

Odůvodnění

Obecná část:

1. Zhodnocení platného právního stavu, vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy a odůvodnění jejích hlavních principů

Návrh nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 240/2014 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném (dále jen „návrh nařízení vlády“) doplňuje výše uvedené nařízení vlády o ty části, které bezprostředně souvisejí se zavedením tzv. tříšložkové struktury sazeb mýtného od 1. ledna 2021, a to v souvislosti se zákonem č. 227/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „novela zákona o pozemních komunikacích“). Současně návrh nařízení vlády reaguje na přijatou novelu zákona o pozemních komunikacích v oblasti změny způsobu úhrady časového poplatku za užívání zpoplatněných pozemních komunikací, změny způsobu prokazování a kontroly této úhrady a zavedení snížené sazby časových poplatků pro vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem.

Přijetí návrhu je tak nezbytné z důvodu nabytí účinnosti novely zákona o pozemních komunikacích k 1. lednu 2021.

Návrh nařízení vlády je v souladu se zákonným zmocněním k vydání nařízení vlády, konkrétně uvedeném v § 21 odst. 3, § 22 odst. 2 písm. a), odst. 3 a 5 a v § 46 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích ve znění jeho novely.

Hlavní změny obsažené v návrhu nařízení vlády lze shrnout následovně:

- změna časového poplatku na kalendářní rok na časový poplatek na rok,
- změna časového poplatku na měsíc na časový poplatek na 30 dnů,
- zavedení časového poplatku na rok pro vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem,
- zavedení časového poplatku na 30 dnů pro vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem,
- zavedení časového poplatku na 10 dnů pro vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem,
- rozlišení sazeb mýtného podle nové kombinace kritérií, jimiž jsou:
 - kategorie pozemní komunikace (dálnice a silnice I. třídy)
 - kategorie vozidla (vozidla kategorie M2 a M3 a ostatní vozidla)
 - počet náprav vozidla nebo jízdní soupravy (2, 3, 4, 5 a více náprav)
 - hmotnost vozidla nebo jízdní soupravy (více než 3,5 tuny a méně než 7,5 tuny, nejméně 7,5 tuny a méně než 12 tun, nejméně 12 tun)
 - období dne, ve kterém je pozemní komunikace užitá (5.00 – 22.00 hod. a 22.00 – 5.00 hod.)
 - míra, kterou vozidlo znečišťuje ovzduší (do emisní třídy EURO IV, emisní třídy EURO V a EEV, emisní třída EURO VI vyjma vozidel poháněných zemním plynem nebo biometanem a emisní třída EURO VI vozidel poháněných zemním plynem nebo biometanem),
- zrušení odlišných sazeb mýtného pro období pátek 15.00 – 20.00,
- změna mezních hodnot slev na mýtném a výše slev na mýtném (navrhuje se jejich zvýšení).

Vzhledem k tomu, že návrh nařízení vlády obsahuje změny, které přinášejí určité dopady, a to na veřejné rozpočty, podnikatelské prostředí a spotřebitele, bylo zpracováno hodnocení dopadů regulace pro navržené změny.

2. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy se zákonem o pozemních komunikacích

Návrh nařízení vlády byl zpracován v souladu s ustanovením § 46 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích, a k provedení ustanovení § 21 odst. 3 a § 22 odst. 2 písm. a) a odst. 3 a 5 téhož zákona. Meze zákonného zmocnění nebyly překročeny.

3. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s právními předpisy Evropské unie a s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána

Navrhovaná právní úprava se dílčím způsobem dotýká směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, ve znění pozdějších předpisů. Návrh nařízení vlády je zcela v souladu s výše uvedenou směrnicí a je plně v souladu s právem Evropské unie jako celkem.

Na oblast dotčenou předloženým návrhem nařízení vlády se žádné mezinárodní smlouvy, jimiž je Česká republika vázána, nevztahují.

4. Zhodnocení finančního dopadu navrhované právní úpravy na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty a na hospodářské subjekty

Návrh nařízení vlády nemá dopady na státní rozpočet. Pokud jde o jiný veřejný rozpočet, rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury, tak v něm se zavedení tříšložkové struktury sazeb mýtného projeví navýšením předpokládaného předpisu mýtného v roce 2021 v porovnání s rokem 2019 o cca 1,6 mld. Kč.

Na druhou stranu návrh nařízení vlády přináší úsporu v předpisu mýtného pro autobusy ve výši cca 38 mil. Kč ročně, což lze z pohledu rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury shledat ztrátou, byť minimální.

V neposlední řadě, jako snaha minimalizovat dopad navýšení předpokládaného předpisu mýtného v roce 2021 na dopravce a spotřebitele, se navrhuje změna mezních hodnot pro výpočet slev na mýtném, které přinesou navýšení slev na mýtném o cca 43 mil. Kč, které lze opět z pohledu rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury shledat ztrátou, byť opět minimální.

Vzhledem k tomu, že se rozsah zpoplatněných pozemních komunikací téměř nemění a nelze tak očekávat objíždění nově zpoplatněných pozemních komunikací, nelze ani identifikovat a kvantifikovat jakékoliv dopady na ostatní veřejné rozpočty.

Návrh nařízení vlády má dopady na podnikatelské prostředí. Dopad na podnikatelské prostředí, resp. na dopravce z důvodu navýšení předpokládaného předpisu mýtného v roce 2021 lze odhadnout v porovnání s rokem 2019 na cca 1,6 mld. Kč. V této souvislosti je ovšem nutné podotknout, že dopad na podnikatelské prostředí v České republice je reprezentován 48,5 %, tj. cca 0,78 mld. Kč, neboť v roce 2019 byl podíl tuzemských dopravců na předpisu mýtného právě 48,5 %.

S ohledem na neměnný rozsah zpoplatněných pozemních komunikací, příslušné sazby mýtného, skladbu dopravního proudu, dopravní výkony na zpoplatněných pozemních komunikacích a podíl domácích a zahraničních dopravců budou tyto dopady natolik rozmělněny, že nebudou znatelné. Současně lze předpokládat, že část těchto dopadů bude přenesena v určité míře na koncové

spotřebitele, čímž dojde k jejich ještě většímu rozmělnění, a tím k minimalizaci celkového dopadu na podnikatelské prostředí.

Návrh nařízení vlády má dopady na spotřebitele. S ohledem na dopady na podnikatelské prostředí lze předpokládat, že dopravci, kteří ovšem zajišťují obsluhu území České republiky, resp. na území České republiky mají zdroj či cíl své cesty, část těchto dopadů přenesou na své zákazníky a ti na koncové spotřebitele. Lze tedy předpokládat nepatrný a těžko kvantifikovatelný dopad na ceny, které spotřebitelé platí. Avšak dopad na kvalitu a dostupnost zboží a služeb, které spotřebitelé nakupují, nelze očekávat. S ohledem na neměnný rozsah zpoplatněných pozemních komunikací, příslušné sazby mýtného, skladbu dopravního proudu, dopravní výkony na zpoplatněných pozemních komunikacích a podíl domácích a zahraničních dopravců budou tyto dopady natolik rozmělněny, že nebudou pro spotřebitele, tedy koncové zákazníky znatelné.

Podrobnější informace jsou obsaženy v Závěrečné zprávě z hodnocení dopadů regulace.

5. Zhodnocení navrhované právní úpravy z hlediska korupčních rizik

Návrh nařízení vlády nerozšiřuje ani nezpřesňuje pravomoci orgánů veřejné správy. Systém elektronického mýtného je shodný od roku 2007. Výše sazeb mýtného se stanovuje shodně pro celou Českou republiku. Návrh nařízení vlády rozlišuje sazby mýtného podle kritérií technického rázu. Z těchto důvodů nedochází předloženým návrhem nařízení vlády ke zvýšení korupčního rizika.

6. Zhodnocení navrhované právní úpravy z hlediska zákazu diskriminace

Návrh nařízení vlády upravuje především sazby mýtného, které rozlišuje podle technických charakteristik vozidel, resp. jiných objektivních kritérií. Nepředstavuje tedy právní úpravu, která by přímo či nepřímo zakládala jakoukoli diskriminaci.

7. Zhodnocení navrhované právní úpravy z hlediska ochrany soukromí a osobních údajů

Návrh nařízení vlády upravuje především sazby mýtného. Nemá tedy žádné dopady do sféry ochrany soukromí a osobních údajů.

8. Zhodnocení navrhované právní úpravy z hlediska dopadů na bezpečnost a obranu státu

Návrh nařízení vlády upravuje především sazby mýtného. Nemá tedy žádné dopady na bezpečnost a obranu státu.

Zvláštní část:

K čl. I

K bodu 1

Navrhuje se zrušení stávajících, překonaných poznámek pod čarou č. 3 a 4.

V souvislosti s pojmem „emisní třída vozidla“, s nímž počítá již zákon o pozemních komunikacích, není nutné přistupovat k odkazu na právní úpravu tuto problematiku upravující. Dosavadní odkaz (v poznámce pod čarou č. 3) na směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/96/ES o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisí plyných znečišťujících látek ze zážehových motorů vozidel poháněných zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem a o změně směrnice Rady č. 88/77/EHS, ve znění pozdějších úprav, již neobstojí, jelikož tato směrnice již byla zrušena a problematika emisních tříd vozidel je regulována přímo použitelnými předpisy Evropské unie.

Nevhodný je též odkaz (v poznámce pod čarou č. 4) na přílohu č. 18 k vyhlášce č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, jelikož tato vyhláška již byla zrušena a problematika kategorizace vozidel je regulována rovněž přímo použitelnými předpisy Evropské unie (zejména nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES.

K bodům 2 a 3

K § 2

V návaznosti na změny přijaté novelou zákona o pozemních komunikacích se stanoví výše časového poplatku, a to na 10 dnů, na 30 dnů a na rok. Ve srovnání se stávající právní úpravou nedochází ke změně ve výši časového poplatku, nepůjde-li o vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem. Nově se bude roční časový poplatek hradit nikoli na kalendářní rok, ale na tzv. plovoucí rok, tj. 365 dní. Novelou zákona o pozemních komunikacích byla zavedena zvýhodněná sazba časového poplatku pro vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem. V § 2 odst. 2 je proto stanovena výše časového poplatku pro tato vozidla, a to na poloviční úrovni oproti časovému poplatku hrazenému za užívání zpoplatněných pozemních komunikací ostatními vozidly.

K § 3

V § 3 je uvedeno rozlišení sazeb mýtného podle nové kombinace kritérií. Sazby mýtného budou členěny podle kategorie pozemní komunikace (dálnice nebo silnice I. třídy), kategorie vozidla (vozidla kategorie M2 a M3 a ostatní vozidla), emisní třídy vozidla (emisní třída EURO IV nebo nižší, emisní třída EURO V a EEV, emisní třída EURO VI vyjma vozidel poháněných zemním plynem nebo biometanem a emisní třída EURO VI vozidel poháněných zemním plynem nebo biometanem), největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy (více než 3,5 tuny a méně než 7,5 tuny, nejméně 7,5 tuny a méně než 12 tun, nejméně 12 tun), počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy (2, 3, 4, 5 a více náprav) a období dne, ve kterém je pozemní komunikace užitá (5.00 – 22.00 hod. a 22.00 – 5.00 hod.).

Nové kritérium spočívající v rozlišení sazeb mýtného podle hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy bude vést k spravedlivějšímu výběru mýtného s ohledem na odpovídající ohodnocení vlivu těžkých nákladních vozidel na pozemní komunikace.

Nové rozlišení sazeb v rámci emisní třídy VI navazuje na Národní akční plán čisté mobility a jeho cílem je podpořit nákup vozidel na zemní plyn a biometan formou částečné úlevy z placení mýtného, což umožní snížení provozních nákladů a bude motivací k nákupu těchto vozidel. Jedná se o opatření, kterým jsou zapracovávány požadavky Ministerstva životního prostředí a Ministerstva průmyslu a obchodu.

Nové kritérium spočívající v rozlišení sazeb mýtného podle období dne, kdy byla zpoplatněná pozemní komunikace užita, souvisí se zajištěním návratnosti nákladů vyvolaných hlukem z provozu vozidel v systému elektronického mýtného na zpoplatněných pozemních komunikacích.

Obecně lze přitom konstatovat, že mýtné ukládané podle výše uvedených kritérií nově umožní v souladu s novelou zákona o pozemních komunikacích dosažení návratnosti nákladů vynaložených nejen na zpoplatněné pozemní komunikace, jako tomu bylo doposud, ale i nákladů vyvolaných znečištěním ovzduší z provozu vozidel v systému elektronického mýtného na zpoplatněných pozemních komunikacích a nákladů vyvolaných hlukem z provozu vozidel na těchto komunikacích.

Rozlišení sazeb mýtného podle kritérií vymezených v § 3 odst. 1 se bude týkat nejen těžkých nákladních vozidel, ale i autobusů, a to s ohledem na to, že § 22 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích ve znění jeho novely nepočítá s odlišnou sadou kritérií podle toho, zda jde o vozidlo kategorie M2 nebo M3 nebo vozidlo jiné kategorie. Sjednocení kritérií pro rozlišování sazeb mýtného pro všechna vozidla v systému elektronického mýtného pak vede ke zrušení § 4 nařízení vlády a přesunutí právní úpravy v něm obsažené do § 3. Vzhledem k tomu, že autobusy zpravidla nemívají více než 3 nápravy, jsou u těchto vozidel, pokud jde o rozlišení sazby podle počtu náprav, uvedeny pouze dvě výše sazeb – 2 nápravy a 3 a více náprav.

Konkrétní výše sazeb mýtného jsou pak uvedeny v jednotlivých přílohách návrhu nařízení vlády. V souvislosti se zajištěním návratnosti nákladů vyvolaných znečištěním ovzduší z provozu vozidel v systému elektronického mýtného na zpoplatněných pozemních komunikacích a nákladů vyvolaných hlukem z provozu vozidel na těchto komunikacích byly sazby mýtného stanoveny tak, aby byl respektován maximální vážený průměrný poplatek za externí náklady ve smyslu přílohy III směrnice 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, ve znění pozdějších předpisů.

K bodům 4, 5 a 10

S ohledem na zavedení tříšložkové struktury sazeb mýtného se upřesňuje formulace ustanovení týkající se slevy na mýtném, která se v souladu s § 22 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích poskytuje z části mýtného ukládané za účelem dosažení návratnosti nákladů na pozemní komunikace.

K bodům 6 až 9

Navrhuje se změna mezních hodnot pro výpočet slevy na mýtném a rovněž dílčí změna (zvýšení) výše slevy na mýtném, a to za účelem minimalizace dopadu navýšení předpokládaného předpisu mýtného v roce 2021.

K bodům 11 až 14

Navrhuje se změna příloh, v nichž jsou stanoveny konkrétní sazby mýtného.

Nově jsou v příloze č. 1 uvedeny sazby mýtného pro vozidla v systému elektronického mýtného vyjma vozidel kategorie M2 a M3 za užívání dálnice.

V příloze č. 2 jsou uvedeny sazby mýtného pro vozidla v systému elektronického mýtného vyjma vozidel kategorie M2 a M3 za užívání silnice I. třídy.

V příloze č. 3 budou uvedeny sazby mýtného pro vozidla kategorie M2 a M3 (autobusy) za užívání dálnice.

Obdobným způsobem jsou v příloze č. 4 stanoveny sazby mýtného pro vozidla kategorie M2 a M3 za užívání silnice I. třídy.

K čl. II

Účinnost nařízení vlády je navržena shodně jako účinnost novely zákona o pozemních komunikacích, a to k 1. lednu 2021.