

Současné kroky v harmonizaci podmínek jednotlivých druhů dopravy

Běží připomínkové řízení k novele textové části revidované dopravní politiky, orientované na několik příštích let. Až dojde na koncepci do roku 2020 v rámci strategie EVROPA 2020 a k návrhu Bílé knihy dopravní politiky EU do roku 2050 (jednotná evropská dopravní oblast), diskuse se nepochybně rozvinou a prohloubí. Výhodou je předem sjednocená metodika oceňování energie a emisí na úrovni EU. Vstupy pro úvahy a diskuse se zužují.

Zdanění energie a emisí skleníkových plynů

V návrhu novely směrnice 2003/96/ES - dokument COM (2011) 169/3, předložené před několika měsíci, se navrhuje od 1. ledna 2013 po etapách zvyšovat jednotné minimální dvousložkové zdanění prakticky všech druhů energie, k tomu se bude i doplňovat seznam o nové druhy biopaliv.

Zdanění energie se odvodí od tepelného obsahu nosiče energie a je diferencované podle toho, k čemu se používá. Bude zvýhodněno vytápění a využití třeba v chemii. Předpokládá se postupná likvidace zvýhodnění motorové nafty proti benzínu. Zdanění se bude upravovat podle vývoje cen na trhu energie.

Druhou složkou je jednotné zdanění emisí vyjádřené ekvivalentem CO₂. Tato složka zdanění vychází ze stanovených emisních cílů, k nimž se zavázala EU do roku 2020 a rozvrhla je na členské státy. Pro určité státy se mají podle jejich plánů snižování emisí stanovit přechodná období.

Výše sazeb je uvedena v přílohách. Pokud členské státy úroveň zdanění zvýší, musejí respektovat ve zvýšených sazbách relace podle minimálního zdanění.

V příloze 1 jsou 4 tabulky minimální úrovně zdanění. Pro všechny druhy paliva platí stejná sazba 20 €/t CO₂.

Uvádíme podrobně sazby jen z první ze 4 tabulek, vztahující se k spotřebě fosilních paliv v dopravě. Sazby v ostatních 3 tabulkách jsou popsány slovně.

Tabulka A - na motorová paliva použitá jako paliva v dopravě

Palivo/počet norem CE	Všeobecné zdanění spotřeby energie k 1. lednu		
	2013	2015	2018
benzín/6	9,6/€ GJ	9,6/€ GJ	9,6/€ GJ
nafta/9	8,2/€ GJ	8,8/€ GJ	9,6/€ GJ
petrolej/2	8,6/€ GJ	9,2/€ GJ	9,6/€ GJ
LPG//9	1,5/€ GJ	5,5/€ GJ	9,6/€ GJ
zemní plyn/2	1,5/€ GJ	5,5/€ GJ	9,6/€ GJ

V tabulce B jsou motorová paliva použitá pro vytápění: nafta/5 norem, petrolej/2 normy, LPG/8 norem, zemní plyn/2 normy mají jednotné sazby u exhalací 20 €/t, 0,15 €/GJ.

V tabulce C je zdanění všech druhů pro vytápění - vedle nosičů energie z tabulky B tu jsou ještě další druhy paliv a podle více norem. Posléze v tabulce D elektrina s cenou 0,15 €/GJ, emise z daní se vztahují na elektrárny a teplárny.

Závěr: u části problémů harmonizace podmínek vstupu na trh je již dohodnut právní základ, a mohou se omezit diskuse lobbystických skupin. Mělo by to urychlit navazující koncepce.

Poplatky za užívání vybraných komunikací těžkými vozidly

Nadále se implicitně předpokládá, že u osobních aut a lehkých užitkových vozidel lze hradit náklady komunikací prostřednictvím části spotřební daně z paliv, protože se váže na ujeté km, zatímco u těžkých nákladních vozidel nelze jen vymezenou částí spotřební daně jimi vyvolané náklady komunikací pokrýt.

Dne 7. 6. 2011 oznámila Evropská komise, že Evropský parlament definitivně schválil návrhy nových předpisů EU, diskutovaných od předložení Komisí v roce 2008; umožňuje členským státům, aby těžkým nákladním automobilům účtovaly nejen náklady na infrastrukturu, jak je tomu v současnosti, ale zavedly rovněž další poplatek za znečištění ovzduší a za hluk. (S ohledem na předpokládanou změnu pohonů v návrhu Bílé knihy do roku 2050 půjde zřejmě o přechodnou položku).

Revize aktuální „směrnice o euroviněťě“ umožní dále zvýšit poplatky u těžkých nákladních vozidel v denní špičce (maximálně 5 hodin denně) až na 175 % průměrné denní sazby, když se sníží sazby v ostatních hodinách dne. Návrh obsahuje rovněž možnost přiřadit nové příjmy z poplatků na investice do zlepšení dopravní infrastruktury (projekty TEN-T).

Současná pravidla

„Směrnice o euroviněťách“ z roku 1999 o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly stanoví rámec EU pro zpoplatňování silnic v případě těžkých nákladních vozidel. Umožňuje (ale neukládá) státům stanovit poplatky za užívání buď na základě časového úseku (např. denní, týdenní, roční) nebo formou mýtného (poplatky na zá-





kladě ujeté vzdálenosti – např. za kilometr) v případě nákladních vozidel nad 3,5 tuny. Podmínkou je, že to nebude mít za následek diskriminaci a že budou poplatky stanoveny na úrovni nepřekračující návratnost nákladů, jež jsou striktně nezbytné k údržbě a obnově silniční infrastruktury. Zakazuje zahrnutí jiných nákladů, včetně externích, způsobených znečištěním ovzduší a hlukem, které v současnosti nese celá společnost a daňoví poplatníci.

Nové předpisy, schválené Evropským parlamentem, přinesou změny: členské státy získají možnost stanovit těžkým nákladním automobilům poplatky pokrývající navíc náklady na znečištění ovzduší a hluk.

V zájmu lepšího řízení dopravy a menšího přetížení dopravou budou členské státy moci stanovit vyšší sazby v době dopravních špiček a nižší sazby mimo tuto dobu. Poplatky za externí náklady by představovaly 3–4 centy za kilometr v závislosti na Euro třídě vozidla, poloze komunikace a míře přetížení. Poplatky budou muset být vybírány prostřednictvím elektronických systémů, jež mají být na úrovni EU do roku 2012 plně interoperabilní. Dopravci obdrží účtenku jasně uvádějící výši poplatku za externí náklady, aby mohli tento náklad přenést na své klienty.

Rozšiřuje se oblast působnosti směrnice o eurovinětách. Zahrnuta nebude pouze síť TEN-T (transevropská dopravní síť), jak je tomu nyní, nýbrž také všechny dálnice v Evropě.

Umožňuje se vyčlenění příjmů pro zlepšení dopravní infrastruktury, včetně možnosti financování určitých druhů dopravních projektů definovaných ve směrnici – například alternativní infrastruktury, inovativních čistých dopravních systémů nebo bezpečných parkovacích zón. V rámci uplatňování tohoto ustanovení se členské státy mohou rozhodnout vyčlenit 15 % celkových inkasovaných příjmů (z poplatků za infrastrukturu i za externí náklady) na projekty transevropské sítě.

Zvláštní ustanovení je věnováno horským oblastem, v nichž bude možné uplatnit současně stávající přírážku a nové poplatky za externí náklady pro vozidla kategorie Euro 0, I a II a pro vozidla kategorie Euro III od roku 2015. Tyto dodatečné příjmy budou muset být použity na financování prioritních projektů TEN-T, které se nacházejí na stejném koridoru TEN.

Začleněna je „prověřková doložka“ umožňující kontinuální přezkoumání zásady „znečišťovatel platí“ a internalizace externích nákladů. Dovoluje Komisi vydávat zprávy o další internalizaci externích nákladů, a to včetně jiných druhů dopravy a ostatních vozidel a pro zajištění harmonizovanějšího přístupu. Termín pro vydání zpráv je 12 a 48 měsíců po vstupu směrnice v platnost. Pokud to bude nutné, může Komise na základě těchto zpráv předložit nový legislativní návrh.

Rada po přijetí kompromisního řešení novelu formálně schválila před začátkem léta. Poté budou mít členské státy dva roky na provedení právních předpisů, než vstoupí v platnost. ■

Doc. Ing. Antonín Peltrám, CSc.

Všechny výrobky SSI SCHÄFER tvoří ucelený skladovací systém

SSI SCHÄFER dodává řešení na míru jak pro malé, tak velké firmy s různě náročnými představami na skladovou logistiku. Jednoduchá přestavitelnost systému a široký sortiment výrobků umožňují růst skladu společně s vaší firmou.

Díky skladovému systému SSI SCHÄFER vám navrheme nejoptimálnější řešení, z kombinace velkého množství druhů přepravek a různých typů regálů až po vysoce automatizované, počítačem řízené zakladače.

SSI SCHÄFER - vše potřebné pro efektivní řízení intralogistiky z jedné ruky



SSI SCHÄFER s.r.o., Ke Smíchovu 21, 154 00, Praha 5 - Slivenec
 TEL: +420 251 171 130
 FAX: +420 312 662 593
 EMAIL: prodej@ssi-schaefer.cz

www.ssi-schaefer.cz

Towards Harmonisation of Conditions for Individual Transport Modes

The procedure in which comments can be submitted to the amendment of the text part of the revised transport policy focusing on the next few years is running now. The discussions will definitely become more intensive and deeper as soon as the concept within Strategy Europe 2020 and the draft of the White Paper "European Transport Policy" till 2050 (common European transport area) will come up for discussion. The advantage is a pre-unified energy and emissions appraisal methodology on the EU level. Thanks to it inputs to be considered and discussions are getting narrower.

Taxation of energy and greenhouse gas emissions

The draft of the amendment of Directive 2003/96/EC - document COM (2011) 169/3, submitted several months ago, proposes gradual increasing of the unified minimal two-part taxation of practically all types of energy from 1 January 2013; on top of that new types of biofuels will be added to the list.

Energy taxation will be based on the heat content of the energy carrier and it is differentiated depending on the purpose of use. Heating and use for example in chemistry will get preferential rates. Gradual elimination of favouring of diesel oil over petrol is supposed. Taxation will be adjusted depending on the development on the energy market.

The second part consists of unified taxation of emissions expressed in CO₂ equivalent. This taxation part is based on defined emission targets that were undertaken by EU till 2020 and allocated to member states. Transitional periods should be set for certain states according to plans.

The tax rates are specified in annexes. If member states increase the taxation level, the increased rates have to respect the relations in accordance with the minimal taxation.

The same rate of 20 €/1 t CO₂ is applied to all fuel types.

Conclusion: legal basis has already been formed for a part of the market entry conditions harmonisation and discussions of lobbying groups can be limited. That should make related conceptions faster.

Charges for Use of Selected Roads by Heavy Vehicles

It is still implicitly expected that in case of passenger and light commercial vehicles road costs can be paid from a part of the fuel excise tax as it is related to the travelled distance, while in case of heavy goods vehicles costs caused by those vehicles cannot be covered only by a defined part of the excise tax.

On 7 June 2011 the European Commission announced that the European Parliament definitely approved the drafts of new EU

regulations discussed since their submission by the Commission in 2008; they allow member states not only to charge heavy goods vehicles for infrastructure costs, as today, but also to introduce another charge for air and noise pollution. (In view of the expected change of drives in the draft of the White Paper till 2050 it is likely to be a temporary thing).

Revision of the current Eurovignette directive will allow further increasing of the HGV charges in peak day hours (up to 5 hours a day) to up to 175 % of the average daily rate, while the rates in the remaining parts of the day will be decreased. The draft includes also a possibility to allocate new income from the charges to investments to transport infrastructure improvement (TEN-T projects).

Current rules

The Eurovignette Directive of 1999 on charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures defines the EU framework for road charges applied to heavy goods vehicles. It allows (but does not order) states to set charges for the use either based on a time period (day, week, year) or in the form of toll (charges based on travelled distance – for example per kilometre) in case of goods vehicle heavier than 3.5 tons. It is under condition it does not lead to discrimination and charges will be set on a level not exceeding return of costs necessary strictly for maintenance and renewal of road infrastructure. It forbids inclusion of other costs, including external, caused by air and noise pollution, which are currently born by the society as a whole and tax payers.

The new regulations approved by the European Parliament will bring changes: member states will get a possibility to set HGV charges covering also costs for air and noise pollution.

In the interest of better traffic control and reduced congestion, member states will be able to set higher rates for peak hours and lower rates for the rest of the day. Charges for external costs would be 3–4 cents per km depending on the Euro class of the vehicle, the road location and congestion level. Tolls must be collected through electronic systems which should be fully



interoperable on the EU level by 2012. Hauliers will receive a receipt clearly specifying the amount of the charge for external costs to be able to transfer the expenses to their clients.

The scope of the Eurovignette directive is to be extended. Included will be not only the TEN-T network, as at present, but also all motorways in Europe.

It is allowed to allocate funds for improvement of transport infrastructure, including possibility to finance certain types of transport projects defined in the directive – such as alternative infrastructure, innovative clean transport systems or safe parking zones. Within application of that provision member states can decide to allocate 15 % of the total collected income (from charges for infrastructure and external costs) to trans-European network projects.

A special provision is dedicated to mountain regions where the current surcharge and new charges for external costs can be applied together to vehicles of category Euro 0, I and II and starting from 2015 to vehicles of category Euro III. This additional income will have to be used for financing priority TEN-T projects located in the same TEN corridor.

Included is also an "inspection clause" allowing continual inspection of the principle "the polluter pays" and internalisation of external costs. It allows the Commission to issue reports on further internalisation of external costs, including other transport modes and other vehicles and to secure more harmonised approach. The report issuance date is 12 and 48 months after the directive's effectiveness. If necessary, the Commission may submit a new legislative proposal based on those reports.

The Council formally approved the amendment in summer after a compromise solution was adopted. Then member states will have two years to implement legal regulations before it comes into legal force. ■

Doc. Ing. Antonín Peltrám, CSc.