

VYPOŘÁDÁNÍ PŘIPOMÍNEK K MATERIÁLU S NÁZVEM**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**

Podle Jednacího řádu vlády byl materiál rozeslán do meziresortního připomínkového řízení dopisem ministra dopravy dne 21. září 2020, s termínem dodání stanovisek do 29. září 2020. Vyhodnocení tohoto řízení je uvedeno v následující tabulce:

Resort	Připomínky	Vypořádání
Ministerstvo průmyslu a obchodu	K příloze č. 1 k nařízení vlády č. 484/2006 Sb. Požadujeme do novely nařízení vlády zpracovat zavedení nulové sazby mýtného pro kamiony využívající LNG. Tento návrh vychází z opatření „P3 - Nulová sazba složky mýtného za znečištění pro nízkoemisní vozidla (včetně vozidel na zemní plyn)“ uvedeném v Národním akčním plánu čisté mobility (NAP CM). LNG vozidla mají (v porovnání s dieselovými vozidly) v zásadě nulové emise prachových částic, což je jedna z problematických znečišťujících látek v dopravě. Efekt podpory LNG je tak zcela neoddiskutovatelný. Kromě toho potenciál LNG je zásadní z hlediska naplňování směrnice o podpoře obnovitelných zdrojů energie (RED II), pokud jde o zajištění cíle 14% obnovitelných zdrojů energie v dopravě do roku 2030. NAP CM v této souvislosti počítá s postupným zaváděním bioLNG (na bázi biometanu). MPO jako gestor za směrnici RED II tak tento aspekt považuje za zcela zásadní. Také například v Německu jsou tato vozidla (dočasně do roku 2023) zcela osvobozena od placení mýtného.	Akceptováno

Ministerstvo životního prostředí	<p>V návaznosti na letos vládou schválený aktualizovaný Národní akční plán čisté mobility obsahující mj. opatření P3 (Nulová sazba složky mýtného za znečištění pro nízkoemisní vozidla, včetně vozidel na zemní plyn), požadujeme doplnění speciální sazby, která by zahrnula vozidla na plyn (CNG, LNG) a oddělila a zvýhodnila tato vozidla oproti vozidlům Euro 6 v aktuálním emisním stupni D. Další možnou variantou je přesunout vozidla Euro 6 v emisním stupni D do stupně C a nechat stupeň D pro vozidla CNG/LNG, případně obecně pro vozidla s nulovými emisemi PM.</p> <p>Odůvodnění: Nedává smysl, aby do stejné kategorie (stupně D) spadala vozidla CNG/LNG s vozidly s konvenčním pohonem, které musí tyto normy plnit již od roku 2019. S ohledem na výrazně vyšší pořizovací náklady LNG vozidel (až o 40 tisíc Euro) považujeme za zásadní, aby byla celková sazba mýtného pro LNG vozidla (případně i další nízkoemisní vozidla, na které se zákon vztahuje – netýká se elektrických a vodíkových vozidel, která jsou zcela osvobozena) nižší než pro konvenční dieselová vozidla. Kromě toho poukazujeme na fakt, že LNG vozidla mají (v porovnání s dieselovými vozidly) v zásadě nulové emise prachových částic (PM). V neposlední řadě vzhledem k emisím NOx je zde předpoklad, že určité procento těchto vozidel bude obcházet povinnost využívat SCR (v roce 2019 proběhlo měření z reálného provozu kamionů pod taktovkou doc. Vojtíška z ČVUT, ze které vyplynulo, že nadměrné emise NOx, nad rámec „legitimních“ vysokých emisí NOx, se vyskytují u 10-25 % vozidel, a pravděpodobně u 15-20 % vozidel z měřené kategorie Euro V a Euro VI). Dále upozorňujeme na to, že např. v Německu jsou plynová vozidla (dočasně do roku 2023) dokonce zcela osvobozena od placení mýtného. Základním smyslem připomínky tedy</p>	Akceptováno
---	---	--------------------

	<p>je iniciativa pro dopravce, který bude alespoň částečně motivován k tomu si pořídit vozidlo na CNG/LNG oproti vozidlu s konvenčním pohonem. Případný přesun vozidel Euro VI ze stupně D do stupně C povede vzhledem k předpokládaným nájezdům vozidel kategorie Euro VI k výraznému zvýšení výběru mýta, který dává prostor pro výraznější snížení sazby pro vozidla LNG/CNG.</p>	
<p>Úřad vlády České republiky - Odbor kompatibility</p>	<p>1. Při stanovení výše časového poplatku (§ 2 vyhlášky) je nutno vzít v úvahu znění sdělení Komise COM (2012) 199 final a vyhodnotit úměrnost výše poplatku mezi poplatkem na rok a poplatky na dobu kratší. Komise ve sdělení odkazuje na obdobné ustanovení čl. 7a směrnice 1999/62/ES, v konsolidovaném znění, které stanoví: Poplatky za užívání musí být úměrné době užívání dotčených pozemních komunikací, nepřekračovat hodnoty stanovené v příloze II a platit po dobu jednoho dne, týdne, měsíce nebo roku. Měsíční sazba smí činit nejvýše 10 % roční sazby, týdenní sazba smí činit nejvýše 5 % roční sazby a denní sazba smí činit nejvýše 2 % roční sazby. A dále uvádí, že systémy dálničních známek pro těžká nákladní vozidla i lehká osobní vozidla jsou spravovány prakticky stejným způsobem. Navrhovaná výše časového poplatku na dobu kratší než rok tyto limity překračuje. Nutno ospravedlnit.</p>	<p>Vysvětleno</p> <p>Předkladatel předmětné sdělení zohledňuje, nicméně potvrzuje, že konkrétní proporce výše sazeb kratších než 1 rok vztažené k roční sazbě nejsou dodrženy. Zdůrazňujeme však, že výše časového poplatku vybíraného u vozidel jiných než na zemní plyn a biometan není návrhem nařízení modifikována. Jde tedy o již platnou právní úpravu, která doposud nebyla Evropskou komisí nikterak zpochybněna. Účelem návrhu nařízení je v daném kontextu splnit povinnost vyplývající z novely zákona o pozemních komunikacích spočívající ve zvýhodnění vozidel poháněných zemním plynem či biometanem. Je nutno zdůraznit přitom, že sdělení Komise a proporce výše týdenních a denních poplatků vůči poplatku ročnímu nejsou závazné, přičemž se Ministerstvo dopravy konzistentně domnívá, že stávající proporce obsažená ve vnitrostátní právní úpravě neporušuje primární právo Evropské unie (například z hlediska zákazu diskriminace na základě státní příslušnosti). Současně lze uvést, že na půdě Evropského parlamentu a Rady je diskutován návrh novely směrnice 1999/62/ES, jenž by stanovil závazné poměry mezi uvedenými poplatky (viz 52017PC0275, čl. 7a). Bude-li tento návrh přijat, dojde samozřejmě k posouzení slučitelnosti stávající výše časových poplatků s unijní úpravou a případně k odpovídající změně. Dlužno dodat, že otázka vhodného nastavení vztahu mezi roční sazbou a sazbami ostatními byla doposud předmětem značné pozornosti ze strany členských států a nelze vyloučit, že finální úprava ve směrnici dozná oproti prvotnímu návrhu Komise značných změn.</p>

	<p>2. Směrnice 1999/62/ES, v konsolidovaném znění, stanoví povinnost informování Evropské komise – viz čl. 7h směrnice, která rozhodne, zda jsou povinnosti dle směrnice splněny (a členský stát je povinen dle rozhodnutí upravit poplatky za externí náklady). Obdobně nalezneme povinnost oznámení Komise v čl. 7g odst. 1 či v příloze IIIa bodě 2. Z předloženého materiálu není zřejmé, zda jsou tyto požadavky směrnice naplněny.</p> <p>Z bodu 3. přílohy IIIa nadto vyplývá povinnost zveřejnit všechny parametry, údaje a další informace nezbytné k pochopení způsobu výpočtu různých složek externích nákladů. Navrhujeme vyjasnit, zda je tato povinnost plněna.</p>	<p>Akceptováno</p> <p>Předkladatel si je předmětné notifikační povinnosti vědom. Doposud však splněna nebyla. Aktuálně se finalizují podklady pro Evropskou komisi, jež jí budou zaslány v následujících dnech.</p> <p>Pokud jde o otázku zveřejňování informací ve smyslu bodu 3 přílohy IIIa směrnice 1999/62/ES, ve znění pozdějších předpisů, předmětné informace budou zveřejněny zejména prostřednictvím právních předpisů, které je budou obsahovat. Výsledná struktura poplatků, včetně začátku a konce každé noční doby, je obsažena v právě projednávaném návrhu nařízení vlády. Totéž se týká parametrů pro výpočet sazeb mýtného. Základní údaje o způsobu výpočtu různých složek externích nákladů budou obsaženy v návrhu novely vyhlášky č. 470/2012 Sb. Texty právních předpisů jsou veřejně dostupné (například na stránkách Ministerstva vnitra). Vedle toho bude řada relevantních informací obsažena i ve smluvních obchodních podmínkách provozovatele Systému elektronického mýtného a na jím provozovaných webových stránkách (https://mytocz.eu/cs/).</p>
	<p>3. Pro výpočet sazby mýtného je nutno počítat se směnným kurzem eura a české koruny. Čl. 10 směrnice 1999/62/ES stanoví podrobnosti - má jít o kurz platný první pracovní den v měsíci říjnu roku předcházejícího roku, od kterého se sazby použijí. Žádáme objasnit, s jakým směnným kurzem předkladatel pracuje a zda tak naplňuje požadavek směrnice. Pro příští rok by měl pracovat se směnným kurzem, který bude v Úředním věstníku EU teprve uveřejněn.</p>	<p>Vysvětleno</p> <p>V rámci výpočtů nákladů na externality byla využita data roku 2018, a to v souladu se studií Handbook on the External Costs of Transport Version 2019. Z tohoto důvodu byl zvolen směnný kurz roku 2017. S ohledem na změny směnného kurzu k současnosti lze konstatovat, že maximální hodnoty stanovené v příloze IIIb směrnice 1999/62/ES nebudou při zohlednění pravidla obsaženého v čl. 10 směrnice 1999/62/ES překročeny.</p>
	<p>4. Zákon o pozemních komunikacích v § 22 odst. 8 předpokládá rozvedení popisu nákladů a způsobu výpočtu nákladů, jejichž návratnosti má být uložení povinnosti hradit mýtné dosaženo, v prováděcím předpise. Popis nákladů a jejich výpočet nacházíme ve vyhlášce č. 470/2012 Sb. Ta však uvádí podrobnosti jen ve vztahu k nákladům dle § 22 odst. 1 písm. a) zákona, nikoli k nově formulovaným</p>	<p>Akceptováno</p> <p>Návrh novely vyhlášky č. 470/2012 Sb. bude v nejbližších dnech rozeslán do mezirezortního připomínkového řízení.</p>

	externím nákladů zohledňujícím také znečištění ovzduší a hluk dle § 22 odst. 1 písm. b) a c) zákona. Jsme názoru, že zásadní koncepční změna mýtného, ke které má od 1. ledna 2021 dojít, by měla být zohledněna také ve vyhlášce č. 470/2012 Sb. Došlo by tím také k podrobnější transpozici přílohy IIIa a přílohy IIIb směrnice 1999/62/ES, v konsolidovaném znění, a naplnění požadavku na zveřejnění, jak jsme uvedli v připomínce č. 2.	
	5. Návrh nařízení vlády zasahuje také do ustanovení § 5, které upravuje slevu na mýtném. Upozorňujeme, že čl. 7i odst. 2 směrnice 1999/62/ES, v konsolidovaném znění, umožňuje uplatňovat slevu či sníženou sazbu pouze z poplatku za pozemní komunikace, tedy nikoli z celého mýtného. Slevy či snížené sazby z jiné složky mýtného jsou výslovně zapovězeny v čl. 7i odst. 1 směrnice. Z návrhu nařízení vlády nevyplývá, že by tato směrnice povinnost byla zajištěna (byť § 22 odst. 3 zákona s omezením počítá). Navrhujeme objasnit, jak bude sleva vypočtena.	Akceptováno Z § 22 odst. 3 zákona o pozemních komunikacích vyplývá jednoznačně, že vláda může nařízením stanovit slevu toliko z části mýtného celkově uloženého za účelem dosažení návratnosti nákladů vynaložených na zpoplatněné pozemní komunikace. Lze však s připomínkovým místem souhlasit v tom ohledu, že i odpovídající ustanovení nařízení vlády by měla být precizována. Návrh nařízení bude proto doplněn o další úpravy § 5 a 6 tak, aby nevznikaly o tom pochybnosti.
Úřad vlády České republiky - Ministr a předseda Legislativní rady vlády	Zásadní připomínky k závěrečné zprávě z hodnocení dopadů regulace: Zhodnocení rizika 1. Tato část zcela absentuje, žádáme proto její doplnění, v němž předkladatel shrne možná věcná i právní rizika spojená s neřešením současného stavu.	Akceptováno
	Zásadní připomínky k závěrečné zprávě z hodnocení dopadů regulace: Přezkum účinnosti regulace 2. Předkladatel by měl již v tuto chvíli konkretizovat, jaké údaje bude sledovat pro zjištění účinnosti regulace (kromě částek vybraného mýtného nebo poskytnutých slev se nabízí např. i míra užívání zpoplatněných úseků komunikací nebo ceny dopravců) a po jaké době od nabytí účinnosti předpisu	Akceptováno

	bude k dispozici výstup z přezkumu, tj. je nutné uvést jak indikátory přezkumu, tak termín.	
Hospodářská komora České republiky	<p>1. K obsahu materiálu ve vztahu k zářijovým konzultacím Hospodářská komora České republiky (HK ČR) musí zopakovat připomínky, které uplatnila na začátku září, protože předkladatel zřejmě připomínky nevyhodnotil jako akceptovatelné a do mezirezortního připomínkového řízení (MPŘ) materiál předkládá bez jejich zohlednění. Proto HK ČR předkládá své tehdejší připomínky v mírně novelizovaném znění: HK ČR má za to, že oproti stávajícímu rozdělení (ale i ve srovnání s jinými státy) je navrhovaná nová struktura sazeb příliš komplikovaná a doporučuje ji celkově zjednodušit.</p> <p>1) HK ČR navrhuje zrušit rozdělení u hluku na noc a den, a to především z toho důvodu, že poplatek za hluk je navrhován plošně, tzn. nejen v oblastech, kdy by mohlo docházet k rušení klidu obyvatelstva. Takové rozdělení nedává smysl. Navíc navrhované rozdělení způsobí velké potíže dopravcům, pokud budou muset zákazníkům rozúčtovat výkony na přelomu hranice pro den/noc. Nejhorší stav by nastal pravděpodobně u autobusů v závazku.</p> <p>2) Procentuální zvýšení poplatků pro silnice první třídy se jeví jako vysoké. HK ČR má obavu, že zvýšení vyvolá odpor u krajů s požadavky na zajištění, aby vozidla zpoplatněné úseky neobjížděla, a to by s sebou následně neslo pro podnikatele nepřijatelný návrh na plošný zákaz</p>	<p>Neakceptováno</p> <p>Rozdělení sazeb na den a noc je nezbytné, neboť je předpokládáno zákonem o pozemních komunikacích, který v § 22 odst. 2 písm. b) stanoví, že část mýtného, která je ukládaná za účelem dosažení návratnosti nákladů vyvolaných hlukem z provozu vozidel, se rozlišuje podle období dne.</p> <p>Rezignovat na rozdělení podle období dne, pokud jde o tuto část mýtného, proto nelze, neboť taková úprava v nařízení vlády by byla v rozporu se zákonem.</p> <p>Ve vztahu k sazbám mýtného pro autobusy je nutné uvést, že právě zavedení třísložkové struktury sazeb mýtného vede k nižšímu zatížení autobusů mýtným, a to o cca 40 mil. Kč ročně v porovnání k roku 2019.</p> <p>Vysvětleno</p> <p>Procentuální nárůst mýtného je u silnic I. třídy vyšší než u dálnic, a to zcela záměrně, neboť emisní znečištění je u dálnic a silnic I. třídy stejné, resp. u silnic I. třídy je dokonce vyšší než u dálnic, a sazby mýtného jsou na silnicích I. třídy poloviční oproti sazbám mýtného na dálnicích. I</p>

	<p>vjezdu na silnice nižších tříd. HK ČR proto doporučuje snížit navrhované zvýšení poplatku na silnicích nižších tříd.</p> <p>3) Zbytečně komplikované se jeví rozdělení vozidel (souprav) na více hmotnostních kategorií. HK ČR navrhuje vypuštění limitu 7,5 tuny a vytvořit jen dvě pásma. Buď jednu kategorii 3,5 až 12 tun a druhou kategorií 12 tun a více, nebo limit ještě posunout rozdělení realizovat takto: první kategorie 3,5 až 18 tun a druhá kategorie 18 tun a více.</p> <p>4) Vzhledem k tomu, že se nově mají poplatky lišit i podle hmotnosti vozidel, nevidí HK ČR smysl dělení dle počtu náprav (na dvě nápravy, tři nápravy, čtyři nápravy a pět a více náprav). Vozidla se čtyřmi nápravami mají celkovou hmotnost 32 tun, v případě soupravy nejvíce 36 tun. Vozidla s pěti nápravami jsou nejčastěji jako soupravy s celkovou hmotností 42 tun. Dvounápravová vozidla jsou do 18 tun, se třemi nápravami do 26 tun. Soupravy 6 a více nápravami pak mohou mít až 48 tun. Logičtější by bylo ve vztahu k celkovým hmotnostem vozidel spojit kategorie čtyř a pěti náprav a naopak vytvořit novou kategorii 6+. Do</p>	<p>obyvatelstvo je emisním znečištěním z provozu vozidel na silnicích I. třídy více zatíženo, neboť je jim blíže, než je tomu v případě dálnic. Nenavrhuje se však vyšší část sazby mýtného reprezentující znečištění ovzduší u silnic I. třídy, ale pouze stejná, jako u dálnic.</p> <p>Zároveň se nedomníváme, že by navržená změna vedla k tomu, že by zpoplatněné pozemní komunikace byly ve velké míře objížďeny. Rozsah výkonově zpoplatněných silnic I. třídy byl k 1. lednu 2020 rozšířen o cca 860 km a dosud nebylo nijak doloženo, že by to vedlo k objížďení těchto pozemních komunikací po silnicích II. a III. třídy.</p> <p>Vysvětleno</p> <p>Cílem navržené změny je, aby byly sazby mýtného, resp. výkonové zpoplatnění, spravedlivější. V této souvislosti je nutné uvést, že destruktivní účinky vozidel s hmotností do 7,5 t, do 12 t a nad 12 t jsou diametrálně odlišné, a právě toto zohledňuje část mýtného související se zpoplatněnými pozemními komunikacemi (tzv. poplatek za pozemní komunikaci). Dopady nového rozdělení budou v průběhu příštího roku vyhodnocovány. Pokud by bylo vyhodnoceno, že dochází například k většímu počtu reklamací ve vztahu k rozdělení sazeb podle hmotnostních kategorií, bude takové rozdělení následně změněno.</p> <p>Neakceptováno</p> <p>Cílem navržené změny je, aby byly sazby mýtného, resp. výkonové zpoplatnění, spravedlivější. Dlužno dodat, že počet náprav se netýká pouze vozidel, nýbrž také jízdních souprav. Dopady nového rozdělení budou v průběhu příštího roku vyhodnocovány. Pokud by bylo vyhodnoceno, že není účelné takto detailní rozdělení podle počtu náprav, bude to následně změněno.</p>
--	--	--

	<p>úvahy se dává i spojení dvounápravových a třinápravových vozidel do jedné kategorie.</p> <p>5) Obecně z materiálu není jasné, zda přechod na nové účtování vyvolá nějaké další náklady u uživatelů, to by bylo vhodné do materiálu doplnit.</p> <p>Závěr: Vzhledem k probíhajícím diskusím o snížení spotřební daně z nafty nemá HK ČR zásadní námitky (s výjimkou shora uvedených) proti variantě jedna za předpokladu, že dojde ke schválení snížení spotřební daně o 2 Kč za litr. Tuto kombinaci považuje HK ČR za výhodnou pro české podnikatele i stát, kdy na jedné straně se srovnají konkurenční podmínky českých dopravců s dopravci z Polska a dalších států, na straně druhé snížená spotřební daň zvýší atraktivitu ČR při tankování tranzitujících dopravců. A tranzitující dopravci přitom i zaplatí vyšší poplatek za použití komunikace. Jedná se tedy o situaci, která bude znamenat všeobecný prospěch. Protože ke snížení spotřební daně o 2 Kč za litr nedošlo (resp. vláda navrhuje snížení o 1 Kč, což bude, jak HK ČR věří, realizováno), takže v tom případě HK ČR uplatňuje další připomínky:</p> <p>6) Zvýšení sazeb mýtného je moc vysoké a v době, kdy se všichni podnikatelé musí potýkat s potížemi vlivem koronaviru a protikoronavirových opatření, není další zvyšování nákladů vinou vyššího mýta žádoucí. Takže HK ČR kompromisně a vstřícně připouští mírnější zvýšení podle původní varianty 3, která má předpokládaný předpis mýtného v roce 2021 pro nákladní vozidla a autobusy 11 734,39 mil. Kč. S tím, že by se zrušil poplatek za hluk z provozu – viz připomínka shora.</p>	<p>Vysvětleno Neočekáváme žádné další dopady na uživatele.</p> <p>Neakceptováno Varianta 1 byla vyhodnocena jako nejvhodnější, a to z důvodu zajištění dostatečných finančních prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Jako nástroj minimalizace dopadů zvýšení sazeb mýtného se současně počítá s úpravou systému slev na mýtném, čímž se dosáhne vyššího objemu slev na mýtném o cca 43 mil. Kč. Navíc by mělo dojít ke snížení spotřební daně, a proto nebude nárůst nákladů pro dopravce tak dramatický, a to především s ohledem na podíl tuzemských dopravců na předepsaném mýtném v roce 2019, který činil 48,5 %.</p>
--	--	--

	<p>7) HK ČR navrhuje vozidla EEV ponechat ve stejné sazbě jako vozidla EURO VI A až C.</p> <p>Odůvodnění: V současné době mají vozidla EEV stejnou sazbu jako EURO VI. Technicky jsou EEV blíže standardu EURO VI. Pro uživatele by to byla další změna, podle názoru HK ČR zbytečná.</p>	<p>Neakceptováno</p> <p>Přiřazení vozidel emisní třídy EEV k emisní třídě EURO V považujeme za vhodné řešení. Důvodem je, že vozidla s emisní třídou EEV jsou již starší a nevykazují tak dobré emisní hodnoty jako vozidla v emisní třídě EURO VI. I sousední státy (Německo, Rakousko) mají vozidla s emisní třídou EEV také zařazena k emisní třídě EURO V.</p>
	<p>2. Vozidla s plynovým pohonem Aktualizovaný Národní akční plán čisté mobility, ze dne 27. 4. 2020, definuje opatření (kód P3 – nulová sazba složky mýtného za znečištění pro nízkoemisní vozidla – včetně vozidel na zemní plyn). V této souvislosti HK ČR navrhuje zavést definici speciální sazby, která by zahrнула vozidla na plyn (CNG, LNG) a zvýhodnila tato vozidla oproti vozidlům s konvenčním pohonem.</p> <p>Odůvodnění Doprava spadá pod Effort Sharing Regulation, kde se ČR zavázala snížit emise do roku 2030 o 14 % oproti roku 2005. Zároveň směrnice RED2 nařizuje implementaci 14 % obnovitelné energie v dopravě. Národní akční plán čisté mobility uvádí, že těchto cílů nelze dosáhnout bez biometanu. Těžká dálková silniční doprava aplikuje biometan ve formě LNG/bioLNG. Tahače jsou však zatím výrazně dražší než naftové a mýto je jeden ze způsobů, jak k této změně dopravce motivovat. Nový návrh mýtného vůbec nezohledňuje emise skleníkových plynů jako například v Německu, kde jsou bezemisní a nízkoemisní vozidla od mýtného osvobozena. Návrh zohledňuje pouze emise znečišťujících látek dle EURO. ČR se tak vzdává příležitosti využít mýto jako nástroj k motivaci dopravců k přechodu na alternativní</p>	<p>Akceptováno</p>

	<p>paliva a pohony a tím snižování emisí skleníkových plynů v těžké nákladní dopravě.</p> <p>Materiál tedy obsahuje návrh nové kombinace kritérií pro stanovení sazby mýtného, přičemž zohledněny mají být i náklady vyvolané znečištěním ovzduší z provozu vozidel v systému elektronického mýtného na zpoplatněných pozemních komunikacích a nákladů vyvolaných hlukem z provozu vozidel na těchto komunikacích. Již ze samotného zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích plyne osvobození vozidel využívajících jako palivo elektrickou energii nebo vodík od zpoplatnění (i když v případě těžkých užitkových vozidel by limit 50 g CO₂/km mohl být k diskusi). Z pohledu HK ČR by i vozidla na zemní plyn měla požívat zvýhodnění oproti vozidlům na konvenční paliva. Toto opatření dle názoru HK ČR předkládaný návrh nařízení vlády nenaplňuje, neboť do emisní třídy Euro VI D spadají i vozidla na konvenční paliva. Vzhledem k tomu, že pořizovací cena vozidel na zemní plyn je vyšší než u vozidel na diesel, je třeba k nákupu a využívání těchto vozidel na alternativní paliva s nižšími emisemi motivovat, např. snížením nákladů na jejich provoz, kam spadá i mýtné.</p>	
<p>Svaz průmyslu a dopravy České republiky</p>	<p>1. K novému pojetí mýtného</p> <p>Upozorňujeme, že oproti stávajícímu rozdělení (ale i ve srovnání s jinými státy) je navrhovaná nová struktura příliš komplikovaná (dělení dle náprav, hmotnosti, části dne apod.) a doporučujeme ji celkově zjednodušit.</p>	<p>Neakceptováno</p> <p>Cílem navržené změny je, aby byly sazby mýtného, resp. výkonové zpoplatnění, spravedlivější. Nemáme za to, že by navržená struktura byla příliš komplikovaná, nicméně dopady nového rozdělení budou v průběhu příštího roku vyhodnocovány. Pokud by bylo vyhodnoceno, že činí v praxi neúměrné potíže, bude takové rozdělení následně změněno.</p>
	<p>2. Ke zvýšení sazeb mýtného</p> <p>Upozorňujeme, že zvýšení sazeb je velmi výrazné. V době, kdy se všichni podnikatelé musí potýkat s potížemi vlivem pandemie, nemusí být další zvyšování nákladů vinou vyššího mýta rozumné. Vhodnější se zdá být varianta č. 3,</p>	<p>Neakceptováno</p> <p>Varianta 1 byla vyhodnocena jako nejvhodnější, a to z důvodu zajištění dostatečných finančních prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Jako nástroj minimalizace dopadů zvýšení sazeb mýtného se současně počítá s úpravou systému slev na mýtném, čímž se dosáhne vyššího objemu slev na mýtném o cca 43 mil. Kč.</p>

	<p> která má předpokládaný předpis mýtného v roce 2021 pro nákladní vozidla a autobusy 11 734,39 mil. Kč.</p>	<p>Navíc by mělo dojít ke snížení spotřební daně, a proto nebude nárůst nákladů pro dopravce tak dramatický, a to především s ohledem na podíl tuzemských dopravců na předepsaném mýtném v roce 2019, který činil 48,5 %.</p>
	<p>3. K zvýhodnění sazeb mýtného Žádáme v rámci sazeb mýtného zohlednit zvýhodnění pro vozidla využívající jako palivo zemní plyn (CNG, LNG) např. prostřednictvím vytvoření speciální sazby pro daná vozidla, aby byla zvýhodněna tato vozidla oproti vozidlům s konvenčním pohonem.</p> <p>Odůvodnění: Pokud jde o mýtné, materiál obsahuje návrh nové kombinace kritérií pro stanovení sazby mýtného, přičemž zohledněny mají být i náklady vyvolané znečištěním ovzduší z provozu vozidel v systému elektronického mýtného na zpoplatněných pozemních komunikacích a nákladů vyvolaných hlukem z provozu vozidel na těchto komunikacích. Již ze samotného zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích plyne osvobození vozidel využívajících jako palivo elektrickou energii nebo vodík od zpoplatnění (i když v případě těžkých užitkových vozidel by limit 50 g CO₂/km mohl být k diskusi). Doprava spadá pod Effort Sharing Regulation, kde se ČR zavázala ke snížení emisí o 14 % oproti r. 2005 do r. 2030. Zároveň směrnice RED2 nařizuje implementaci 14 % obnovitelné energie v dopravě. Národní akční plán čisté mobility hovoří o tom, že těchto cílů nelze dosáhnout bez biometanu. Těžká dálková silniční doprava aplikuje biometan ve formě LNG/bioLNG.</p> <p>Z našeho pohledu by měla i vozidla na zemní plyn požívat zvýhodnění oproti vozidlům na konvenční paliva. V tomto kontextu si dovoluujeme upozornit na Národní akční plán</p>	<p>Akceptováno</p>

	<p>čisté mobility (aktualizaci schválila vláda ČR v dubnu tohoto roku) a jeho kartu opatření P3. Toto opatření dle našeho názoru návrh nařízení vlády nenaplnuje, neboť do emisní třídy Euro VI D spadají i vozidla na konvenční paliva. Vzhledem k tomu, že pořizovací cena vozidel na zemní plyn je vyšší než u vozidel na diesel, je třeba k nákupu a využívání těchto vozidel na alternativní paliva s nižšími emisemi motivovat, např. snížením nákladů na jejich provoz, kam spadá i mýtné.</p>	
	<p>4. K poplatkům za hluk u autobusů Navrhujeme zrušit rozdělení u hluku na noc a den alespoň u autobusů.</p> <p>Odůvodnění: Poplatek za hluk je navrhován plošně, tzn. nejen v oblastech, kde by mohlo docházet k rušení klidu obyvatelstva. Navíc navrhované rozdělení způsobí velké potíže dopravcům, pokud budou muset zákazníkům rozúčtovat výkony na přelomu hranice pro den/noc. Nejhorší stav by nastal pravděpodobně u autobusů v závazku.</p> <p>Využití veřejné hromadné dopravy je ve veřejném zájmu i v noci, protože omezuje hustotu dopravy. Je třeba si uvědomit, že substitutem jednoho autobusu je např. 30 osobních automobilů. Proto nedává smysl zavádět další poplatky u VHD.</p>	<p>Vysvětleno</p> <p>Rozdělení sazeb na den a noc je nezbytné, neboť je předpokládáno zákonem o pozemních komunikacích, který v § 22 odst. 2 písm. b) stanoví, že část mýtného, která je ukládaná za účelem dosažení návratnosti nákladů vyvolaných hlukem z provozu vozidel, se rozlišuje podle období dne.</p> <p>Rezignovat na rozdělení podle období dne, pokud jde o tuto část mýtného, proto nelze, neboť taková úprava v nařízení vlády by byla v rozporu se zákonem.</p> <p>Ve vztahu k sazbám mýtného pro autobusy je nutné uvést, že právě zavedení třísložkové struktury sazeb mýtného vede k nižšímu zatížení autobusů mýtným, a to o cca 40 mil. Kč ročně v porovnání k roku 2019.</p>

Vypracovala: Mgr. Jana Budíková

Podpis: