



SENÁT  
PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY

11. FUNKČNÍ OBDOBÍ

296.

**USNESENÍ SENÁTU**

z 10. schůze, konané dne 11. října 2017

**k Dopravnímu Balíčku – výběr mýtného a vykazování emisí CO<sub>2</sub> u nových těžkých vozidel**

**Senátní tisk č. N 47/11** - Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

**Senátní tisk č. N 48/11** - Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii (přepřacované znění) (Text s významem pro EHP)

**Senátní tisk č. N 49/11** - Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o sledování a vykazování emisí CO<sub>2</sub> a spotřebě paliva u nových těžkých vozidel

**Senátní tisk č. N 50/11** - Návrh směrnice Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, pokud jde o jistá ustanovení o zdanění vozidel

**Senát**

**I.**

**1. je si vědom,**

že silniční doprava významně ovlivňuje kvalitu životního prostředí a že provoz na pozemních komunikacích má zásadní význam jak pro národní ekonomiky, tak i pro efektivní fungování vnitřního trhu v EU;

**2. považuje**

jednotný evropský dopravní prostor za jeden z nejdůležitějších prvků evropské integrace a zvyšování konkurenceschopnosti EU vůči ostatním globálním ekonomikám;

**3. zastává názor,**

že rozumné a vyvážené zpoplatnění provozu na pozemních komunikacích může být faktorem, který sníží negativní dopady silniční dopravy na životní prostředí;

#### **4. podporuje**

proto v obecné rovině předložené návrhy, jelikož dále rozvíjejí principy „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ a přispívají k naplňování deklarovaných cílů v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub>;

## **II.**

#### **1. zastává názor,**

že systém výběru poplatků za užívání pozemních komunikací musí být jednoduchý, spravedlivý a nesmí diskriminovat řidiče z jiných členských států; do výše poplatků by se přitom měla objektivně promítnout míra vlivu vozidla na životní prostředí stejně jako na technický stav pozemní komunikace;

#### **2. domnívá se,**

že mýtné stanovené na základě ujeté vzdálenosti po určité pozemní komunikaci je účinnější a spravedlivější než časové poplatky;

#### **3. souhlasí**

s vládou, že v případě návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, by navrhované změny neměly být realizovány před 1. lednem 2030, neboť dřívější změny by musely být složitě implementovány v průběhu platnosti smluv na provozování elektronického mýtného v ČR na období 2020-2029;

#### **4. podporuje**

co největší interoperabilitu elektronických systémů pro výběr mýtného, včetně případného využívání jedné palubní jednotky ve všech členských státech, čímž by odpadla nutnost pořizování jednotlivých časových kuponů pro průjezd jednotlivými členskými státy; upozorňuje ale zároveň, že přechod z časových poplatků na systém elektronického výběru poplatků za ujetou vzdálenost (mýtné) by neměl vést k výraznému zvýšení nákladů pro cestující;

#### **5. preferuje,**

aby se k výběru mýtného využívaly zejména zařízení, která budou k určování polohy využívat údaje z evropských systémů Galileo a EGNOS;

#### **6. nesouhlasí**

s tím, aby byla Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci, pokud jde o změny seznamu technologií, které mohou být používány pro transakce elektronického mýtného, a stanovení parametrů nové diferenciací silničních poplatků podle emisí CO<sub>2</sub>, neboť se jedná o důležité prvky návrhů, o kterých by měla rozhodovat Rada a Evropský parlament;

#### **7. zastává rovněž názor,**

že by přeshraniční výměna údajů o registraci vozidel mezi členskými státy za účelem vymáhání nezaplaceného mýtného neměla spadat do působnosti směrnice o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného, ale měla by být řešena samostatným právním aktem s odpovídajícím právním základem;

#### **8. nesdílí**

v případě návrhu na sledování a vykazování emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel přesvědčení o efektivitě a přínosech této iniciativy; míra emisí CO<sub>2</sub> a spotřeba paliva je u vozidel závislá na celé řadě faktorů (např. styl jízdy, hustota provozu), a proto lze očekávat, že údaje v reálném provozu budou vždy odlišné od těch, které budou uvádět výrobci vozidel;

### **9. požaduje**

také, aby u tohoto návrhu bylo vyjasněno, jakým způsobem bude předávání údajů od výrobců vymáháno, neboť návrh neřeší otázku sankcí v případě neplnění této povinnosti;

### **10. zastává názor,**

že vytvoření skutečného jednotného dopravního prostoru vyžaduje též sladění rozdílných národních požadavků na vybavení vozidel a jejich posádek, sjednocení požadavků na periodické technické kontroly vozidel, jakož i dopravních předpisů a u nově budovaných pozemních komunikací též jejich technických parametrů, na což Senát v podstatě upozornil již ve svém usnesení č. 119 ze dne 8. března 2017 k Evropské strategii týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů C – ITS;

## **III.**

### **1. žádá vládu,**

aby Senát informovala o tom, jakým způsobem zohledníla toto usnesení, a o dalším vývoji projednávání návrhů, a to v okamžiku dosažení politické shody potřebného počtu členských států na hlavních prvcích návrhu, nebo již předtím, pokud by se výsledky projednávání v Radě začaly výrazně odchylovat od postoje České republiky vyjádřeného v rámcové pozici vlády;

### **2. pověřuje**

předsedu Senátu, aby toto usnesení postoupil Evropské komisi.

Milan Štěch v. r.  
předseda Senátu

Pavel Štohl v. r.  
ověřovatel Senátu