



Cena, kterou stojí za to platit

Průvodce novými pravidly mýtného
pro nákladní automobilovou dopravu

v EU

PRŮVODCE NOVÝMI PRAVIDLY MÝTNÉHO PRO NÁKLADNÍ AUTOMOBILOVOU DOPRAVU V EU *

Autoři: Markus Liechti, Nina Renshaw

© Evropská federace pro dopravu a životní prostředí, červenec 2007

T&E – European Federation for Transport and Environment,
Rue de la Pépinière, 1 | B-1000 Brussels | Belgie
www.transportenvironment.org

Překlad: Petr Kurfürst

Redakce české verze: Pavel Doucha, Pavel Příbyl

Dopravní federace NNO
www.dopravnifederace.cz

* Směrnice č. 2006/38/EC, která novelizuje směrnici č. 1999/62/EC o zpoplatnění těžkotonážních nákladních vozidel používajících stanovené komunikace. Známa též jako směrnice o „euroznámce“.

Průvodce novými pravidly mýtného
pro nákladní automobilovou dopravu
v EU

PŘEDMLUVA K ČESKÉMU VYDÁNÍ

Publikace, kterou držíte v rukou, přehledně shrnuje stav zpoplatňování nákladní silniční dopravy v zemích Evropské unie a ve Švýcarsku. Za nejslibnější a nejspravedlivější z modelů považuje způsob výkonového zpoplatnění, jak je uplatňováno ve Švýcarsku, Rakousku a Německu, k nimž se spuštěním systému mýtného pro nákladní dopravu přidalo od roku 2007 i Česko.

Jakkoliv je princip těchto systémů podobný, jsou mezi nimi patrný jasné rozdíly. Nejpropracovanější systém švýcarský například v posledních letech vede ke každoročnímu poklesu objemu nákladních přeprav po silnicích o cca 5 procent, zatímco dosa- vadní údaje z ČR ukazují, že zavedením mýtného se výkon silniční nákladní dopravy nesnížil. Rozdíl je, stručně řečeno, v na- stavených parametrech: ty švýcarské jednoznačně sledují prioritu tamní dopravní politiky, kterou je omezování silniční nákladní dopravy a její přesun na železnici. Oproti tomu český přístup takto propracovaný zatím není: stát se spíše snaží nákladní dopravu zpoplatnit způsobem, který pro ni zároveň nebude demotivující. Podobný přístup jako ČR má i Německo, které ovšem ze své zpoplatněné sítě o mnohem větší kilometrāži vybere při poplatku srovnatelném s českým částku převyšující tu naši podle předběžných odhadů zhruba sedmnáctinásobně.

Systém výkonového zpoplatnění je však v ČR teprve v plenkách a lze doufat, že v průběhu nejbližších několika let bude up- raven takovým způsobem, aby:

1. zpoplatňoval mnohem větší část silniční sítě, než je tomu dnes,
2. vedl ke zvýšení finančních výnosů a tyto reinvestoval do podpory ekologicky příznivějších způsobů dopravy,
3. přinášel i nezanedbatelné výsledky, pokud jde o snižování výkonů neekologické nákladní silniční dopravy.

Dopravní federace, kterou spoluzaložilo několik českých ekologických organizací se záměrem přispět ke snížení negativního vlivu dopravy na životní prostředí, bude o takovéto směřování usilovat.

Pavel Doucha, Ekologický právní servis – člen DF
Pavel Příbyl, Hnutí DUHA – člen DF

Dopravní federace NNO o.s. je neziskovou organizací, sdružující především významné české nevládní organizace, které se zabývají vlivy dopravy na životní prostředí. Jejím primárním cílem je podílet se aktivně na řešení problémů dopravy ve vztahu k ochraně životního prostředí.

Dopravní federace NNO o.s.
Převrátilská 330
390 01 Tábor

T&E - European Federation for Transport and Environment (založena v roce 1989) je nejvýznamnější evropskou nevládní ekologickou organizací, která se zabývá prosazováním trvale udržitelné dopravy. Sídlí v Bruselu a pracuje především na celoevropské úrovni. Její činnost je podporována 49 členskými nevládními organizacemi z 21 zemí EU.

Sekretariát T&E
Rue de la Pépinière, 1
1000 Brussels, Belgium

OBSAH

SHRNUTÍ: SMĚRNICE Č. 2006/38/EC A MOŽNOSTI, KTERÉ POSKYTUJE	6
DEFINICE POJMŮ V NOVELIZOVANÉ SMĚRNICI	8
ZKRATKY	8
1. Úvod	9
2. Současné zkušenosti se systémy mýtného na základě ujeté vzdálenosti	11
3. Dotčená vozidla	13
4. Vymezení působnosti systému zpoplatnění	15
5. Odstupňování poplatků	16
6. Přírážky	17
7. Regulační poplatky	18
8. Využití výnosů	18
9. Vymáhání	19
PŘÍLOHY:	
Dodatek 1: Stávající situace a možnosti v členských zemích EU: porovnání	20
Dodatek 2: Možnosti, které novelizovaná směrnice nabízí v citlivých hornatých oblastech	30
Dodatek 3: Situace a možnosti v Rakousku	36
Dodatek 4: Situace a možnosti v Německu	38
Dodatek 5: Situace a možnosti v České republice	40
Dodatek 6: Situace a možnosti ve Slovinsku	43
Dodatek 7: Situace a možnosti v zemích s tradičními provozovateli dálnic (Francie, Španělsko, Řecko, Itálie, Portugalsko)	45
Dodatek 8: Situace a příležitosti v zemích s tradičními uživatelskými poplatky (Belgie, Lucembursko, Nizozemsko, Dánsko, Švédsko)	47
Dodatek 9: Situace a příležitosti v zemích bez systému zpoplatnění (Velká Británie, Irsko, Finsko, Estonsko, Lotyšsko)	50
Dodatek 10: Situace a příležitosti v ostatních nových členských zemích	52

SHRnutí: SMĚRNICE Č. 2006/38/EC A MOŽNOSTI, KTERÉ POSKYTUJE

Stručný přehled základních pravidel novelizované směrnice č. 2006/38/EC, pracovně označované jako tzv. Směrnice o „euroznámce“ (Eurovignette directive)

1) Směrnice členskými zeměmi NEUKLÁDÁ povinnost zavádět zpoplatňování silnic pro nákladní automobilovou dopravu. Členské země se mohou svobodně rozhodnout, zda takzvané „uživatelské zpoplatnění“ (časové poplatky, například formou nálepek) nebo „mýtné“ (poplatky na základě ujeté vzdálenosti) pro nákladní automobilovou dopravu zavést, či nikoli.

2) Směrnice stanoví pravidla pro členské země, které zavedly nebo chtějí zavést uživatelské zpoplatnění nebo mýtné pro vozidla s maximální povolenou hmotností přesahující 3,5 tuny na silnicích, které jsou součástí Transevropské silniční sítě (TEN-R). Viz http://europa.eu.int/comm/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf.

3) Směrnice ponechává na svobodném rozhodnutí členských zemí, zda zavedou nějaký program zpoplatnění silnic nad rámec směrnice. Zpoplatnění jiných vozidel (osobních a dodávkových automobilů) a zpoplatnění na „jiných“ silnicích (tj. mimo TEN-R) tedy NEPODLÉHÁ pravidlům této směrnice. Na takové programy se vztahují pouze obecně závazná pravidla Smlouvy o Evropské unii¹ – především zásady nediskriminace a přiměřenosti. Nediskriminací se rozumí, že žádnému uživateli z členské země EU nesmějí být ukládány poplatky v jiné výši pouze na základě jeho původu. Přiměřeností se rozumí, že dopad nástroje na vnitřní trh, zejména na volný pohyb zboží, by měl odpovídat cíli, který zavedení nástroje sleduje.

4) Výnosy z uživatelských poplatků či mýtného nesmí přesáhnout náklady na infrastrukturu. Takzvaný „vážený průměrný poplatek“ (celkový výnos dělený celkovým přepravním výkonem) v zásadě nesmí překročit náklady na výstavbu, provoz, údržbu a rozvoj dotyčné sítě, tj. sítě, na které se mýtné vybírá. Existují však významné výjimky – viz příležitosti č. 2 a 5 na následující straně.

typ komunikace:	pravidla dle	
	starého systému	nového systému
dálnice	směrnice č. 99/62	směrnice č. 2006/38 (jsou-li dálnice v síti TEN-R) nebo subsidiarita (pokud nejsou v TEN-R)
silnice v síti TEN-R	směrnice č. 99/62 (jde-li o dálnice) nebo není dovoleno vybírat poplatky (nejde-li o dálnice)	směrnice č. 2006/38
souběžné silnice	směrnice č. 99/62 dovozovala za omezených podmínek	subsidiarita / Smlouva o EU
jiné silnice	nedovoleno	subsidiarita / Smlouva o EU
městské aglomerace	subsidiarita / Smlouva o EU	subsidiarita / Smlouva o EU
těžkotonážní vozidla nad 12 tun	směrnice č. 99/62	směrnice č. 2006/38
nákladní vozidla 3,5–12 tun	subsidiarita / Smlouva o EU	směrnice č. 2006/38
osobní a dodávkové vozy do 3,5 tuny	subsidiarita / Smlouva o EU	subsidiarita / Smlouva o EU

¹ Konsolidovaná verze Dohody o založení Evropské unie, OJ 325/33, 24/12/2002.

Stručný přehled příležitostí, jež přináší Směrnice o „euroznámce“

- 1) Směrnice dovoluje členským zemím vybírat uživatelské poplatky nebo mýtné na celé silniční síti. Stará směrnice členským zemím dovolovala vybírat poplatky pouze na dálnicích. Nová směrnice stanoví pravidla vybírání uživatelských poplatků nebo mýtného pro vozidla nad 3,5 tuny na síti silnic TEN-R. Na poplatky na jiných silnicích a z jiných vozidel (osobních a dodávkových) se vztahují všeobecná pravidla Smlouvy o EU, tj. nediskriminace a přiměřenost.
- 2) Směrnice dovoluje členským zemím vybírat nad rámec váženého průměrného poplatku „regulační poplatky“ za účelem boje s dopravními zácpami a znečištěním. Podle článku 9 smějí členské země vybírat doplňkové, tzv. „regulační“ poplatky, jejichž konkrétním účelem je boj s kongescí vázanou na denní dobu či místo nebo s dopady na životní prostředí, například v městských aglomeracích. Tyto poplatky lze zavádět nad rámec „vážených průměrných poplatků“. Tyto doplňkové regulační poplatky musí pouze odpovídat zásadám Smlouvy o EU, tj. musí být nediskriminující a přiměřené. Termíny „kongesce vázaná na denní dobu či místo“ ani „dopady na životní prostředí“ nejsou směrnici blíže definovány.
- 3) Směrnice členským zemím dovoluje odstupňovat výši poplatků v závislosti na (1) dni v týdnu a denní době, navíc členským zemím ukládá povinnost odstupňovat výši poplatků v závislosti na (2) třídě emisí EURO nebo objemu emisí tuhých částic či NO_x od roku 2010. Maximální rozsah mezi nejvyšším a nejnižším poplatkem u každého z těchto dvou činitelů je 100 % (dvojnásobek) a rozsahy lze sčítat. Například poplatek za 40tunový kamion emisní třídy EURO 0 v době úterní dopravní špičky může být nejvýše čtyřikrát vyšší (2 x 2) než za 40tunový kamion třídy EURO 5 v neděli večer. Od roku 2010 členské země dle směrnice v zásadě musí odstupňovat výši poplatků v závislosti na emisích – existují však určité výjimky.
- 4) Směrnice dovoluje členským zemím, které vybírají uživatelské poplatky nebo mýtné, zahrnout do systému veškerá vozidla nad 3,5 tuny s tím, že ostatní vozidla do 3,5 tuny a silnice mimo síť TEN-R lze zpoplatňovat dle méně konkrétních pravidel Smlouvy o EU. Do roku 2012 členské země vozidla od 3,5 do 12 tun ještě zpoplatňovat nemusí.
- 5) Směrnice členským zemím dovoluje ve velmi konkrétních případech vybírat „přirážky“. V hornatých oblastech mohou členské země vybírat tzv. „přirážky“ nad rámec váženého průměrného poplatku za podmínky, že takto získaný výnos se použije na financování projektu v rámci TEN-T v tomtéž koridoru. U přeshraničních prioritních projektů může tato přirážka činit maximálně 25 %; u ostatních prioritních projektů smí činit nejvýše 15 %.
- 6) Dle směrnice mohou členské země libovolně rozhodovat o použití výnosů z mýtného nebo uživatelských poplatků. Doporučuje se využívat výnosů ve prospěch sektoru dopravy a optimalizace celého dopravního systému (tj. nejen silnic). Protože doporučení nejsou právně závazná, členské země mohou výnosy využívat i k nedopravním účelům.
- 7) Směrnice členským zemím ukládá zajišťovat řádnou implementaci systémů. Za tímto účelem mohou členské země přijímat veškerá nezbytná opatření a zavádět pokuty, jež budou účinné, přiměřené a odrazující.

DEFINICE POJMŮ V NOVELIZOVANÉ SMĚRNICI

„Mýtné“ je konkrétní částka, kterou je nutno uhradit za vozidlo, jež urazí určitou vzdálenost po úseku komunikace; základem pro výpočet částky je ujetá vzdálenost a typ vozidla.

„Vážený průměrný poplatek“ je celkový výnos získaný prostřednictvím mýtného za dané časové období dělený celkovým počtem vozokilometrů vykonaných po dané síti, jež v tomto období podléhá zpoplatnění mýtným. Výnos i přepravní výkon se počítají pro vozidla, na něž se vztahuje mýtné.

„Uživatelský poplatek“ je konkrétní částka, jejímž uhrazením získává vozidlo právo používat komunikace na určité časové období.

„Vozidlo“ je motorové vozidlo nebo vozová souprava určená či používaná výhradně k silniční přepravě nákladů, jejíž maximální přípustná hmotnost včetně nákladu přesahuje 3,5 tuny.

„Typ vozidla“ je kategorie, do které vozidlo spadá podle počtu náprav, svých rozměrů nebo hmotnosti, nebo podle jiných klasifikačních měřítek, která zohledňují poškození komunikace (např. systém klasifikace poškození komunikací stanovený v dodatku směrnice č. IV) za předpokladu, že používaný systém klasifikace je založen na vlastnostech vozidla, které jsou buď uvedeny v dokladech k vozidlu platných ve všech členských zemích, nebo jsou na pohled zřejmé.

„Otevřený systém mýtného“ je takový systém, v němž se mýtné hradí pouze tehdy, když uživatel projíždí výběrným místem. Na úsek však lze vjíždět a z něho vyjíždět mezi výběrnými místy. Takový systém lze zavést tam, kde panují obavy ze znevýhodňování místní dopravy nebo je žádoucí stimulovat dálniční dopravu v rámci regionu.

„Uzavřený systém mýtného“ je takový systém, v němž jsou výběrná místa umístěna na všech příjezdových komunikacích; uživatelé platí za ujetý kilometr.

ZKRATKY

DSRC: Dedicated Short-range Communications – systém umožňující bezdrátový přenos dat na krátkou vzdálenost

EFC: Electronic Fee Collection – systém umožňující výběr poplatku bez zastavení vozidla

ETC: Electronic Toll Collection – systém umožňující výběr mýtného bez zastavení vozidla

GPS: Global Positioning System – satelitní navigační systém

GSM: Global System for Mobile communications – standard bezdrátové komunikace pro mobilní telefony

HGV: Heavy Goods Vehicle – nákladní vozidla nad 3,5 tuny

TEN-T: Trans-European Transport Network – transevropská dopravní síť

TEN-R: Trans-European Road Network – transevropská silniční síť

1. ÚVOD

Vymezení rámce a účelu publikace

Účelem této publikace je poskytnout informace zájemcům z členských zemí EU, které uvažují o zavedení systému zpoplatnění nákladní automobilové dopravy nebo o změně systému stávajícího. Měla by jim pomoci při výkladu složitých evropských pravidel pro zpoplatnění nákladní automobilové dopravy v konkrétním kontextu jejich země. Nejnovější verzi těchto pravidel přijal Evropský parlament v prosinci 2005 a ministři dopravy je formálně schválili v březnu 2006. Nová pravidla vstoupila v platnost dnem zveřejnění směrnice č. 2006/38/EC v úředním věstníku Evropské unie dne 9. června 2006.

Smyslem této publikace je odpovědět na dvě otázky: „Co je třeba udělat?“ a „Co lze udělat?“ Jinak řečeno, doufáme, že tato publikace udělá jasno v otázkách povinností členských zemí a v tom, jaké volby jsou ponechány na nich v oblasti zavádění vlastních národních systémů zpoplatnění nákladní automobilové dopravy.

Východiska

Již od doby vzniku jednotného trhu v EU platí legislativa týkající se zpoplatňování nákladní automobilové dopravy. Členské země však podle ní nikdy nebyly povinny takové zpoplatňování zavádět; legislativa pouze stanovila pravidla pro ty, které tak chtěly učinit.

Významným důvodem, proč se Evropská unie o toto téma vždy zajímala, bylo zajištění řádného fungování vnitřního trhu, přičemž klíčovým prvkem bylo zabránit zemím v geografickém středu EU ve vybírání nepřiměřených poplatků za tranzitní dopravu.

Tato pravidla se neustále vyvíjejí právě tak, jako se rychle vyvíjí samotný nástroj zpoplatňování nákladní automobilové dopravy v souvislosti s rozvojem nových technologií. V minulosti se uplatňovaly jednoduché roční dálniční nálepky nebo fixní sazby za kilometr dle papírových výkazů. Smyslem těchto prvotních systémů byla jednoduše úhrada nákladů na infrastrukturu.

Vše se změnilo díky technologickému pokroku a rozvíjejícímu se výzkumu v oblasti zpoplatňování silniční dopravy. Poplatky za užívání silnic jsou stále promyšlenějšími nástroji, jejichž prostřednictvím lze ošetřit celou širokou problematiku, jež zahrnuje financování, řízení dopravy, bezpečnost provozu a dopady na životní prostředí.

Nejnovější verze pravidel EU do určité míry odráží vývoj v oblasti teorie a praktických systémů zpoplatňování silniční dopravy. Pravidla jsou poněkud pružnější a modernější než ta původní, ale jsou též složitější – a proto jsme napsali tuto příručku.

Historie přípravy novely směrnice

Dne 15. prosince 2005 přijal Evropský parlament kompromisní návrh pravidel zpoplatnění nákladní silniční dopravy, vypracovaný představiteli Rady ministrů dopravy a Výboru Evropského parlamentu pro dopravu (TRAN). První směrnice týkající se zpoplatňování uživatelů silniční infrastruktury na evropské úrovni, obecně známá jako „Směrnice o euroznámce“, byla přijata v roce 1993. Tuto směrnici později novelizovala směrnice č. 1999/62². Evropská komise v červnu 2003 předložila další návrh novely této směrnice³. Hlasováním Evropského parlamentu ze dne 15. prosince 2005 a formálním schválením ministrů dopravy ze dne 27. března 2006 byla tato novela po téměř dvou a půl letech rozhovorů v Evropském parlamentu a Radě pro dopravu přijata.

Evropskou federaci pro dopravu a životní prostředí (T&E) návrh Komise z června 2003 neuspokojil, a předložila proto alternativní návrh novely směrnice 1999/62⁴. Sdružení T&E od začátku roku 2004 vedlo širokou koalici zainteresovaných stran, která v Evropském parlamentu a Radě pro dopravu hovořila o nutnosti pružnější směrnice. Tato koalice konkrétně doporučila jako nezbytnost, aby upravená směrnice dávala členským zemím právo:

1. zavádět zpoplatnění uživatelů silnic na celé silniční síti bez omezení,
2. rozhodovat o využití výnosů,
3. zahrnovat veškeré externí náklady.

V hlasování Výboru Evropského parlamentu pro dopravu ze dne 13. prosince 2005 se většina doporučení koalice vedené sdružením T&E odrazila. Rada ministrů dopravy se však rozhodně stavěla proti zahrnutí externích nákladů do výše poplatku. Konečná verze novely směrnice tedy pouze vyzývá Komisi ke schválení metodiky výpočtu externích nákladů do dvou let a v souvislosti s tím k předložení nového návrhu směrnice. Evropský parlament a Rada souhlasily, že tento návrh Komise řádně přezkoumají. Je určitým zklamáním, že tento kompromis, přijatý dne 15. prosince 2005, členským zemím EU na několik let znemožní zahrnovat náklady spojené se životním prostředím a zdravím obyvatel do výše poplatku.

² Směrnice č. 1999/62/EC o zpoplatňování těžkotonážních nákladních vozidel používajících určité komunikace

³ Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady novelizující směrnici č. 1999/62/EC o zpoplatňování těžkotonážních nákladních vozidel používajících určité komunikace

⁴ Amending the „Eurovignette Directive“ - An alternative to the European Commission's proposal, T&E 03/4
<http://www.transportenvironment.org/docs/Publications/2003%20Pubs/Eurovignettefinal.pdf>

Novela směrnice nicméně znamená určitý pokrok a vytváří prostor pro omezování dopadů silniční dopravy na životní prostředí. Členské země díky ní mohou zpoplatňovat nákladní dopravu na celé silniční síti, nikoli pouze na dálnicích. Členské země, které již systémy zpoplatnění mají, jsou navíc povinny zahrnout do systému do roku 2012 všechna vozidla nad 3,5 tuny, přičemž tak mohou učinit i dříve. To představuje jisté zlepšení oproti současnému minimu 12 tun. Po roce 2010 již členské země musí mít různé poplatky podle ekologičnosti vozidel a mohou též zavádět regulační poplatky za účelem boje s ekologickými problémy. A konečně v hornatých oblastech lze k průměrnému poplatku přidat přírážku na financování prioritních projektů v rámci Transevropských dopravních sítí (TEN-T) v tomtéž koridoru.

Skrovný pokrok, který tato novela směrnice představuje, bude v praxi přínosný pouze tehdy, pokud členské země skutečně využijí nabízených možností. To je také hlavním účelem této publikace: má čtenáře seznámit s možnostmi, jež vznikly novelou směrnice o zpoplatňování těžkotonážních nákladních vozidel, a poukázat na jednotlivé výzvy.

Publikace nejprve stručně shrnuje zkušenosti se zpoplatňováním silniční dopravy v několika zemích EU (2. kapitola). Poté následuje přehled toho, co přesně se zavedením novelizované směrnice mění, a to porovnáním jejích ustanovení a termínů se směrnicí 1999/62 (změny jsou pro snazší orientaci vytištěny tučně). Každá změna je doplněna stručným vysvětlením a komentářem. Kapitoly 3–9 se tedy věnují těmto stránkám směrnice: stanoveným vozidlům, prostorovému rámci, odstupňování poplatků, přírážkám, regulačním poplatkům, využití výnosů a vymáhání.

V dodatku č. 1 naleznete rozsáhlou srovnávací tabulku, která shrnuje stávající situaci a konkrétní možnosti v každé členské zemi. Podkladem jsou zjištění předkládaná v následujících dodatcích, z nichž první se věnuje možnostem v citlivých horských oblastech (dodatek č. 2) a ostatní se zabývají stávající situací a příležitostmi v jednotlivých členských zemích.

2. SOUČASNÉ ZKUŠENOSTI SE SYSTÉMY MÝTNÉHO NA ZÁKLADĚ UJETÉ VZDÁLENOSTI

Systémy zpoplatňování vozidel na základě ujeté vzdálenosti v současnosti existují pouze v několika málo členských zemích. Nejčastěji se setkáváme s dálničními poplatky vybíranými ve Francii, Itálii, Portugalsku a Španělsku. Ve všech těchto zemích se vybírání poplatků týká jen části dálniční sítě. V nedávné době byly systémy zpoplatnění v širší míře zavedeny v Rakousku, Německu a Švýcarsku (které není členem EU), kde jsou zpoplatněny veškeré dálnice či dokonce veškeré silnice.

Novinkou je v roce 2007 zavedení výkonového zpoplatnění na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla v ČR. Zatím je však příliš brzy na to, aby bylo možné dopady systému analyzovat.

Přestože systémy zavedené ve třech posledně zmiňovaných zemích jsou si podobné, liší se řadou významných prvků:

	Rakousko	Německo	Švýcarsko	Česká republika
datum zavedení	1. 1. 2004	1. 1. 2005	1. 1. 2001	1. 1. 2007
dotčená vozidla	nad 3,5 tuny	nad 12 tun	nad 3,5 tuny	nad 12 tun
dotčená síť	dálnice a několik rychlostních silnic	dálnice	veškeré silnice v zemi	veškeré dálnice a silnice pro motorová vozidla
odstupňování dle	počet náprav	počtu náprav a emisní třídy	maximální hmotnosti včetně nákladu a emisní třídy	počtu náprav a emisní třídy
výše poplatku za 40 t/počet náprav 4+, bez DPH	od 1.1.2007 0,3255 €/km	Od 1.1.2007: EURO 0-II: 0,155 €/km EURO III-IV: 0,13 €/km EURO V: 0,11	Od 1.1.2005: EURO 0-I: 0,69 €/km 0,57 – 0,74 €/km EURO II: 0,61 €/km EURO III-IV: 0,52 €/km (na rok 2008 se plánuje růst poplatků)	od 1.1. 2007: EURO 0-I: € 0.19 (CZK 5.40) EURO III-V: € 0.15 (CZK 4.20)
technologie	mikrovlnná (DSRC)	satelitní navigace (GPS) a mobilní komunikace (GSM)	tachograf, mikrovlnná (DSRC), satelitní navigace (GPS) ke kontrole	mikrovlnná (DSRC), Plány přejít na GPS.
náklady	12 % výnosu ⁵	18 % výnosu ⁶	5 % výnosu ⁷	nejsou data
informace	http://www.gomaut.at	http://www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse-,1436/LKW-Maut.htm http://www.tollcollect.de	http://www.ezv.admin.ch/zollinfo_firmen/steuern_abgaben/00379 http://www.are.admin.ch/are/en/verkehr/lsva/index.html	www.premid.cz

⁵ Friedrich Schwarz-Herda, rakouské federální ministerstvo dopravy, inovací a technologie (BMVIT), *Interurban road pricing: The Austrian Experience*, prezentace pro skupinu IMPRINT-NET, Brusel, 25. 4. 2006.

⁶ Matthias Rapp, Rapp Trans, prezentace FNE, technická návštěva, 30. 1. 2006.

⁷ Matthias Rapp, Rapp Trans, prezentace FNE, technická návštěva, 30. 1. 2006.

Z dosavadních ročních až pětiletých zkušeností lze vyvodit tyto závěry:

- Převážný výkon: Po více než 30 letech neustálého růstu přepravního výkonu došlo ve Švýcarsku po zavedení poplatků z provozu těžkotonážních vozidel jednoznačně ke zlomu. Za první dva roky po zavedení poplatků přepravní výkon meziročně klesal o 5 % (ARE 2004⁸). Celkový počet kamionů projíždějících přes Švýcarské Alpy klesá díky cílené dopravní politice, která chce snížit nákladní silniční dopravu a prosadit přesun zboží na železnici a zmírnit zatížení životního prostředí. Zpoplatnění těžkotonážní silniční dopravy hraje v dopravní politice Švýcarska klíčovou úlohu.
- Sektor silniční dopravy a logistiky se přitom ve Švýcarsku rozvíjí a dosahuje vyšší produktivity. Některé společnosti dnes spolupracují v zájmu lepšího vytěžení. Některé středně velké podniky, které měly obtíže s přizpůsobením, zanikly. Tento trend je patrný i v Německu i Rakousku. Přepravní výkon nevytížených kamionů v Německu za první tři měsíce roku 2005 poklesl o více než 2 %, což je nadprůměrné (BAG 2005⁹). To dokazuje efektivnější využívání ložné kapacity nákladních automobilů.
- Úpravy složení vozového parku: Systémy zpoplatnění založené na emisích v Německu a Švýcarsku mají zřetelný dopad na složení vozového parku. Ve Švýcarsku v roce 2000 výrazně vzrostl prodej nákladních automobilů. V dopravním sektoru docházelo k výměně starších vozidel za méně znečišťující již před zavedením systému (ARE 2004, BAG 2005). Tento jev není patrný v Rakousku, protože tam poplatek s emisní třídou nesouvisí.
- Ve Švýcarsku došlo k přechodu na menší vozidla. V Německu v roce 2004 vzrostl prodej nákladních vozidel o maximální hmotnosti 10–12 tun o téměř 20 % (BAG 2005).
- Emise: Podle modelových výpočtů povede švýcarské zpoplatnění těžkotonážních vozidel v roce 2007 k poklesu emisí CO₂ a NOx z vozidel o 6–8 % (ARE 2004).
- Značné množství kamionů se vyhýbá placení poplatků tím, že jezdí po silnicích, jež nepodléhají mýtnému. V Rakousku a Německu po zavedení systému zpoplatnění dálnic došlo k výraznému nárůstu nákladní dopravy na části silnic druhé třídy. Je jednoznačně doloženo, že těžká nákladní přeprava přechází na souběžné komunikace. K tomu navíc nedochází pouze v těchto dotčených zemích; na určitých trasách kamiony jezdí i po spojnicích vedoucích sousedními státy. Nejznámějším příkladem jsou dálnice ve francouzském regionu Alsasko, kde byl zaznamenán nárůst těžké nákladní přepravy o cca 20 %. Tento jev není patrný ve Švýcarsku, kde zpoplatnění podléhají všechny silnice. V Rakousku a Německu byl na některých komunikacích vyhlášen zákaz vjezdu nákladním vozidlům.
- Přijetí u uživatelů: Vzhledem k narůstajícímu užívání palubních jednotek je nyní 90 % poplatků na německé síti počítáno a účtováno elektronicky, což redukuje provozní náklady systému a usnadňuje plány na budoucí diferenciaci poplatků. Návrh německého systému přesáhl v roce 2006 tři miliardy EUR.
- Průzkum v Rakousku shledal, že 94 % uživatelů systému a známek pro lehčí vozidla prohlašují, že jsou buď spokojeni, nebo velmi spokojeni (ASFINAG 2005).
- Změna dělby přepravní práce: V dotčených zemích nedochází k žádné zásadní změně dělby přepravní práce.
- Spotřebitelské ceny: V žádné z dotčených zemí nedošlo k výraznému zvýšení spotřebitelských cen.
- Konkurenceschopnost: Švýcarský systém má nejvyšší poplatky na kilometr v Evropě a pokrývá všechny silnice v zemi. Navzdory tomu se Švýcarsko v letech 2006–2007 podle Světového ekonomického fóra posunulo na světovém žebříčku konkurenceschopnosti nahoru. Klasifikace Světového ekonomického fóra je založena na velkém množství faktorů a k celkovému pozitivnímu hodnocení Švýcarska přispívá také to, že je hodnoceno jako nejlepší na světě, pokud jde o celkovou kvalitu infrastruktury a rozvoje železnice.

⁸ ARE 2004: Švýcarský federální úřad územního rozvoje (ARE), ministerstvo životního prostředí, dopravy, energetiky a komunikací (DETEC) *Fair and efficient: The Distance-related Heavy Vehicle Fee (HVF) in Switzerland*, prosinec 2004.

⁹ BAG 2005: Německý federální úřad pro nákladní dopravu (BAG): *Marktbeobachtung Gueterverkehr, Sonderbericht: Auswirkungen der streckenbezogenen LKW-Maut, září 2005*.

3. VOZIDLA, NA NĚŽ SE SMĚRNICE VZTAHUJE

a) Porovnání textu novely s původním textem

Směrnice č. 99/62	Novelizovaná směrnice č. 2006/38 (nahrazuje směrnici č. 99/62)
<p>Článek 1 Tato směrnice se vztahuje na daně z vozidel, mýtné a uživatelské poplatky vybírané za vozidla podle vymezení v článku 2.</p>	<p>Článek 1 Tato směrnice se vztahuje na daně z vozidel, mýtné a uživatelské poplatky vybírané za vozidla podle vymezení v článku 2.</p>
<p>Článek 2 (d) „vozidlo“ je motorové vozidlo nebo vozová souprava určená či používaná výhradně k silniční přepravě nákladů, jejíž maximální přípustná hmotnost včetně nákladu je nejméně 12 tun.</p>	<p>Článek 2 (d) „vozidlo“ je motorové vozidlo nebo vozová souprava určená či používaná výhradně k silniční přepravě nákladů, jejíž maximální přípustná hmotnost včetně nákladu přesahuje 3,5 tuny.</p>
	<p>Článek 7 1. Členské země mohou provozovat nebo zavádět mýtné a/nebo uživatelské poplatky na Transevropské silniční síti nebo na jejích částech pouze za podmínek stanovených odstavci 2 až 12. Tímto není dotčeno právo členské země v souladu se Smlouvou o EU uplatňovat mýtné a/nebo uživatelské poplatky na silnicích, jež nejsou součástí Transevropské silniční sítě, mezi jiným na souběžných silnicích, na něž může provoz z Transevropské silniční sítě přecházet a/nebo představují přímou konkurenci určitým částem této sítě, nebo za jiné typy motorových vozidel, jež nespádají do definice „vozidla“, na Transevropské silniční síti za předpokladu, že výběr mýtného na těchto silnicích nediskriminuje mezinárodní dopravu a nevede k pokřivení konkurence mezi provozovateli.</p>
	<p>Článek 7/2 (a) Členská země se může rozhodnout provozovat nebo zavádět mýtné a/nebo uživatelské poplatky pouze za vozidla o maximální přípustné hmotnosti včetně nákladu nejméně 12 tun. Rozhodne-li se členská země vybírat mýtné a/nebo uživatelské poplatky za vozidla pod touto hmotnostní hranicí, platí ustanovení této směrnice. (b) Mýtné a/nebo uživatelské poplatky se od roku 2012 musí vztahovat na veškerá vozidla [dle definice, tj. přes 3,5 tuny]. (c) Členská země se smí od požadavku uvedeného v písmenu (b) odchýlit, pokud uváže, že rozšíření výběru mýtného na vozidla lehčí než 12 tun by: – mělo výrazné negativní dopady na plynulost provozu, životní prostředí, hlučnost, kongesci nebo zdraví obyvatel; nebo – obnášelo administrativní náklady, které by přesáhly 30 % takto získaného dodatečného výnosu.</p>

b) Vysvětlivky a komentář

Směrnice č. 1999/62 se vztahuje na vozidla, jejichž maximální hmotnost včetně nákladu přesahuje 12 tun. Běžná praxe tradičních provozovatelů dálničních systémů mytného i rakouského programu zpoplatnění nákladní automobilové dopravy je taková, že vozidla do 12 tun spadají do rozhodovací pravomoci jednotlivých členských zemí. Novela směrnice se naproti tomu vztahuje na vozidla přes 3,5 tuny, takže od nynějška budou členské země moci zavádět programy zpoplatnění pro všechna tato vozidla. Mohou se ale též rozhodnout pokračovat se stávajícími systémy nebo zavádět nové pro vozidla nad 12 tun, avšak pouze do roku 2012. Poté všechny stávající i nové programy budou muset zahrnovat vozidla přes 3,5 tuny, pokud nenastane jedna z následujících dvou podmínek:

1. zahrnutí vozidel pod 12 tun by mělo negativní dopad na plynulost provozu, životní prostředí, hluchnost, kongesci nebo zdraví obyvatel; nebo
2. administrativní náklady by přesáhly 30 % takto získaného dodatečného výnosu.

Ad 1:

Dostupné technologie dokáží zpoplatnit všechny typy vozidel, aniž by docházelo k narušení plynulosti přepravy nákladů. Navíc zahrnutí většího počtu vozidel do programu bude jistě mít kladný vliv na životní prostředí i zdraví obyvatel. Zdá se proto poměrně nepravděpodobné, že tento první důvod lze brát jako opodstatněný pro nové, měkčí systémy.

Ad 2:

Z technického a procesního hlediska se zdá být velice pravděpodobné, že lze vyvinout takové systémy, u nichž administrativní náklady nepřesáhnou 30 % výnosu. Novela směrnice však neobsahuje příliš jasnou definici administrativních nákladů, což do budoucna ponechává prostor k diskusi.

Přestože hranice 3,5 t není povinná až do roku 2012, novela směrnice dovoluje zahrnutí těchto vozidel hned od počátku. Text novely výslovně praví, že lze zpoplatňovat i vozidla, na něž se směrnice nevztahuje.

S výjimkou zemí s tradičními dálničními provozovateli a Rakouska, které již vozidla do 12 tun zpoplatňuje, mohou z tohoto rozšíření rozsahu dotčených vozidel vytěžít všechny členské země. Členské země, jichž se to týká, by se měly připravovat na přijetí systému zpoplatnění vozidel přes 3,5 tuny okamžitě a nečekat do roku 2012, kdy to bude povinné.

4 . VYMEZENÍ PŮSOBNOSTI SYSTÉMU ZPOPLATNĚNÍ

a) Porovnání textu novely s původním textem

Směrnice č. 99/62	Novelizovaná směrnice č. 2006/38 (nahrazuje směrnici č. 99/62)
<p>Článek 2</p> <p>(a) „dálnice“ je silnice určená a postavená výhradně pro motorovou dopravu, jež neobsluhuje přilehlé pozemky a jež:</p> <p>(i) má s výjimkou zvláštních míst nebo dočasných uzavírek oddělenou jízdní dráhu pro každý ze dvou směrů provozu, přičemž tyto jízdní dráhy jsou od sebe odděleny dělicím pásem, který není určen pro dopravu, nebo ve výjimečných případech jinak;</p> <p>(ii) nikde se úrovněově nekříží s jinou silnicí, železnicí, tramvajovou tratí ani cestou pro pěší;</p> <p>(iii) je zvláště označena jako dálnice.</p>	<p>Článek 2</p> <p>(a) „Transevropská silniční síť“ je silniční síť vymezená v 2. části dodatku č. I k Unesení Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/EC ze dne 23. července 1996 o pravidlech Společenství pro rozvoj Transevropské dopravní sítě¹⁰ a doložená mapami. Mapy přitom znázorňují odpovídající úseky uvedené v provozní části tohoto Usnesení a dodatku č. II.</p>
<p>Článek 7</p> <p>1. Členské země mohou provozovat nebo zavádět mýtné a/nebo uživatelské poplatky za podmínek uvedených v odstavcích 2–10.</p> <p>2. (a) Mýtné a/nebo uživatelské poplatky budou vybírány pouze od uživatelů dálnic a dalších vícepruhových silnic, jež jsou svými parametry obdobou dálnic, nebo od uživatelů mostů, tunelů a horských průsmyků. Pokud však v dané členské zemi neexistuje žádná všeobecná síť dálnic nebo směrově rozdělených komunikací podobných vlastností, mýtné a/nebo uživatelské poplatky mohou být v této zemi vybírány od uživatelů silnice nejvyšší kategorie z technického hlediska.</p> <p>(b) Po poradě s Komisí a v souladu s procedurou stanovenou Usnesením Rady ze dne 21. března 1962, jež stanoví postup pro předběžné zhodnocení a poradou ve věci určitých zákonů, předpisů a správních ustanovení týkajících se dopravy, navrhovaných v členských zemích (12)</p> <p>(i) lze mýtné a/nebo uživatelské poplatky vybírat též od uživatelů jiných úseků základní silniční sítě, zejména</p> <ul style="list-style-type: none"> – tam, kde pro to existují bezpečnostní důvody, – v členské zemi, jejíž převážná část je bez souvislé sítě dálnic nebo směrově rozdělených komunikací podobných vlastností, v této části země, ale pouze na silnicích používaných pro mezinárodní a meziregionální těžkotonážní nákladní dopravu za předpokladu, že poptávka po dopravě a hustota zalidnění ekonomicky neodůvodňují výstavbu dálnic nebo směrově rozdělených komunikací podobných vlastností; 	<p>Článek 7</p> <p>1. Členské země mohou provozovat nebo zavádět mýtné a/nebo uživatelské poplatky na Transevropské silniční síti nebo na jejích částech pouze za podmínek stanovených odstavci 2 až 12. Tímto není dotčeno právo členské země v souladu se Smlouvou o EU uplatňovat mýtné a/nebo uživatelské poplatky na silnicích, jež nejsou součástí Transevropské silniční sítě, mezi jiným na souběžných silnicích, na něž může provoz z Transevropské silniční sítě být přesměrován a/nebo představují přímou konkurenci určitým částem této sítě, nebo za jiné typy motorových vozidel, jež nespádají do definice „vozidla“, na Transevropské silniční síti za předpokladu, že výběr mýtného na těchto silnicích nediskriminuje mezinárodní dopravu a nevede k pokřivení konkurence mezi provozovateli.</p>

b) Vysvětlivky a komentář

Směrnice č. 1999/62 dovolovala zpoplatnění výhradně na dálnicích, přičemž důvodů pro udělení výjimky bylo velmi poskrovnu: například tam, kde neexistuje dálniční síť, nebo z bezpečnostních důvodů.

Prostorovým rámcem novelizované směrnice je Transevropská silniční síť (TEN-T), vymezená směrnicí o TEN, novelizovanou v roce 2004 (usnesení č. 884/2004/EC). Veškeré ostatní silnice jsou předmětem svobodného rozhodnutí členské země, takže členské země mohou vybírat poplatky v souladu s ustanoveními Smlouvy o EU. To znamená, že poplatky na této síti nesmí diskriminovat a že nástroj musí být přiměřený. Totéž platí i pro silnice souběžné se sítí TEN-R, na něž může být provoz přesměrován. Tyto souběžné komunikace přitom text výslovně uvádí. To však neznamená, že by se princip svobodného rozhodování členské země vztahoval pouze na souběžné silnice.

Pro rozšiřování systému nad rámec sítě TEN-R v členských zemích není stanoven žádný termín, takže je ponecháno zcela na rozhodnutí jednotlivých členských zemí. Zavedením mýtného na všech silnicích se předejde přesměrování dopravy z dálnic na vedlejší silnice. To bude v příslušných koridorech přínosné pro obyvatele i místní hospodářství, protože se tím sníží počet vozidel, která městy a obcemi v oblastech po vedlejších silnicích pouze projíždějí. Zahnutí všech silnic do programu zpoplatnění je též spravedlivější vůči uživatelům, protože náklady na správu a údržbu vedlejších silnic jsou zpravidla vyšší než u dálnic.

Jelikož podle bývalé směrnice 1999/62 nebylo dovoleno vybírat poplatky na silnicích, jež nejsou dálnicemi, toto nové ustanovení může být přínosné pro všechny členské země EU. Ve Švýcarsku, jež není členem EU, takový systém úspěšně funguje již od roku 2001.

¹⁰ OJ L 228, 9.9.1996, str. 1. Rozhodnutí aktuálně novelizováno rozhodnutím č. 884/2004/EC (OJ L 167, 30.4.2004, str. 1)

5. Odstupňování poplatků

a) Porovnání textu novely s původním textem

Směrnice č. 99/62	Novelizovaná směrnice č. 2006/38 (nahrazuje směrnici č. 99/62)
<p>Článek 7 10. Aniž by bylo dotčeno právo na výběr poplatku váženého průměru uvedeného v odstavci 9, smějí členské země odstupňovat výši vybíraných poplatků podle: (a) emisních tříd vozidel za předpokladu, že žádný poplatek o více než 50 % nepřekročí poplatek ze srovnatelných vozidel splňujících nejpřísnější emisní normu; (b) denní doby za předpokladu, že žádný poplatek nepřekročí nejnižší denní poplatek o více než 100 %. Odstupňování poplatků v souvislosti s emisní třídou vozidel nebo denní dobou musí být přiměřené sledovanému účelu.</p>	<p>Článek 7 10. Aniž by bylo dotčeno právo na výběr poplatku váženého průměru uvedeného v odstavci 9, smějí členské země odstupňovat výši vybíraných poplatků za účelem boje s poškozováním životního prostředí, snižování kongesce, minimalizace poškozování infrastruktury, optimalizace užívání dotčené infrastruktury, podpory bezpečnosti silničního provozu apod., za předpokladu, že toto odstupňování: – je přiměřené sledovanému účelu; – je transparentní a nediskriminační, především vzhledem k národnosti přepravce, země či místa provozovny přepravce nebo registrace vozidla a původu nebo místa určení přepravy;</p>
	<p>(b) V souladu s podmínkami bodu (a) lze výši poplatků odstupňovat podle: – emisní třídy EURO podle dodatku 0 s ohledem na emise tuhých částic a NO_x za předpokladu, že žádný poplatek o více než 100 % nepřekročí poplatek ze srovnatelných vozidel splňujících nejpřísnější emisní normu; – denní doby, druhu dne v týdnu nebo ročního období za předpokladu, že (i) žádný poplatek nepřekročí nejnižší denní poplatek, vybíraný ke dni v týdnu nebo ročnímu období s nejnižší sazbou o více než 100 %; nebo (ii) je-li nejlevnější období bezplatné, příplatek za nejdražší denní dobu, den v týdnu nebo roční období o více než 50 % nepřekročí výši poplatku, který by se jinak na dotyčné vozidlo vztahoval.</p>
	<p>Členské země budou povinny odstupňovat výši vybíraných poplatků v souladu s prvním oficiálním požadavkem nejpozději v roce 2010 nebo v případě úlev v okamžiku prodloužení platnosti dané úlevy. Členská země se však může od tohoto požadavku odchýlit, pokud: – by jí došlo k závažnému narušení soustavy systémů výběru poplatků na jejím území; – by zavedení takového odstupňování v dotčeném systému zpoplatnění nebylo technicky proveditelné; nebo – by jí došlo k odklonu nejvíce znečišťujících vozidel z transevropské silniční sítě s následnými dopady na bezpečnost silničního provozu a zdraví obyvatel. O každém takovém odchýlení je členská země povinna vyrozumět Komisi.</p>

b) Vysvětlivky a komentář

Ačkoli kategorie použitelné k odstupňování poplatků – emisní třídy a doba použití komunikace – se v zásadě nezměnily, novela směrnice dává členským zemím větší svobodu a prostor.

Co se týče emisí, poplatky se dosud směly odstupňovat pouze podle široce pojaté emisní třídy. Podle novely se výše poplatků může odstupňovat v závislosti na emisích NO_x a tuhých částic. Díky tomu bude atraktivnější dovybavit starší nákladní automobily filtry tuhých částic. I v nízké emisní třídě by takové vozy mohly získat ještě nižší zpoplatnění, protože se sníží jejich emise tuhých částic. Rozdíl výše poplatků mezi nejvíce a nejméně znečišťujícími vozidly smí v současnosti činit až 100 %, zatímco podle dřívější směrnice č. 1999/62 to bylo jen 50 %.

Co se týče odstupňování v závislosti na čase, poplatky se nyní mohou lišit nejen v různé denní dobu, ale též podle druhu dne v týdnu a ročního období. Tyto dva typy odstupňování – podle emisí a podle doby – lze sčítat.

Novela ukládá povinnost zavést odstupňování podle ekologičnosti vozidel nejpozději do roku 2010. Členské země však nemusí čekat a mohou ihned využít příležitosti více zpoplatnit ta vozidla, která více znečišťují a naopak. Tím dají impuls přepravcům, aby nahrazovali znečišťující nákladní vozy čistšími.

Systém s poplatky odstupňovanými podle emisní třídy má v současné době pouze Německo a Česká republika (mimo EU též Švýcarsko). Většině členských zemí tudíž dává novela prostor aktivně zavádět emisní tarify a přispět tak k rychlejšímu konci provozu silně znečišťujících vozidel.

6. PŘIRÁŽKY

a) Porovnání textu novely s původním textem

Směrnice č. 99/62	Novelizovaná směrnice č. 2006/38 (nahrazuje směrnici č. 99/62)
	<p>Článek 7</p> <p>11. Aniž by byla dotčena ustanovení článku 9(1), lze ve výjimečných případech infrastruktury v hornatých regionech po uvědomění Komise k mýtnému za konkrétní úseky silnic účtovat přírážky:</p> <p>(a) jsou-li úseky stížené vážnou kongescí, jež má dopad na volný pohyb vozidel, nebo</p> <p>(b) způsobuje-li provoz vozidel po úsecích vážné poškození životního prostředí, pod podmínkou, že:</p> <ul style="list-style-type: none"> - výnos z přírážek se investuje do prioritních projektů evropského významu uvedených v Příloze III Usnesení č. 884/2004/EC, jež přímo přispějí k zmírnění dané kongesce nebo poškození životního prostředí a jež jsou umístěny v tomtéž koridoru jako úsek silnice, na němž je přírážka účtována; - přírážka, kterou lze účtovat navíc k mýtnému odstupňovanému podle odstavce 10, nepřevyšuje 15 % váženého průměru mýtného, jež se vypočítá podle odstavce 9 vyjma případů, kde se výnos investuje do přeshraničních úseků prioritních projektů evropského významu, jejichž předmětem je infrastruktura v hornatých regionech; v takovém případě výše přírážky nesmí překročit 25 %; - uplatnění přírážky nevede k nespravedlivému zacházení s komerční dopravou v porovnání s ostatními uživateli silnice; - před uplatněním přírážky je Komisi předložen finanční plán pro infrastrukturu, na níž je přírážka uplatněna, a analýza nákladů a přínosů nového infrastrukturního projektu; - období, po něž má přírážka platit, je předem stanoveno a omezeno a odpovídá předpokládanému výnosu podle předloženého finančního plánu a analýzy nákladů a přínosů. <p>Uplatnění tohoto ustanovení v přeshraničních projektech upraví smlouva mezi dotýcnými členskými zeměmi.</p> <p>Komise po obdržení finančního plánu od členské země, jež má v úmyslu zavést přírážku, o tomto záměru obeznámí členy výboru uvedeného v článku 9c(1). Pokud Komise usoudí, že uvažovaná přírážka neodpovídá podmínkám stanoveným v tomto odstavci, nebo pokud usoudí, že uvažovaná přírážka bude mít významný nepříznivý vliv na hospodářský rozvoj okrajových regionů, může plán poplatků předložený dotýcným členským státem zamítnout nebo žádat o jeho přepracování v souladu s postupem uvedeným v článku 9c(2).</p>

b) Vysvětlivky a komentář

Přirážky jsou novým nástrojem, který zavedla novelizovaná směrnice. Členským státům umožňuje na silnicích v hornatých oblastech zvyšovat mýtné o 15 % nebo 25 %. Lze to však provádět pouze v koridorech, kde existuje prioritní projekt TEN, do něhož směřuje výnos z přírážky. Jedná li se o přeshraniční prioritní projekt TEN, mohou dotýcné členské země zavést přírážku 25 %, v ostatních případech pouze 15 %.

Tento nástroj s přihlédnutím k množství požadavků (tj. hornatá oblast, prioritní projekt TEN v tomtéž koridoru) přináší nové možnosti pouze několika členským zemím. Nejlépe patrné bude využití u projektů železničních tunelů v Alpách (Brenner, Lyon-Turín) a v Pyreneích (železniční spojení středem Pyrenejí). Přirážky však mohou přijít v úvahu i u projektů v hornatých oblastech nových členských zemí (Slovensko, Slovinsko, Bulharsko, Rumunsko).

Otázce přírážek v hornatých oblastech se podrobněji věnuje příloha 2.

7. REGULAČNÍ POPLATKY

a) Porovnání textu novely s původním textem

Směrnice č. 99/62	Novelizovaná směrnice č. 2006/38 (nahrazuje směrnici č. 99/62)
<p>Článek 9</p> <p>1. Tato směrnice nesmí členskými zeměmi bránit v uplatňování:</p> <p>(a) konkrétních daní nebo poplatků:</p> <ul style="list-style-type: none"> – vybíraných při registraci vozidla nebo – uvalených na vozidla či náklady výjimečných hmotností či rozměrů; <p>(b) parkovného a zvláštních poplatků za provoz ve městech;</p> <p>(c) regulačních poplatků zvláště určených k boji s dopravní zácpou v určitých časových obdobích či místech.</p>	<p>Článek 9</p> <p>1. Tato směrnice nesmí členskými zeměmi bránit v nediskriminačním uplatňování:</p> <p>(a) konkrétních daní nebo poplatků:</p> <ul style="list-style-type: none"> – vybíraných při registraci vozidla nebo – uvalených na vozidla či náklady výjimečných hmotností či rozměrů; <p>(b) parkovného a zvláštních poplatků za provoz ve městech.</p> <p>1a. Tato směrnice nesmí členskými zeměmi bránit v nediskriminačním uplatňování:</p> <p>(a) regulačních poplatků zvláště určených k boji s dopravní zácpou v určitých časových obdobích či místech;</p> <p>(b) regulačních poplatků určených k boji s dopady na životní prostředí včetně zhoršeného ovzduší podél všech komunikací především ve městech, i takových, jež jsou začleněny v transevropských silničních sítích.</p>

b) Vysvětlivky a komentář

Oproti přírážkám v předchozí kapitole dávají regulační poplatky členskými zeměmi mnohem větší svobodu. Regulační poplatky nejsou zavedeny novelizací, ale spadají pod princip svobodného rozhodování členských zemí (subsidiarity), čili si je členská země mohou zavádět svobodně. Veškeré takové regulační poplatky však musí vyhovovat ustanovením Smlouvy o EU, tj. nesmí diskriminovat a musí být přiměřené.

Zatímco směrnice č. 99/62 hovořila o regulačních poplatcích pouze jako o prostředku boje s dopravní zácpou ve městech a mimo ně, směrnice č. 2006/38 jejich využití rozšiřuje též na boj s dopady na životní prostředí. Novelizovaná směrnice výslovně uvádí města jako možný prostor pro tento boj, avšak spíše než o omezení se jedná o příklad. Zahrnout sem lze jednoznačně i silnice patřící do sítě TEN procházející městy. Ani tato formulace však neomezuje jejich využitelnost pouze na tento typ silnic. Komisař Barrot ve svém písemném vysvětlení jednoznačně uvádí, že regulační poplatky lze zavádět na všech silnicích, včetně TEN. To lze ostatně vyvodit i z úvodu k článku 7/11 o přírážkách, kde se píše, že přírážky lze vybírat nezávisle na regulačních poplatcích. Regulační poplatky lze tudíž vybírat i na silnicích sítě TEN v hornatých oblastech.

Toto ustanovení o regulačních poplatcích je dalším nástrojem, jehož pomocí mohou všechny členské země snižovat dopady na životní prostředí v oblastech, jež trpí mimořádnými ekologickými problémy.

8. VYUŽITÍ VÝNOSŮ

a) Porovnání textu novely s původním textem

Směrnice č. 99/62	Novelizovaná směrnice č. 2006/38 (nahrazuje směrnici č. 99/62)
<p>Článek 9</p> <p>2. Tato směrnice nesmí členskými zeměmi bránit ani v přidělení části užitelského poplatku nebo mýtného na ochranu životního prostředí a vyvážený rozvoj dopravních sítí, je-li tento poplatek či mýtné vypočítáno podle článků 7(7) a (9).</p>	<p>Článek 9</p> <p>2. Členské země rozhodují o využití výnosů z poplatků za používání silniční infrastruktury. Aby se dopravní síť rozvíjela uceleně, výnos z poplatků by měl být využit ku prospěchu sektoru dopravy a optimalizaci celého dopravního systému.</p>

b) Vysvětlivky a komentář

Z novelizované směrnice jasně vyplývá, že členské země se mohou svobodně rozhodovat o využití výnosů. V této souvislosti se pouze uvádí doporučení, že výnosy by se měly využít k ucelenému rozvoji dopravní sítě. Směrnice po členských zemích nepožaduje, aby výnosy vyčleňovaly na konkrétní účely, ačkoli tak mohou učinit, pokud chtějí.

Starší směrnice č. 1999/62 nebyla v otázce využití výnosů konkrétní. Pouze uváděla, že část výnosů lze použít na ochranu životního prostředí a vyvážený rozvoj dopravních sítí. Neříkala však nic o tom, jak by se měl využít zbytek výnosů. Mezi řádky se četlo, že největší část bude využita na silniční výstavbu. Přínejmenším se takto postupovalo v případech, kdy systém pokrývá pouze náklady na provoz a výstavbu, tedy především u tradičních systémů mýtního zpoplatnění dálnic.

Členské země mohou této příležitosti využít k co nejlepšímu uplatnění těchto výnosů.

9. VYMÁHÁNÍ

a) Porovnání textu novely s původním textem

Směrnice č. 99/62	Novelizovaná směrnice č. 2006/38 (nahrazuje směrnici č. 99/62)
	Článek 9a Členské země zavedou přiměřené kontrolní mechanismy a stanoví systém pokut za porušování národních pravidel přijatých v souvislosti s touto směrnicí; podniknou veškerá nezbytná opatření k zajištění uplatňování těchto pravidel. Zavedené pokuty musí být účinné, přiměřené a odstrašující.

b) Vysvětlivky a komentář

Novelizovaná směrnice vyzývá členské země k zavedení systémů vymáhání dodržování pravidel a ke stanovení pokut, jež budou uživatele odrazovat od podvádění. Členské země mají nejen možnost, ale i povinnost zajistit, že systémy zpoplatnění budou řádně uplatňovány, a zajistit, aby uživatelům nebylo dovoleno vyhýbat se úhradě dlužných poplatků.

Zavedení spolehlivého systému vymáhání a pokut je základní podmínkou pro každý systém a pro jeho přijatelnost a účinnost. Tohoto ustanovení směrnice mohou využít všechny členské země.

Konsolidovaná verze Dohody o založení Evropské unie, OJ 325/33, 24/12/2002.

Směrnice č. 1999/62/EC o zpoplatňování těžkotonážních nákladních vozidel používajících určité komunikace

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady novelizující směrnici č. 1999/62/EC o zpoplatňování těžkotonážních nákladních vozidel používajících určité komunikace

Amending the 'Eurovignette Directive' - An alternative to the European Commission's proposal, T&E 03/4

<http://www.transportenvironment.org/docs/Publications/2003%20Pubs/Eurovignettefinal.pdf>

Friedrich Schwarz-Herda, rakouské federální ministerstvo dopravy, inovací a technologie (BMVIT), Interurban road pricing:

The Austrian Experience, prezentace pro skupinu IMPRINT-NET, Brusel, 25. 4. 2006.

Matthias Rapp, Rapp Trans, prezentace FNE, technická návštěva, 30. 1. 2006.

Matthias Rapp, Rapp Trans, prezentace FNE, technická návštěva, 30. 1. 2006.

ARE 2004: Švýcarský federální úřad územního rozvoje (ARE), ministerstvo životního prostředí, dopravy, energetiky a komunikací (DETEC) Fair and efficient: The Distance-related Heavy Vehicle Fee (HVF) in Switzerland, prosinec 2004.

BAG 2005: Německý federální úřad pro nákladní dopravu (BAG): Marktbeobachtung Gueterverkehr, Sonderbericht: Auswirkungen der streckenbezogenen LKW-Maut, září 2005.

OJ L 228, 9.9.1996, str. 1. Rozhodnutí aktuálně novelizováno rozhodnutím č. 884/2004/EC (OJ L 167, 30.4.2004, str. 1)

DODATEK 1: STÁVAJÍCÍ SITUACE A MOŽNOSTI V ČLENSKÝCH ZEMÍCH EU: POROVNÁNÍ

„První vlašťovky“ (systémy na základě ujeté vzdálenosti)

země	Stávající	základ systému	rozsah vozidel	plošný rozsah	odstupňování	přirážky	regulační poplatky	využití výnosů	technologie	zdroje a poznámky
Rakousko	Stávající	mýtné	nad 3,5 t (časová nálepka pro vozidla do 3,5 t)	dálnice a některé rychlostní silnice	všeobecné: třída vozidla (počet náprav) další: druh silnice („Sondermaut-strecken“ v hornatých oblastech); denní doba na brennerské (den/noc)	„Sondermaut-strecken“ jsou podobný koncept		dálnice (Asfinag)	DSRC	www.asfinag.at/ www.gomaut.at/go/default.asp www.asecap.com/english/ mem-austria-en.html
	Plánovaný			diskuse o zahrnutí souběžných komunikací pozastavena na neurčito						žádné aktuální plány
	Další možnosti		všechna vozidla	všechny silnice	emisní třída	Brenner („Sondermaut-strecken“, „možná již odpovídají maximu)	městské a horské oblasti	jiné dopravní nebo nedopravní účely		
Německo	Stávající	mýtné	nad 12 t	dálnice	třída vozidla (počet náprav), emise (třída EURO)			dopravní sektor (silnice, železnice, vnitrozemská vodní doprava)	GPS / GSM	www.bmwbw.de/Verkehr/Strasse-1436/LKW-Maut.htm www.tollcollect.de
	Plánovaný			diskuse o zahrnutí určitých souběžných komunikací						žádné plány kromě zahrnutí některých souběžných komunikací
	Další možnosti	žádné	nad 13,5 t	všechny silnice	emisní třídy	sítě využitelné (snad v údolí dolního Innu na brennerské trase)	ve městech (a horských oblastech) trpících kongescí nebo ekologickými problémy	jiné dopravní nebo nedopravní účely		

země	Stávající	základ systému	rozsah vozidel	plošný rozsah	odstupňování	přirážky	regulační poplatky	využití výnosů	technologie	zdroje a poznámky
Česká republika	Stávající	mýtné pro kamiony	všechna vozidla nad 12 tun (do 12 tun nálepky)	dálnice a silnice pro motor. vozidla (930 km)	nápravy a emisní třídy			dálnice – Státní fond dopravní infrastruktury	Elektronický výběr / DSRC	www.premid.cz
	Plánovaný	rozšíření na lehká vozidla	na rok 2008 se plánuje nad 3,5 t (nesplněno - odloženo)	od r. 2008 rychlostní silnice; (dalších xx km) od r. 2009 všechny silnice 1. a 2. třídy a vybrané silnice 3. třídy				výnosy z vedlejších silnic krajům na rozvoj infrastruktury	GPS / GSM	rozšíření na další vozidla a oblasti v roce 2008 a 2009
	Další možnosti	mýtné	všechna vozidla	všechny silnice		omezená využitelnost	města a/nebo znečištěné oblasti	jiné dopravní nebo nedopravní účely		
Slovensko	Stávající	mýtné	všechna vozidla	dálnice (440 km)	výška vozidla, počet náprav			dálnice	osobní auta elektron./DSRC (kamiony manuálních)	www.dars.si/ www.asecap.com/english/ mem-slovenia-en.html
	Plánovaný	mýtné	všechna vozidla	dálnice	emise (ekologické vlastnosti?)			dálnice	kamiony elektron., o technologii dosud nebylo rozhodnuto	plány nejsou definitivní
	Další možnosti	mýtné	žádný	všechny silnice	emisní třída	alpské trasy	městské oblasti a hory	jiné dopravní nebo nedopravní účely	GPS	

Tradiční provozovatelé dálnic (systémy na základě ujeté vzdálenosti nebo matice)

země	Stávající	základ systému	rozsah vozidel	plošný rozsah	odstupňování	přirážky	regulační poplatky	využití výnosů	technologie	zdroje a poznámky
Francie	Stávající	mýtné (koncese)	všechna vozidla	část dálniční sítě (cca 8000 km; bez mýtného např. dálnice ve městech a některé mimo města)	třída vozidla (počet náprav)			provozovatelé dálnic	DSRC	http://www.autoroutes.fr http://www.asecap.com/english/mem-france-en.html Plánuje se zpoplatnění v Alsasku kvůli objemu kamionové dopravy přelitě v důsledku mýtného v Německu.
	Plánovaný	mýtné	nad 12 t	dálnice v Alsasku	třída vozidla, snad emisní třída?					
	Další možnosti		nad 3,5 t / všechna vozidla	všechny dálnice, všechny silnice	emisní třída	Lyon-Turin; Pyreneje	městské a horské oblasti	jiné dopravní nebo nedopravní účely		
Řecko	Stávající	mýtné	všechna vozidla	méně než 1000 km dálnic	třída vozidla (počet náprav)			provozovatelé dálnic	DSRC	http://www.teo.org.gr/ http://www.asecap.com/english/mem-greece-en.html žádné známé plány
	Plánovaný			? (možná další / nové dálnice)						
	Další možnosti			všechny dálnice, všechny silnice	emisní třída	možná po bulharské hranice	městské a horské oblasti	jiné dopravní nebo nedopravní účely		

země	Stávající	základ systému	rozsah vozidel	plošný rozsah	odstupňování	přirážky	regulační poplatky	využití výnosů	technologie	zdroje a poznámky
Itálie	Stávající	mýtné	všechna vozidla	část dálniční sítě (5600 km)	třída vozidla (počet náprav)			provozovatelé dálnic	DSRC	http://www.aiscat.it/ http://www.asecap.com/english/mem-italy-en.html
	Plánovaný					poplatky o 25 % vyšší na alpských trasách?				žádné známé plány
	Další možnosti			všechny dálnice, všechny silnice	emisioní třída	trasy Brenner, Fréjus / Mont Blanc	městské a horské oblasti	jiné dopravní nebo nedopravní účely		
Portugalsko	Stávající	mýtné	všechna vozidla	část dálniční sítě (1300 km)	třída vozidla (počet náprav)			provozovatelé dálnic	DSRC	http://www.brisa.pt http://www.asecap.com/english/mem-portugal-en.html
	Plánovaný			? (možná další / nové dálnice)						
	Další možnosti			všechny dálnice, všechny silnice	emisioní třída	než využít	městské oblasti	jiné dopravní nebo nedopravní účely		žádné známé plány
Španělsko	Stávající	mýtné	všechna vozidla	část dálniční sítě (2800 km)	třída vozidla (počet náprav)			provozovatelé dálnic	DSRC	http://www.asea.es/ http://www.asecap.com/english/mem-spain-en.html
	Plánovaný			? (možná další / nové dálnice)						žádné známé plány
	Další možnosti			všechny dálnice, všechny silnice	emisioní třída	Pyrenejské trasy	městské a horské oblasti	jiné dopravní nebo nedopravní účely		

Tradiční země s „euroznámkami“ (časové systémy)

země	Stávající	Plánovaný	Další možnosti	Stávající	Plánovaný	Další možnosti	Stávající	Plánovaný	Další možnosti	přirážky	regulační poplatky	využití výnosů	technologie	zdroje a poznámky
Belgie	Stávající	euroznámka: uživatelské poplatky	nad 12 t	dálnice	odstupňování	EURO 0–EURO IV+, 3 / 4 nápravy	nelze využít					regiony s dopravními projekty	manuální / nálepky	
	Plánovaný	pausální (časová) známka pro všechna vozidla	euroznámka + „e-oznámka“ pro vozidla do 12 t	dálnice / všechny silnice	hmotnost / počet náprav							diskuse mezi regiony	elektronický výběr na bázi rozpoznání registrační značky	plány na „e-nálepku“ pro vozidla do 12 t pozastaveny
	Další možnosti	poplatky na základě ujeté vzdálenosti	nad 3,5 t / všechna vozidla	všechny silnice	třída vozidla (hmotnost / počet náprav); emise		nelze využít			městské oblasti	jiné dopravní nebo nedopravní účely			
Dánsko	Stávající	uživatelské poplatky	nad 12t	dálnice	EURO 0 – EURO IV+, 3 / 4 nápravy								manuální / nálepky	žádné plány
	Plánovaný	žádné plány												
	Další možnosti	poplatky na základě ujeté vzdálenosti	nad 3,5 t / všechna vozidla	všechny silnice			nelze využít			městské oblasti				
Lucembursko	Stávající	uživatelské poplatky	nad 12 t	dálnice	EURO 0–EURO IV+, 3 / 4 nápravy								manuální / nálepky	http://www.do.etat.lu/vehaut/eurovignette.htm
	Plánovaný													žádné známé plány
	Další možnosti	poplatky na základě ujeté vzdálenosti	nad 3,5t / všechna vozidla	všechny silnice			nelze využít			městské oblasti	jiné dopravní nebo nedopravní účely			

země	základ systému	rozsah vozidel	plošný rozsah	odstupňování	přirážky	regulační poplatky	využití výnosů	technologie	zdroje a poznámky
Nizozemsko	Stávající	nad 12 t	dálnice	EURO 0–EURO IV+, 3 / 4 nápravy				manuální / nálepky	elektronický systém eurondlepek od léta 2008
	Plánovaný	všechna vozidla	všechny silnice	třída vozidla (hmotnost / počet náprav); emise / ekologické vlastnosti, doba jízdy a trasa.			pravděpodobně vyhrazeny na infrastrukturu	pravděpodobně GPS	diskuse o možném zavedení v roce 2012
	Další možnosti	nad 3,5t / všechna vozidla	všechny silnice		nelze využít	městské oblasti	jiné dopravní nebo nedopravní účely		
Švédsko	Stávající	nad 12 t	dálnice	EURO 0–EURO IV+, 3 / 4 nápravy		(poplatek za vjezd ve Stockholmu pro všechna vozidla)		manuální / nálepky	
	Plánovaný	nad 7,5 t ve stádiu diskuse	dálnice a hlavní silnice, možné regionální výjimky	třída EURO, ekologické vlastnosti		(poplatek za vjezd v dalších městech?)			ve stádiu diskuse, žádá definitivní verze
	Další možnosti	nad 3,5 / všechna vozidla	všechny silnice		nelze využít	městské oblasti			

Opozdilci (dosud žádný systém)

země	Stávající	Plánovaný	Další možnosti	základ systému	rozsah vozidel	plošný rozsah	odstupňování	přirážky	regulační poplatky	využití výnosů	technologie	zdroje a poznámky
Finsko	Stávající	Žádný	Žádný	poplatky na základě ujeté vzdálenosti	nad 3,5 t / všechna vozidla	všechny dálnice / všechny silnice	emisní třída	nelze využít	města	jiné dopravní nebo nedopravní účely		studie proveditelnosti, ale žádné plány
	Plánovaný	Žádný	Žádný	poplatky na základě ujeté vzdálenosti	nad 3,5 t / všechna vozidla	všechny dálnice / všechny silnice	emisní třída	nelze využít	města	jiné dopravní nebo nedopravní účely		studie proveditelnosti, ale žádné plány
	Další možnosti	Žádný	Žádný	poplatky na základě ujeté vzdálenosti	nad 3,5 t / všechna vozidla	všechny dálnice / všechny silnice	emisní třída	nelze využít	města	jiné dopravní nebo nedopravní účely		studie proveditelnosti, ale žádné plány
Irsko	Stávající	Žádný (ale 3 trasy s mýtným)	Žádný	poplatky na základě ujeté vzdálenosti	všechna vozidla	(3 dálniční trasy)	- (třída vozidla)	nelze využít	města	jiné dopravní nebo nedopravní účely		http://tinyurl.com/qq4re
	Plánovaný	mýtné (výstavba silnic formou veřejno-soukromých partnerství – PPP)	Žádný	poplatky na základě ujeté vzdálenosti	všechna vozidla	nové silnice / dálnice	emisní třída	nelze využít	města	jiné dopravní nebo nedopravní účely		ustanovení o konzultaci návrhů na zavedení mýtného s veřejností
	Další možnosti	mýtné	Žádný	poplatky na základě ujeté vzdálenosti	nad 3,5 t / všechna vozidla	všechny dálnice / všechny silnice	emisní třída	nelze využít	města	jiné dopravní nebo nedopravní účely		ustanovení o konzultaci návrhů na zavedení mýtného s veřejností
Velká Británie	Stávající	mýtné (ale na dálnici M6 podléhá 42 km mýtnému)	Žádný	poplatky na základě ujeté vzdálenosti	všechna vozidla	(42 km dálnice)	- (třída vozidla)	nelze využít	(poplatky za vjezd v Londýně)	ministerstvo financí (spol. pro přerozdělení spotřební daně)	ETC	http://www.mott.co.uk/
	Plánovaný	mýtné (ale na dálnici M6 podléhá 42 km mýtnému)	Žádný	poplatky na základě ujeté vzdálenosti	všechna vozidla	všechny silnice	třída vozidla	nelze využít	(několik měst plánuje poplatky za vjezd)	ministerstvo financí (spol. pro přerozdělení spotřební daně)	ETC	plány odloženy
	Další možnosti	při realizaci plánů žádné	Žádný	poplatky na základě ujeté vzdálenosti	všechna vozidla	žádný	emisní třída	nelze využít	města	jiné dopravní nebo nedopravní účely		plány odloženy

Nové členské země vyjma ČR a Slovinska (různé situace)

země	Stávající	Plánovaný	Další možnosti	základ systému	rozsah vozidel	plošný rozsah	odstupňování	přirážky	regulační poplatky	využití výnosů	technologie	zdroje a poznámky
Bulharsko	Stávající	všechny silnice kromě měst a okruhů	3 kategorie: autobus, kamion, lehké vozidlo	uživatelské poplatky	všechna vozidla	všechny silnice	počet náprav, hmotnost, emisní třídy	hory poblíž hranic s Řeckem?	města a/ nebo znečištěné oblasti	fond silniční infrastruktury	manuální / nálepky	
	Plánovaný			žádné známé plány								
	Další možnosti	všechny silnice		mýné (na základě ujeté vzdálenosti)					města a/ nebo znečištěné oblasti	jiné dopravní nebo nedopravní účely	elektronický výběr	
Kypr	nebyl podroben analýze: nemá pozemní dopravní spojení se zbytkem EU											
Estonsko	Stávající			žádný								
	Plánovaný								(určitý zájem o poplatky za vjezd ve městech)			žádné známé plány
	Další možnosti	všechny silnice	emisní třída	mýné	nad 3,5 t / všechna vozidla			nelze využít	městské oblasti	dopravní nebo nedopravní účely		
Maďarsko	Stávající	cca 70 % dálniční sítě (670 km, neustále roste)	hmotnost	uživatelské poplatky	všechna vozidla					dálnice	manuální / nálepky	http://www.aka.hu/ http://www.asecap.com/english/mem-hungary-en.html http://www.autopalya.hu/Engine.aspx
	Plánovaný	dálnice, rychlostní silnice	hmotnosti?	mýné	nad 3,5 t					dálnice	elektronický výběr mýného, DSRC	plánované datum zavedení: 2007
	Další možnosti	všechny silnice	emisní třída	při realizaci plánů žádné	žádný			nelze využít	městské oblasti	jiné dopravní nebo nedopravní účely	GPS	

země	základ systému	rozsah vozidel	plošný rozsah	odstupňování	přirážky	regulační poplatky	využití výnosů	technologie	zdroje a poznámky
Lotyško	Stávající								
	Plánovaný								žádné známé plány
	Další možnosti	nad 3,5 t / všechna vozidla	všechny silnice	emisioní třída	nelze využít	městské oblasti			
Litva	Stávající	všechna vozidla	hlavní silnice	hmotnost / délka			výstavba a údržba silniční sítě	karta / nálepka	
	Plánovaný								žádné známé plány
	Další možnosti		všechny silnice	emisioní třída	nelze využít	městské oblasti			
Malta	nebyla podrobena analýze: nemá pozemní dopravní spojení se zbytkem EU								
Polsko	Stávající	nad 3,5 t (+ dálniční mýtné pro všechna motorová vozidla)	dálnice a státní silnice	hmotnost, počet náprav, emise (EURO 0 / EURO I)			dálnice a státní silnice	uživatelské karty	http://www.gddkia.gov.pl/
	Plánovaný	nad 3,5 t	všechny státní silnice	druh vozidla, hmotnost, emisioní třída (EURO 0–EURO II+)			dálnice a státní silnice	dosud nerozhodnuto	dosud neschválen návrh zákona
	Další možnosti	všechna vozidla	všechny silnice	emisioní třída: EURO 0 –EURO IV+	možnost zavést ve Vysokých Tatrách	města a/nebo znečištěné oblasti	jiné dopravní nebo nedopravní účely	GPS	

země	Stávající	základ systému	rozsah vozidel	plošný rozsah	odstupňování	přirážky	regulační poplatky	využití výnosů	technologie	zdroje a poznámky
Rumunsko	Stávající	uživatelské poplatky	všechna vozidla	všechny silnice mimo města	počet náprav, hmotnost, emisní třídy			fond silniční infrastruktury	manuální / nálepky	
	Plánovaný	žádné známé plány								
	Další možnosti	mýtné (na základě vzdálenosti)		všechny silnice	hornaté oblasti?	města a/nebo znečištěné oblasti	jiné dopravní nebo nedopravní účely	elektronický výběr		http://www.telecom.gov.sk/index/index.php
Slovensko	Stávající	uživatelský poplatek	všechna vozidla	dálnice a silnice 1. třídy	hmotnost			dálnice	manuální / nálepky	
	Plánovaný	mýtné	zprvu nad 3,5 t; od roku 2011 všechna vozidla	souběžné silnice 1. a 2. třídy	hmotnost, počet náprav, emisní třída, možná den/noc			dálnice a splátky úvěrů od EIB	EFC, DSRC, později GPS/GSM	plánované datum zavedení: leden 2009
	Další možnosti			všechny silnice	možnost zavést ve Vysokých Tatrách	města a/nebo znečištěné oblasti a hory	jiné dopravní nebo nedopravní účely			

DODATEK 2: MOŽNOSTI, KTERÉ NOVELIZOVANÁ SMĚRNICE NABÍZÍ V CITLIVÝCH HORNATÝCH OBLASTECH

Úvod

Evropský parlament v prosinci 2005 schválil kompromisní návrh Britského předsednictví a Rady, jímž došlo k novelizaci Směrnice o „euroznámce“ (č. 1999/62) o zpoplatnění těžkotonážních nákladních vozidel. Tento text dne 27. 3. 2006 formálně schválila Rada ministrů dopravy. Novelizovaná směrnice počítá se širší škálou možností zpoplatňování. Některé z nových možností se soustředí na citlivé horské oblasti. Při novelizaci směrnice bylo jedním z prvotních cílů Evropské komise přijít s nástrojem, jenž by nahradil systém „ekobodů“ v Rakousku¹ a zároveň byl použitelný i v jiných citlivých horských oblastech. Jelikož přes hlavní pohoří může procházet jen topograficky omezené množství dopravních cest, jež jsou tudíž velmi vytížené, trpí lidé, živočišové, rostliny a krajina v těchto místech v nadměrné míře emisemi z nákladní dopravy².

Tato kapitola rozebírá možnosti, jež novelizovaná směrnice přináší místní samosprávě a dalším aktérům v těchto citlivých horských oblastech.

Poplatek dle ujeté vzdálenosti jako nejlepší možnost

Nová směrnice v novelizovaném článku 7.1 umožňuje členským zemím provozovat či zavádět mýtné a/nebo uživatelské poplatky na transevropské silniční síti. Výše mýtného by měla vycházet z ujeté vzdálenosti a typu vozidla (článek 2b), zatímco uživatelské poplatky dávají uživatelům právo používat infrastrukturu po určité období (článek 2c). To znamená, že členské země budou i nadále mít svobodu volby mezi mýtným dle ujeté vzdálenosti a poplatky s časovou platností. Mohou se dokonce rozhodnout nevybírat žádné mýtné či poplatky.

Článek 2

- (b) „mýtné“ je konkrétní částka splatná za vozidlo, jež ujede danou vzdálenost po komunikacích uvedených v článku 7(1); výše částky musí vycházet z ujeté vzdálenosti a typu vozidla;
- (c) „uživatelský poplatek“ je konkrétní částka, jejíž uhrazení zakládá právo vozidla používat po určitou dobu komunikace uvedené v článku 7(1);
- (d) „vozidlo“ je motorové vozidlo nebo vozová souprava určená či používaná výhradně k silniční přepravě nákladů, jejíž maximální přípustná hmotnost včetně nákladu přesahuje 3,5 tuny;

Článek 7

1. Členské země mohou provozovat nebo zavádět mýtné a/nebo uživatelské poplatky na Transevropské silniční síti nebo na jejích částech pouze za podmínek stanovených odstavci 2 až 12. Tímto není dotčeno právo členské země v souladu se Smlouvou o EU uplatňovat mýtné a/nebo uživatelské poplatky na silnicích, jež nejsou součástí Transevropské silniční sítě, mezi jiným na souběžných silnicích, na něž může provoz z Transevropské silniční sítě přecházet a/nebo představují přímou konkurenci určitým částem této sítě, nebo za jiné typy motorových vozidel, jež nespádají do definice „vozidla“, na Transevropské silniční síti za předpokladu, že výběr mýtného na těchto silnicích nediskriminuje mezinárodní dopravu a nevede k pokřivení konkurence mezi provozovateli.

Z těchto možností je pouze mýtné na základě vzdálenosti, jehož definice je v článku 2b, spravedlivé vůči uživatelům a zároveň motivuje k efektivnějšímu využívání těžkotonážních nákladních vozidel a tím snižování nepříznivých dopadů. Novelizovaná směrnice umožňuje členským zemím takové poplatky vybírat na transevropské silniční síti a dále na všech ostatních silnicích a za všechna vozidla, včetně těch, na něž se směrnice nevztahuje (článek 2d), podle principu svobodného rozhodování členských zemí (subsidiarity).

Článek 7

9. Základem pro stanovení výše mýtného musí být pouze princip navrácení nákladů na infrastrukturu. Obzvláště vážené průměrné poplatky se musí vztahovat k nákladům na výstavbu a na provoz, údržbu a rozvoj dotyčné infrastrukturní sítě. Do vážených průměrných poplatků lze zahrnout též kapitálový výtěžek nebo marži na základě tržních podmínek.

¹ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady zavádějící systém ekobodů platný pro těžkotonážní nákladní vozidla projíždějící Rakouskem na rok 2004; 20. 12. 2001 COM(2001)807 final2001/0310 (COD).

² Viz publikaci T&E Delivering the Goods, T&E 2004.

Článek 2

(aa) „náklady na výstavbu“ se rozumí náklady související s výstavbou; ve vhodných případech sem patří též finanční náklady na:

- výstavbu nebo vylepšení nové infrastruktury (mj. významné konstrukční opravy); nebo
- výstavbu nebo vylepšení infrastruktury (mj. významné konstrukční opravy) dokončené nejpozději 30 let před datem*, kde je již k datu* zavedeno vybírání mýtného, nebo dokončené nejpozději 30 let před datem zavedení nového systému výběru mýtného po dni*; náklady související s výstavbou nebo vylepšením infrastruktury dokončeným před těmito lhůtami lze též považovat za náklady na výstavbu, pokud:

(i) členská země má zaveden systém výběru mýtného, z něhož pokrývá tyto náklady prostřednictvím smlouvy s provozovatelem systému výběru mýtného nebo jiného právního úkonu se stejným účinkem, jenž vstoupil v platnost před datem*, nebo

(ii) členská země může prokázat, že důvodem pro výstavbu dané infrastruktury byla návrhová životnost přesahující 30 let.

Poměrná část nákladů na výstavbu, přicházející v úvahu, nesmí v žádném případě přesáhnout poměrnou část aktuální zbývající návrhové životnosti jednotlivých částí infrastruktury ke dni* nebo ke dni zavedení nového systému výběru mýtného, nastane-li později. Náklady na výstavbu či vylepšení infrastruktury mohou zahrnovat veškeré dílčí náklady na infrastrukturu určené k omezení obtěžující hluchnosti nebo zlepšení bezpečnosti silničního provozu a skutečné úhrady, jež provozovatel infrastruktury provádí v souvislosti s objektivními složkami životního prostředí, například v rámci ochrany před znečištěním půdy;

(ab) „finanční náklady“ jsou úroky z půjček a/nebo výnos z vlastního kapitálu spolufinancovaného akcionáři;

(ac) „významné konstrukční opravy“ jsou konstrukční opravy vyjma takových oprav, které již nejsou aktuálně přínosné pro uživatele, např. jsou-li opravy nahrazeny pokračující obnovou povrchu nebo dalšími stavebními pracemi.

Členské země mohou do mýtného zahrnovat náklady na výstavbu a na provoz, údržbu a rozvoj silniční sítě (článek 7.9). Náklady na výstavbu podrobněji rozvádí článek 2(aa). Mohou sem patřit náklady na výstavbu nové infrastruktury, ale též na infrastrukturu vystavěnou za posledních 30 let a za určitých podmínek i dříve.

Externí náklady na poškozování zdraví a životního prostředí, dopravní nehody a zácpy nelze do mýtného zahrnovat.

Tento druh mýtného na základě vzdálenosti ujeté po veškerých silničních komunikacích by se měl stát základním nástrojem zpoplatňování uživatelů silnic v Evropě a neomezovat se pouze na citlivé horské oblasti, jelikož vzdálenost ujetá citlivými horskými oblastmi je obvykle příliš krátká, než aby dokázala výrazněji užitečně ovlivnit objem dopravy a její dopady.

Odstupňování poplatků za účelem snižování emisí z vozidel

Novelizovaná směrnice členskými zeměmi dovoluje odstupňovat vyšší poplatků v závislosti na emisní třídě EURO, objemu emisí tuhých částic či NO_x, denní době a ročním období (článek 7.10). Vozidla, jež nejvíce znečišťují, mohou platit až dvojnásobek toho, co nejčistší vozidla stejné třídy. Poplatek navíc může být v rámci stejné třídy vozidel za použití infrastruktury v době dopravní špičky až dvojnásobný. To znamená, že členské země mohou před odstupňováním podle ekologičnosti vozidla a denní či roční doby mýtné odstupňovat podle tříd vozidel, jež jsou stanoveny na základě počtu náprav a maximální hmotnosti včetně nákladu (viz Dodatek IV).

Článek 7

10 (a) Aniž by bylo dotčeno právo na výběr váženého průměrného poplatku uvedeného v odstavci 9, smějí členské země odstupňovat vyšší vybíraných poplatků za účelem boje s poškozováním životního prostředí, snižování kongesce, minimalizace poškozování infrastruktury, optimalizace užívání dotčené infrastruktury, podpory bezpečnosti silničního provozu apod., za předpokladu, že toto odstupňování:

- je přiměřené sledovanému účelu;
- je transparentní a nediskriminační, především vzhledem k národnosti přepravce, země či místa provozovny přepravce nebo registrace vozidla a původu nebo místa určení přepravy;

(b) V souladu s podmínkami bodu (a) lze vyšší poplatků odstupňovat podle:

- emisní třídy EURO podle dodatku 0 s ohledem na emise tuhých částic a NO_x za předpokladu, že žádný poplatek o více než 100 % nepřekročí poplatek ze srovnatelných vozidel splňujících nejpřísnější emisní normu;

- denní doby, druhu dne v týdnu nebo ročního období za předpokladu, že

(i) žádný poplatek o více než 100 % nepřekročí poplatek vybíraný v nejlevnější denní dobu, v nejlevnějších dni v týdnu nebo ročním období; nebo

(ii) je-li nejlevnější období bezplatné, příplatek za nejdražší denní dobu, den v týdnu nebo ročního období o více než 50 % nepřekročí vyšší poplatku, který by se jinak na dotčené vozidlo vztahoval.

Členské země budou povinny odstupňovat vyšší vybíraných poplatků v souladu s prvním oficiálním požadavkem nejpozději v roce 2010 nebo v případě úlev v okamžiku prodloužení platnosti dané úlevy.

Členská země se však může od tohoto požadavku odchýlit, pokud:

- by jí došlo k závažnému narušení soustavy systémů výběru poplatků na jejím území;
- by zavedení takového odstupňování v dotčeném systému zpoplatnění nebylo technicky proveditelné; nebo
- by jí došlo k odklonu nejvíce znečišťujících vozidel z Transevropské silniční sítě s následnými dopady na bezpečnost silničního provozu a zdraví obyvatel.

O každém takovém odchýlení je členská země povinna vyrozumět Komisi.

Dodatek IV

Třídy vozidel stanovuje následující tabulka.

Vozidla se dělí do podkategorií 0, I, II a III v závislosti na míře poškození silničního povrchu, a to vzestupně (vozidla třídy III tedy poškozují silniční infrastrukturu nejvíce). Poškozování roste exponenciálně s rostoucím počtem hmotnosti na nápravu. Všechna motorová vozidla a jejich soupravy o maximální přípustné hmotnosti včetně nákladu do 7,5 tuny spadají do třídy 0.

Mýtné za tunely a mosty odrážející nákladnější infrastrukturu v hornatých oblastech

Stejně jako směrnice 1999/62 ani novelizovaná směrnice nedovoluje vybírat současně uživatelské poplatky a mýtné. Článek 7.3 však dovoluje členským zemím vybírajícím uživatelské poplatky vybírat též mýtné za použití mostů, tunelů nebo průsmyků.

Článek 7

3. Mýtné a uživatelské poplatky nelze od žádného druhu vozidla za použití jednoho silničního úseku vybírat zároveň. Členské země však mohou na sítích, kde se vybírají uživatelské poplatky, vybírat též mýtné, a to za použití mostů, tunelů a průsmyků.

Toto ustanovení se nevztahuje na významnější případ, kdy členská země v hornaté oblasti na svém území vybírá mýtné a nikoli uživatelské poplatky. Otevřenou otázkou zůstává, zda je možné vybírat mýtné v různé výši na různých částech sítě v závislosti na jejich různé nákladnosti.

Novelizovaná směrnice nepočítá s možností odstupňování podle druhu infrastruktury nebo oblasti (viz odstupňování výše a článek 7.10). Článek 7.1 však dovoluje vybírat takové poplatky pouze na částech sítě TEN, což je také určitým druhem geografického odstupňování.

Na tuto otázku neposkytuje definitivní odpověď ani článek 7a. Náklady vzaté v úvahu při výpočtu výše mýtného „se musí vztahovat k síti..., na níž je mýtné vybíráno,“ čímž se ani nepovoluje, ani nezakazuje rozdělit celostátní síť na různé části a vypočítat k nim náklady a mýtné zvlášť.

Článek 7a

1. Při stanovování výše mýtného jako váženého průměru, jež se má vybírat na dotyčné infrastrukturní síti nebo na jasně vymezené části této sítě, musí členská země brát do úvahy rozličné náklady uvedené v článku 7(9). Náklady vzaté v úvahu se musí vztahovat k síti nebo části sítě, na níž je mýtné vybíráno, a k vozidlům, jež zpoplatnění podléhají. Členské země se mohou rozhodnout tyto náklady nezískávat zpět formou výnosu z mýtného, nebo získávat zpět pouze poměrnou část těchto nákladů.

Odpověď na toto dilema nedávají ani stávající systémy. Tradiční mýtní systémy, založené na koncesích, stanoví výši mýtného v závislosti na nákladech na příslušný úsek sítě. Koncesionáři v hornatých oblastech tak mají vyšší náklady než ostatní. Mýtné za průjezd tunelem pod Mont Blankem je tudíž výrazně vyšší než průměrné mýtné na francouzských nebo italských dálnicích.

Rakousko v roce 2004 přešlo ze systému uživatelských poplatků na systém mýtného na všech dálnicích. Tento systém není založen na koncesních smlouvách. Rakousko již dávno vybíralo mýtné za tunely a horské průsmyky. I po zavedení programu „LKW-Maut“ (mýtné za nákladní vozidla) v roce 2004 dále vybírá takzvané „Sondermaut“ (zvláštní mýtné) za horské trasy. Toto zvláštní mýtné je předmětem sporu. Evropská komise zahájila soudní řízení, které ale bylo po přijetí novelizované směrnice ukončeno.

Z těchto příkladů a z nejasné právní úpravy vyvozujeme tento závěr:

- Výběr mýtného rozdílné výše na různých částech sítě není zakázán, pokud lze výši mýtného obhájit coby náklady podle článku 7.9.
- Za tunely, mosty a horské průsmyky by tudíž mělo být možné vybírat vyšší mýtné než na zbývajících částech sítě.
- Jeví se to jako přijatelnější v případě koncesí než v ostatních případech.
- Systém by neměl diskriminovat a měl by brát patřičný ohled na obecné zásady Smlouvy o EU.

Financování prioritních projektů TEN v hornatých oblastech přírážkami

Novelizovaná směrnice přichází s novým nástrojem pro citlivé hornaté oblasti v podobě možnosti vybírat zvláštní přírážky, přičemž v článku 7.11 uvádí dlouhý seznam podmínek, jež musí být splněny:

- Úsek musí být stížen vážnou kongescí, nebo vozidla po něm jedoucí musí způsobovat vážné škody na životním prostředí.
- Výnosy musí být investovány do prioritních projektů sítě TEN uvedených v Příručce TEN pro rok 2004³.
- Tyto projekty musí být ve stejném koridoru jako silnice, na níž se přírážka vybírá.
- Důsledkem přírážky nesmí být nespravedlivé zacházení s komerční dopravou.
- Maximální výše přírážky je 15 % průměrného mýtného obecně a 25 % průměrného mýtného v případě přeshraničních projektů.

Článek 7

11. Aniž by byla dotčena ustanovení článku 9(1), lze ve výjimečných případech infrastruktury v hornatých regionech po uvedení Komise k mýtnému za konkrétní úseky silnic účtovat přírážky:

(a) jsou-li úseky stížené vážnou kongescí, jež má dopad na volný pohyb vozidel, nebo

(b) způsobuje-li provoz vozidel po úsecích vážné poškození životního prostředí, pod podmínkou, že:

– výnos z přírážek se investuje do prioritních projektů evropského významu uvedených v Příloze III Usnesení č. 884/2004/EC, jež přímo přispívají k zmírnění dané kongesce nebo poškození životního prostředí a jež jsou umístěny v totéž koridoru jako úsek silnice, na němž je přírážka účtována;

– přírážka, kterou lze účtovat navíc k mýtnému odstupňovanému podle odstavce 10, nepřevyšuje 15 % váženého průměru mýtného, jež se vypočítá podle odstavce 9 vyjma případů, kde se výnos investuje do přeshraničních úseků prioritních projektů evropského významu, jejichž předmětem je infrastruktura v hornatých regionech; v takovém případě přírážka nesmí převýšit 25 %;

– uplatnění přírážky nevede k nespravedlivému zacházení s komerční dopravou v porovnání s ostatními uživateli silnice;

– před uplatněním přírážky je Komisi předložen finanční plán pro infrastrukturu, na níž je přírážka uplatněna, a analýza nákladů a přínosů nového infrastrukturního projektu;

– období, po něž má přírážka platit, je předem stanoveno a omezeno a odpovídá předpokládanému výnosu podle předloženého finančního plánu a analýzy nákladů a přínosů.

Uplatnění tohoto ustanovení v přeshraničních projektech upraví smlouva mezi dotýcnými členskými zeměmi.

Komise po obdržení finančního plánu od členské země, jež má v úmyslu zavést přírážku, o tomto záměru obeznámí členy výboru uvedeného v článku 9c(1). Pokud Komise usoudí, že uvažovaná přírážka neodpovídá podmínkám stanoveným v tomto odstavci, nebo pokud usoudí, že uvažovaná přírážka bude mít významný nepříznivý vliv na hospodářský rozvoj okrajových regionů, může plán poplatků předložený dotýcným členským státem zamítnout nebo žádat o jeho přepracování v souladu s postupem uvedeným v článku 9c(2).

Výčet podmínek, jež je nezbytné splnit, aby mohla být zavedena přírážka, je poněkud nepraktický. Nejzjevnější možností využití je vlastně brennerská trasa mezi Rakouskem a Itálií a trasa Fréjus mezi Francií a Itálií. Na těchto dvou trasách existují plány na vybudování železničních tratí v rámci priorit TEN a v totéž koridoru i významná silniční propojení pro alpskou silniční dopravu. Přírážky by rovněž mohly posloužit k vyšší návratnosti investic do železničního tunelu ve středních Pyreneích. Na této trase je však stále poměrně malý objem dálkové nákladní přepravy, protože většina přeprav mezi Pyrenejským poloostrovem a Evropou jde po pobřežních cestách na východ a západ od hor. Směrnice neuvádí přesnou definici pojmu "týž koridor". Není tudíž jasné, zda lze přírážky na financování tunelu středem hor vybírat i na pobřežních trasách. Stejná otázka vyvstává i u alpských koridorů. V obou případech existují paralelní cesty, tedy v Rakousku Taury a mezi Francií a Itálií Mont Blanc, Montgenèvre či dokonce i pobřežní cesta podél Středozemního moře. Z hlediska řízení dopravy by bylo rozumné povolit přírážky na všech souběžných trasách, aby nemohlo docházet k přelití dopravy na levnější trasy.

Regulační poplatky

Článek 9 novelizované směrnice uvádí výčet daní a poplatků, jež mohou členské země vybírat dle zásady svobodného rozhodování. Článek 9.1a dovoluje v citlivých oblastech, městských i hornatých, výběr regulačních poplatků za účelem boje s kongescí nebo s dopady na životní prostředí.

Článek 9

1a. Tato směrnice nesmí členskými zeměmi bránit v nediskriminačním uplatňování:

(a) regulačních poplatků zvláště určených k boji s dopravní zácpou v určitých časových obdobích či místech;

(b) regulačních poplatků určených k boji s dopady na životní prostředí včetně zhoršeného ovzduší podél všech komunikací především ve městech, i takových, jež jsou začleněny v transevropských silničních sítích.

Ačkoli v textu se výslovně hovoří o městských oblastech, regulační poplatky lze vybírat i v hornatých oblastech. Města jsou uvedena pouze jako příklad možností vybírání regulačních poplatků vzhledem ke značným kongescím a ekologickým problémům, které zde vládou. Komisař pro dopravu Jacques Barrot a ředitel DG TREN pro pozemní dopravu skutečně během jednání o novelizované směrnici potvrdili, že nejdůležitější částí tohoto textu je formulace „podél všech komunikací“. Totéž by mělo platit o dopadech na životní prostředí: v textu se hovoří pouze o „zhoršeném ovzduší“, ale regulační poplatky lze stejně tak vybírat i na boj s ostatními dopady na životní prostředí, například s hlukem.

Součástí novelizované směrnice není žádné konkrétní bližší vysvětlení způsobu výběru regulačních poplatků. To je ponecháno na členských zemích, jež musí pouze vyhovět pravidlům Smlouvy o EU (viz následující oddíl). Výběr regulačních poplatků na hlavních tazích evropské nákladní dopravy v horských oblastech v každém případě nezůstane bez diskuzí a pravděpodobně o nich rozhodne soudní výnos. Nicméně jak Smlouva o EU, tak i různá usnesení Evropského soudního dvora uznávají možnost za určitých podmínek, mimo jiné z důvodu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel, omezovat volný pohyb zboží⁴.

Výběr regulačních poplatků v citlivých horských oblastech se jeví jako schůdný, ale je třeba je uplatňovat obezřetně v rámci základních pravidel Smlouvy o EU.

³ Viz rozhodnutí Č. 884/2004/EC, dodatek 3.

⁴ Rozhodnutí Evropského soudního dvora ze dne 15. 11. 2005 ve věci případu č. C-320/03; Dohoda o Evropském společenství, konsolidovaná verze, prosinec 2004, zejména čl. 30.

Odlišení místní a tranzitní dopravy

Citlivé horské oblasti často bývají též poměrně odlehle a oproti průměru dané země se v nich odehrává jen omezená ekonomická aktivita. Ve všech takových oblastech je však klíčovým ekonomickým faktorem cestovní ruch a významná je dodávka zboží do těchto oblastí, nejen pro místní obyvatelstvo, ale též pro turisty. Z těchto důvodů má místní doprava a dovozní a vývozní doprava v těchto oblastech zcela jinou funkci a význam než tranzitní doprava, jež těmito oblastmi prochází, aniž by přispívala k jejich hospodářskému rozvoji.

Podle hlavních zásad Evropské unie je však odlišení místní a tranzitní dopravy jen velice chabé (viz též následující oddíl). Novelizovaná směrnice navíc obsahuje dvě prohlášení, jež také podtrhují omezenost tohoto odlišení. Prohlášení 6 dovoluje zavádět mýtné pouze na částech sítě, ale tak, aby nebyla diskriminována doprava, jež není místní. Toto ustanovení je jednoznačně namířeno proti členským zemím, jež zamýšlejí vybírat mýtné pouze na trasách výrazně využívaných zahraničními uživateli, zejména na hlavních tazích citlivými hornatými oblastmi využívaných těžkotonážními nákladními vozidly. Prohlášení 13a se soustředí na použití mýtních nástrojů v nečlenských zemích. Tyto země by neměly přijímat opatření, jež by diskriminovala tranzitní dopravu. Tato prohlášení odrážejí obecná pravidla platná dle Smlouvy o EU, jak je popsáno níže.

Prohlášení 6
6) Z důvodu efektivity nákladů na realizaci mýtních systémů nemusí celá infrastruktura, na níž se vztahuje mýtné, podléhat omezení přístupu. Členské země se mohou rozhodnout uplatňovat tuto směrnici prostřednictvím mýtného pouze v konkrétním místě infrastruktury, na niž se mýtné vztahuje. Nemělo by přitom docházet k diskriminaci dopravy, jež není místní.
Prohlášení 13a
(13a) Aby se doprava nepřelévávala na jiné komunikace z důvodu odlišnosti režimů v různých členských zemích EU a třetích zemích, měla by se Komise pokusit zajistit, aby při jednáních o mezinárodních dohodách třetí země nepřijímaly taková opatření, jejichž důsledkem by mohla být diskriminace tranzitní dopravy, např. systém obchodování s povolenkami k tranzitu.

Vzhledem k jejich odlišné povaze nelze v případě odlišení místní a tranzitní dopravy bezesbytku využít požadavek nediskriminace, a tudíž je zde určitý prostor pro odpovídající odstupňování výše mýtného. Sama o sobě však odlišná země registrace vozidla, původu nebo místa určení nákladu nesplňuje kritéria pro „odlišný“ druh dopravy. Odstupňování výše mýtného v oblastech podél státních hranic může být považováno za diskriminaci.

Obecné zásady ke zvažení

Obecné zásady Evropské unie stanoví Úmluva z Nice. Jedním ze zásadních cílů Evropské unie je zavést jednotný trh a tím umožnit volný pohyb zboží, osob, kapitálu a služeb (článek 14).

V kapitole „Svobodný pohyb zboží“ úmluva stanoví, co členské státy v oblasti umožnění volného pohybu zboží nesmějí dělat; tyto činnosti souvisejí především s clem a kvantitativními omezeními dovozu či vývozu. Článek 30 však dovoluje uplatňovat omezení, pokud mohou být opodstatněna veřejnou bezpečností nebo ochranou zdraví a života lidí, živočichů nebo rostlin. Tím vzniká prostor pro zavádění omezení z důvodů ochrany životního prostředí a zdraví.

V kapitole „Společná dopravní politika“ není povoleno diskriminovat na základě původu a místa určení zboží.

Článek 14 (Úmluva z Nice, kapitola „Jednotný trh“)
1. Společenství přijme opatření s cílem postupně zavádět jednotný trh v době do 31. prosince 1992 v souladu s ustanoveními tohoto článku a článků 15, 26, 47(2), 49, 80, 93 a 95 a aniž by byla dotčena platnost ostatních ustanovení této úmluvy.
2. Jednotný trh bude tvořit oblast bez vnitřních hranic, v nichž bude zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu v souladu s ustanoveními této úmluvy.
3. Rada, jednajíc svou způsobilou většinou na návrh Komise, stanoví pravidla a podmínky nezbytné k zajištění vyváženého rozvoje ve všech dotčených sektorech.
Článek 23 (Úmluva z Nice, kapitola „Volný pohyb zboží“)
1. Společenství bude založeno na celní unii, jež se bude týkat veškerého obchodu zbožím a jejíž součástí bude zrušení celní povinnosti z dovozu a vývozu mezi členskými zeměmi a veškerých případných poplatků se stejným účinkem, jakož i přijetí společného celního sazebníku ve vztahu s třetími zeměmi.
2. Ustanovení článku 25 a kapitoly 2 této hlavy se vztahují na výrobky pocházející z členských zemí a na výrobky pocházející z třetích zemí, jež jsou ve volném oběhu v členských zemích.

Článek 25 (Úmluva z Nice, kapitola „Volný pohyb zboží“)
Celní poplatky za dovoz a vývoz a poplatky se stejným účinkem budou mezi členskými zeměmi zrušeny. Toto zrušení se týká též celních poplatků daňové povahy.
Článek 28 (Úmluva z Nice, kapitola „Volný pohyb zboží“)
Kvantitativní omezení dovozu a veškerá případná opatření se stejným účinkem budou mezi členskými zeměmi zrušena.
Článek 29 (Úmluva z Nice, kapitola „Volný pohyb zboží“)
Kvantitativní omezení vývozu a veškerá případná opatření se stejným účinkem budou mezi členskými zeměmi zrušena.
Článek 30 (Úmluva z Nice, kapitola „Volný pohyb zboží“)
Ustanovení článků 28 a 29 neznemožní zákazy nebo omezení dovozu, vývozu nebo tranzitu zboží opodstatněná ve smyslu veřejné morálky, veřejné prozíravosti nebo veřejné bezpečnosti; ochrany zdraví a života lidí, živočichů nebo rostlin; ochrany národních pokladů umělecké, historické či archeologické hodnoty; nebo ochrany průmyslového a obchodního vlastnictví. Tyto zákazy a omezení však nesmějí být prostředkem svévolné diskriminace nebo skrytého omezení obchodu mezi členskými zeměmi.
Článek 75 (Úmluva z Nice, kapitola „Společná dopravní politika“)
1. V případě dopravy v rámci Společenství platí zákaz diskriminace v podobě účtování odlišných cen dopravci a stanovování odlišných podmínek pro přepravu téhož zboží po stejných dopravních cestách na základě země původu nebo místa určení dotyčného zboží.
2. Odstavec 1 nesmí Radě bránit v přijímání dalších opatření dle článku 71(1).
3. Rada, jednající svou způsobilou většinou na návrh Komise a po poradě s Výborem pro hospodářské a společenské otázky, stanoví pravidla pro praktické provedení ustanovení odstavce 1.

DODATEK 3: SITUACE A MOŽNOSTI V RAKOUSKU

a) Stávající situace

Rakousko dne 1. ledna 2004 zavedlo poplatek za ujetou vzdálenost pro všechna osobní a nákladní vozidla nad 3,5 tuny. Tento poplatek, známý pod názvem „LKW-Maut“, se vybírá na dálnicích a určitých rychlostních silnicích. Sazby jsou odvozeny pouze od počtu náprav bez rozlišení podle emisních tříd (viz tabulka).

Od 1. července 2007 se průměrný poplatek se souhlasem Evropské komise zvýšil o 4,2 centu/km (z 22,7 na 26,9 ct/km). Rakousko v následujících letech počítá s dalším nárůstem objemu nákladní dopravy o 70 %.

Poplatky LKW-Maut v Rakousku dle kategorií vozidel, od července 2007 (€/vozokm, bez DPH)			
	2 nápravy	3 nápravy	4 a více náprav
Poplatek	0,155 €	0,214 €	0,321 €
Násobek zvýšení	(1)	1,4	2,1

Průměrná výše poplatku v rakouském systému je 0,269 €/vozokm. Výše sazeb je stanovena tak, aby pokrývala náklady na infrastrukturu včetně dluhů dálniční společnosti ASFINAG v souvislosti s dřívějšími stavebními pracemi. Zvýšení poplatků v roce 2007 má společnost ASFINAG přinést dalších 115 milionů eur na výstavbu a údržbu silniční sítě. Jak již bylo řečeno, poplatky jsou odstupňovány pouze podle počtu náprav, přičemž více znečišťující vozidla neplatí vyšší sazbu, takže provozovatelé nejsou motivováni k nákupu čistších vozidel.

Zvýšení poplatku se dotkne tranzitní dopravy více než vnitrozemských vozidel, pro něž bude výhodně snížena daň z motorových vozidel na polovinu. Odhaduje se, že tranzitní doprava bude v Rakousku představovat třetinu veškeré těžkotonážní silniční dopravy.

Na některých trasách v Alpách jsou vyšší poplatky. Tato takzvaná zvláštní mýtná (Sondermauten) se vybírají na trasách Brenner, Tauern, Pyhrn, Karawanken a Arlberg. V průsmyku Brenner (dálnice A13) platí noční tarif pro vozidla se čtyřmi a více nápravami, který je oproti dennímu tarifu dvojnásobný.

Vozidla do 3,5 tuny za použití rakouských dálnic platí formou časových dálničních známek.

Zkušenosti s rakouským systémem LKW-Maut jsou celkem příznivé:

- Realizace LKW-Maut byla úspěšná i přes výrazný počáteční odpor.
- Systém je nyní užívateli ve vysoké míře přijímán⁵.
- Systém je založen na dobře známé a jednoduché technologii (DSRC, mikrovlny) a je velmi spolehlivý (99,9 % bezchybných transakcí).
- Systém je též jednoduchý a snadno srozumitelný pro uživatele a vyžaduje od nich nízké náklady na vybavení (5 € za sadu „Go-Box“, jež se do vozidla instaluje bezplatně).
- Výnosy v roce 2005 činily 775 milionů eur.

Na určitých trasách dochází k přelítí dopravy ze zpoplatněné dálnice na bezplatné komunikace, což má nepříznivý dopad na plynulost provozu a dotýká se místních obyvatel.

Právní rámec

Rakouská vláda v polovině 90. let rozhodla o zavedení časových dálničních známek pro osobní automobily (tzv. „Pickerl“) a zavedla poplatek za ujetou vzdálenost pro těžká vozidla. Požadovaný zákon parlament schválil v roce 1996 a v roce 2002 jej nahradil podrobnějším předpisem.

Technický systém

Rakouské mýtné LKW-Maut je postaveno na technologii DSRC s jednoduchými čipy ve vozidlech (Go-Boxy) a sloupovými branami na dálnicích. Touto palubní jednotkou musí být vybavena všechna vozidla. Jedná se o tzv. otevřený systém, na rozdíl od systému uzavřeného, v němž jsou brány umístěny na nájezdech a výjezdech z dálnic.

Náklady na provoz systému představují asi 4 % výnosů a na vymáhání připadá asi 12 % výnosů⁶.

⁵ ASFINAG 2005: *The Austrian Toll System*, září 2005.

⁶ Friedrich Schwarz-Herda, rakouské federální ministerstvo dopravy, inovací a technologie (BMVIT), *Interurban road pricing: The Austrian Experience*, prezentace pro skupinu IMPRINT-NET, Brusel, 25. 4. 2006.

b) Plány

Rozšíření systému LKW-Maut na ostatní silniční komunikace se neplánuje. V současné době nejsou ani konkrétní plány na zavedení odstupňování poplatků podle emisní třídy dříve než v roce 2010, což je lhůta stanovená směrnicí. Probíhá debata ohledně vybírání přírážek v citlivých alpských oblastech a převodu výnosů z nich do železniční infrastruktury, ale dosud nejsou k dispozici žádné konkrétní plány.

Rakouská vláda rovněž jedná o konceptu Burzy přejezdů Alp, což by znamenalo obchodování s předem určeným počtem tranzitních přejezdů alpskými koridory za cenu stanovenou poptávkou.

c) Možnosti

Ačkoli Rakousko již provozuje systém poplatků podle ujeté vzdálenosti na dálnicích pro vozidla nad 3,5 tuny, novelizovaná směrnice přináší tyto další možnosti:

- Rozšíření na celou silniční síť: Nová směrnice dává členským zemím příležitost zavést zpoplatnění na silnicích mimo síť TEN-R, přičemž na těchto silnicích se poplatky mohou vybírat podle pravidel Smlouvy o EU, nikoli samotné směrnice. Rakousko tedy má možnost rozšířit systém zpoplatnění z dálnic na celou silniční síť.
- Odstupňování sazeb dle emisní třídy nebo objemu emisí vozidel: Přestože existuje několik výjimek, členské země stejně budou nejpozději v roce 2010 muset odstupňovat své sazebníky podle emisních tříd nebo objemu emisí PM10 či NOx.
- Regulační poplatky: Mohly by být zavedeny v oblastech častých kongescí nebo v oblastech s ekologickými problémy.
- Přírážky: Pro alpské oblasti a horské průsmyky v Rakousku jsou rozhodně významnou příležitostí.

DODATEK 4: SITUACE A MOŽNOSTI V NĚMECKU

a) Stávající situace

Německo na konci srpna 2003 vystoupilo z Dohody s Beneluxem, Švédskem a Dánskem o eurozámce, neboť k tomuto datu chtělo časové známky nahradit poplatky za ujetou vzdálenost, zvanými „LKW-Maut“. Z důvodu technických problémů se však spuštění systému posunulo až na 1. leden 2005.

Smyslem systému LKW-Maut (doslova „mýtné pro nákladní vozidla“) je získat finance na novou dopravní infrastrukturu. Německá vláda uplatňuje integrovanou politiku propojování jednotlivých druhů dopravy, a hodlá tak výnosy ze systému investovat do nových silnic, železnic a vnitrozemských vodních cest. Cílem je odstranit problémová místa nebo kongesce (program „Anti-Stau“). V říjnu 2003 vznikla veřejná instituce pro financování dopravní infrastruktury. Jejím hlavním úkolem je reinvestovat výnosy ze systému LKW-Maut do dopravních projektů.

Poplatek se vybírá za použití dálnic vozidla nad 12 tun; od ledna 2007 též za použití tří federálních silnic (Bundesstrassen). Výše poplatků závisí na počtu náprav a emisní třídě vozidla a pohybuje se v rozmezí 0,10–0,14 eur. Podle směrnice 1999/62 se do výpočtu poplatků promítly pouze náklady na infrastrukturu. Nezávislá studie vypočítala infrastrukturní náklady používání dálnic těžkotonážními vozidly na 3,4 miliardy eur ročně, což odpovídá průměrnému váženému poplatku 0,15 €/km.

Od 1. září 2007 se počítá se zvýšením průměrného poplatku z 0,124 €/km na 0,135 €/km, jež má pokrýt ztrátu výnosu plynoucí ze snížení sazby daně z motorových vozidel pro těžkotonážní nákladní vozy na minimální povolenou hranici EU.

Poplatky LKW-Maut v Německu dle kategorií vozidel, plán od září 2007 (€/vozokm, bez DPH)		
	do 3 náprav	4 a více náprav
Poplatek kat. A	0,10 €	0,11 €
Kategorie B	0,12 €	0,13 €
Kategorie C	0,145 €	0,155 €

Evropská komise dne 24. ledna 2007 schválila program německé vlády, jejímž smyslem je pomáhat dopravcům při nákupu těžkotonážních vozidel s lepšími emisními vlastnostmi⁷. Komise shledala, že program podpory je v souladu s pravidly Evropského společenství v oblasti výdajů na ochranu životního prostředí v povolených mezích. V rámci programu bude uvolněno 100 milionů eur ročně po dobu šesti let. Podpora bude přidělována v podobě investičních grantů nebo úročených příspěvků dopravcům, kteří investují do nákladních vozidel splňujících přísnější ekologické normy, než jsou stávající. Program má motivovat k nákupu vozidel emisní třídy EURO V (do října 2008), nebo lepších.

Právní rámec

Právní rámec německého systému LKW-Maut stanoví zákon přijatý německým parlamentem v roce 2002.

Německý parlament dne 8. června 2007 přijal právní předpis, kterým se mění sazby daně z motorových vozidel a LKW-Maut. Daň z provozu těžkotonážních nákladních vozidel klesne na minimální úroveň povolenou EU⁸.

Technický systém

Německý systém LKW-Maut je založen na technologii GPS/GSM. Satelitní navigace (GPS) určí polohu vozidla prostřednictvím palubní jednotky, tj. prověří, pohybuje-li se vozidlo po zpoplatněné dálnici nebo po jiné silnici. Mobilní síť (GSM) sdělí výši splatného poplatku ústřední kanceláři, která poté úhradu fakturuje uživateli. Vymáhání funguje na základě mikrovláknové technologie (DSRC). Technologie byla naprostou novinkou a nikdy předtím nebyla pro placení mýtného použita. To spolu s příliš ambiciózním termínem uvedení do provozu způsobilo zpoždění. Systém však zatím funguje dobře a vyžaduje pouze minimální vybavení podél silnic. Je též poměrně flexibilní, co se týče rozšiřování na další části silniční sítě. Napůl manuální systém registrace uživatelů bez palubní jednotky však takto flexibilní není. Ve stávajícím systému zpoplatnění dálnic je již poměrně nepraktický a v rozšířeném systému nebude fungovat vůbec.

⁷ Evropská komise, tisková zpráva IP/07/86: Commission authorises German scheme to promote environmentally friendly heavy vehicles, Brusel, 24. 1. 2007.

⁸ Německé ministerstvo dopravy, tisková zpráva 152/2007: Tiefensee: Deutsches Lkw-Gewerbe wird um 250 Millionen Euro entlastet, Berlín, 8. 6. 2007.

b) Plány

Jak již bylo naznačeno, v září 2007 dojde ke zvýšení průměrné výše poplatku na 0,135 /km. Pro německé dopravce bude částečným vyrovnáním snižena daň z motorových vozidel a finanční motivace k nákupu vozidel s nižšími emisemi.

System již byl rozšířen na tři souběžné hlavní silnice, kde docházelo k problematickému přelévání dopravy. Zásadní změna systému se neplánuje, ačkoli v budoucnu možná bude rozšířen na další souběžné tahy.

Roste množství palubních jednotek v provozu, což snižuje provozní náklady systému; v současné době má palubní jednotky okolo 90 % uživatelů. Možná budou zrušena fyzická prodejní místa a zachována bude pouze platba palubní jednotkou a přes internet.

c) Možnosti

Stávající německý systém lze ve světle ustanovení novelizované směrnice:

- rozšířit na celou silniční síť;
- rozšířit i na vozidla do 12 tun.

DODATEK 5: SITUACE A MOŽNOSTI V ČESKÉ REPUBLICE

a) Stávající situace

Od 1. ledna 2007 se od vozidel nad 12 tun za použití českých dálnic a silnic pro motorová vozidla vybírá poplatek za ujetý kilometr. Kamiony musí být vybaveny palubní jednotkou „Premid“ (vozidla s metalizovaným čelním sklem „Premid plus“). Použití jednotky je povinné a jednotka je k dostání za zálohu 1 550 Kč. Systém pracuje na bázi mikrovláknové výměny údajů mezi palubními jednotkami a mýtními branami. Poplatek je odstupňován podle počtu náprav a emisních tříd EURO.

Mýtné se vztahuje na cca 970 kilometrů dálnic a silnic pro motorová vozidla (včetně nových úseků), jež jsou využívány především mezinárodní nákladní dopravou. Předpokládá se, že se dotkne 60-65 tisíc tuzemských a 30-35 zahraničních vozidel nad 12 tun. Odráží to rostoucí význam České republiky coby tranzitní země pro kamiony: podle údajů ministerstva dopravy 20-30% vozidel nad 12 tun zemí pouze projíždí.

Hlavním cílem zavedení poplatku pro těžkotonážní vozidla je získání finančních prostředků k dokončení dálniční sítě, nikoli omezování nákladní dopravy. Zdá se, že zpomalení nebo zastavení nárůstu této dopravy je chápáno pouze jako druhotný cíl.

Zdroj: <http://www.premid.cz>

Poznámka: 1 Kč = 0,035 € (stav k 10. červnu 2007).

Průměrná výše mýtného za vozidla o hmotnosti 40 tun je na dálnicích a rychlostních silnicích 4,05 Kč/km (0,14 €/km). Poměr mezi dvěma zavedenými emisními třídami je průměrně 1:1,3.

Systém elektronického výběru mýtného u kamionů nahradil časový uživatelský poplatek (známku). Systém známek, fungující na všech dálnicích a rychlostních silnicích od roku 1995, však stále platí pro vozidla do 12 tun se čtyřmi a více koly.

Poplatky za silnice v ČR, 2007			
	2 nápravy	3 nápravy	4 a více náprav
Poplatek za kilometr na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla (Kč)			
EURO 0-II	2,30	3,70	5,40
EURO III-IV	1,70	2,90	4,20

Právní rámec

Dne 19. 5. 2004 byla přijata vyhláška o elektronickém výběru mýtného (Vyhláška č. 481/2004), k níž se váží další prováděcí předpisy. Ceny mýtného za kilometr stanoví Vyhláška č. 484/2006 Sb. Zákon o dopravní infrastruktuře byl novelizován tak, aby od ledna 2007 umožnil realizaci elektronického výběru mýtného pro vozidla nad 12 tun.

Provoz systému elektronického mýtného též podléhá Vyhlášce č. 527/2006 Sb. Ministerstva dopravy ČR, Vyhlášce č. 484/2006 Sb. a Všeobecným obchodním podmínkám provozovatele systému elektronického mýtného.

Využití výnosů

Předpokládaný výnos z poplatků z mýtného na rok 2007 je 5 miliard Kč (175 milionů eur), z čehož 2 miliardy Kč půjdou provozovateli a zbytek fondu infrastruktury. Pro srovnání, výnos ze známek v roce 2005 činil 2,2 miliardy Kč. Veškeré výnosy z mýtného za dálnice a rychlostní silnice jdou do Státního fondu dopravní infrastruktury, jenž též vybírá výnosy ze známek pro lehčí vozidla. Vládní koaliční smlouva z roku 2006 hovoří o poplatcích za užívání silnic v souvislosti se snižováním nákladů v železniční dopravě, ačkoli tato souvislost není uvedena výslovně.

b) Plány

Poplatek pro vozidla nad 12 tun je zamýšlen jako první krok. Stávající systém známek zůstane v platnosti pro vozidla do 3,5 tuny a v přechodném období též pro vozidla do 12 tun. Výběr poplatků za nákladní vozy nad 3,5 tuny se dle předpovědí dotkne 105-115 tisíc tuzemských a 35-45 tisíc zahraničních vozidel. Odhaduje se, že 10 % vozidel nad 3,5 tuny Českou republikou pouze projíždí.

Koaliční smlouva nové vlády stanoví, že systém by měl být pro vozy nad 3,5 tuny rozšířen k 1. 1. 2008. V současné době je zřejmé, že tento závazek nebude dodržen. Namísto toho bude zavedeno mýtné na vybraných úsecích silnic I. třídy. Celkem se bude jednat o 194 kilometrů silnic, které byly vybírány s ohledem na skutečnost, že tvoří jakési pokračování dosud nedokončených dálnic nebo spojnice aglomerací s hraničními přechody. Průměrná výše mýtného je na těchto úsecích vyhláškou stanovena na 2,60 Kč/km.

Silnice I. třídy, na nichž se bude od 1. 1. 2008 vybírat mýtné

Silnice první třídy – úsek	Délka v kilometrech (celkem 193,8)
Praha, Zbraslav–Jíloviště	3,8
I/11 Hradec Králové, Kukleny–Plotiště nad Labem	3,8
I/11 Svibice–státní hranice ČR/PL	17,2
I/30 Lovosice–Ústí nad Labem	14,1
I/33 Plotiště nad Labem–Nové Město nad Metují	20,8
I/35 Dolní Chrastava–Rychnov u Jablonce	20,6
I/35 Křelov–Olomouc	2,3
I/38 D1, exit 112 Jihlava–Jihlava	17,5
I/47 Kroměříž–Hulín	3,8
I/47 Přerov–Bělotín	20,7
I/48 Bělotín–Frýdek-Místek	39,3
I/52 Brno-centrum D1–Modřice	1,7
I/52 Velký Dvůr–státní hranice ČR/Rakousko	20,7
I/55 Přerov, Horní Moštěnice–Hulín	6,6
I/58 Příbor–Ostrava, Krmelín	10,9

Zdroj: MDČR

Od 1. ledna 2009 pak má být výběr mýtného zaveden na všech silnicích 1., 2. a 3. třídy, kde bude mýtné též odstupňováno dle emisní třídy a počtu náprav. Průměrná výše poplatku na silnicích 1. třídy by měla být 1,90 Kč/km (0,07 EUR/km).

	Poplatky za silnice v ČR, 2008		
	2 nápravy	3 nápravy	4 a více náprav
Poplatek za kilometr na silnicích 1. třídy (Kč)			
EURO 0–II	1,10	1,80	2,60
EURO III–IV	0,80	1,40	2,00

Zdroj: MDČR, únor 2007.

Výnosy z mýtného vybrané na vedlejších silnicích mají jít krajům na zkvalitňování silniční sítě. Kraje mají velký zájem na zahrnutí vedlejších silnic do systému, protože tak hodlají učinit přítrž kamionům, které se vyhýbají placení mýtného na dálnicích.

Koaliční smlouva obsahuje nástin úmyslu odstupňovat výši poplatku dle emisních parametrů v maximální možné míře, kterou povoluje legislativa EU. Vozidla emisní třídy EURO 0–II v současné době na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla platí v průměru o 30 % více než čistší vozidla tříd EURO III–IV. Novelizovaná směrnice dává prostor pro rozlišení mýtného mezi nejvyšší a nejnižší emisní třídou až o 100 %.

Ve druhé fázi zpoplatnění se změní operační systém, pravděpodobně na hybridní systém mikrovlnné a satelitní komunikace. V současné době probíhají studie proveditelnosti a poté bude otevřena veřejná soutěž. K výběru dodavatele satelitního systému by mělo dojít do konce roku 2007.

c) Možnosti

Shora nastíněné plány by využily řady možností daných novelizovanou směrnicí. V zemích, jako je Česká republika, je zvláště významné plné odstupňování poplatků podle emisní třídy, protože se zde pohybuje velké množství starších vozidel. Výraznější odstupňování podle ekologických vlastností by mohlo motivovat k obnově vozového parku a podpoře čistších vozidel.

V oblastech v současné době trpících poškozováním životního prostředí by se daly vybírat regulační poplatky; mohou sem patřit městské oblasti, oblasti postižené průmyslovým znečištěním a ekologicky citlivé oblasti, například národní parky a chráněné krajinné oblasti.

Podle zásady svobodného rozhodování členských zemí mohou národní vlády rozhodovat o využití výnosů z poplatků. Směrnice doporučuje jejich využití k optimalizaci dopravního systému. Výnosy však nemusejí být vyhrazeny na výstavbu silnic, ale lze je investovat do jiných oblastí, například do alternativní dopravy, projektů veřejné dopravy nebo nápravy škod způsobených znečištěním, či dokonce na nedopravní účely.

DODATEK 6: SITUACE A MOŽNOSTI VE SLOVINSKU

a) Stávající situace

Mýtné se na Slovinských dálnicích vybírá od roku 1973. Veškerá vozidla v současné době platí za použití všech slovinských dálnic a většiny rychlostních silnic a dále za tunel Karavanken. Na většině dálničních úseků jsou poplatky odvozeny od vzdálenosti, ačkoli na některých je fixní poplatek⁹.

Právním rámcem slovinského mýtního systému je směrnice komise pro infrastrukturu a životní prostředí Národního shromáždění z roku 1994. Vyhláška o mýtném za použití určitých silničních komunikací harmonizovala slovinský systém zpoplatnění se směrnice Evropské unie.

Mýtnice jsou umístěny na hranicích krajů, a vztahují se tudíž především na dálkovou dopravu. Díky této otevřenosti systému lze dálnici použít v rámci jednoho kraje bez placení mýtného.

Od roku 1995 ve Slovinsku funguje systém elektronického výběru mýtného pro osobní automobily, zvaný ABC, díky němuž došlo k výraznému zvýšení plynulosti provozu a snížení emisí díky tomu, že odpadla nutnost zastavovat na mýtnicích. Počet uživatelů systému ABC roste: v lednu 2004 bylo v oběhu 170 000 elektronických karet; v lednu 2005 to bylo již cca 200 000¹⁰. Mýtné za kamiony se zatím elektronicky nevybírání.

Slovinská správa dálnic (DARS d. d.) k měsíci srpnu 2006 provozovala a udržovala 465 kilometrů dálnic a rychlostních silnic a přes 130 kilometrů jejich přívaděčů. Mýtné se vybírá přibližně na 84 % všech těchto silnic (celkem cca 380 km). Počet mýtnic je 26, celkový počet jízdních pruhů v nich je 178 (včetně mýtnice u tunelu Karavanken). Ředitelství silnic spravuje dalších 6000 kilometrů rychlostních, hlavních a krajských silnic.

Vybrané výnosy jdou na financování správy a údržby dálnic, výstavbu nových dálnic a splácení půjček. Zpoplatnění silnic je však ve Slovinsku stále více uznáváno jako nástroj dopravní politiky k omezení kongesce, stimulace přechodu cestujících a nákladu na železnici a veřejnou dopravu a omezování dopadů dopravy na životní prostředí.

Na jednotlivých dálničních úsecích se vybírá mýtné za ujetou vzdálenost. Na předem stanovenou vzdálenost jsou v prodeji měsíční lístky, jejichž cena se stanoví jako 40násobek mýtného za daný úsek (tj. dva průjezdy mýtnicí denně x 20 pracovních dní). Motoristé mohou platit též jednorázově (za každou jízdu) či použít elektronickou kartu ABC, jež účtuje každý ujetý kilometr. Karty ABC jsou přenosné mezi vozidly.

Poplatky jsou odstupňovány podle kategorií vozidel, jež vycházejí z hmotnosti, výšky a počtu náprav vozidla:

Dálniční mýtné ve Slovinsku za km, 2006 (vč. 20 % DPH) ¹¹		
kategorie vozidla	popis	poplatek
1	2 nápravy, výška vozidla nad přední nápravou do 1,3 m	11,2083 tolaru (0,05 €)
2	2 a více náprav, výška vozidla nad přední nápravou 1,3 m a více, max. přípustná hmotnost do 3,5 t	1,5 x poplatek za kat. 1
3	2 a více náprav, výška vozidla nad přední nápravou 1,3 m a více, max. přípustná hmotnost nad 3,5 t	2,75 x popl. za kat. 1
4	více než 3 nápravy, výška vozidla nad přední nápravou 1,3 m a více, max. přípustná hmotnost nad 3,5 t	4 x poplatek za kat. 1

Zdroj: <http://www.cestnina.si/?lang=2>

⁹ Seznam silnic ve Slovinsku, na nichž se vybírá mýtné: <http://www.cestnina.si/?id=111>

¹⁰ Zdroj: <http://www.dars.si/index.php?id=59>

¹¹ Směnný kurz ke dni 15. 5. 06: € 1 = 239,62 SIT

b) Plány

Rychlý růst objemu dopravy ve Slovinsku o cca 7 % ročně předstihl veškeré předpovědi. Zvláště rychle narůstající tranzitní doprava, jež v současné době činí 10–12 % celkového objemu, je problematická.

Ve Slovinsku probíhá diskuse o změně systému zpoplatnění silnic. Záměr je držet se pevně novelizované Směrnice o „euro-známce“, ale plány dosud nemají žádnou definitivní podobu. Elektronický výběr mýtného by měl být co nejdříve rozšířen na kamiony, ale dosud nepadlo rozhodnutí ohledně technologie na nejbližší období. Do roku 2008-2012 však má být zavedena technologie GPS. Stávající mikrovlnná technologie používaná v systému karet ABC pro osobní vozy by tak jako tak potřebovala modernizaci.

V souladu s novelizovanou směrnicí bude výše poplatků v novém systému téměř určitě od samého počátku odstupňována podle ekologických vlastností vozidel.

Mýtné za ujetý kilometr by mohlo být vybíráno za všechna vozidla již od roku 2011, dosud však takový záměr nebyl ohlášen.

c) Možnosti

Významnou příležitostí pro Slovinsko mohou být přírážky za hornaté oblasti v alpských krajích. V městských oblastech a oblastech trpících znečištěním lze též uvažovat o zavedení regulačních poplatků.

Výnosy by bylo možné směřovat na nesilniční či nedopravní účely, například programy veřejné dopravy, podpory alternativních druhů dopravy nebo k jakýmkoli jiným účelům stanoveným slovinskou vládou.

DODATEK 7: SITUACE A PŘÍLEŽITOSTI V ZEMÍCH S TRADIČNÍMI PROVOZOVATELI DÁLNIC (FRANCIE, ŠPANĚLSKO, ŘECKO, ITÁLIE, PORTUGALSKO)

Ve Francii, Španělsku, Řecku, Itálii a Portugalsku část dálniční sítě již několik desetiletí provozují soukromé firmy. Tito provozovatelé mají za použití svých dálnic právo vybírat mýtné. Výše mýtného je zpravidla daná smlouvou mezi státem a provozovatelem dálnic a může se tudíž v rámci jedné země lišit na jednotlivých dálnicích podle platných smluv. Výše mýtného pokrývá náklady provozovatele včetně určitého zisku. Ačkoli je mýtné založeno na ujeté vzdálenosti, není jeho výše obvykle stanovena podle počtu kilometrů, ale v podobě taxy od vjezdu po výjezd z dálnice. Tento systém zahrnuje všechny druhy vozidel, tj. motocykly, osobní, lehká nákladní a těžká nákladní vozidla. Žádný ze systémů nerozlišuje poplatky podle emisní třídy či objemu emisí.

FRANCIE

a) Stávající situace

Ve Francii je v současné době 13 provozovatelů zpoplatněných dálnic, kteří provozují sítě v délce od 2,5 kilometru do téměř 3000 kilometrů. Tito provozovatelé zodpovídají za jednotlivé mosty, tunely nebo celou dálniční síť v určitém regionu. Celostátní střešní organizací provozovatelů dálnic je ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'ouvrages à péage). Určité části dálniční sítě jsou dálnice zcela veřejné, bez poplatků. Tyto úseky se nacházejí především v aglomeracích, např. okolo Paříže a v Alsasku. Neexistuje jednotná celostátní výše poplatků: každý z provozovatelů může vybírat poplatky v jiné výši. Pravidelní uživatelé mohou obdržet výrazné slevy. Další poplatky se vybírají za některé mosty a tunely včetně tunelů Fréjus a Mont Blanc (do Itálie) a tunelů Puymorens a Envalira (Andorra) v Pyrenejích.

b) Plány

Zavedení zpoplatnění silnic v Německu v roce 2005 mělo výrazný řetězový dopad na hraniční region Alsasko v důsledku přelití těžkotonážní nákladní dopravy na francouzskou silniční síť. Několik sdružení proto regionálnímu úřadu, francouzským ministerstvům a Evropské komisi navrhlo zavést v Alsasku zpoplatnění.

O návrhu na zpoplatnění silnic v Alsasku se již na národní úrovni nějakou dobu uvažuje. Probíhají debaty o způsobu rozdělení výnosů na místní, regionální a celostátní úrovni. Stávající plán by se týkal pouze dálnic. Koncem roku 2007 nebo v roce 2008 by mohl být spuštěn zkušební provoz, dosud to však není oficiálně potvrzeno.

Francouzské ministerstvo dopravy též pracuje na návrhu celostátního systému zpoplatnění silnic, jenž by se týkal těch dálnic, které dosud nejsou provozovány soukromými koncesionáři. Ačkoli se zdá, že síť koncesionářů nedozná žádných změn, na ostatních dálnicích by mohl být zaveden systém poplatků za ujetou vzdálenost odstupňovaný podle hladiny emisí. Podrobnosti případného programu dosud nejsou konkretizovány a nehovoří se ještě o datu uvedení do provozu. V souvislosti se snížením daní z vozidel a pohonných hmot se též hovoří o uplatnění Směrnice o „euroznámce“. Výsledek na celostátní úrovni bude pravděpodobně záviset na výsledcích zkušebního provozu v Alsasku.

c) Možnosti

Novelizovaná směrnice dává Francii příležitost vybírat mýtné na všech dálnicích a na všech ostatních silnicích. Mýtné by rovněž mohlo být odstupňováno podle emisní třídy a hladiny emisí. V Alpách a Pyrenejích má Francie příležitost vybírat přírážky. V městských oblastech a dalších oblastech s ekologickými problémy může též vybírat regulační poplatky.

Součástí novelizované směrnice je maximální výše slev pro pravidelné uživatele okolo 13 %. Evropská komise v červnu 2006 upozornila Francii, že slevy nabízené pravidelným uživatelům ve výši až 30 % nejsou v souladu se směrnicí, protože uživatelské poplatky musejí mít logickou souvislost s náklady na infrastrukturu¹². Slevy pravidelným uživatelům dálnic nesmějí překročit úsporu na administrativních nákladech. Tyto slevy jsou v praxi často diskriminační, protože zahraniční dopravci si obvykle nejsou schopni takové slevy vyjednat.

ŠPANĚLSKO

a) Stávající situace

Ve Španělsku je v současné době 30 provozovatelů zpoplatněných dálnic, kteří provozují sítě v délce od 3 do téměř 470 kilometrů. Střešní organizací těchto provozovatelů je ASETA (Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles Puentes y Vías de Peaje). Zpoplatněna je jen část španělské dálniční sítě (okolo 2800 km). Jednotná celostátní výše poplatků neexistuje.

¹² Evropská komise, tisková zpráva IP/06/884: Road charging: European Commission sends reasoned opinion to Spain and France for discriminative road pricing, Brusel, 29. 6. 2006.

b) Plány

Žádné plánované změny systému zpoplatnění pro těžkotonážní nákladní vozidla do budoucna nejsou známy.

c) Možnosti

Novelizovaná směrnice dává Španělsku příležitost vybírat mýtné na všech dálnicích a na všech ostatních silnicích. Mýtné by rovněž mohlo být odstupňováno podle emisní třídy a hladiny emisí. V Pyrenejích má Španělsko možnost vybírat přírážky. V městských oblastech a dalších oblastech s ekologickými problémy se mohou též vybírat regulační poplatky.

ITÁLIE

a) Stávající situace

V Itálii je v současné době 24 provozovatelů zpoplatněných dálnic, kteří spravují síť o celkové délce přibližně 6000 kilometrů. Polovinu z nich spravuje společnost Autostrade S.p.A. Střešní organizací provozovatelů dálnic je AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Tavori). Některé z dálnic na jihu Itálie nejsou zpoplatněny. Jednotná celostátní výše poplatků neexistuje. Pravidelní uživatelé mohou v Itálii získat výrazné slevy z oficiálního mýtného. Další mýtné se též vybírá v několika přeshraničních tunelech: Mont Blanc (do Francie), Fréjus (do Francie), Grand St-Bernard (do Švýcarska) a Munt la Schera (do Švýcarska).

b) Plány

Součástí italského zákona o rozpočtu na rok 2007 je požadavek zavedení nového zdanění na státních silnicích a dálnicích v souladu se Směrnicí o „euroznámce“, přičemž v příhraničních oblastech by nákladní doprava platila o 25 % více (tj. přírážky ve vysokohorských oblastech). Tyto plány však teprve čekají na projednání italskou vládou.

c) Možnosti

Novelizovaná směrnice dává Itálii příležitost vybírat mýtné na všech dálnicích a na všech ostatních silnicích. Mýtné by rovněž mohlo být odstupňováno podle emisní třídy a hladiny emisí. V Alpách má Itálie příležitost vybírat přírážky. V městských oblastech a dalších oblastech s ekologickými problémy může též vybírat regulační poplatky.

Součástí novelizované směrnice je maximální výše slev pro pravidelné uživatele okolo 13 %. V Itálii je tato sleva někdy výrazně vyšší.

PORTUGALSKO

a) Stávající situace

Síť zpoplatněných dálnic v Portugalsku sestává z 11 dálnic o celkové délce okolo 1000 kilometrů. Provozovatelem je sdružení BRISA. Poplatky se liší podle provozovatele, čelní výšky vozidla, počtu náprav a ujeté vzdálenosti.

b) Plány

Žádné plánované změny systému zpoplatnění do budoucna nejsou známy.

c) Možnosti

Novelizovaná směrnice dává Portugalsku příležitost vybírat mýtné na všech dálnicích a na všech ostatních silnicích. Mýtné by rovněž mohlo být odstupňováno podle emisní třídy a hladiny emisí. V městských oblastech a dalších oblastech s ekologickými problémy se mohou též vybírat regulační poplatky.

DODATEK 8: SITUACE A PŘÍLEŽITOSTI V ZEMÍCH S TRADIČNÍMI UŽIVATELSKÝMI POPLATKY (BELGIE, LUCEMBURSKO, NIZOZEMSKO, DÁNSKO, ŠVÉDSKO)

Belgie, Dánsko, Lucembursko, Nizozemsko a Švédsko provozují od 1. ledna 1995 systém „euroznámek“ (do 31. srpna 2003 se jej účastnilo i Německo). Poplatky za známky se dle směrnice EU č. 1999/62 vztahují na dálniční síť a na určité státní silnice pro vozidla nad 12 tun. Poplatek je časový a funguje za bázi předplatného. Vydávaná osvědčení vzájemně uznává všech pět zúčastněných zemí. Úhrada určené částky v tomto systému dává přeprávcům právo používat dálnice zúčastněných členských zemí po určitou dobu (jeden den, týden, měsíc nebo rok). Každá zúčastněná země zodpovídá za veškeré záležitosti související s platbami za „euroznámky“ na svém území.

Výše poplatků je odstupňována podle ekologických vlastností vozidla (třída EURO) a počtu náprav a platba se vybírá v podobě pevného ročního poplatku. Maximální roční poplatky jsou v současné době stanoveny ve výši zachycené tabulkou.

Poplatky za „euroznámky“ podle kategorií vozidel, 2007/8 (€/rok)		
	3 nápravy	4 a více náprav
EURO 0	1332 €	2233 €
EURO I	1158 €	1933 €
EURO II	1008 €	1681 €
EURO II	876 €	1461 €
EURO IV a čistší	797 €	1329 €

Zdroj: Směrnice 2006/38/EC, Dodatek II: OJ L 157/8, 9. června 2006.

BELGIE

a) Stávající situace

V Belgii vedle „euroznámek“ pro těžkotonážní nákladní vozidla existuje též poplatek za použití tunelu Liefkenshoek na okružní dálnici R2 okolo Antverp.

b) Plány

O systémech zpoplatnění silnic se v Belgii jedná na federální i regionální vládní úrovni, ale v současné době se zdá, že jsou plány odloženy na neurčito. Regionální vlády Vlámka a Valonska se v červnu 2006 dohodly, že zadají zpracování studie možností zavedení systému známek pro vozidla do 12 tun, jenž by měl být v provozu souběžně se stávajícím programem „euroznámek“ pro těžkotonážní nákladní vozidla. Celostátní program měl být uveden do provozu v lednu 2008 a měl být postaven na elektronické známce, přičemž by byly automaticky rozpoznávány registrační značky vozidel. Toto zpoplatnění lehčích vozidel mělo být stejně jako „euroznámka“ časové (roční, měsíční atd.) a platit pro zahraniční i tuzemská vozidla. Systém neměl pro belgické občany znamenat náklady navíc a uvažuje se proto o vykompenzování zvýšených nákladů prostřednictvím snížení daní z provozu.

Uvažovaná známka pro všechny uživatele nebude založená na ujeté vzdálenosti, ale bude časová, a tudíž nebude motivovat ke snižování počtu cest v daném období.

c) Možnosti

Novelizovaná směrnice nabízí možnost přejít u vozidel nad 3,5 tuny z poplatků časových na poplatky na základě ujeté vzdálenosti, což by správně odráželo intenzitu používání silnic každým vozidlem (a navíc je takový systém vnímán jako spravedlivější). Přejít na systém na základě vzdálenosti by vyžadoval novou infrastrukturu a technologie (stejně jako plánovaný systém e-známek pro vozidla do 12 tun). Směrnice též přináší možnost zahrnout do systému zpoplatnění celou silniční síť.

V oblastech s ekologickými problémy by mohly být zavedeny regulační poplatky; v Belgii by se mohlo jednat o největší města.

NIZOZEMSKO

a) Stávající situace

V Nizozemsku se vedle „euroznámek“ na určitých úsecích též vybírá mýtné, například v tunelech Westerschelde a Kil. Poplatky za použití tunelů jsou odstupňovány podle délky a výšky vozidla, nikoliv podle emisní třídy.

V rámci stávajícího systému „euroznámek“ bude v létě 2008 papírová známka nahrazena elektronickou verzí. Elektronický systém umožní kontrolním orgánům přes internet ověřovat, zda pro dané vozidlo byla známka zakoupena, což nahradí stávající systém kontrol pozorováním.

b) Plány

O plánech zpoplatnění silnic se v Nizozemsku hovoří od začátku 90. let, ale kvůli vysoce zpolitizované povaze problému se zavedení stále zdržuje. Hlavním tématem diskuse není v současné době zpoplatnění těžkotonážních vozidel, ale osobních automobilů, a bylo dosaženo kompromisu ohledně systému zpoplatnění pro všechna vozidla. Pro základ takového systému byla schválena základní pravidla.

Od voleb v roce 2007 se zdá, že je větší politická vůle věnovat se problémům s kongescemi, a plány postupují rychlejším tempem. Vládní koaliční smlouva na rok 2007 obsahuje zavedení poplatku za ujetou vzdálenost („Kilometerheffing“). Nizozemská vláda založila platformu zainteresovaných stran na téma zpoplatnění silnic, do níž patří autokluby, ekologická sdružení, zaměstnavatelé a zástupci zaměstnanců a regionální úřady. Platforma doporučuje zavést zpoplatnění ve dvou fázích: v prvním kroku by byla pozornost věnována kritickým místům a ve druhém by byl zaveden celostátní poplatek z ujetého kilometru.

Navrhovaný systém zpoplatnění ujetých kilometrů se bude týkat všech vozidel a celé silniční sítě. Technické podrobnosti dosud nejsou rozhodnuty, ale předpokládá se, že nejvhodnější pro navrhovaný systém bude technologie na bázi GPS.

Ministerstvo dopravy bude nadále spolupracovat se zájmovými skupinami, regionálními úřady a ostatními ministerstvy na vypracování základních variant včetně stanovení ceny za kilometr.

Zpoplatnění silnic na základě ujeté vzdálenosti zčásti nahradí stávající daň z nákupu vozidel a roční daň ze soukromých vozidel, jež bude postupně zrušena (ohledně těžkotonážních nákladních vozidel dosud nepadlo žádné konkrétní rozhodnutí). Daň z nákupu osobních vozidel je již dnes odstupňována podle ekologických vlastností, mimo jiné spotřeby pohonných hmot, a roční daň z vozidel je odstupňována podle hmotnosti vozidla. Zpoplatnění silnic tudíž zavede i určité odstupňování podle ekologických vlastností a dopadů na životní prostředí. Poplatky budou možná odstupňovány i podle stupně kongesce na dané komunikaci a denní doby jízdy.

V roce 2007 by měly započít práce na vylepšování infrastruktury v pěti místech nejvážnější kongesce. Poplatky za tyto úseky se začnou vybírat po dokončení prací. Celostátní systém zpoplatnění podle ujetých kilometrů se má postupně zavádět v letech 2010–2012. U celostátního systému parlament požaduje, aby provozní náklady nepřekročily 5 % výnosů. Výnosy budou též pravděpodobně určeny na financování dopravní infrastruktury.

Kilometrický poplatek má podle předpovědi vést ke snížení emisí (CO₂, PM₁₀, NO_x) přibližně o 10 % a navíc se předpokládá zvýšení bezpečnosti o 10 %¹³.

Právní rámec

K zavedení kilometrického poplatku bude nezbytná novela Zákona o dostupnosti a mobilitě (Wbm) a návrh zákona o výši poplatku za kilometr, který by měl být hotov na konci roku 2007. Podle plánů a v závislosti na zkušebním a pilotním provozu bude po schválení příslušné legislativy (2008) vybrán dodavatel systému.

c) Možnosti

Novelizovaná směrnice vedle naznačených plánů (poplatek za kilometr, všechna vozidla, celá silniční síť, odstupňování podle ekologických vlastností) umožňuje též vybírat regulační poplatky ve znečištěných městských oblastech.

¹³ Zdroj: Teule, O. Nizozemské ministerstvo dopravy a vodohospodářství: Pricing Policy in the Netherlands, prezentace pro skupinu IMPRINT-NET, Brusel, 15. 5. 2007.

DÁNSKO

a) Stávající situace

V Dánsku se vedle „euroznámek“ na určitých úsecích též vybírá mýtné, například na dálničních (E20) mostech přes průlivy Storebælt a Øresund. Poplatky na těchto úsecích vycházejí z výšky a délky vozidla. Podle emisní třídy nejsou odstupňovány.

b) Plány

Dánsko v současné době neplánuje změny systému „euroznámek“.

c) Možnosti

Podle novelizované směrnice by bylo možné přejít z časových známek na systém založený na ujeté vzdálenosti pokrývající celou silniční síť. Takový systém by však vyžadoval instalaci nových technologií (GPS/GSM nebo DSRC) k monitorování vozidel. Směrnice též umožňuje vybírat poplatky za vozidla přes 3,5 tuny. Ve znečištěných městských oblastech by mohly být zavedeny regulační poplatky.

ŠVÉDSKO

a) Stávající situace

Ve Švédsku se poplatky v podobě „euroznámky“ vybírají za nákladní automobily nad 12 tun a za nákladní automobily nad 7 tun s přívěsem. Dále se vybírá mýtné na most přes Øresund na dálnici E20 a na místě přes průliv Svinesund, který spojuje Švédsko s Norskem. Po úspěšném zkušebním provozu a referendu v roce 2006 město Stockholm v létě 2007 znovu zavede systém zpoplatnění z důvodu kongesce pro všechna motorová vozidla.

b) Plány

Švédská vláda hodlá parlamentu v roce 2007 předložit konkrétní návrh uživatelských poplatků na základě ujeté vzdálenosti pro těžkotonážní nákladní vozidla, který by měl vstoupit v platnost kolem let 2010–2011. Švédský Ústav dopravní a komunikační analýzy (SIKA) byl pověřen rozborem dopadů tohoto zpoplatnění, než budou učiněna další politická rozhodnutí. Ústav SIKA v březnu 2007 předložil zprávu o dopadech kilometrového poplatku na švédský průmysl a regiony. Zkoumání došlo k závěru, že v celkovém pohledu bude dopad na výrobu a zaměstnanost malý – některá odvětví mohou trochu prodělat, zatímco jiná vydělají¹⁴.

V současné době probíhá celostátní projekt nazvaný „Arena“, jehož cílem je připravit systém uživatelských poplatků pro těžkotonážní nákladní vozidla. Příprava systému probíhá ve spolupráci s veřejnými úřady, uživateli silnic a průmyslem. Zkouší se elektronické systémy výběru poplatků prostřednictvím palubních jednotek. Projekt Arena by měl koncept systému dopracovat do roku 2008¹⁵.

Jedná se o nižších poplatcích pro určité regiony a odvětví (zejména lesnictví a oblast Severního vnitrozemí), ale kilometrický poplatek se bude vztahovat na švédská i zahraniční těžkotonážní vozidla. Jedná se též o možnosti vrácení části daně z nafty vozidlům dotčeným zpoplatněním.

Dosud zůstává nerozhodnuta minimální hmotnost zpoplatněných vozidel (3,5–7,5–12 tun). Z větší části to závisí na případném rozhodnutí o vrácení daně z nafty.

Nevyjasněný zůstává rovněž princip odstupňování poplatků, ale pravděpodobně bude zahrnuta nějaká složka, jež umožní odstupňování podle ekologických vlastností (emisní normy EURO).

c) Možnosti

Novelizovaná směrnice umožňuje zahrnutí celé silniční sítě, ačkoli pro určité regiony mohou být povoleny odchylky, jak bylo uvedeno výše. Přejít z časových známek na kilometrický systém si vyžádá instalaci nových technologií. Poplatky lze zavést pro vozidla nad 3,5 tuny. V oblastech s ekologickými problémy nebo trpících kongescemi, například městských oblastech, lze zavést regulační poplatky.

¹⁴ Zpráva ke stažení ve švédštině z www.sika-institute.se

¹⁵ www.arena-ruc.com

DODATEK 9: SITUACE A PŘÍLEŽITOSTI V ZEMÍCH BEZ SYSTÉMU ZPOPLATNĚNÍ (VELKÁ BRITÁNIE, IRSKO, FINSKO, ESTONSKO, LOTYŠSKO)

Několik zemí v současné době nemá žádný systém zpoplatnění silniční infrastruktury. Jsou to Velká Británie, Finsko, Estonsko a Lotyšsko, z nichž první dvě právě zkoumají možnosti zavedení takových systémů. V Irsku v současnosti existují tři zpoplatněné dálniční úseky, ale žádný jednotný systém. Irský státní silniční úřad však zvažuje výstavbu nových zpoplatněných silnic v rámci veřejno-soukromých partnerství.

FINSKO

a) Stávající situace

Ve Finsku v současné době neexistuje žádný systém zpoplatnění dálnic či silnic.

b) Plány

Konkrétní plány na zavedení zpoplatnění silnic ve Finsku nejsou. Byla však provedena předběžná studie (dokončena v březnu 2006) možností zpoplatnění těžkotonážních silničních vozidel a soukromých osobních vozů. Studie byla provedena v rámci činnosti vládního výboru pro financování infrastruktury a byla zadána ministerstvem dopravy a komunikací a správou silnic.

Smyslem studie bylo zpracovat mezinárodní právní rámec a různé možnosti výběru poplatků (včetně sítě a vozidel, jež by jim podléhala, druhu poplatků, technologií zpoplatnění a otázek vymáhání). Zpráva zkoumala systémy, studie a zkušenosti v několika zemích a národní i mezinárodní dohody, právní předpisy a obecné otázky uživatelského zpoplatnění. Dále jsou zde z finského hlediska rozvedeny různé možnosti reakce na měnící se podmínky zdanění v dopravě a systémy zpoplatnění (zejména právní a finanční otázky). Studie se zabývala známkami, poplatky ve městech a poplatky za kamiony. Téma je velmi úzce spjato s probíhající debatou o potřebě změn daňové soustavy státu. I když se studie zmiňuje též o možnostech realizace, nečiní žádná konkrétní doporučení či návrhy.

Zmiňovaná studie ve Finsku rozpoutala diskusi o tomto tématu. Dopravci schvalují zpoplatnění velkého množství zahraničních (především ruských) kamionů, jež Finskem projíždějí. Je poměrně značný zájem o systémy zpoplatnění ve městech, což již funguje v Londýně a ve Stockholmu. Největší zájem je patrně o zpoplatnění na základě ujeté vzdálenosti.

c) Možnosti

Finsko by mohlo zavést systém zpoplatnění silnic nastíněný novelizovanou směrnicí, to jest zavést poplatek za ujetý kilometr na všech silnicích pro vozidla nad 3,5 tuny. Odstupňování podle emisních tříd by mohlo vést k obnově vozového parku čistšími vozidly. V oblastech s ekologickými problémy by mohly být zavedeny regulační poplatky. Je však třeba počítat s politickým a ekonomickým odporem určitých průmyslových odvětví (například dřevařského a papírenského) a odlehlých oblastí, jako tomu je ve Švédsku.

VELKÁ BRITÁNIE

a) Stávající situace

Ve Velké Británii neexistuje celostátní systém zpoplatnění silnic. S výjimkou úseku dálnice M6 s výběrem mýtného a určitých úseků infrastruktury (tunelů a mostů) nejsou na dálnicích vybírány poplatky.

Zpoplatnění z důvodu kongesce v Londýně je všeobecně vnímáno jako úspěch a v únoru 2007 byla na dvojnásobek rozšířena zpoplatněná oblast. Systém zpoplatnění je v provozu též ve městě Durham. Na návrzích zpoplatnění pracují též úřady v několika dalších městech a metropolitních oblastech: města Cambridge, Bristol, Bath, Větší Manchester, Shrewsbury, hrabství Tyne and Wear (okolí města Newcastle-upon-Tyne) a West Midlands (okolí Birminghamu). Tyto úřady finančně podporuje Fond dopravní obnovy (Transport Innovation Fund), jehož náplní je financovat plány a zkoušky a jež je zřízen na pevnou dobu do roku 2015.

b) Plány

Ve Velké Británii probíhají diskuse o celostátním systému zpoplatnění silnic na základě ujeté vzdálenosti pro všechna vozidla. Dřívější diskuse o uživatelských poplatcích za provoz kamionů (LRUC) byla odložena na neurčito, ale jejím smyslem bylo zavedení poplatků z vozidel nad 3,5 tuny na všech silnicích, jež by byly odstupňovány dle tříd vozidel. U tohoto plánu, který počítal pouze s kamiony, se jevílo jako nedostatečné pokrytí nákladů, takže bude pravděpodobně rozšířen i na soukromá vozidla; jeho návrh a realizace tak bude podstatně déle trvat.

Britská vláda se nyní zabývá výzkumem možností celostátního zpoplatnění silnic se zahrnutím externích společenských nákladů, a to v návaznosti na doporučení vlivné Eddingtonovy dopravní studie pro ministerstvo financí¹⁶ a v návaznosti na studii proveditelnosti zpoplatnění silnic vypracovanou ministerstvem dopravy¹⁷. Hlavním cílem britského systému zpoplatnění by měl být boj s kongescí. Studie ministerstva dopravy předpověděla, že celostátní systém zpoplatnění silnic by do roku 2015 snížil celkovou hladinu kongescí o 48 % a zácpy ve městech o 52 %. Studie též dokazuje, že zpoplatnění by na polovinu snížilo přírůstek dopravního výkonu na meziměstských silnicích, jež by bylo třeba vybudovat (včetně rozšiřování stávajících) v letech 2015–2025.

Prozatímní datum uvedení do provozu je rok 2015. Veškeré navrhované systémy jsou založené na ujeté vzdálenosti a mají minimalizovat dopady dopravního systému na životní prostředí a klima a též snížit hladinu kongescí. Systémy, o nichž se bude nejpravděpodobněji uvažovat, budou založeny na zpoplatnění kongescí a dálničním mýtném. Nadále probíhá diskuse o vzájemné spolupráci a technické kompatibilitě místních programů zpoplatnění kongescí a celostátního systému.

¹⁶ Sir Rod Eddington: *The Eddington Transport Study*, prosinec 2006:

http://www.hm-treasury.gov.uk/media/39A/41/eddington_execsum11206.pdf

¹⁷ DfT, 2006, „*Transport Demand to 2025 and the Economic Case for Road Pricing and Investment*“,

<http://www.dft.gov.uk/about/strategy/eddingtonstudy/researchannexes/>

DODATEK 10: SITUACE A PŘÍLEŽITOSTI V NOVÝCH ČLENSKÝCH ZEMÍCH S ROZTŘÍŠTĚNÝMI SYSTÉMY

Několik nových členských zemí již na svých (rozzrůstajících se) dálničních sítích praktikuje nějaký druh uživatelského zpoplatnění. Česká republika v lednu 2007 zavedla elektronické zpoplatnění na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla. Léty prověřený systém poplatků za použití dálnic má Slovinsko. V Bulharsku a Rumunsku fungují časové známky za použití všech meziměstských silnic. V Maďarsku, Litvě a na Slovensku je na určitých úsecích dálnic povinnost mít známku, zatímco v Polsku se za několik úseků vybírá mýtné.

Některé z těchto zemí plánují své systémy zpoplatnění silnic v brzké budoucnosti změnit nebo rozšířit. V mnoha nových členských zemích je třeba vyřešit dostupnost dopravních dat, zejména co se týče relevantních údajů pro výpočty výdajů na infrastrukturu a údajů o dopadech dopravy (kongesce, nehodovost, poškozování životního prostředí).

Členské země v mnoha případech stojí před velkými úkoly v oblasti dopravní politiky. Mnohé z nich mají rozsáhlé, hustě využívané železnice a sítě veřejné dopravy, jež se po letech podfinancování potýkají s finančními těžkostmi. Je zde zvláště velký podíl nákladní i osobní dopravy po železnici, který však obecně klesá. V mnoha případech je zapotřebí nových investic k odvrácení dalšího uzavírání železničních tratí, zkvalitnění dopravních služeb a udržení tržního podílu. S tím vším se musí počítat při návrhu systémů zpoplatnění silnic a především při rozhodování o využití výnosů.

BULHARSKO

a) Stávající situace

Bulharsko zavedlo 1. dubna 2004 systém výběru poplatků za použití bulharské infrastruktury všemi vozidly prostřednictvím známek. Ceny známek pro vozidla registrovaná v Bulharsku jsou v současné době výrazně nižší než pro zahraniční vozy, ale cenové hladiny se postupně budou vyrovnávat.

Známka je nezbytná k jízdě po všech bulharských silnicích vyjma městských ulic a obchvatů. Na rok 2007 jsou v prodeji týdenní, měsíční a roční známky pro autobusy (kategorie K1), kamiony (K2) a vozidla do 3,5 tuny (K3).

b) Plány

○ žádných plánech změn systému zpoplatnění silnic v Bulharsku není nic známo.

c) Možnosti

Bulharský systém by se mohl rozšířit i na městské komunikace a obchvaty, což by též mohlo usnadnit výběr mýtného na základě ujeté vzdálenosti (jako je tomu ve Švýcarsku). Mýtné by nejpozději od roku 2010 mělo být odstupňováno podle emisní třídy vozidel.

Výnosy lze použít k optimalizaci celého dopravního systému, což pro nové členské země představuje významnou příležitost zachování vysokého stupně využití veřejné dopravy a železnice, jež se však potýkají s nedostatkem financí. Výnosy mohou být rovněž použity na nedopravní účely, například na programy obnovy životního prostředí.

V oblastech trpících kongescí či znečištěním by se mohly vybírat regulační poplatky. Bulharsko má též možnost vybírat přírázky (na evropské prioritní projekty č. 7 a 22) na silnicích procházejících hornatou oblastí na jihu země u hranic s Řeckem.

MAĎARSKO

a) Stávající situace

V Maďarsku byly v lednu 2000 zavedeny dálniční známky a dnes má tato země na všech dálnicích (M0, M1, M15, M3, M30, M5, M7, M70) systém časových známek s pevnou výší poplatku. Některé dálniční úseky je však z obav o společenské dopady a z politických důvodů bezplatných. To se týká především městských aglomerací, například dálničního okruhu M0 okolo Budapešti, a úseků, jež vedou směrem ke státním hranicím. Známka (lepší se na čelní sklo vozu) platí pro celkem 677 kilometrů dálniční sítě. Stávající pevný poplatek neodráží ujetou vzdálenost. Z celkové sítě silnic provozovaných maďarskými silničními podniky (kam patří silnice se zákazem zastavení, dálnice, křižovatky, odpočívadla a jejich příjezdy) podléhá zpoplatnění 70 %, přičemž 30 % je bezplatných.

Státní podnik správy dálnic (Állami Autópálya Kezelő Zrt) je odpovědný za provoz, údržbu a správu cca 520 kilometrů dálnic (plus 127 km rychlostních a hlavních silnic); za provoz a údržbu dálnice M5 (v délce 157 km) zodpovídá Alföldská koncesní dálniční společnost.

Maďarský systém známek v současné době rozlišuje čtyři kategorie vozidel podle maximální přípustné hmotnosti. Výpočet ceny známek se nezakládá na škodách působených dálniční dopravou nebo nákladech, jež přivozuje. Ceny se liší podle ročního období. Tabulka shrnuje ceny známek na rok 2006.

Ceny dálničních známek v Maďarsku, 2006 (včetně 15 % DPH) ¹⁸				
	D1: do 3,5 tuny	D2: 3,5–7,5 tun	D3: 7,5–12 tun	D4: nad 12 tun
1 denní				2000 (7,70 €)
4denní	1. 5.–30. 9.: 1520 (5,85 €) jinak: 1 170 (4,50 €)			
týdenní	2500 (9,60 €)	6500 (25 €)	10 000 (38,50 €)	13 000 (50 €)
měsíční	4200 (16,20 €)	12 500 (48 €)	18 000 (70 €)	22 500 (86,50 €)
roční	37 000 (142 €)	106 000 (408 €)	158 000 (608 €)	190 000 (730 €)

Zdroj: Upraveno podle http://www.aka.hu/angol/html/2_Prices/prices.htm

Poznámka: Jednodenní známka pro kategorii D4 byla zavedena 1. ledna 2005 po výstraze Evropské komise, která upozornila na nutnost vyhovět směrnici EU 1999/62.

Výnosy ze známek jdou na údržbu a výstavbu dálniční sítě. Při celkové výši cca 22 miliard forintů (85 milionů eur) za rok 2005 však výnosy nepostačují na pokrytí nákladů na provoz, údržbu a správu dálniční sítě, kterou Státní podnik správy dálnic spravuje. Náklady na provoz systému známek jsou však trvale poměrně nízké: činí cca 5–7 % celkového hrubého výnosu.

b) Plány

V Maďarsku se nejprve objevil zájem o zpoplatnění silnic na základě ujeté vzdálenosti v důsledku finančních nedostatků stávajícího systému známek, jehož výnosy nepokrývají náklady na provoz a údržbu. Pro celostátní síť rychlostních silnic se zkoumá možnost zavedení systému elektronického výběru mýtného.

V roce 2003 vznikl poradní výbor složený z expertů ze zainteresovaných ministerstev, univerzit a výzkumného stavu KTI, jehož cílem bylo stanovit dlouhodobou koncepci zpoplatnění dálnic v souladu se směrnicemi EU a podpořit činnost Státního podniku správy dálnic. Výbor na tomto úkolu pracoval do roku 2005. Státní podnik na doporučení výboru zahajoval a financoval činnosti v oblasti výzkumu a vývoje za účelem navržení budoucí strategie.

Hodnotící komise pro výběr mýtného rozhodla, že základem nového systému má být mýtné podle ujeté vzdálenosti a systém zpoplatnění zachování plynulosti provozu, který by spolupracoval se systémy v ostatních zemích EU. Dle tohoto rozhodnutí mají být výnosy vyhrazeny pro nové dálnice. Výnosy by měly být vyšší než ze systému známek a měly pokrývat náklady na údržbu a provoz. Základem systému je princip „uživatel platí“; systém má též zvýšit konkurenceschopnost alternativních a ekologicky příznivých druhů dopravy. Systémem se zabýval návrh zákona z roku 2005.

Poplatky mají platit pro kamiony a autobusy nad 3,5 tuny a budou vybírány na dálnicích, rychlostních silnicích a hlavních silnicích označených písmenem E. Na lehká vozidla včetně osobních automobilů bude systém rozšířen v pozdější fázi.

V letech 2005–6 byly podniknuty studie proveditelnosti. Mezinárodní veřejná soutěž na dodavatele projektů, výstavby, financování a provozu má proběhnout v roce 2007 a systém by mohl být zaveden v roce 2008.

¹⁸ Průměrný směnný kurz v květnu 2006: € 1 = 260 HUF, částky v eurech zaokrouhleny.

Navržená výše mýtného byla stanovena výpočtem na základě zkušeností získaných z provozu ve Švýcarsku, Rakousku a Německu. Navržené výše mýtného i srovnatelné údaje uvádí tabulka.

Navržené dálniční mýtné v Maďarsku dle kategorie vozidla a porovnání (v eurocentech na vozokm ¹⁹ ; v závorkách v této tabulce poměr mýtného ke kategorii D2)				
	D1: < 3,5 t	D2: 3,5–7,5 t	D3: 7,5–12 t	D4: > 12 t
Náklady	1,8	2,3 (1,0)	3,5 (1,5)	9,4 (4,1)
Včetně kapitálu	2,8	4,0 (1,0)	6,2 (1,55)	15,6 (3,9)
Společensky přijatelné	4,5	9,0 (1,0)	13,6 (1,5)	19,0 (2,1)
Evropský průměr	6,4	12,8 (1,0)	19,2 (1,5)	26,9 (2,1)
Optimum	8,3	11,6 (1,0)	16,6 (1,43)	20,1 (1,73)
Maximum	11,3	15,8 (1,0)	22,6 (1,43)	35,1 (2,22)
Rakousko (2005)		13,0 (1,0)	18,2 (1,4)	27,3 (2,1)
Německo (2005)				12,4
Švýcarsko (2005)		31,0		

Zdroj: BauConsult-Trafficon Report, prosinec 2005

Za strategii mýtného a přípravy na realizaci elektronického výběru mýtného zodpovídá Ředitelství koordinace a správy silnic²⁰.

c) Možnosti

O systému, jenž má být v Maďarsku zaveden, máme stále málo konkrétních informací. Zdá se však, že systém na základě ujeté vzdálenosti se bude od počátku vztahovat na vozidla od 3,5 tuny. Vypadá to, že poplatky budou odstupňovány podle hmotnosti vozidel. V zemích se staršími vozovými parky, jako je Maďarsko, je zvláště důležité odstupňovat poplatky na základě emisní třídy, aby byli dopravci motivováni k nákupu čistších vozidel.

V určitých městech a regionech Maďarska by mohla být významná možnost zavést regulační poplatky v oblastech s ekologickými problémy nebo oblastech trpících kongescí.

LITVA

a) Stávající situace

V Litvě podléhají zpoplatnění těžkotonážní vozidla na hlavních dálnicích a státních silnicích. Poplatek lze hradit denně, týdně, měsíčně nebo ročně a vztahuje se vedle kamionů též na běžné i dálkové autobusy a zemědělská vozidla. Poplatky za kamiony jsou odstupňovány dle hmotnosti (do 3,5 t / 3,5–12 t / 12–40 t / 12metrové kontejnery do 44 tun). Výnosy slouží k údržbě a rozvoji silniční sítě²¹.

b) Plány

Žádné plánované změny systému zpoplatnění v Litvě nejsou známy.

c) Možnosti

Současný systém známek v Litvě by bylo možné nahradit poplatky za ujetou vzdálenost. Systém by se podle pravidel svobodného rozhodování členských zemí mohl rovněž rozšířit na lehká vozidla do 3,5 tuny. Aby nedocházelo k přelévání dopravy ze zpoplatněných úseků, mohl by tento systém, při němž je poplatek hrazen přímo při jízdě, být zaveden na všech silnicích. Systém v současné době nerozlišuje emisní třídy vozidel, což bude muset nejspíše od roku 2010.

Litva by též mohla zavést regulační poplatky v oblastech trpících znečištěním nebo kongescí. Výnosy mohou být využity jakkoli vláda uzná za vhodné, ať již k optimalizaci dopravního systému, podpoře veřejné dopravy nebo v jiné oblasti.

¹⁹ Průměrný směnný kurz v květnu 2006: € 1 = 260 HUF.

²⁰ Útígdálkodási és Koordinációs Igazgatóság – ÚKIG, viz: <http://ukig.kozut.hu/>

²¹ Litevská republika, Zákon pozměňující zákon o financování programu údržby a rozvoje silnic, nová verze č. IX-2546 (dodatek 3), Vilnius, 9. 11. 2004.

POLSKO

a) Stávající situace

Poplatky za provoz na státních silnicích

V Polsku funguje systém známek pro komerční vozidla od roku 2002. Provozovatelé vozidel nad 3,5 tuny si musí zakoupit platební karty. Poplatky za použití státních silnic motorovým vozidlem hradí provozovatel (tuzemský i zahraniční). Systém se vztahuje na nákladní vozidla o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny a osobní vozidla nad 3,5 tuny určená pro přepravu více než 9 osob. (Vozidla s platební kartou jsou osvobozena od dálničního mýtného.)

Dne 21. 10. 2006 vstoupila v platnost nová vyhláška polského ministerstva dopravy, jež snížila počet druhů „silničních karet“ (známek) z 52 na 24 díky zrušení pololetních známek a odstupňování podle počtu náprav. Poplatek pro vozidla nad 12 tun byl administrativně stanoven na 8 eur denně jako poměrná část ročního poplatku.

Známky jsou časové a jsou ke koupi s denní, týdenní, měsíční a roční platností. Výše poplatku se liší podle typu vozidla, délce trvání jízdy po státních silnicích, celkové přípustné hmotnosti (3,5–12 t / nad 12 t) a emisní třídy (EURO 0–I / EURO II a lepší). Například za vozidlo nad 12 tun s motorem EURO II a lepším činí roční poplatek 2100 zlotých (546 eur), s motorem EURO 0–I je to 2500 zlotých (650 eur). Výše poplatků je stanovena administrativně a nezakládá se na výpočtech nákladů na infrastrukturu.

Právním rámcem je polský zákon o silniční dopravě ze dne 6. 9. 2001 (Dz. U. č. 125, částka 1371) a vyhláška ministra dopravy ze dne 14. 12. 2001 o poplatcích účtovaných dopravcům za použití státních silnic (Dz. U. č. 150, částka 1684). Silniční poplatky vybírají koncesionáři, kteří je převádějí do státního silničního fondu.

Dálniční mýtné

K červenci 2006 bylo v Polsku celkem 665 kilometrů dálničních úseků, z nichž přes 60 % podléhá placení mýtného. Mýtní povinnost se vztahuje na veškerá motorová vozidla, avšak vozidla nad 3,5 tuny jsou od roku 2005 od úhrady osvobozena, mají-li platnou známku pro provoz na státních silnicích. Program dálničního mýtného byl zaveden v dubnu 2000. Různí provozovatelé mají různé systémy a na každé dálnici účtují jiné poplatky. Existuje však obvykle pět kategorií vozidel, odstupňovaných dle počtu náprav a hmotnosti vozidla. Pro pravidelné uživatele existují slevy.

Například na dálnici A2 (ze západního Polska do středu země) kamion s 3 nebo více nápravami zaplatí přibližně 0,08 eur za kilometr. Na dálnici A4 z Krakova do Katovic činí mýtné cca 0,04 /km. Obě tyto dálnice provozují soukromí koncesionáři. Mýtné se vybírá manuálně (polootevřený systém).

b) Plány

Ohledně zavedení elektronického výběru mýtného nejsou žádné konkrétní plány. V roce 2004 však Generální ředitelství státních silnic a dálnic zadalo studii proveditelnosti elektronického výběru konzultantům. Na základě zkušeností z Rakouska a Německa byly vyhodnoceny technologie DSRC i GPS. V současné době se šetří dva variantní scénáře: buď zavedení elektronického výběru mýtného pro kamiony v roce 2009, nebo zavedení v roce 2015 po dokončení polské sítě dálničních silnic (dálnic A1, A2, A4, A18 a některých silnic v síti E).

Podle stávající legislativy (Zákon o dálničním mýtném ze dne 27. 10. 1994, Zákon o přípravě a realizaci investic do státních silnic ze dne 10. 4. 2003 a novely ze dne 14. 11. 2003 a 2. 7. 2004) mají všechny dálnice v Polsku podléhat mýtní povinnosti. Při dokončování jednotlivých úseků tedy bude na všech dálnicích zaváděno mýtné.

Mýtné se má nakonec rozšířit na veškeré státní silnice, tj. dálnice, rychlostní silnice a běžné dvoupruhové silnice, čímž vznikne síť o celkové délce cca 16 000 kilometrů. Návrh stále hovoří o časových poplatcích (týdenní, měsíční, roční a denní) odstupňovaných podle typu vozidla, hmotnosti (do 3,5 t / do 12 t) a emisní třídy (EURO 0 / EURO I / EURO II a lepší). Navrhovaný systém by měl do státního silničního fondu přinést až o 50 % vyšší výnosy.

O navrhované výši poplatků v současnosti nejsou informace.

c) Možnosti

Navrhovaný systém, jehož přesná finální podoba závisí na parlamentní debatě, se v mnoha ohledech jeví blízký možnostem, které připouští novelizovaná směrnice. Návrh však stále hovoří o časových poplatcích, přičemž by mělo být upřednostněno zpoplatnění podle ujeté vzdálenosti.

V odstupňování by se postupně měly objevit též emisní třídy EURO III, IV a V za účelem určité motivace k používání čistších vozidel.

Polsko by mohlo využít možnosti vybírat regulační poplatky ve znečištěných nebo kongescí stížených oblastech. V citlivých horských oblastech, kde existují transevropské projekty, by mohly být zavedeny přírážky.

²² Směnný kurz ke dni 12.06.07 : €1 = 3,84 PLN

²³ Zdroj: Polské ministerstvo dopravy, vyhláška ze dne 8.8.2006.

RUMUNSKO

a) Stávající situace

Síť hlavních silnic v Rumunsku spravuje státní podnik Dálnice a státní silnice, jenž vybírá poplatky za všechna zahraniční a rumunská motorová vozidla na všech státních silnicích vyjma městských oblastí. Zpoplatnění za vozidla nad 12 tun bylo zavedeno v červenci 2002 a postupně rozšířeno na vozidla nad 7 tun (leden 2003), vozidla nad 3,5 tuny (leden 2004) a veškerá ostatní vozidla (leden 2005).

Odstupňování je na základě povolené maximální celkové hmotnosti a emisní třídy (EURO 0 / I / II). U kamionů nad 12 tun existuje další odstupňování podle počtu náprav.

Rumunští uživatelé silnic hradí poplatek ročně. Zahraniční uživatelé si mohou koupit denní, týdenní, měsíční, pololetní nebo roční povolenky.

Roční poplatky za nákladní vozidla v Rumunsku, 2007 (€, bez DPH)			
	EURO 0	EURO I	EURO II
do 3,5 t	90	78	60
3,5–7 t	240	228	210
7–12 t	540	480	420
nad 12 t (max. 3 nápravy)	576	510	450
nad 12 t (min. 4 nápravy)	930	840	750

Zdroj: Výnos rumunského ministerstva dopravy, výstavby a cestovního ruchu č. 1230/2005.

Pro vozidla nad 12 tun je poplatek za vozidla neodpovídající třídám EURO v průměru o 25 % vyšší než za nejčistší zohledněnou kategorii (EURO II).

Za použití některých mostů přes Dunaj se vybírají další poplatky.

Právním rámcem je vládní výnos č. 15/2002 o zavedení poplatků za použití rumunské sítě státních silnic a jeho novela v podobě výnosu č. 51/2004.

b) Plány

Žádné plánované změny systému zpoplatnění silnic v Rumunsku nejsou známy.

c) Příležitosti

Součástí systému jsou všechna vozidla a prostorově by mohl být rozšířen pouze o silnice ve městech. Systém časových povolenek by však mohl být změněn na zpoplatnění za ujetý kilometr, jež je účinnější dle zásady „uživatel platí“.

Rozdíl v poplatcích za nejnižší a nejvyšší emisní třídu by se mohl zvýšit na 100 %, což by znamenalo větší motivaci k pořizování čistších vozidel. Systém by měl být postupně rozšířen o emisní třídy EURO III, IV a V.

Vedle základních poplatků lze v ekologicky citlivých nebo kongescí stížených oblastech vybírat regulační poplatky. V horských oblastech by se dalo uvažovat o výběru přírážek, například v oblasti plánovaných koridorů prioritních projektů 7 a 22 v okolí Sibiu.

SLOVENSKO

a) Stávající situace

Systém známek na Slovensku pokrývá cca 750 kilometrů dálnic, rychlostních silnic a silnic 1. třídy. Vztahuje se na veškeré kategorie vozidel. Znamky jsou časové (roční, měsíční a osmidenní pro všechna vozidla plus denní nálepký pro vozidla nad 3,5 tuny). Ceny se liší podle hmotnosti vozidla. Ceny známek jsou stanoveny administrativně, takže neodrážejí náklady na údržbu, výstavbu a opravy silnic.

Roční poplatky za známky na Slovensku dle kategorie vozidel, 2007 ²⁴			
	do 3,5 tuny	do 12 tun	nad 12 tun
roční	32 €	386 €	800 €

Zdroj: Ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací, únor 2007.

Výnosy z prodeje dálničních známek se mezi lety 2000 a 2005 přibližně ztrojnásobily díky výraznému nárůstu dopravy a rostoucím cenám známek. Roční příjmy slovenské správy dálnic za rok 2004 vzrostly o 75 % na 1,12 miliardy Sk (30,2 milionu eur) a za rok 2005 o dalších 46 % na 1,6 miliardy Sk. Za rok 2006 státní ředitelství dálnic předpokládá o něco pomalejší růst výnosů, které odhaduje na 1,7 miliardy Sk.

b) Plány

Slovenský parlament po dokončení studie proveditelnosti v lednu 2007 přijal zákon o elektronickém výběru mýtného²⁵. Systém se bude týkat dálnic, rychlostních silnic a souběžných úseků silnic 1. a 2. třídy, na něž se může doprava z transevropské sítě přelévat. Technologie bude založena buď na satelitní lokalizaci, mikrovlnné technologii nebo mobilní komunikaci (GSM) nebo jejich kombinaci, přičemž palubní jednotky musí být kompatibilní s ostatními evropskými systémy.

Síť zpoplatněných silnic se do roku 2009 rozroste na 2400 kilometrů dálnic, rychlostních silnic a silnic 1. třídy. Poplatky za ujetou vzdálenost (za km) se budou vztahovat na veškerá vozidla nad 3,5 tuny. Za vozidla o hmotnosti 3,5–12 tun, nad 12 tun a pro přepravu 9 či více cestujících budou odlišné kategorie poplatků. Poplatky budou rovněž odstupňovány podle počtu náprav a emisních tříd EURO. Navrhuje se rozdělit emisní třídy do tří kategorií: EURO III a nižší / EURO IV / EURO V a vyšší. Další navrhovaná možnost se týká rozlišení mezi jízdou ve dne a v noci.

Výše poplatků bude vycházet z výpočtu nákladů na infrastrukturu (investice, údržba a provoz) a externích nákladů (emise a kongesce). Výsledkem bude mýtné váženého průměru za použití dálnic, rychlostních silnic a silnic 1. třídy, jež bude vybírat státní správa dálnic.

Přibližné výpočty dávají tyto odhady poplatků za km (poznámka: Jedná se o neoficiální odhad):

Odhadovaná výše poplatků za km na Slovensku od roku 2009 (€, bez DPH)		
kategorie komunikace	3,5 t–12 t	nad 12 t
dálnice a rychlostní silnice	0,14	0,18
silnice 1. třídy	0,08	0,08
silnice 2. třídy	0,02	0,03

Zdroj: Upraveno dle prezentace ministerstva dopravy, pošt a telekomunikací Road charging in the Slovak Republic – Legislation and research results, představené na schůzce k elektronickému mýtnému v Lublani dne 20. února 2007: www.ertico.com.

²⁴ Směnný kurz ke dni 15. 5. 06: € 1 = 37,750 SKK, částky v eurech zaokrouhleny.

²⁵ ISIS S.A.: *Feasibility Study for Electronic Fee Collection in Slovakia*, Groupe EGIS, Francie, 2002–2004 EGIS Group; ISIS S.A.: *Extension of the estimates of traffic and toll revenues to smaller goods vehicles*, Groupe EGIS, Francie, 2005; Výzkumný ústav dopravný SR: *CONNECT – Study on economic, technical and legislative background for implementation of EFC*, Výzkumný ústav dopravný Žilina, SR, 2005–2006.

Časový harmonogram zavedení elektronického mýtného se opět posunul. Program měl původně fungovat již v polovině roku 2006, poté byl odložen na konec roku 2007 a nyní je termín uvedení do provozu stanoven na rok 2009:

- polovina r. 2007: zahájení výběrového řízení na dodávku systému
- konec r. 2007: uzavření smlouvy s vítězem výběrového řízení
- leden–září 2008: vybudování systému elektronického výběru mýtného
- říjen–prosinec 2008: testovací fáze systému
- leden 2009: systém v plném provozu

Systém časových známek zůstane v provozu pro veškerá vozidla do 3,5 tuny a bude rozšířen na 340 kilometrů dálnic a 80 kilometrů rychlostních silnic. V rámci nového systému zpoplatnění na základě ujeté vzdálenosti mají být vozidla do 3,5 tuny včetně soukromých vozů zpoplatněny od roku 2011²⁶.

Výběr přírážek ani regulačních poplatků v konkrétních oblastech se v současné době neplánuje.

Počáteční náklady na zavedení systému byly stanoveny na 15 % vybraného výnosu, ale tato cifra byla podhodnocena a nyní bude činit přes 20 %. V blízké budoucnosti se na Slovensku počítá s přehodnocením silniční daně. Odhaduje se, že nový systém zpoplatnění silnic přinese zdvojnásobení výnosů oproti stávajícímu systému známek, jež vláda hodlá použít k dofinancování dostavby dálniční sítě. Poplatky půjdou na splácení budoucích dluhů vůči Evropské investiční bance, dalším bankám a soukromým investorům do dálničních systémů v rámci veřejno-soukromých partnerství.

Právním rámcem slovenského systému je parlamentem přijatý zákon o elektronickém zpoplatnění. Dohlížejícími orgány jsou ministerstvo dopravy, pošt a telekomunikací a státní správa dálnic. Hlavní kritérium při výběru systému a jeho dodavatele bude finanční návratnost investic a dále kompatibilita s ostatními evropskými systémy.

c) Příležitosti

Významnou příležitostí pro Slovensko by mohly být přírážky za provoz v citlivých horských oblastech, zejména u nově budovaného úseku dálnice pod Tatrami, kde bude zpočátku zavedeno stínové mýtné.

V městských oblastech a dalších oblastech trpících znečištěním a/nebo kongescí je rovněž možné zavést regulační poplatky.

Výnosy jsou v současné době zřejmě vyhrazeny na výstavbu dálnic, ale podle novelizované směrnice mohou být využity též k jiným účelům, například na programy veřejné dopravy, podporu alternativních druhů dopravy nebo k jakýmkoli jiným účelům stanoveným slovenskou vládou.

SLOVINSKO

a) Stávající situace

Mýtné se na slovinských dálnicích vybírá od roku 1973. Veškerá vozidla v současné době platí za použití všech slovinských dálnic a většiny rychlostních silnic a dále za tunel Karavanken. Na většině dálničních úseků jsou poplatky odvozeny od vzdálenosti, ačkoli na některých je fixní poplatek²⁷.

Právním rámcem slovinského mýtního systému je směrnice komise pro infrastrukturu a životní prostředí Národního shromáždění z roku 1994. Vyhláška o mýtném za použití určitých silničních komunikací harmonizovala slovinský systém zpoplatnění se směrnicí Evropské unie.

Mýtnice jsou umístěny na hranicích krajů a vztahují se tudíž především na dálkovou dopravu. Díky této otevřenosti systému lze dálnici použít v rámci jednoho kraje bez placení mýtného.

Od roku 1995 ve Slovinsku funguje systém elektronického výběru mýtného pro osobní automobily zvaný ABC, díky němuž došlo k výraznému zvýšení plynulosti provozu a snížení emisí díky odpadnutí zastávek na mýtnicích. Počet uživatelů systému ABC roste: v lednu 2004 bylo v oběhu 170 000 elektronických karet; v lednu 2005 to bylo již cca 200 000²⁸. Mýtné za kamiony se mýtné zatím elektronicky nevybírání.

Slovinská správa dálnic (DARS d.d.) k měsíci srpnu 2006 provozovala a udržovala 465 kilometrů dálnic a rychlostních silnic a přes 130 kilometrů jejich přívaděčů. Mýtné se vybírá přibližně na 84 % všech těchto silnic (celkem cca 380 kilometrů). Počet mýtnic je 26, celkový počet jízdních pruhů v nich je 178 (včetně mýtnice u tunelu Karavanken). Ředitelství silnic spravuje dalších 6000 kilometrů rychlostních, hlavních a krajských silnic.

²⁶ Zdroj: http://www.ibtta.org/files/PDFs/Kirchmayer_Povel.pdf

²⁷ Seznam silnic ve Slovinsku, na nichž se vybírá mýtné: <http://www.cestnina.si/?id=111>

²⁸ Zdroj: <http://www.dars.si/index.php?id=59>

Vybrané výnosy jdou na financování správy a údržby dálnic, výstavbu nových dálnic a splácení půjček. Zpoplatnění silnic je však ve Slovinsku stále více uznáváno jako nástroj dopravní politiky k omezení kongesce, stimulace přechodu cestujících a nákladu na železnici a veřejnou dopravu a omezování dopadů dopravy na životní prostředí.

Na jednotlivých dálničních úsecích se vybírá mýtné za ujetou vzdálenost. Na předem stanovenou vzdálenost jsou v prodeji měsíční lístky, jejichž cena se stanoví jako čtyřicetinasobek mýtného za daný úsek (tj. dva průjezdy mýtnicí denně x 20 pracovních dní). Motoristé mohou platit též jednorázově (za každou jízdu) či použít elektronickou kartu ABC, jež účtuje každý ujetý kilometr. Karty ABC jsou přenosné mezi vozidly.

Poplatky jsou odstupňovány podle kategorií vozidla, jež vycházejí z hmotnosti, výšky a počtu náprav vozidla:

Dálniční mýtné ve Slovinsku za km, 2006 (vč. 20% DPH) ²⁹		
kategorie vozidla	popis	poplatek
1	2 nápravy, výška vozidla nad přední nápravou do 1,3 m	11,2083 tolarů (0,05 €)
2	2 a více náprav, výška vozidla nad přední nápravou 1,3 m a více, max. přípustná hmotnost do 3,5 t	1,5 x poplatek za kat. 1
3	2 a více náprav, výška vozidla nad přední nápravou 1,3 m a více, max. přípustná hmotnost nad 3,5 t	2,75 x popl. za kat. 1
4	více než 3 nápravy, výška vozidla nad přední nápravou 1,3 m a více, max. přípustná hmotnost nad 3,5 t	4 x poplatek za kat. 1

Zdroj: <http://www.cestnina.si/?lang=2>

b) Plány

Rychlý růst objemu dopravy ve Slovinsku o cca 7 % ročně předčil veškeré předpovědi. Zvláště rychle narůstající tranzitní doprava, jež v současné době činí 10–12 % celkového objemu, je problematická.

Ve Slovinsku probíhá diskuse o změně systému zpoplatnění silnic. Záměr je držet se pevně novelizované Směrnice o „euroznámce“, ale plány dosud nemají žádnou definitivní podobu. Elektronický výběr mýtného by měl být co nejdříve rozšířen na kamiony, ale dosud nepadlo rozhodnutí ohledně technologie na nejbližší období. Do roku 2008–2012 však má být zavedena technologie GPS. Stávající mikrovlnná technologie používaná v systému karet ABC pro osobní vozy by tak jako tak potřebovala modernizaci.

V souladu s novelizovanou směrnicí bude výše poplatků v novém systému téměř určitě od samého počátku odstupňována podle ekologických vlastností vozidel.

Mýtné za ujetý kilometr by mohlo být vybíráno za všechna vozidla již od roku 2011, ačkoli dosud nebyl ohlášen žádný takový záměr.

c) Možnosti

Významnou příležitostí pro Slovinsko mohou být přírážky za hornaté oblasti v alpských krajích. V městských oblastech a oblastech trpících znečištěním lze též uvažovat o zavedení regulačních poplatků.

Výnosy by bylo možné směřovat na nesilniční či nedopravní účely, například programy veřejné dopravy, podpory alternativních druhů dopravy nebo k jakýmkoli jiným účelům stanoveným slovinskou vládou.

²⁹ Směnný kurz ke dni 15.5.06: € 1 = 239,62 SIT

www.dopravnifederace.cz

