ke skutečnosti, že upravuje pouze směrnici 1999/62/ES, kterou všechny členské státy v plném rozsahu provedly ve svém vnitrostátním právu, se nezdá odůvodněné ani přiměřené požadovat informativní dokumenty.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Název byl upraven ve smyslu rozšířené působnosti.

Článek 1 – *Předmět a oblast působnosti*

Článek je upraven tak, aby rozšířil působnost pravidel na mýta a poplatky za užívání i za jiná vozidla než těžká nákladní vozidla. Důvodem k tomu je potřeba řešení řady problémů, které se netýkají pouze nebo hlavně těžkých nákladních vozidel.

Článek 2 – *Definice*

Následující definice se nahrazují tímto:

- „transevropská silniční síť“: definice je aktualizována do souladu s přístupem k budování koridorů zavedeným v revidované verzi pokynů TEN-T v nařízení (EU) č.1315/2013.
- „mýtné“: definice je přeformulována tak, aby postihovala význam uvedený v článku 7da v souvislosti s poplatkem za kongesci;
- „vozidlo“: nová definice zahrnuje všechna „těžká“ i „lehká vozidla“, tj. rozšiřuje dosavadní význam termínu o nákladní vozidla těžší než 3,5 tuny, o osobní automobily, minibusy, dodávky a autobusy a autokary;
- „vozidlo kategorie“ [... EURO] a „typ vozidla“: definice je přeformulována tak, aby postihovala i autobusy a autokary.

Definice pojmů „kongesce“, „poplatek za kongesci“, „dopravce“, definice jiných typů vozidel, včetně „vozidel s nulovými emisemi“, a „podstatně upravená správa mýta“ jsou doplněny kvůli právní jednoznačnosti specifických termínů a pro lepší určení působnosti některých ustanovení.

Definice pojmu „vážený průměr poplatků za externí náklady“ byla odstraněna, protože byl odstraněn příslušný výpočet.

Článek 7 – *Mýtné a poplatky za užívání*

Odstavec 1 se dělí na dva další odstavce pro rozlišení mezi sítí používanou hlavně pro mezinárodní provoz (transevropská síť silnic a dálnic) a ostatními silnicemi. Navrhuje se, aby ustanovení o nediskriminačním a přiměřeném zpoplatnění a o výběru a platbě mýta a poplatků za užívání platilo i pro ostatní silnice.

Pro potřeby postupu uplatnění zásad „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“ a postupné snižování rozdílů mezi systémy zpoplatnění jsou doplněny odstavce 6 a 7 s cílem odstranit užívání časových poplatků za užívání (známek), nejprve pro těžká nákladní vozidla a autobusy/autokary a v pozdější fázi pro osobní automobily a dodávky, v síti používané mezinárodní dopravou. Navrhované termíny poskytují členským zemím dostatek času pro přizpůsobení systému zpoplatnění podle potřeby. Rozlišení přístupu k těžkým a lehkým vozidlům je oprávněné z důvodu jejich rozdílného dopadu na pozemní komunikace a nižší vyspělosti systémů výběru poplatků za lehká vozidla.

Pro spravedlivý přístup k dopravcům je doplněn odstavec 9, kterým se vylučuje možnost osvobodit nákladní vozidla do 12 tun od silničních poplatků a rozšiřuje působnost jakéhokoli systému zpoplatnění na autobusy/autokary. Důvodem pro začlenění autobusů/autokarů je jejich srovnatelný vliv.

Článek 7a – *Poplatky za užívání: přiměřený a rovný přístup*

Článek 7a stanoví horní limity pro poplatky za užívání a vzájemné rozdíly cen ročních a krátkodobých značek. V této souvislosti se navrhuje tyto změny:

Odstavec 1 se dělí na dva další odstavce pro vymezení platnosti podmínek dosud uplatňovaných na těžká nákladní vozidla a na autobusy/autokary.

Doplňuje se nový odstavec 3, který se týká osobních automobilů a stanoví horní hranice relativních cenových rozdílů mezi ročními a kratšími než ročními známkami, které na základě dostupných údajů⁹ odrážejí příslušné vzorce užívání pozemních komunikací. Určuje také termín přizpůsobení stávajícího systému značek. Odstavec 4 se zabývá stejným problémem u autobusů a dodávek.

Článek 7c – *Poplatky za externí náklady*

V souvislosti s odstavcem 1 se navrhuje zavést místo maximálních hodnot (uvedených v příloze IIIb) hodnoty referenční. Doplněný odstavec 5 stanoví požadavek na uplatnění poplatků za externí náklady alespoň v těch zpoplatněných částech sítě, kde je znečištění ovzduší a hluk působený provozem těžkých nákladních vozidel nejvýraznější, např. vlivem hustoty dotčeného osídlení.

Článek 7da – *Poplatky za kongesci*

Nový článek 7da umožňuje vedle poplatku za pozemní komunikace k řešení problému meziměstské kongesce využít poplatky za kongesci. Aby nedocházelo k diskriminaci uživatelů jakékoliv kategorie vozidel, je třeba poplatky za kongesci uplatňovat na všechny kategorie vozidel, úměrně a spravedlivě. Maximální hodnoty a koeficienty ekvivalence pro druhy vozidel jsou uvedené v přílohách V a VI.

Článek 7f – *Přirážky*

Navrhuje se rozšířit možnost uplatnění přirážek mimo hornaté oblasti za dodržení všech dosavadních podmínek jejich využití (obvyklá kongesce nebo výrazné poškození životního prostředí a reinvestování příjmů v projektu TEN-T). Odstavec 4 se ruší, neboť nepomáhal financování prioritních projektů, ale mohl bránit uplatnění poplatků za externí náklady. Protože jak přirážky, tak poplatky za kongesci jsou určeny na řešení kongesce, nelze je kumulovat (odstavec 5).

Článek 7ga – *Rozlišení poplatků, zejména poplatků za těžká vozidla*

Navrhuje se postupně odstranit členění poplatků vozidel podle emisních tříd Euro. Doplnuje se nový odstavec 4 s cílem zavést rozlišení poplatků za pozemní komunikace podle emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel, jakmile budou k dispozici nezbytné ověřené údaje o emisích CO₂. Po uvedení do praxe opatření podpoří používání co nejčistších a palivově nejúčinnějších těžkých vozidel.

Vzhledem k tomu, že se navrhuje samostatně regulovat poplatky za kongesci (nový článek 7da, viz výše), navrhuje se rovněž postupně ukončit možnost příjmově neutrálního rozlišení poplatků podle denní doby, druhu dne nebo ročního období (viz změna v odstavci 1, dříve odstavci 3).

⁹ Viz posouzení dopadu: Booz & Co. (2012), *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles (Studie o účincích zavedení systémů dálničních značek pro osobní vozidla)*. <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

Článek 7ga – *Rozlišení poplatků pro lehká vozidla*

Nový článek 7ga popisuje podmínky rozlišení mýtného a poplatků za užívání podle působení osobních automobilů, minibusů a dodávek na životní prostředí. Členění bude vycházet z emisí CO₂ a látek znečišťujících ovzduší ve smyslu přílohy VII. Opatření podpoří používání co nejčistších a palivově nejúčinnějších vozidel.

Článek 7h – *Oznamování*

Navrhuje se změnit odstavec 3 tak, aby se informace předem předkládané Komisi v souvislosti se záměrem zpoplatnění za externí náklady zjednodušily na nejnutnější prvky. Pro zjednodušení zavádění poplatku za externí náklady se navrhuje zrušit odstavec 4 o požadavku na rozhodnutí Komise předem.

Článek 7j – *Výběr a platba mýta a poplatků za užívání*

V odstavcích 3 a 4 se navrhuje doplnit odkaz na poplatky za kongesci, aby bylo zajištěno, že všechny možné složky poplatků budou vybírány a placeny jednotným způsobem.

Článek 7k – *Kompenzace*

Navrhuje se omezit možnosti kompenzací zavedeného mýta (na rozdíl od poplatků za užívání). Důvodem je vyloučení možností diskriminace řidičů z jiných zemí.

Článek 9 – *Použití příjmů*

Nový odstavec 3 vyžaduje, aby příjmy z poplatků za kongesci byly využívány na řešení problémů kongesce, například prostřednictvím podpory alternativních dopravních řešení nebo odstraňováním kritických míst.

Článek 10a

Úpravou v odstavci 1 se navrhuje aktualizace ustanovení o změnách a uvedení do souladu se zjednodušením přílohy IIIb.

Článek 11 – *Podávání zpráv*

Odstavec 1 se mění aktualizací požadavků na podávání zpráv o mýtném, příjmech z mýtného a využití příjmů z mýtného doplněním údajů o kvalitě zpoplatněných silnic. Stávající písmeno e) v odstavci 2 se zrušuje a ruší a doplňují se nová písmena e) až i) týkající se informací o příjmech z poplatků za kongesci, o celkových příjmech z poplatků za užívání silnic a o využití těchto příjmů a hodnocení údržby silnic a úrovně kongesce. Doplněný odstavec 3 určuje minimální rozsah ukazatelů pro hodnocení kvality zpoplatněných silnic. Doplněné odstavce 4 a 5 umožňují Komisi prováděcím předpisem stanovit harmonizované ukazatele a podávat zprávy o použití těchto ukazatelů členskými státy.

Přílohy

V oddíle 3 přílohy 0 se navrhuje zrušit reference pro vozidla EEV a doplňuje se tabulka emisních limitů Euro VI, čímž je dosaženo souladu s nařízením (ES) č. 595/2009.

V příloze III odrážejí navrhované změny začlenění autobusů a autokarů do působnosti směrnice.

Navrhuje se zjednodušení oddílů 2, 3 a 4 přílohy IIIa na situace, kdy chce členský stát použít poplatky za externí náklady vyšší, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIIb. Některá ustanovení oddílu 4.2 jsou aktualizována do souladu s platnou právní úpravou hladiny akustického tlaku motorových vozidel.

V příloze IIIb se navrhuje nahrazení maximálního váženého průměrného poplatku za externí náklady vyvolané znečišťováním vzduchu a hlučností referenčními hodnotami poplatků za externí náklady vyvolané znečišťováním ovzduší a hlučností těžkých nákladních vozidel (tabulka 1) a autokarů (tabulka 2). Hodnoty jsou vypočteny s ohledem na aktualizaci příručky o externích nákladech v dopravě¹⁰. Uvedené hodnoty lze v horských oblastech, ale i v okolí aglomerací násobit 2.

V příloze IV se navrhuje doplnění referenčních hodnot pro jízdní soupravy se 7, 8 a 9 nápravami do tabulky jízdních souprav.

Doplňuje se nová příloha V, vázaná na navrhovaný článek 7da (o poplatcích za kongesci), která ukládá minimální podmínky pro vybírání poplatků za kongesci, též co se týče příslušných částí sítě a časových období. Silnice se kvůli odlišení míst s větší a menší hustotou osídlení dělí na metropolitní a nemetropolitní. Pro zajištění rovného a přiměřeného zpoplatnění jsou pro jednotlivé druhy vozidel stanoveny koeficienty ekvivalence. Oddíl 2 vyžaduje, aby byl výpočet poplatků transparentní a jejich výška podle kategorie vozidla a období pro každý silniční segment zveřejněná a pravidelně aktualizovaná pro udržení efektivity zpoplatnění.

Nová příloha VI, rovněž vázaná na článek 7da, stanoví limity poplatků za kongesci za kilometr na základě marginálních nákladů na kongesci podle aktualizace příručky o externích nákladech v dopravě.

Nová příloha VII je vázaná na navrhovaný článek 7ga o rozlišení mýtného a poplatků za užívání pro lehká vozidla v souladu s působením na životní prostředí a pro účely tohoto rozlišení vymezuje emisní kategorie. Jsou stanoveny referenční hodnoty pro emise CO₂ a látky znečišťující ovzduší s ohledem na normy EU a nejnovější a nejpřesnější postupy měření.

¹⁰

<http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kteřou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Pokrok při dosahování cíle, který Komise stanovila ve své bílé knize ze dne 28. března 2011¹³, a sice začít plně uplatňovat zásady „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“ s cílem vytvářet zisky a zajistit financování budoucích dopravních investic, je pomalý a při výběru poplatků za používání pozemních komunikací přetrvávají v rámci Unie nesrovnalosti.
- (2) Ve svém sdělení o Evropské strategii pro nízkoemisní mobilitu¹⁴ Komise oznámila, že navrhne revizi směrnice o výběru poplatků pro nákladní vozidla s cílem umožnit výběr poplatků rovněž na základě diferenciací emisí oxidu uhličitého a rozšíření použití některých zásad směrnice i na autobusy a autokary a také na osobní automobily a dodávky.

¹¹ Úř. věst. C , , s. .

¹² Úř. věst. C , , s. .

¹³ Bílá kniha ze dne 28. března 2011 „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (KOM(2011) 144 v konečném znění).

¹⁴ COM(2016) 501 final.

- (3) Všechna těžká vozidla mají významný dopad na pozemní komunikace a podílejí se na znečišťování ovzduší, zatímco lehká vozidla jsou zdrojem většiny negativních environmentálních a sociálních dopadů silniční dopravy spojených s emisemi a kongescí. V zájmu rovného zacházení a spravedlivé hospodářské soutěže je třeba zajistit, aby vozidla, na něž se dosud nevztahuje rámec stanovený ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES¹⁵, pokud jde o mýtné a poplatky za užívání, byla do tohoto rámce zahrnuta. Působnost uvedené směrnice by proto měla být rozšířena i na těžká vozidla s určením jiným, než je převoz zboží, a na lehká vozidla, včetně osobních automobilů.
- (4) Časové poplatky za užívání ze své podstaty přesně neodrážejí skutečně vzniklé náklady na infrastrukturu a ze stejných důvodů nejsou účinnou motivací k ekologičtějšímu a účelnějšímu provozu a snižování kongesce. Proto je třeba je postupně nahradit poplatky na základě ujeté vzdálenosti, které jsou spravedlivější, účinnější a efektivnější.
- (5) K zajištění přijetí budoucích systémů silničních poplatků uživateli je třeba členským státům umožnit zavedení vhodných systémů výběru poplatků v rámci širšího souboru služeb mobility. Těmito systémy je třeba zabezpečit spravedlivé rozložení nákladů na pozemní komunikace a uplatnění zásady „znečišťovatel platí“. Všechny členské státy, které takový systém zavádějí, by měly zajistit, aby byl v souladu s ustanoveními směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES¹⁶.
- (6) Podobně jako u těžkých vozidel je důležité zajistit, aby časové poplatky uplatňované na lehká vozidla byly přiměřené, a to i v případě období užívání kratších než jeden rok. V tomto ohledu je třeba vzít v úvahu fakt, že lehká vozidla mají jiný režim užívání než těžká vozidla. K výpočtu přiměřených časových poplatků lze použít dostupné údaje o režimu užívání.
- (7) Podle směrnice 1999/62/ES lze poplatek za externí náklady ukládat v úrovni, která se blíží sociálním mezním nákladům na používání zpoplatněného vozidla. Tato metoda se ukázala být nejspravedlivějším a nejefektivnějším způsobem zohlednění negativních dopadů znečištění ovzduší a hluku působených těžkými vozidly na zdraví a životní prostředí a zajistila by spravedlivý podíl těžkých vozidel na plnění norem EU týkajících se kvality ovzduší¹⁷ a jakýchkoli platných limitů či cílových hladin hluku. Uplatnění takových změn je proto třeba podporovat.
- (8) Proto je třeba nahradit maximální vážený průměrný poplatek za externí náklady snadno použitelnými referenčními hodnotami aktualizovanými ve světle inflace, vědeckého pokroku v určování externích nákladů silniční dopravy a vývoje struktury autoparků.
- (9) Členění poplatků za pozemní komunikace podle emisní třídy Euro přispívá k užívání čistších vozidel. S postupnou obnovou autoparků se ovšem očekává, že takovéto

¹⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42).

¹⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství (Text s významem pro EHP), Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124.

¹⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduším pro Evropu (Úř. věst. L 152, 11.06.2008, s. 1–44).

členění poplatků pro meziměstské silniční sítě bude do konce roku 2020 zastaralé a bude třeba jej do té doby nahradit. Od stejného okamžiku bude třeba systematictěji uplatňovat poplatky za externí náklady jako cílové prostředky krytí externích nákladů s ohledem na situace, v nichž to vadí nejvíce.

- (10) Podíl emisí CO₂ z těžkých vozidel roste. Členění poplatků za pozemní komunikace podle těchto emisí může přispět ke zlepšení v této oblasti, a proto je třeba jej zavést.
- (11) Lehká vozidla se na negativních vlivech silniční dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva podílejí dvěma třetinami. Je proto důležité motivovat k využívání nejekologičtějších a nejúspornějších vozidel prostřednictvím diferenciací silničních poplatků na základě faktorů shody, které jsou vymezeny v nařízení Komise (EU) 2016/427¹⁸, nařízení Komise (EU) 2016/646¹⁹ a nařízení Komise (EU) č. 2017/xxx²⁰.
- (12) Na podporu používání co nejčistších a nejúčinnějších vozidel by členské státy měly na tato vozidla uplatňovat mýtné a poplatky za užívání ve výrazně snížené výši.
- (13) Silniční kongesce, na níž se všechna motorová vozidla v různém poměru podílejí, představuje náklady ve výši zhruba 1 % HDP. Významnou část těchto nákladů lze připsat meziměstské kongesci. Mělo by být proto povoleno stanovit zvláštní poplatek za kongesci pod podmínkou, že se bude vztahovat na všechny kategorie vozidel. Poplatky by měly být vypočítány na základě marginálních nákladů na kongesci a členěny podle místa, času a kategorie vozidla, čím bude dosaženo efektivity a přiměřenosti. Aby bylo dosaženo maximálního pozitivního účinku poplatků za kongesci, měly by být příslušné příjmy vyčleněny na projekty, které řeší příčiny tohoto problému.
- (14) Poplatky za kongesci by měly úměrně odrážet skutečné náklady způsobené každým vozidlem přímo ostatním uživatelům pozemních komunikací a nepřímo celé společnosti. Aby neúměrně neomezovaly volný pohyb osob a zboží, měly by být omezeny určitou výší, která bude odrážet marginální náklady vyvolané kongescí ve stavu blízkém kapacitní mezi, to znamená stavu, kdy se objem provozu blíží kapacitě silnice.
- (15) Příjmově neutrální členění poplatků za pozemní komunikace pro těžká vozidla jako ne zcela optimální nástroj pro omezování kongesce je třeba odstranit a nahradit.
- (16) K řešení problémů výrazného poškozování životního prostředí nebo kongesce způsobené užíváním některých silnic v horských i jiných oblastech mohou přispět také přírážky k poplatku za pozemní komunikace. Současné omezování těchto přírážek pouze na horské oblasti je proto třeba ukončit. Přírážky je třeba vymezit na úseky silnic, na kterých se neuplatňují poplatky za kongesci, aby nemohlo docházet ke dvojímu zpoplatnění uživatelů.

¹⁸ Nařízení Komise (EU) 2016/427 ze dne 10. března 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (*Úř. věst. L 82, 31.3.2016, s. 1–98*).

¹⁹ Nařízení Komise (EU) 2016/646 ze dne 20. dubna 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (*Úř. věst. L 109, 26.4.2016, s. 1–22*).

²⁰

- (17) Pokud členský stát zavede poplatky na pozemních komunikacích, může, podle okolností, kompenzacemi působit diskriminaci řidičů z jiných zemí. Poskytování kompenzací by proto mělo být omezené pouze na mýtné, bez další možnosti využití na poplatky za užívání.
- (18) Pro rozvoj spolupráce mezi stávajícími systémy zpoplatnění a snížení provozních nákladů podporuje Komise spolupráci členských států při zavádění společných systémů zpoplatnění.
- (19) Poplatky za užívání pozemních komunikací mohou mobilizovat zdroje, které přispívají financování údržby a rozvoji vysoce kvalitní dopravní infrastruktury. Proto je na místě podněcovat členské státy k využívání příjmů z poplatků za užívání pozemních komunikací v tomto duchu a s tímto cílem vyžadovat odpovídající podávání zpráv o využívání těchto příjmů. Pomůže to zejména k odhalování možných mezer ve financování a k přijímání výběru poplatků za užívání pozemních komunikací veřejností.
- (20) Cílem této směrnice je zejména zajistit uplatňování systémů zpoplatnění v členských státech na jiná než těžká nákladní vozidla sourodým způsobem, který zajistí rovný přístup v celé Unii, a nemůže být dostatečně realizován na úrovni samotných členských států. Z důvodů mezinárodního charakteru silniční dopravy a problémů, které se tato směrnice snaží řešit, je takový způsob lépe zvládnutelný na unijní úrovni a Unie může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity vyjádřené v článku 5 Smlouvy o fungování Evropské unie. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je pro dosažení uvedeného cíle nezbytné.
- (21) Je třeba zajistit, aby poplatky za externí náklady dále co nejpřesněji odrážely náklady vyvolané znečišťováním ovzduší a hlukem těžkých vozidel bez toho, aby se systém zpoplatnění zbytečně komplikoval, aby stimulovaly používání vozidel s co nejúčinnějším spalováním a aby byla tato stimulace účinná a členění zpoplatnění aktuální. Proto je třeba v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie přenést na Komisi pravomoc přijímat akty a umožnit Komisi upravovat referenční hodnoty pro poplatky za externí náklady v souladu s vědeckým pokrokem, určovat formy příjmově neutrálního členění poplatků za pozemní komunikace podle emisí CO₂ z těžkých vozidel a přizpůsobovat formy členění poplatků za pozemní komunikace pro lehká vozidla technickému pokroku. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů²¹. Zejména v zájmu zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států, přičemž odborníci těchto dvou orgánů mají systematicky přístup na zasedání odborných skupin Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (22) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení příslušných ustanovení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Pro přijetí prováděcího aktu, kterým se stanoví harmonizované ukazatele pro hodnocení kvality sítě

²¹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

zpoplatněných silnic, je třeba použít doporučený postup. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011²².

(23) Směrnice 1999/62/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 1999/62/ES se mění takto:

(1) název se nahrazuje tímto:

„Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly“;

(2) Články 1 a 2 se nahrazují tímto:

„Článek 1

1. Tato směrnice se vztahuje na:

- a) zdanění těžkých nákladních vozidel;
- b) mýtné a poplatky za užívání ukládané na vozidla.

2. Tato směrnice se nevztahuje na vozidla, která jsou používána pro dopravu výlučně na mimoevropských územích členských států.

3. Tato směrnice se nevztahuje na vozidla evidovaná na Kanárských ostrovech, Ceutě a Melille, Azorech nebo Madeiře, která jsou používána pro dopravu výlučně na těchto územích nebo mezi těmito územími a pevninským územím Španělska, popřípadě Portugalska.

Článek 2

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „transevropskou silniční síť“ silniční dopravní infrastruktura vymezená v oddílu 3 kapitoly II nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013*, jak je vyobrazena na mapách v příloze I uvedeného nařízení;
- 2) „stavebními náklady“ náklady související s výstavbou, případně zahrnující i finanční náklady na:

²² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

- a) nové pozemní komunikace nebo nové zlepšení pozemních komunikací, včetně významných strukturálních oprav;
 - b) pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací, včetně významných strukturálních oprav, dokončené nejvýše 30 let před 10. červnem 2008, pokud již 10. června 2008 fungoval režim mýtného, nebo dokončených nejvýše 30 let před zavedením jakéhokoli nového režimu mýtného zavedeného po 10. červnu 2008;
 - c) pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací dokončené před 10. červnem 2008, pokud:
 - i) členský stát zavedl systém výběru mýtného, který zajišťuje návratnost těchto nákladů na základě smlouvy s provozovatelem systému mýtného nebo na základě jiných právních aktů s rovnocenným účinkem, které vstoupily v platnost před 10. červnem 2008, nebo
 - ii) členský stát může prokázat, že vybudování dotyčné pozemní komunikace bylo zdůvodněno tím, že její předpokládaná životnost bude delší než 30 let;
- 3) „finančními náklady“ úroky z půjček nebo výnosy akcionářů z vkladů do vlastního jmění;
- 4) „významnými strukturálními opravami“ strukturální opravy vyjma oprav, které již nepřinášejí žádný aktuální užitek uživatelům silnic, zejména pokud byly opravné práce nahrazeny další obnovou povrchu silnic nebo jinými stavebními činnostmi;
- 5) „dálnicí“ pozemní komunikace určená a postavená speciálně pro dopravu motorovými vozidly, z níž není přímý přístup na sousedící pozemky a která splňuje následující kritéria:
- a) má, s výjimkou jednotlivých míst nebo na omezenou dobu, směrově oddělené jízdní pásy, které jsou od sebe odděleny buď dělicím pruhem, jenž není určen pro dopravu, nebo výjimečně jinak;
 - b) nekříží se úrovnově s žádnou pozemní komunikací, železniční nebo tramvajovou tratí, cyklistickou stezkou ani stezkou pro pěší;
 - c) je zvlášť označena jako dálnice;
- 6) „mýtným“ určitá částka stanovená na základě ujeté vzdálenosti po určité pozemní komunikaci a typu vozidla, jejímž zaplacením vzniká právo na používání pozemních komunikací vozidlem a která zahrnuje poplatek za pozemní komunikace a případně poplatek za kongesci nebo poplatek za externí náklady nebo oba posledně jmenované poplatky;
- 7) „poplatkem za pozemní komunikace“ poplatek stanovený k dosažení návratnosti nákladů vzniklých v členském státě na stavbu, údržbu, provoz a rozvoj souvisejících s danými pozemními komunikacemi;

- 8) „poplatkem za externí náklady“ poplatek stanovený k dosažení návratnosti nákladů vzniklých v členském státě v důsledku znečištění ovzduší dopravním provozem nebo hluku z dopravního provozu, nebo obojího;
- 9) „kongescí“ situace, kdy se dopravní provoz blíží kapacitě silnice, nebo ji překračuje;
- 10) „poplatkem za kongesci“ poplatek pro vozidla stanovený k dosažení návratnosti nákladů vzniklých v členském státě v důsledku nákladů kongesce, určený ke zmírnění kongesce;
- 11) „náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem“ náklady za škody způsobené uvolňováním některých částic a prekurzorů ozonu, jako například oxidu dusíku a těkavých organických látek, během provozu vozidla;
- 12) „náklady v důsledku hluku z provozu“ náklady za škody způsobené hlukem vydávaným vozidly nebo vzniklým jejich interakcí s povrchem vozovky;
- 13) „váženým průměrným poplatkem za pozemní komunikace“ celkový příjem z poplatků za pozemní komunikace za stanovenou dobu vydělený počtem vozokilometrů ujetých těžkými vozidly na úsecích komunikací podléhajících v tomto období zpoplatnění;
- 14) „poplatkem za užívání“ určitá částka, která se platí za oprávnění využívat vozidlem po určitou dobu pozemní komunikace uvedené v čl. 7 odst. 1 a 2;
- 15) „vozidlem“ motorové vozidlo se čtyřmi a více koly nebo jízdní souprava, které jsou určeny nebo používány k přepravě osob nebo zboží po silnici;
- 16) „těžkým vozidlem“ těžké nákladní vozidlo nebo autokar či autobus;
- 17) „těžkým nákladním vozidlem“ vozidlo určené k přepravě zboží, s maximální přípustnou hmotností přesahující 3,5 t;
- 18) „autokarem či autobusem“ vozidlo určené k přepravě více než osmi osob a řidiče, s maximální přípustnou hmotností přesahující 3,5 t;
- 19) „lehkým vozidlem“ osobní automobil, minibus nebo dodávka;
- 20) „osobním automobilem“ vozidlo se čtyřmi koly určené k přepravě maximálně osmi osob a řidiče;
- 21) „minibusem“ vozidlo určené k přepravě více než osmi osob a řidiče, s maximální přípustnou hmotností nepřesahující 3,5 t;
- 22) „dodávkou“ vozidlo určené k přepravě zboží, s maximální přípustnou hmotností nepřesahující 3,5 t;
- 23) „vozidlem s nulovými emisemi“ vozidlo bez výfukových emisí;
- 24) „dopravcem“ jakýkoli podnik provozující silniční přepravu zboží nebo osob;
- 25) „vozidlem kategorie „EURO 0“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“ nebo „EURO VI““ těžké vozidlo, které splňuje mezní hodnoty emisí stanovené v příloze 0;

26) „typem vozidla“ kategorie, do které těžké 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;

27) „koncesní smlouvou“ „veřejná zakázka na stavební práce“ podle definice v článku 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU**;

28) „koncesním mýtným“ mýtné vybírané koncesionářem podle koncesní smlouvy;

29) „podstatně změněným režimem výběru mýtného nebo poplatků“ režim výběru mýtného nebo poplatků, který byl změněn způsobem, jenž vedl k nejméně 5% rozdílu v nákladech či příjmech v porovnání s předchozím rokem, po úpravě o inflaci měřenou na základě změn celounijního harmonizovaného indexu spotřebitelských cen zveřejňovaného Komisí (Eurostatem) vyjma cen za energii a cen nezpracovaných potravin.

Pro účely bodu 2:

a) 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 10. června 2008 nebo dne, kdy bude zaveden nový režim mýtného, pokud je tento den pozdějšího data;

b) 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.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

** Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65).“;

(3) Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

1. Aniž je dotčen čl. 9 odst. 1a, mohou členské státy ponechat v platnosti nebo zavést mýtné a poplatky za užívání transevropské silniční sítě nebo některých úseků této sítě anebo

jakýchkoliv dalších úseků své dálniční sítě, které nejsou součástí transevropské silniční sítě, za podmínek uvedených v odstavcích 3 až 9 tohoto článku a článcích 7a až 7k.

2. Odstavcem 1 není dotčeno právo členských států v souladu se Smlouvou o fungování Evropské unie uplatňovat mýtné a poplatky za užívání na jiných pozemních komunikacích za předpokladu, že uložení mýtného a poplatků za užívání těchto jiných pozemních komunikací neznevýhodňuje mezinárodní dopravu a nevede k narušení hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty. Mýtné a poplatky za užívání uplatňované na pozemních komunikacích, které nejsou součástí transevropské silniční sítě, a jiných než dálnice musí splňovat podmínky stanovené v odstavcích 3 a 4 tohoto článku, v článku 7a a v čl. 7j odst. 1, 2 a 4.

3. Členské státy neuloží pro žádnou kategorii vozidel současně mýtné a poplatky za užívání pro týž úsek pozemní komunikace. Pokud však členský stát ukládá poplatek za užívání své sítě, může uložit rovněž mýtné za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků.

4. Mýtné a poplatky za užívání nesmějí být přímo ani nepřímo diskriminující na základě státní příslušnosti uživatele silnice, členského státu nebo třetí země usazení dopravce nebo registrace vozidla, nebo výchozího či cílového místa přepravní operace.

5. Členské státy mohou stanovit snížené sazby mýtného nebo poplatků za užívání anebo osvobození od povinnosti platit mýtné nebo poplatky za užívání u těžkých vozidel osvobozených od povinnosti instalovat a používat záznamové zařízení podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014* a v případech, na něž se vztahují podmínky uvedené v čl. 6 odst. 2 písm. a), b) a c) této směrnice.

6. Aniž je dotčen odstavec 9, členské státy od 1. ledna 2018 nezavádějí poplatky za užívání pro těžká vozidla. Poplatky za užívání zavedené před tímto datem je možné ponechat v platnosti do 31. prosince 2023.

7. Od [datum vstupu této směrnice v platnost] členské státy nezavádějí poplatky za užívání pro lehká vozidla. Poplatky za užívání zavedené před tímto datem se postupně zruší do 31. prosince 2027.

8. Do 31. prosince 2019 se členský stát může rozhodnout, že bude uplatňovat mýtné nebo poplatky za užívání pouze u těžkých vozidel s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nejméně 12 tun, pokud se domnívá, že by rozšíření působnosti na vozidla lehčí než 12 tun:

a) mělo v důsledku odklánění provozu významný nepříznivý dopad na plynulost dopravy, životní prostředí, hladinu hluku, kongesci, zdraví nebo bezpečnost silničního provozu;

b) vyžadovalo správní náklady přesahující 30 % dodatečných příjmů vytvořených tímto rozšířením.

Členské státy, které se rozhodnou, že budou uplatňovat mýtné nebo poplatky za užívání nebo obojí pouze u vozidel s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nejméně 12 tun, informují o svém rozhodnutí a důvodech k němu vedoucích Komisi.

9. Od 1. ledna 2020 se mýtné a poplatky za užívání uplatňované na těžká vozidla vztahují na všechna těžká vozidla.

10. Mýtné a poplatky za užívání je možné zavádět a uplatňovat pro těžká vozidla a pro lehká vozidla samostatně.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).“;

(4) Článek 7a se nahrazuje tímto:

„Článek 7a

1. Poplatky za užívání musí být úměrné době užívání dotčených pozemních komunikací.

2. V případě uplatňování poplatků za užívání na těžká vozidla se užívání daných pozemních komunikací umožní na dobu alespoň: jednoho dne, týdne, měsíce a roku. Měsíční sazba smí činit nejvýše 10 % roční sazby, týdenní sazba smí činit nejvýše 5 % roční sazby a denní sazba smí činit nejvýše 2 % roční sazby.

Členský stát se může rozhodnout, že se na vozidla registrovaná v tomto státě vztahují pouze roční sazby poplatků.

Členské státy stanoví poplatky za užívání, včetně správních výdajů, pro všechny kategorie těžkých vozidel na úrovni nepřekračující maximální sazby stanovené v příloze II.

3. V případě uplatňování poplatků za užívání na osobní automobily se užívání daných pozemních komunikací umožní na dobu alespoň: 10 dnů, jednoho nebo dvou měsíců nebo obou těchto období a roku. Dvoutměsíční sazba smí činit nejvýše 30 % roční sazby, měsíční sazba smí činit nejvýše 18 % roční sazby a 10denní sazba smí činit nejvýše 8 % roční sazby.

Členské státy mohou umožnit užívání pozemních komunikací také na jiná období. V takových případech členské státy použijí sazby, jež jsou v souladu se zásadou rovného přístupu ke všem uživatelům, a zohlední všechny související faktory, zejména roční sazbu a sazby pro ostatní období uvedená v prvním pododstavci, stávající režimy užívání a administrativní náklady.

Co se týče systémů poplatků za užívání přijatých před 31. květnem 2017, mohou členské státy do tohoto data ponechat v platnosti sazby převyšující limity stanovené v prvním pododstavci, jakož i odpovídající sazby pro jiná období užívání, za dodržení zásady rovného přístupu. Musí však limity stanovené v prvním pododstavci, jakož i ustanovení druhého pododstavce začít dodržovat, jakmile vstoupí v platnost podstatně změněné režimy výběru mýtného nebo poplatků, nejpozději však od 1. ledna 2024.

4. Pokud jde o minibusy a dodávky, musí členské státy dodržovat ustanovení odstavce 2 nebo odstavce 3. Členské státy však stanoví pro minibusy a dodávky vyšší poplatky za užívání než pro osobní automobily nejpozději od 1. ledna 2024.“;

(5) Článek 7c se nahrazuje tímto:

„Článek 7c

1. Členské státy mohou ponechat v platnosti nebo zavést poplatek za externí náklady odpovídající nákladům v důsledku znečištění ovzduší nebo hlučnosti způsobených provozem.

Poplatek za externí náklady pro těžká vozidla musí být rozlišen a stanoven na základě minimálních požadavků a metod uvedených v příloze IIIa a musí dodržovat referenční hodnoty stanovené v příloze IIIb.

2. Zohledněné náklady se musí vztahovat k síti nebo části sítě, kde jsou vybírány poplatky za externí náklady, a ke zpoplatněným vozidlům. Členský stát se může rozhodnout dosáhnout návratnosti pouze určité procentní části těchto nákladů.

3. Poplatek za externí náklady v důsledku znečištění ovzduší způsobeného provozem se neuplatní na těžká vozidla, která splňují nejpřísnější emisní normy EURO.

První pododstavec přestane platit čtyři roky po datu začátku použitelnosti pravidel, jimiž byly tyto normy zavedeny.

4. Výši poplatku za externí náklady stanoví příslušný členský stát. Určí-li členský stát k tomuto účelu orgán, musí být tento orgán právně a finančně nezávislý na organizaci pověřené správou nebo výběrem části nebo celého poplatku.

5. Od 1. ledna 2021 členské státy, které vybírají mýtné, uplatňují poplatek za externí náklady na těžká vozidla, a to alespoň na části sítě vymezené v čl. 7 odst. 1, pokud jsou škody na životním prostředí působené těžkými vozidly vyšší než průměrné škody na životním prostředí působené těžkými vozidly vymezené v souladu s příslušnými požadavky na podávání zpráv uvedenými v příloze IIIa.“;

(6) Vkládá se nový článek 7da, který zní:

„Článek 7da

1. Členské státy mohou v souladu s požadavky přílohy V zavést poplatek za kongesci na jakémkoliv úseku své silniční sítě, na němž dochází ke kongesci. Poplatek za kongesci lze uplatnit pouze na ty úseky silniční sítě, na nichž pravidelně dochází ke kongesci, a pouze během období, kdy ke kongesci dochází.

2. Členské státy určí úseky silniční sítě a časová období podle odstavce 1 na základě objektivních kritérií souvisejících s úrovní vystavení kongesci na dotčených silnicích a v jejich okolí, například průměrné délky zdržení nebo délky kolony.

3. Poplatek za kongesci uložený na jakémkoliv úseku silniční sítě nesmí být diskriminační vůči žádné kategorii vozidel v souladu se standardními koeficienty ekvivalence stanovenými v příloze V.

4. Poplatek za kongesci musí odrážet náklady, které vozidlo působí ostatním uživatelům silnice a nepřímo i celé společnosti, nesmí však překročit maximální hodnoty stanovené pro daný typ silnice v příloze VI.

5. Členské státy zavedou potřebné mechanismy pro monitorování dopadu poplatků za kongesci a pro účely přezkoumávání jejich výše. Výši poplatků pravidelně přinejmenším jednou za tři roky přezkoumají s cílem zajistit, aby nepřekračovaly náklady kongesce vzniklé v daném členském státě a na silničních úsecích, na které se poplatky za kongesci vztahují.“;

(7) Články 7f a 7g se nahrazují tímto:

„Článek 7f

1. Členský stát může poté, co informuje Komisi, zavést přírážku k poplatkům za pozemní komunikace na určitých úsecích, na nichž pravidelně dochází ke kongesci, nebo jejichž užívání vozidly působí značné škody na životním prostředí, a to za následujících podmínek:

a) příjmy plynoucí z přírážky se investují do financování výstavby pozemních komunikací hlavní sítě vymezené podle kapitoly III nařízení (EU) č.1315/2013, které přímo přispívají ke zmírnění kongesce nebo poškození životního prostředí a které se nacházejí ve stejném koridoru jako silniční úsek, u něž je přírážka zavedena;

b) přírážka nepřesáhne 15 % váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace vypočteného podle čl. 7b odst. 1 a článku 7e; avšak jsou-li vytvořené příjmy investovány do přeshraničních úseků koridorů základní sítě, nesmí přírážka přesáhnout 25 %;

c) v důsledku uplatňování přírážky nedochází k nespravedlivému znevýhodňování komerční dopravy v porovnání s jinými uživateli pozemních komunikací;

d) popis přesného místa pro zavedení přírážky a doklad o rozhodnutí o financování výstavby koridorů základní sítě uvedených v písmenu a) jsou předloženy Komisi ještě před tím, než přírážka začne být uplatňována;

e) období, po které se přírážka uplatňuje, je stanoveno a omezeno předem a je, pokud jde o očekávané příjmy, v souladu s předloženými finančními plány a analýzou nákladů a přínosů projektů spolufinancovaných z příjmů plynoucích z přírážky.

1a. V případech nových přeshraničních projektů lze přírážku zavést pouze se souhlasem všech členských států zapojených do tohoto projektu.

2. Přírážku lze uplatnit k poplatku za pozemní komunikace, který byl rozlišen v souladu s článkem 7 g.

3. Jakmile Komise od členského státu, který má v úmyslu uplatnit přírážku, obdrží požadované informace, sdělí tyto informace členům výboru uvedeného v článku 9c. Jestliže se Komise domnívá, že zamýšlená přírážka nesplňuje podmínky stanovené v odstavci 1 nebo bude mít významné nepříznivé dopady na hospodářský rozvoj okrajových regionů, může prostřednictvím prováděcích aktů plány týkající se poplatků předložené dotyčným členským

státem zamítnout nebo si vyžádat jejich změnu. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 9c odst. 2.

4. Částka přírážky se odečte od částky poplatku za externí náklady vypočteného podle článku 7c, s výjimkou vozidel emisních tříd EURO 0, I a II ode dne 15. října 2011 a emisních tříd EURO III a IV od 1. ledna 2015, třídy V od 1. ledna 2019 a třídy VI od ledna 2023. Všechny příjmy získané současným uplatňováním přírážky a poplatků za externí náklady se použijí k financování staveb koridorů základní sítě uvedených v části I přílohy I nařízení (EU) č. 1316/2013.

5. Přírážka nesmí být uplatňována na úsecích pozemních komunikací, na kterých je uplatňován poplatek za kongesci.

Článek 7g

1. Do 31. prosince 2021 lze poplatky za pozemní komunikace rozlišovat pro účely snížení kongesce, minimalizace škod na pozemních komunikacích, optimálního využívání dotčených pozemních komunikací nebo podpory bezpečnosti silničního provozu, pokud jsou splněny následující podmínky:

- a) rozlišení je transparentní, zveřejněné a dostupné všem uživatelům za stejných podmínek;
- b) rozlišení se uplatní podle denní doby, druhu dne nebo ročního období;
- c) poplatek za pozemní komunikace nepřesáhne o více než 175 % maximální výši váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace uvedeného v článku 7b;
- d) doba dopravní špičky, pro niž jsou za účelem snížení kongesce stanoveny vyšší poplatky za pozemní komunikace, nepřekračuje pět hodin denně;
- e) rozlišení je navrženo a uplatňováno transparentně a neutrálně z hlediska příjmů v případě silničních úseků, na nichž dochází ke kongesci, a to způsobem, který nabízí snížené sazby mýtného dopravcům, kteří cestují mimo dopravní špičky, a zvýšené sazby mýtného dopravcům, kteří na témže úseku cestují v době dopravních špiček.

Členský stát, který má v úmyslu takovéto rozlišení zavést nebo změnit stávající rozlišení, informuje o svém záměru Komisi a poskytne jí informace nezbytné k posouzení toho, zda jsou dané podmínky splněny.

2. Pokud jde o těžká vozidla, do 31. prosince 2020 členské státy rozlišují poplatky za pozemní komunikace podle emisní třídy EURO vozidla tak, že nepřesáhnou o více než 100 % stejný poplatek stanovený pro obdobná vozidla, která splňují nejpřísnější emisní normy. Stávající koncesní smlouvy mohou být od tohoto požadavku až do obnovení smlouvy osvobozeny.

Členský stát se však může od požadavku na rozlišování výše poplatku za pozemní komunikace odchýlit, pokud:

- i) by to vážně narušilo soudržnost systémů výběru mýtného na jeho území,

- ii) by zavedení tohoto rozlišování nebylo u dotčeného systému výběru mýtného technicky proveditelné,
- iii) by to vedlo k odklánění vozidel způsobujících nejvyšší znečištění s nepříznivým dopadem na bezpečnost silničního provozu a veřejné zdraví, nebo
- iv) je do mýtného zahrnut poplatek za externí náklady.

Každá taková odchylka nebo výjimka se oznámí Komisi.

3. Jestliže při kontrole není řidič nebo případně dopravce schopen předložit doklady o vozidle nezbytné ke zjištění emisní třídy vozidla pro účely odstavce 2, mohou členské státy uplatnit mýtné do výše nejvyšší použitelné sazby.

4. Do jednoho roku poté, co Komise zveřejní oficiální údaje o emisích CO₂ ve smyslu nařízení (EU) .../... ***** přijme Komise akt v přenesené pravomoci podle článku 9e, kterým stanoví referenční hodnoty emisí CO₂ a odpovídající kategorizaci pro těžká vozidla.

Do jednoho roku poté, co akt v přenesené pravomoci vstoupí v platnost, upraví členské státy poplatky za pozemní komunikace s ohledem na referenční hodnoty emisí CO₂ a kategorizaci vozidel. Poplatky budou členěny tak, aby žádná hodnota poplatku za pozemní komunikace nepřekročila více než o 100 % stejný poplatek stanovený pro obdobná vozidla s nejnižší nenulovou hodnotou emisí CO₂. Na vozidla s nulovými emisemi se použijí poplatky za infrastrukturu snížené o 75 % v porovnání s nejvyšší sazbou.

5. Rozlišení uvedené v odstavcích 1, 2 a 4 není určeno k vytváření dodatečných příjmů z mýtného. Jakékoli nezamýšlené zvýšení příjmů musí být vyváжено změnou struktury rozlišení, která se provede do dvou let od konce účetního roku, v němž byly dodatečné příjmy vytvořeny.

***** Nařízení Komise (EU) .../... ze dne XXX, kterým se provádí nařízení (EU) č. 595/2009, pokud jde o certifikaci emisí CO₂ a spotřeby paliva těžkých vozidel, a mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (Úř. věst. L ..., ..., s...).“;

(8) Vkládá se nový článek 7ga, který zní:

„Článek 7ga

1. V případě lehkých vozidel mohou členské státy do 31. prosince 2021 rozlišovat mýtné a poplatky za užívání podle působení vozidel na životní prostředí.

2. Od 1. ledna 2022 členské státy rozlišují mýtné a v případě poplatků za užívání alespoň roční poplatky podle emisí CO₂ a znečišťujících látek z vozidel podle pravidel stanovených v příloze VII.

3. Jestliže při kontrole není řidič nebo případně dopravce schopen předložit doklady o vozidle nezbytné ke zjištění hodnot emisí vozidla (prohlášení o shodě) podle nařízení Komise (EU) .../... ***** , mohou členské státy uplatnit mýtné nebo roční poplatky za užívání do výše nejvyšší použitelné sazby.

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 9a, kterými se mění příloha VII za účelem přizpůsobení podmínek uvedených v této příloze technickému pokroku.

***** Nařízení Komise (EU) 2017/xxx ze dne xxx, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L xxx) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).“;

(9) Článek 7h se mění takto:

a) v odstavci 1 se návětí nahrazuje tímto:

„Členské státy zašlou Komisi nejmeně šest měsíců před zavedením nového nebo podstatně změněného režimu výběru mýtného v podobě poplatku za pozemní komunikace.“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Před zavedením nového nebo podstatně změněného režimu výběru mýtného v podobě poplatku za externí náklady poskytnou členské státy Komisi informace o dotčené síti a předpokládaných sazbách za kategorie vozidel a emisní třídy.“;

c) odstavec 4 se zrušuje;

(10) Článek 7i se mění takto:

a) v odstavci 2 se písmena b) a c) nahrazují tímto:

„b) tyto slevy nebo snížení odrážejí skutečné úspory administrativních nákladů vzniklých v důsledku odlišného přístupu k častým uživatelům ve srovnání s příležitostnými uživateli;

c) tyto slevy nebo snížení nepřekračují 13 % poplatku za pozemní komunikace placeného obdobnými vozidly, která na slevy nebo snížení nemají nárok.“;

b) odstavec 3 se mění takto:

„3. S výhradou podmínek uvedených v čl. 7g odst. 1 písm. b) a odst. 5 se mohou na sazby mýtného pro určité projekty vysokého evropského zájmu určené v příloze I rozhodnutí č. 1315/2013 vztahovat jiné způsoby rozlišení, které mají zajistit komerční rentabilitu těchto projektů, jestliže jsou vystaveny přímé konkurenci jiných

druhů dopravy. Výsledná struktura poplatků musí být lineární, úměrná, zveřejněná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek a nesmí vést k tomu, že na jiné uživatele budou přeneseny dodatečné náklady v podobě vyššího mýtného.“;

(11) Článek 7j se mění takto:

a) v odstavci 1 se druhá věta nahrazuje tímto:

„Za tím účelem členské státy spolupracují, aby uživatelům pozemních komunikací umožnily hradit mýtné a poplatky za užívání 24 hodin denně alespoň na větších výběrčích místech a prostřednictvím běžných platebních prostředků, a to uvnitř i vně hranic členského státu, ve kterém jsou ukládány.“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Pokud členský stát uloží mýtné za vozidlo, musí být celková částka mýtného, výše poplatku za pozemní komunikace, výše poplatku za externí náklady a případně výše poplatku za kongesci uvedena v dokladu poskytnutém uživateli pozemních komunikací, pokud možno elektronicky.“;

c) v odstavci 4 se první věta nahrazuje tímto:

„Je-li to ekonomicky proveditelné, členské státy stanoví a vybírají poplatky za externí náklady a poplatky za kongesci prostřednictvím elektronického systému, který splňuje požadavky čl. 2 odst. 1 směrnice 2004/52/ES.“;

(12) Článek 7k se nahrazuje tímto:

„Článek 7k

Aniž jsou dotčeny články 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie, není touto směrnicí dotčena volnost členských států, které zavedou systém výběru mýtného, stanovit vhodnou kompenzaci.“;

(13) V článku 8 se odstavec 2 mění takto:

a) v písmeni a) se odkaz na „čl. 7 odst. 7“ nahrazuje odkazem na „článek 7a“;

b) v písmeni b) se za „čl. 7 odst. 1“ vkládají slova „a 2“;

(14) Článek 9 se mění takto:

a) v odstavci 2 se zrušuje druhý pododstavec;

b) doplňuje se nový odstavec 3, který zní:

„3. Příjmy z poplatků za kongesci nebo finanční hodnota rovnocenná těmto příjmům se použije na řešení problému kongesce, zejména prostřednictvím:

- a) podpory infrastruktury a služeb hromadné dopravy;
- b) odstranění kritických míst transevropské dopravní sítě;
- c) rozvoje alternativní infrastruktury pro uživatele dopravy.“;

(15) Články 9d a 9e se nahrazují tímto:

„Článek 9d

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 9e, kterými se mění příloha 0, hodnoty v tabulkách 1 a 2 v příloze IIIb a vzorce v oddílech 4.1 a 4.2 přílohy IIIa za účelem jejich přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku.

Článek 9e

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 7g odst. 4, čl. 7ga odst. 4 a článku 9d je svěřena Komisi na dobu neurčitou od [datum vstupu této směrnice v platnost].

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 7g odst. 4, čl. 7ga odst. 4 a článku 9d kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 7g odst. 4, čl. 7ga odst. 4 a článku 9d vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“;

(16) Články 9f a 9g se zrušují;

(17) Článek 10a se nahrazuje tímto:

„1. Částky v eurech uvedené v příloze II a částky v centech uvedené v tabulkách 1 a 2 přílohy IIIb se upravují každé dva roky s cílem zohlednit změny celounijního harmonizovaného indexu spotřebitelských cen, vyjma ceny za energii a ceny nezpracovaných potravin, zveřejňovaného Komisí (Eurostatem). První úprava bude provedena do 31. března [rok následující po dvou letech od vstupu této směrnice v platnost].

Částky se automaticky upravují zvýšením základní částky v eurech nebo centech na základě procentní změny v tomto indexu. Výsledné částky se zaokrouhlují nahoru na celou částku v eurech, pokud jde o přílohu II, a na desetinu centu, pokud jde o přílohu IIIb.

2. Komise zveřejní upravené částky podle odstavce 1 v *Úředním věstníku Evropské unie* do 31. března roku následujícího po skončení období dvou kalendářních let podle odstavce 1. Upravené částky vstupují v platnost prvním dnem prvního měsíce po zveřejnění.“;

(18) Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

1. Členské státy každoročně zveřejní v souhrnné podobě zprávu o mýtném a poplatcích za užívání, které vybírají na svém území, s údaji o použití příjmů a o kvalitě dotčených silnic podle odstavců 2 a 3.

2. Zpráva zveřejněná podle odstavce 1 obsahuje údaje o:

- a) poplatcích za externí náklady vybíraných za každou kombinaci třídy vozidel, typu pozemní komunikace a období;
- b) rozlišení poplatků za pozemní komunikace podle typu vozidla;
- c) váženém průměrném poplatku za pozemní komunikace a celkových příjmech z těchto poplatků s uvedením možných odchylek ve srovnání se skutečnými náklady na pozemní komunikace plynoucích z rozlišení poplatků za pozemní komunikace;
- d) celkových příjmech získaných z poplatků za externí náklady;
- e) celkových příjmech získaných z poplatků za kongesci;
- f) celkových příjmech získaných z mýtného a poplatků za užívání;
- g) využití příjmů z uplatňování této směrnice a způsobu, kterým toto využití v daném členském státě přispívá k plnění cílů uvedených v čl. 9 odst. 2 a 3;
- h) hodnocení stavu údržby pozemních komunikací na území daného členského státu na základě objektivních kritérií, s popisem vývoje od minulé zprávy;
- i) hodnocení úrovně kongesce ve zpoplatněné síti v době špičky na základě pozorování skutečného provozu na reprezentativním počtu dopravně zatížených úseků dotčené silniční sítě, s popisem vývoje od minulé zprávy.

3. K hodnocení kvality úseků silniční sítě, na kterých se vybírá mýtné nebo poplatek za užívání, použijí členské státy klíčové ukazatele výkonnosti. Tyto ukazatele se musí týkat přinejmenším:

- a) kvality povrchu silnic;
- b) bezpečnosti silničního provozu;
- c) úrovně kongesce.

4. Do tří let od [den vstupu revidované směrnice v platnost] přijme Komise v souladu s poradním postupem uvedeným v čl. 9c odst. 2 prováděcí akt, kterým se stanoví harmonizovaný soubor ukazatelů.

5. Do šesti let od [den vstupu revidované směrnice v platnost] Komise zveřejní zprávu na základě uplatňování ukazatelů uvedených v odstavci 4 členskými státy.“;

18) Přílohy se mění takto:

- a) přílohy 0, IIIa, IIIb a IV se mění v souladu s přílohou této směrnice;
- b) doplňují se nové přílohy V, VI a VII ve znění uvedeném v příloze této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnicí 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 3

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

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně*

*Za Radu
předseda / předsedkyně*