

I

(Legislativní akty)

SMĚRNICE

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2011/76/EU

ze dne 27. září 2011,

kteřou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,v souladu s řádným legislativním postupem ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podpora udržitelné dopravy je klíčovým prvkem společné dopravní politiky. Za tímto účelem by měl být snížen podíl dopravy na změně klimatu a její nepříznivé dopady, zejména kongesce, která je překážkou mobility, a znečištění ovzduší a hluk z provozu, jež poškozují zdraví a životní prostředí. Požadavky na ochranu životního prostředí musí být navíc zahrnuty do vymezení a provádění dalších politik Unie, včetně společné dopravní politiky.
- (2) Cíle snížit nepříznivé dopady dopravy by mělo být dosaženo tak, aby v zájmu zdravého hospodářského růstu, řádného fungování vnitřního trhu a územní soudržnosti nebyl neúměrně omezen volný pohyb.
- (3) Postoj Evropského parlamentu ze dne 11. března 2009 (Úř. věst. C 87 E, 1.4.2010, s. 345) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 14. února 2011 (Úř. věst. C 77 E, 11.3.2011, s. 1). Postoj Evropského parlamentu ze dne 7. června 2011 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 12. září 2011.
- (4) Úř. věst. C 255, 22.9.2010, s. 92.
- (5) Úř. věst. C 120, 28.5.2009, s. 47.
- (6) Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42.
- (3) Za účelem odpovídající optimalizace dopravního systému by měla společná dopravní politika použít kombinaci nástrojů na zlepšení dopravní infrastruktury a využívání technologií a umožnit účinnější řízení poptávky po dopravě, zejména prostřednictvím podpory obnovy vozového parku, účinnějšího využívání infrastruktury a kombinované dopravy. I nadále je žádoucí uplatňovat zásadu „uživatel platí“ a vypracovat a zavést zásadu „znečišťovatel platí“ pro všechny druhy dopravy.
- (4) Ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ⁽⁴⁾ byla Komise vyzvána, aby předložila model pro hodnocení všech externích nákladů vyplývajících z užívání dopravní infrastruktury, který bude sloužit jako základ pro budoucí výpočty poplatků za pozemní komunikace. K tomuto modelu měla být přiložena analýza dopadů internalizace externích nákladů na všechny druhy dopravy a strategie postupného zavedení tohoto modelu pro všechny druhy dopravy, a případně i návrhy na další revizi uvedené směrnice.
- (5) Za účelem přechodu na udržitelnou dopravní politiku by měly ceny za dopravu lépe zohledňovat náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem, hluku z provozu, změny klimatu a kongesce způsobené skutečným užíváním všech druhů dopravy a měly by být prostředkem pro optimální využívání infrastruktury, snížení místního znečištění, řízení kongesce a boj proti změně klimatu s co nejmenšími náklady pro hospodářství. Ve všech druzích dopravy je proto třeba uplatňovat postupný přístup, který přihledne k jejich konkrétním vlastnostem.
- (6) Internalizace externích nákladů už byla zahájena u dalších druhů dopravy a příslušné právní předpisy Unie tuto internalizaci buď postupně zavádějí, nebo jí alespoň nebrání. Tento proces je však třeba sledovat a dále podporovat u všech druhů dopravy, přičemž je třeba uplatňovat společné zásady a zohledňovat specifické podmínky jednotlivých druhů dopravy.

- (7) V odvětví silniční dopravy představuje mýtné, jakožto poplatek za užívání pozemních komunikací vypočtený na základě ujeté vzdálenosti, spravedlivý a účinný hospodářský nástroj k dosažení udržitelné dopravní politiky, neboť přímo souvisí s užíváním pozemních komunikací, vlivem vozidel na životní prostředí a místem a časem užití vozidel, a proto je možné stanovit mýtné na úrovni, která zohledňuje náklady v důsledku znečištění a kongesce vzniklých skutečným užíváním vozidel. Mýtné navíc nikterak narušuje hospodářskou soutěž na vnitřním trhu, neboť ho úměrně intenzitě užívání silniční sítě musí platit všichni provozovatelé dopravy nehledě na svůj členský stát původu či usazení.
- (8) Analýza dopadů ukazuje, že by uplatňování mýtného vypočteného na základě nákladů v důsledku znečištění a na přetížených komunikacích na základě vyššího rozlišení sazeb mýtného v dobách dopravní špičky příznivě ovlivnilo dopravní systém a přispělo by ke strategii Unie proti změně klimatu. Mohly by se snížit kongesce a místní znečištění, neboť mýtné by vybízelo k používání technologicky ekologičtějších vozidel, optimalizaci logistiky a snižování počtu prázdných zpátečních jízd. Nepřímo by se uplatňování mýtného mohlo významně podílet na snižování spotřeby pohonných hmot a přispívat k boji proti změně klimatu.
- (9) Tato směrnice nebrání členským státům uplatňovat vnitrostátní pravidla týkající se poplatků pro ostatní uživatele komunikací mimo oblast působnosti této směrnice.
- (10) Náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu, jako jsou zdravotní náklady včetně lékařské péče, ztráta na úrodě a jiné výpadky v oblasti produkce, jakož i sociální náklady vznikají na území státu, ve kterém se doprava uskutečňuje. Zásada „znečišťovatel platí“ se uplatní tím, že se uloží náhrada externích nákladů, což přispěje k jejich omezení.
- (11) Pro účely této směrnice navrhla Komise model pro výpočet externích nákladů v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu, který poskytuje spolehlivé metody a řadu jednotkových hodnot, jež mohou sloužit jako základ pro výpočet poplatků za externí náklady.
- (12) Přetrvávají nejasnosti ohledně nákladů a přínosů požadovaných systémů k prosazování rozlišených poplatků na komunikacích s nízkým provozem. Do jejich vyřešení je nejvhodnější zaujmout na úrovni Unie pružný přístup. Ten by měl členským státům ponechat možnost, aby si samy rozhodly, zda a na jakých komunikacích zavést poplatky za externí náklady podle povahy místní a celostátní silniční sítě.
- (13) Časové poplatky za užívání představují užitečný způsob, jak již nyní uplatňovat zásadu „uživatel platí“, dokud se neuplatňuje systém poplatků podle ujeté vzdálenosti, který lépe zohledňuje skutečné využití infrastruktury. Časové poplatky za užívání stanovené s denní, týdenní, měsíční či roční periodicitou by neměly znevýhodňovat příležitostné uživatele, neboť velkou část těchto uživatelů zřejmě tvoří zahraniční dopravci. Je proto třeba podrobněji stanovit poměr mezi denními, týdenními, měsíčními a ročními sazbami pro těžká nákladní vozidla.
- (14) K zajištění toho, aby byly evropským dopravcům dány jasné cenové signály, které budou fungovat jako pobídka k optimalizaci jejich chování, by se mělo ve střednědobém výhledu usilovat o sblížení metod výpočtu externích nákladů, které používají členské státy.
- (15) Jasné a transparentní zavádění systémů pro výběr poplatků by mohlo vést k lepšímu fungování vnitřního trhu. Mělo by se proto předejít nesourodosti systémů pro výběr poplatků, aby nedošlo k narušení hospodářské soutěže v mezinárodní přepravě zboží v rámci transevropské silniční sítě nebo některých jejích úseků a na jakýchkoli jiných úsecích těchto propojených sítí nebo dálnic, které nejsou součástí transevropské sítě. Zejména by se na kterýkoli úsek dálniční sítě členského státu měly použít stejné zásady pro výběr poplatků.
- (16) Členské státy by měly mít možnost vybírat poplatky v maximální výši nákladů na pozemní komunikace a externích nákladů povolené touto směrnicí prostřednictvím mýtného, ale měly by mít možnost vybírat i jeden nebo oba tyto poplatky na nižší úrovni, anebo poplatek vůbec nevybírat.
- (17) Při stanovování sítě, na níž se má uplatňovat poplatek za externí náklady, by členské státy měly mít možnost nevybírat poplatky za externí náklady na některých komunikacích s cílem zlepšit přístupnost a konkurenceschopnost okrajových, špatně přístupných a ostrovních regionů.
- (18) K poplatku za pozemní komunikace by mělo být možné přidat složku externích nákladů vycházející z nákladů v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu. Složku externích nákladů zahrnutou v mýtném by mělo být povoleno připočítat k nákladům na pozemní komunikace, jsou-li při výpočtu nákladů dodrženy určité podmínky, aby nedošlo k nepřiměřenému výběru poplatků.
- (19) Poplatek za externí náklady by měl být rozlišen podle typu komunikace, typu vozidel a z hlediska hluku i podle příslušných dob, aby bylo možné lépe zohlednit náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu.

- (20) Kongesce má nepříznivý dopad v tom, že uživatelům komunikací obecně působí velkou ztrátu času a paliva. Rozlišení poplatků za pozemní komunikace nabízí nástroj pro řízení kongesce, pokud rozlišené mýtné poskytuje uživatelům komunikací jasný a smysluplný signál o ceně ke změně jejich chování a během dopravních špiček zabraňuje přetížení silničních úseků.
- (21) Pokud se u určitého úseku silnice uplatňuje rozlišení pro účely snížení kongesce, mělo by být vytvořeno a uplatňováno neutrálně z hlediska příjmů, čímž se zajistí výrazné finanční výhody pro dopravce, kteří využívají dotčené silniční úseky mimo dopravní špičky, oproti dopravcům, kteří je využívají během dopravních špiček.
- (22) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí⁽¹⁾ již stanoví základ pro vypracování a dokončení souboru opatření Unie týkajících se emisí hluku ze silničních vozidel a pozemních komunikací tím, že požaduje po příslušných orgánech vypracování strategických hlukových map pro hlavní komunikace a akčních plánů na snížení hluku, pokud expoziční úrovně mohou mít škodlivé účinky na lidské zdraví.
- (23) Řádné fungování vnitřního trhu vyžaduje rámec Unie, který by zajistil, že poplatky za užívání komunikací stanovené na základě místních nákladů v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu a v důsledku kongesce jsou transparentní, přiměřené a nediskriminační. Tento rámec by měl zahrnovat společné zásady pro výběr poplatků, metody výpočtu, maximální úrovně poplatků a jednotkové hodnoty externích nákladů na základě uznaných vědeckých metod, jakož i postupy pro oznamování systémů mýtného a související podávání zpráv Komisi.
- (24) Určí-li členský stát orgán, který stanoví poplatek za externí náklady, neměl by tento orgán mít vlastní zájem na tom, aby byl poplatek stanoven v nepřiměřené výši, a proto by měl být nezávislý na subjektu, který mýtné vybírá a příjem z mýtného spravuje.
- (25) Koridor, u něhož je povolena přírážka, může zahrnovat paralelní a přímo konkurující horské silniční úseky v přiměřené vzdálenosti, na které lze po zavedení této přírážky dopravu odklonit. V případě přeshraničních projektů by se na použití tohoto ustanovení měly dohodnout dotčené členské státy a Komise.
- (26) S cílem upřednostnit budování prioritních projektů evropského zájmu určených v příloze III rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě⁽²⁾ by členské státy, jež mají možnost uplatňovat přírážku, měly využít raději tuto možnost než ukládat poplatky za externí náklady. Aby nebyly poplatky pro uživatele komunikací vybírány v nepřiměřené výši, nemělo by být možné kombinovat poplatek za externí náklady s přírážkou, ledaže externí náklady přesáhnou již stanovenou částku přírážky. V takovém případě je vhodné, aby byla částka přírážky odečtena od poplatku za externí náklady.
- (27) Neměly by být povoleny slevy ani snížené sazby poplatku za externí náklady, neboť by existovalo značné riziko, že by nepřiměřeně diskriminovaly některé kategorie uživatelů.
- (28) S výhradou příslušných ustanovení Smlouvy o fungování Evropské unie týkajících se státní podpory by měla být povolena stimulační opatření pro jízdy zahrnující nákladné kombinace druhů dopravy, jako například kombinace silniční – námořní – silniční dopravy, v zájmu územní soudržnosti a zlepšení přístupnosti a konkurenceschopnosti okrajových, špatně přístupných či ostrovních regionů.
- (29) Mělo by být možné povolit slevy nebo snížené sazby poplatků za pozemní komunikace za určitých okolností kterékoli kategorii uživatelů, například častým uživatelům nebo uživatelům systémů elektronického mýtného.
- (30) Ukládání mýtného na úhradu externích nákladů ovlivní rozhodování uživatelů účinněji, budou-li si těchto nákladů vědomi. Tyto náklady by proto měly být samostatně označeny ve výpisu, na účtence nebo v rovnocenném dokladu poskytnutém provozovatelem mýtného. Takový doklad by navíc dopravci usnadnil přenos nákladů na poplatek za externí náklady na odesílatele nebo jiné zákazníky.
- (31) Používání systémů elektronického mýtného je žádoucí pro to, aby nebyla narušována plynulost provozu a zabránilo se nepříznivým dopadům na místní životní prostředí při vytváření kolon na místech pro výběr mýtného. Je proto žádoucí vybírat poplatky za externí náklady prostřednictvím těchto systémů v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného v rámci Společenství⁽³⁾. S cílem usnadnit řádné fungování vnitřního trhu by Komise měla sledovat pokrok, kterého bylo dosaženo v rámci směrnice 2004/52/ES, a zavést tak v dohodnutých termínech skutečnou evropskou službu elektronického mýtného, která omezí počet elektronických přístrojů pro účtování mýtného na jeden kus ve vozidle a která bude plně kompatibilní se systémy elektronického mýtného ve všech členských státech.

(1) Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12.

(2) Úř. věst. L 204, 5.8.2010, s. 1.

(3) Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124.

- (32) Zatímco rozhodnutí o vnitrostátních veřejných výdajích, včetně způsobu, jakým mají být využity příjmy získané na základě této směrnice, jsou v souladu se zásadou subsidiarity ponechána členskými státy, dodatečný příjem z poplatku za externí náklady nebo ekvivalent těchto výnosů ve finanční hodnotě by se v souladu s cíli této směrnice v oblasti dopravní politiky měl použít ku prospěchu odvětví dopravy a obecně na podporu udržitelné mobility. Tyto projekty by se proto mimo jiné měly týkat usnadnění účinného stanovení cen, snížení znečištění ze silniční dopravy u zdroje, zmírnění jeho účinků, snížení emisí CO₂ a zlepšení energetické účinnosti vozidel, rozvoje alternativních pozemních komunikací pro uživatele dopravy, zlepšení logistiky a zvýšení bezpečnosti silničního provozu.
- (33) Na podporu interoperability režimů výběru mýtného a za splnění určitých podmínek by mělo být dvěma či více členskými státy povoleno spolupracovat na zavedení společných systémů mýtného.
- (34) Komise by měla včas zaslat Evropskému parlamentu a Radě komplexní posouzení zkušeností získaných v těch členskými státech, které uplatňují poplatek za externí náklady nebo poplatek za pozemní komunikace v souladu s touto směrnicí.
- (35) Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 ze dne 11. července 2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti⁽¹⁾ stanoví, že při určení nedostatečného financování projektu vytvářejícího příjmy musí být zváženy příjmy z poplatků hrazených přímo uživateli. Výnos z poplatků za externí náklady by měl být použit na projekty, které mají za cíl snížení znečištění ze silniční dopravy u zdroje, zmírnění jeho účinků, snížení emisí CO₂ a zlepšení energetické účinnosti vozidel, jakož i rozvoj alternativních komunikací pro uživatele dopravy, a proto by neměl být zahrnut do výpočtu nedostatku ve financování.
- (36) Při provádění alternativních vědeckých metod pro výpočet nákladů na externí poplatky by měly mít členské státy možnost zohlednit metody výpočtu hodnoty peněžních nákladů vnějších faktorů stanovené ve studii „Příručka pro odhad externích nákladů v odvětví dopravy“⁽²⁾, která poskytuje přehled o aktuálním stavu teorie a praxe při odhadování externích nákladů.
- (37) V horských oblastech popsaných ve studii „Horské oblasti v Evropě: Analýza horských regionů v členskými státech EU, přistupujících zemích a ostatních evropských zemích“, kterou zadala Evropská komise v roce 2004, by měly být povoleny vyšší poplatky za externí náklady, bude-li vědecky prokázáno, že znečištění ovzduší a hluk z provozu zde způsobují větší škody vzhledem k zeměpisným podmínkám a fyzikálním jevům, jako jsou sklon komunikace, teplotní inverze či horní závěr ledovcového údolí.
- (38) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měl být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí⁽³⁾.
- (39) Na Komisi by měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o některé úpravy příloh. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni.
- (40) Podle bodu 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů⁽⁴⁾ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Unie sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.
- (41) Jelikož cíle této směrnice, totiž podpory rozlišeného výběru poplatků na základě externích nákladů jako prostředku pro udržitelnou dopravu, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členskými státy, a proto jej může být z důvodu významu přeshraniční povahy dopravy lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 1999/62/ES se mění takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) vkládá se nové písmeno, které zní:

⁽¹⁾ Úř. věst. L 210, 31.7.2006, s. 25.

⁽²⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

⁽³⁾ Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

„ad) „dálnici“ pozemní komunikace určená a postavená speciálně pro dopravu motorovými vozidly, z níž není přímý přístup na sousedící pozemky a která:

i) má, s výjimkou jednotlivých míst nebo na omezenou dobu, směrově oddělené jízdní pásy, které jsou od sebe odděleny buď dělicím pruhem, jenž není určen pro dopravu, nebo výjimečně jinak,

ii) se úrovnově nekříží s žádnou pozemní komunikací, železniční nebo tramvajovou tratí, cyklistickou stezkou ani stezkou pro pěší a

iii) je zvlášť označena jako dálnice;“;

b) písmena b) a ba) se nahrazují tímto:

„b) „mýtným“ stanovená částka, která se platí za jízdu vozidla podle ujeté vzdálenosti po určité pozemní komunikaci a za určitý druh vozidla a která zahrnuje poplatek za pozemní komunikace nebo poplatek za externí náklady;

ba) „poplatkem za pozemní komunikace“ poplatek stanovený k dosažení návratnosti nákladů vzniklých v členském státě na stavbu, údržbu, provoz a rozvoj souvisejících s danými pozemními komunikacemi;“;

c) vkládají se nová písmena, která znějí:

„bb) „poplatkem za externí náklady“ poplatek stanovený k dosažení návratnosti nákladů vzniklých v členském státě v důsledku znečištění ovzduší provozem nebo hluku z provozu;

bc) „náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem“ náklady za škody způsobené uvolňováním některých částic a prekurzorů ozonu, jako například oxidu dusíku a těkavých organických látek, během provozu vozidla;

bd) „náklady v důsledku hluku z provozu“ náklady za škody způsobené hlukem vydávaným vozidly nebo vzniklých jejich interakcí s povrchem vozovky;

be) „váženým průměrným poplatkem za pozemní komunikace“ celkový příjem z poplatku za pozemní komunikace za stanovenou dobu vydělený počtem vozokilometrů ujetých na úsecích komunikací podléhajících v tomto období zpoplatnění;

bf) „váženým průměrným poplatkem za externí náklady“ celkový příjem z poplatku za externí náklady za stanovenou dobu vydělený počtem vozokilometrů ujetých na úsecích komunikací podléhajících v tomto období zpoplatnění;“;

d) písmeno d) se nahrazuje tímto:

„d) „vozidlem“ motorové vozidlo nebo jízdní souprava, které jsou určeny nebo používány k silniční přepravě zboží a jejichž maximální přípustná hmotnost činí více než 3,5 tuny;“.

2) Články 7, 7a a 7b se nahrazují tímto:

„Článek 7

1. Aniž je dotčen čl. 9 odst. 1a, mohou členské státy ponechat v platnosti nebo zavést mýtné nebo poplatky za užívání transevropské silniční sítě nebo některých úseků této sítě anebo jakýchkoliv dalších úseků své dálniční sítě, které nejsou součástí transevropské silniční sítě, za podmínek uvedených v odstavcích 2 až 5 tohoto článku a článcích 7a až 7k. Tím není dotčeno právo členských států v souladu se Smlouvou o fungování Evropské unie uplatňovat mýtné nebo poplatky za užívání na jiných pozemních komunikacích za předpokladu, že uložení mýtného nebo poplatků za užívání těchto jiných pozemních komunikací neznevýhodňuje mezinárodní dopravu a nevede k narušení hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty.

2. Členské státy neuloží pro žádnou kategorii vozidel současně mýtné a poplatky za užívání pro týž úsek pozemní komunikace. Pokud však členský stát ukládá poplatek za užívání své sítě, může uložit rovněž mýtné za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků.

3. Mýtné a poplatky za užívání nesmějí být přímo ani nepřímo diskriminující na základě státní příslušnosti dopravce, členského státu nebo třetí země usazení dopravce nebo registrace vozidla, nebo výchozího či cílového místa přepravní operace.

4. Členské státy mohou stanovit snížené sazby mýtného nebo poplatků za užívání anebo osvobození od povinnosti platit mýtné nebo poplatky za užívání u vozidel osvobozených od povinnosti instalovat a používat záznamové zařízení podle nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě (*) a v případech, na něž se vztahuje čl. 6 odst. 2 písm. a) a b) této směrnice, a za podmínek stanovených tamtéž.

5. Členský stát se může rozhodnout, že bude uplatňovat mýtné nebo poplatky za užívání pouze u vozidel s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nejméně 12 tun, pokud se domnívá, že by rozšíření působnosti na vozidla lehčí než 12 tun mimo jiné:

a) mělo v důsledku odklání provozu významný nepříznivý dopad na plynulost dopravy, životní prostředí, hladinu hluku, kongesci, zdraví nebo bezpečnost silničního provozu;

- b) vyžadovalo správní náklady přesahující 30 % dodatečných příjmů vytvořených tímto rozšířením.

Členské státy, které se rozhodnou, že budou uplatňovat mýtné nebo poplatky za užívání pouze u vozidel s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nejméně 12 tun, informují o svém rozhodnutí a důvodech k němu vedoucích Komisi.

Článek 7a

1. 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.

Členský stát se může rozhodnout, že se na vozidla registrovaná v tomto státě vztahují pouze roční sazby poplatků.

2. Členské státy stanoví poplatky za užívání, včetně správních výdajů, pro všechny kategorie vozidel na úrovni nepřekračující maximální sazby stanovené v příloze II.

Článek 7b

1. Poplatek za pozemní komunikace musí být založen na zásadě návratnosti nákladů na pozemní komunikace. Vážený průměrný poplatek za pozemní komunikace musí být vztážen ke stavebním nákladům a nákladům na provoz, údržbu a rozvoj dané sítě pozemních komunikací. Vážený průměrný poplatek za pozemní komunikace může rovněž zahrnovat návratnost kapitálu nebo ziskovou marži vycházející z tržních podmínek.

2. Zohledněné náklady se musí vztahovat k síti nebo části sítě, kde jsou vybírány poplatky za pozemní komunikace, a ke zpoplatněným vozidlům. Členský stát se může rozhodnout dosáhnout návratnosti pouze určité procentní části těchto nákladů.

Článek 7c

1. Poplatek za externí náklady může odpovídat nákladům v důsledku znečištění ovzduší provozem. Na úsecích komunikací procházejících oblastmi, kde je obyvatelstvo vystaveno hluku z provozu na pozemní komunikaci, může poplatek za externí náklady zahrnovat náklady v důsledku hluku z provozu.

Poplatek za externí náklady musí být rozlišen, stanoví se na základě minimálních požadavků a metod uvedených v příloze IIIa a musí dodržovat maximální hodnoty stanovené v příloze IIIb.

2. Zohledněné náklady se musí vztahovat k síti nebo části sítě, kde jsou vybírány poplatky za externí náklady, a ke zpoplatněným vozidlům. Členský stát se může rozhodnout dosáhnout návratnosti pouze určité procentní části těchto nákladů.

3. Poplatky za externí náklady související se znečištěním ovzduší provozem se nevztahují na vozidla, která splňují nejprísnější emisní normy EURO, do uplynutí čtyř let ode dnů použitelnosti stanovených v pravidlech, jimiž byly tyto normy zavedeny.

4. Výši poplatku za externí náklady stanoví příslušný členský stát. Určí-li členský stát k tomuto účelu orgán, musí být tento orgán právně a finančně nezávislý na organizaci pověřené správou nebo výběrem části nebo celého poplatku.

Článek 7d

Do jednoho roku po přijetí budoucích přísnějších emisních norem EURO stanoví Evropský parlament a Rada řádným legislativním postupem odpovídající maximální hodnoty v příloze IIIb.

Článek 7e

1. Členské státy vypočítávají maximální úroveň poplatku za pozemní komunikace pomocí metodiky založené na základních zásadách výpočtu uvedených v příloze III.

2. U koncesního mýtného je maximální úroveň poplatku za pozemní komunikace nejvýše rovna úrovni, která by byla vypočtena pomocí metodiky založené na základních zásadách výpočtu mýtného uvedených v příloze III. Posouzení takové rovnocennosti se provede za dostatečně dlouhé referenční období odpovídající povaze koncesní smlouvy.

3. Pro režimy výběru mýtného, které již byly ke dni 10. června 2008 zavedeny nebo pro které již byly předloženy nabídky nebo reakce na výzvy k vyjednávání v rámci vyjednávacího řízení v souladu s postupem zadávání veřejných zakázek před 10. červnem 2008, neplatí povinnosti uvedené v odstavcích 1 a 2 po dobu platnosti těchto režimů a za předpokladu, že nebudou podstatně změněny.

Článek 7f

1. Ve výjimečných případech týkajících se pozemních komunikací v horských oblastech a po informování Komise může být na určitých silničních úsecích k poplatku za pozemní komunikaci zavedena přírážka, pokud na těchto úsecích dochází k akutní kongesci nebo jejich užívání vozidly působí značné škody na životním prostředí, a to pod podmínkou, že:

- a) příjmy plynoucí z přírážky se investují do budování prioritních projektů evropského zájmu vymezených v příloze III rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (**), které přímo přispívají ke zmírnění kongesce nebo škod na životním prostředí a které se nacházejí ve stejném koridoru jako silniční úsek, na němž je přírážka zavedena;

- b) přírážka nepřesáhne 15 % váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace vypočteného podle čl. 7b odst. 1 a článku 7e; avšak jsou-li vytvořené příjmy investovány do přeshraničních úseků prioritních projektů evropského zájmu týkajících se pozemních komunikací v horských oblastech, nesmí přírážka přesáhnout 25 %;
- c) v důsledku uplatňování přírážky nedochází k nespravedlivému znevýhodňování komerční dopravy v porovnání s jinými uživateli pozemních komunikací;
- d) popis přesného místa pro zavedení přírážky a doklad o rozhodnutí o financování prioritních projektů uvedených v písmenu a) jsou předloženy Komisi ještě před tím, než přírážka začne být uplatňována, a
- e) období, po které se přírážka uplatňuje, je stanoveno a omezeno předem a je, pokud jde o očekávané příjmy, v souladu s předloženými finančními plány a analýzou nákladů a přínosů projektů spolufinancovaných z příjmů plynoucích z přírážky.

První pododstavec se použije na nové přeshraniční projekty, pokud s tím souhlasí všechny členské státy zapojené do tohoto projektu.

2. Přírážku lze uplatnit k poplatku za pozemní komunikace, který byl rozlišen v souladu s článkem 7 g.

3. Jakmile Komise obdrží požadované informace od členského státu, který má v úmyslu uplatnit přírážku, sdělí tyto informace členům výboru uvedeného v článku 9c. Jestliže se Komise domnívá, že zamýšlená přírážka nespňuje podmínky stanovené v odstavci 1 nebo bude mít významné nepříznivé dopady na hospodářský rozvoj okrajových regionů, může plány týkající se poplatků předložené dotyčným členským státem zamítnout nebo si vyžádat jejich změnu. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 9c odst. 2.

4. Na úsecích pozemních komunikací, na kterých jsou splněna kritéria pro uplatňování přírážky podle odstavce 1, nesmějí členské státy stanovit poplatek za externí náklady, pokud přírážka není uplatňována.

5. Částka přírážky se odečte od částky poplatku za externí náklady vypočteného podle článku 7c, s výjimkou vozidel emisní třídy EURO 0, I a II ode dne 15. října 2011 a emisní třídy EURO III od roku 2015. Všechny tyto příjmy získané současným uplatňováním přírážky a poplatků za externí náklady se použijí k financování staveb prioritních projektů evropského zájmu uvedených v příloze III rozhodnutí č. 661/2010/EU.

Článek 7g

1. Členské státy rozliší poplatky za pozemní komunikace podle emisní třídy EURO vozidla tak, že nepřesáhnou o více než 100 % stejný poplatek stanovený pro obdobná vozidla, která splňují nejpřísnější emisní normy. Stávající

koncesní smlouvy jsou od tohoto požadavku až do obnovení smlouvy osvobozeny.

Členský stát se však může od požadavku na rozlišování výše poplatku za pozemní komunikace odchýlit, pokud:

- i) by to vážně narušilo soudržnost systémů výběru mýtného na jeho území,
- ii) by zavedení tohoto rozlišování nebylo u dotčeného systému výběru mýtného technicky proveditelné,
- iii) by to vedlo k odklání vozidel způsobujících nejvyšší znečištění s nepříznivým dopadem na bezpečnost silničního provozu a veřejné zdraví nebo
- iv) do mýtného je zahrnut poplatek za externí náklady.

Každá taková odchylka nebo výjimka se oznámí Komisi.

2. Jestliže při kontrole není řidič nebo případně dopravce schopen předložit doklady o vozidle nezbytné ke zjištění emisní třídy EURO vozidla, mohou členské státy uplatnit mýtné do výše nejvyšší použitelné sazby.

3. Poplatek za pozemní komunikace lze rovněž rozlišit pro účely snížení kongescí, minimalizace škod na pozemních komunikacích, optimálního využívání pozemních komunikací nebo podpory bezpečnosti silničního provozu pod podmínkou, že:

- a) rozlišení je transparentní, zveřejněné a dostupné všem uživatelům za stejných podmínek;
- b) rozlišení se uplatní podle denní doby, druhu dne nebo ročního období;
- c) poplatek za pozemní komunikace nepřesáhne o více než 175 % maximální výši váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace uvedeného v článku 7b;
- d) doba dopravní špičky, pro niž jsou za účelem snížení kongescí stanoveny vyšší poplatky za pozemní komunikace, nepřekračuje pět hodin denně;
- e) rozlišení je navrženo a uplatňováno transparentně a neutrálně z hlediska příjmů v případě silničních úseků, na nichž dochází k kongesci, a to způsobem, který nabízí snížené sazby mýtného dopravcům, kteří cestují mimo dopravní špičky, a zvýšené sazby mýtného dopravcům, kteří na téměř úseku cestují v době dopravních špiček, a
- f) členský stát, který má v úmyslu takovéto rozlišení zavést nebo změnit stávající rozlišení, informuje o svém záměru Komisi a poskytne jí nezbytné informace k zajištění toho, aby byly splněny dané podmínky. Na základě poskytnutých informací Komise zveřejní a pravidelně aktualizuje seznam obsahující daná období a odpovídající sazby, během nichž se rozlišení uplatňuje.

4. Rozlišení uvedené v odstavcích 1 a 3 není určeno k vytváření dodatečných příjmů z mýtného. Jakékoli nezamýšlené zvýšení příjmů musí být vyváženo změnou struktury rozlišení, která se provede do dvou let od konce účetního roku, v němž byly dodatečné příjmy vytvořeny.

Článek 7h

1. Členské státy zašlou Komisi nejméně šest měsíců před zavedením nového režimu výběru mýtného v podobě poplatku za pozemní komunikace:

a) pro režim výběru mýtného nezahrnující koncesní mýtné:

- jednotkové hodnoty a další parametry použité při výpočtu jednotlivých složek nákladů na pozemní komunikace a
- jasné informace o vozidlech, na něž se režim mýtného vztahuje, o zeměpisném rozsahu sítě nebo části sítě, které se berou v úvahu při každém výpočtu nákladů, a o procentní výši nákladů, jejichž návratnost má být zajištěna;

b) pro režim výběru mýtného zahrnující koncesní mýtné:

- koncesní smlouvy nebo významné změny těchto smluv,
- referenční případ, z něhož zadavatel vycházel v oznámení o koncesi podle přílohy VII B směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby (**); tento referenční případ zahrnuje odhad nákladů vymezených v čl. 7b odst. 1 této směrnice předpokládaných v rámci dané koncese, odhad provozu v členění podle typu vozidel, předpokládané úrovně mýtného a zeměpisný rozsah sítě, na niž se vztahuje koncesní smlouva.

2. Do šesti měsíců od obdržení veškerých nezbytných informací podle odstavce 1 sdělí Komise své stanovisko k tomu, zda byly dodrženy povinnosti stanovené v článku 7e. Stanoviska Komise se poskytnou výboru uvedenému v článku 9c.

3. Členské státy zašlou Komisi před zavedením nového režimu výběru mýtného v podobě poplatku za externí náklady:

- a) přesné vyznačení úseků pozemních komunikací, na kterých má být stanoven poplatek za externí náklady, a popis třídy vozidel, typu silnice a přesných období, podle kterých bude poplatek za externí náklady rozlišen;
- b) předpokládaný vážený průměrný poplatek za externí náklady a předpokládaný celkový příjem;

c) jestliže byl podle čl. 7c odst. 4 ke stanovení částky poplatku určen orgán, jeho název a jméno jeho zástupce;

d) parametry, údaje a informace nezbytné k prokázání toho, jak bude uplatňována metoda výpočtu stanovená v příloze IIIa.

4. Komise rozhodne o tom, zda jsou splněny povinnosti podle článků 7b, 7c, 7j nebo čl. 9 odst. 2:

a) do šesti měsíců po předložení dokumentace uvedené v odstavci 3 nebo

b) jestliže Komise požaduje další údaje podle odstavce 3, do dalších tří měsíců po jejich obdržení.

Dotčený členský stát upraví navrhovaný poplatek za externí náklady tak, aby byl v souladu s tímto rozhodnutím. Rozhodnutí Komise se poskytne výboru uvedenému v článku 9c, Evropskému parlamentu a Radě.

Článek 7i

1. V souvislosti se složkou mýtného v podobě poplatku za externí náklady členské státy nestanoví pro žádné uživatele slevy ani snížené sazby.

2. Členské státy mohou k poplatku za pozemní komunikace stanovit slevy nebo snížené sazby pod podmínkou, že:

a) výsledná struktura poplatků je úměrná, zveřejněná a dostupná uživatelům za stejných podmínek a nevede k tomu, že na jiné uživatele budou přeneseny dodatečné náklady v podobě vyššího mýtného;

b) tyto slevy nebo snížení vedou ke skutečným úsporám administrativních nákladů a

c) tyto slevy nebo snížení nepřekračují 13 % poplatku za pozemní komunikace placeného obdobnými vozidly, která na ně nemají nárok.

3. S výhradou podmínek uvedených v čl. 7g odst. 3 písm. b) a odst. 4 se mohou na sazby mýtného výjimečně, a to pro určité projekty vysokého evropského zájmu určené v příloze III rozhodnutí č. 661/2010/EU, vztahovat jiné způsoby rozlišení, které mají zajistit komerční rentabilitu těchto projektů, jestliže jsou vystaveny přímé konkurenci jiných druhů dopravy zajišťované vozidly. Výsledná struktura poplatků musí být lineární, úměrná, zveřejněná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek a nesmí vést k tomu, že na jiné uživatele budou přeneseny dodatečné náklady v podobě vyššího mýtného. Než bude dotčená struktura poplatků zavedena, Komise ověří, zda jsou uvedené podmínky splněny.

Článek 7j

1. Mýtné a poplatky za užívání musí být ukládány, vybírány a kontrolovány tak, aby co nejméně ovlivňovaly plynulost provozu a aby nebyly nutné povinné kontroly nebo zastavení na vnitřních hranicích Unie. Za tím účelem členské státy spolupracují, aby dopravcům umožnily hradit mýtné a poplatky za užívání 24 hodin denně alespoň na větších výběrčích místech a prostřednictvím běžných platebních prostředků, a to uvnitř i vně hranic členského státu, ve kterém jsou ukládány. Členské státy přiměřeně vybaví místa pro placení mýtného a poplatků za užívání tak, aby byly dodrženy obvyklé normy bezpečnosti silničního provozu.

2. Režimy výběru mýtného a poplatků za užívání nesmějí bezdůvodně finančně ani jinak znevýhodňovat nepravidelné uživatele silniční sítě. Zejména v případě, kdy členský stát vybírá mýtné nebo poplatky za užívání výlučně prostřednictvím systému, který vyžaduje použití vestavěných palubních jednotek, tento stát zajistí, aby příslušné palubní jednotky, které vyhovují požadavkům směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství (***) , mohli za přiměřených správních a ekonomických opatření získat všichni uživatelé.

3. Uloží-li členský stát mýtné za vozidlo, musí být celková částka mýtného, výše poplatku za pozemní komunikace nebo výše poplatku za externí náklady uvedena v dokladu poskytnutém dopravci, pokud možno elektronicky.

4. Je-li to ekonomicky proveditelné, členské státy stanoví a vybírají poplatky za externí náklady prostřednictvím elektronického systému, který splňuje požadavky čl. 2 odst. 1 směrnice 2004/52/ES. Komise podporuje spolupráci členských států, která se ukáže jako nezbytná k zajištění interoperability elektronického systému výběru mýtného na evropské úrovni.

Článek 7k

Aniž jsou dotčeny články 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie, není touto směrnicí dotčena volnost členských států, které zavedou systém výběru mýtného nebo poplatků za užívání pozemních komunikací, poskytovat za tyto poplatky vhodnou kompenzaci.

(*) Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

(**) Úř. věst. L 204, 5.8.2010, s. 1.

(***) Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114.

(****) Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124.“

3) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 8b

1. Dva nebo více členských států mohou spolupracovat při zavádění společného systému mýtného na svých

územích. V tom případě tyto členské státy zajistí, aby byla Komise informována o této spolupráci, následném provozu systému a případných změnách.

2. Na společný systém mýtného se vztahují podmínky stanovené v článcích 7 až 7k. Ke společnému systému se mohou připojit další členské státy.“

4) V článku 9 se odstavce 1a a 2 nahrazují tímto:

„1a. Tato směrnice nebrání členským státům nediskriminačně uplatňovat regulační poplatky určené ke snížení kongesce nebo ke snížení dopadů na životní prostředí, včetně špatné kvality ovzduší, na jakýchkoliv komunikacích v městských oblastech, včetně silnic transevropských sítí procházejících městskými oblastmi.

2. Členské státy rozhodnou o využití příjmů získaných na základě této směrnice. V zájmu rozvoje dopravní sítě jako celku by příjmy z poplatků za používání infrastruktury a za externí náklady nebo finanční hodnoty rovnocenné těmto příjmům měly být využity ve prospěch odvětví dopravy s cílem optimalizovat celý dopravní systém. Zejména příjmy z poplatků za externí náklady nebo finanční hodnoty rovnocenné těmto příjmům by měly být použity na zvýšení dlouhodobé udržitelnosti dopravy, včetně jednoho nebo více z těchto prvků:

- a) usnadnění účinného stanovení cen;
- b) snížení znečištění ze silniční dopravy u zdroje;
- c) zmírnění dopadů znečištění ze silniční dopravy u zdroje;
- d) snížení emisí CO₂ a zlepšení energetické účinnosti vozidel;
- e) rozvoj náhradních komunikací pro uživatele dopravy a rozšíření stávající kapacity;
- f) podpora transevropské dopravní sítě;
- g) optimalizace logistiky;
- h) zlepšení bezpečnosti silničního provozu a
- i) zajištění bezpečných parkovišť.

Má se za to, že členské státy tento odstavec provedly, pokud zavedly a uplatňují fiskální politiky a politiky finanční podpory, které formou pákového efektu zajišťují finanční podporu transevropským sítím a mají hodnotu odpovídající nejméně 15 % příjmů získaných z poplatků za používání infrastruktury a za externí náklady v každém členském státě.“

5) Články 9b a 9c se nahrazují tímto:

„Článek 9b

V souvislosti s prováděním této směrnice, a zejména jejich příloh, usnadňuje Komise dialog a vzájemnou výměnu technického know-how mezi členskými státy.

Článek 9c

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (*).

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 9d

Komise přijme akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o:

- přizpůsobení přílohy 0 *acquis* Unie,
- přizpůsobení vzorců v bodech 4.1 a 4.2 přílohy IIIa vědeckému a technickému pokroku.

Na akty v přenesené pravomoci uvedené v tomto článku se použijí postupy stanovené v člancích 9e, 9f a 9g.

Článek 9e

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 9d je svěřena Komisi na dobu neurčitou.

2. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

3. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v člancích 9f a 9g.

Článek 9f

1. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 9d zrušit.

2. Orgán, který zahájil vnitřní postup s cílem rozhodnout, zda zrušit přenesení pravomoci, se vynasadí uvědomit v přiměřené lhůtě před přijetím konečného rozhodnutí druhý orgán a Komisi a uvede pravomoc, jejíž přenesení by mohlo být zrušeno, a možné důvody tohoto zrušení.

3. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku okamžitě nebo k pozdějšímu dni, který v něm je upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci. Bude zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 9g

1. Evropský parlament nebo Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne oznámení.

Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

2. Pokud Evropský parlament ani Rada v uvedené lhůtě námitky proti aktu v přenesené pravomoci nevysloví,

vyhlásí se akt v přenesené pravomoci v *Úředním věstníku Evropské unie* a vstupuje v platnost dnem v něm stanoveným.

Pokud Evropský parlament i Rada uvědomí Komisi o svém úmyslu námitky nevysslovit, může být akt v přenesené pravomoci vyhlášen v *Úředním věstníku Evropské unie* a vstoupit v platnost ještě před uplynutím této lhůty.

3. Akt v přenesené pravomoci nevstoupí v platnost, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada vysloví námitky. Orgán, který vyslovuje námitky k aktu v přenesené pravomoci, je odůvodní.

(*) Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.“

6) V čl. 10 odst. 1 se slova „Evropských společenství“ nahrazují slovy „Evropské unie“.

7) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 10a

1. Částky v eurech uvedené v příloze II a částky v centech uvedené v tabulkách 1 a 2 přílohy IIIb se přezkoumávají každé dva roky, a to od 1. ledna 2013, s cílem zohlednit změny celounijního harmonizovaného indexu spotřebitelských cen, vyjma ceny za energii a ceny nezpracovaných potravin (zveřejňovaného Komisí (Eurostatem)).

Částky se automaticky upravují zvýšením základní částky v eurech nebo centech na základě procentní změny v tomto indexu. Výsledné částky se zaokrouhlují nahoru na celou částku v eurech, pokud jde o přílohu II, na desetinu centu, pokud jde o tabulku 1 přílohy IIIb, a na setinu centu, pokud jde o tabulku 2 přílohy IIIb.

2. Komise zveřejní upravené částky uvedené v odstavci 1 v *Úředním věstníku Evropské unie*. Upravené částky vstupují v platnost prvním dnem prvního měsíce po zveřejnění.“

8) Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

1. Do 16. října 2014 a poté každé čtyři roky vypracují členské státy, které stanoví poplatek za externí náklady nebo poplatek za pozemní komunikace, zprávu o mýtném, včetně koncesního mýtného, vybíraném na jejich území a předloží ji Komisi, jež ji zpřístupní ostatním

členským státům. Zpráva může vyloučit režimy výběru mýtného, které již existovaly dne 10. června 2008 a které nezahrnují poplatky za externí náklady, pokud tyto režimy zůstávají v platnosti a nejsou podstatně změněny. Zpráva obsahuje informace o:

- a) váženém průměrném poplatku za externí náklady a konkrétních částkách stanovených pro každou kombinaci třídy vozidel, typu pozemní komunikace a období;
- b) rozlišení poplatků za pozemní komunikace podle typu vozidla a doby;
- c) váženém průměrném poplatku za pozemní komunikace a celkovém příjmu z poplatku za pozemní komunikace;
- d) celkových příjmech získaných z poplatků za externí náklady a
- e) krocích učiněných podle čl. 9 odst. 2.

2. Do 16. října 2015 Komise předloží za pomoci výboru podle článku 9c Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění a účincích této směrnice, zejména pokud jde o účinnost ustanovení o návratnosti nákladů souvisejících se znečištěním provozem a o začlenění vozidel těžších než 3,5 tuny a lehčích než 12 tun. Ve zprávě se na základě průběžného sledování mimo jiné rovněž analyzuje a posoudí:

- a) účinnost opatření stanovených touto směrnicí s cílem odstranit nepříznivé dopady silniční dopravy, a to i při zohlednění zejména dopadu na zeměpisně izolované a okrajové členské státy;
- b) vliv provádění této směrnice na směrování uživatelů k využívání nejekologičtější dopravy a nejúčinnějších dopravních řešení a zahrne informace o zavedení poplatků na základě ujeté vzdálenosti;
- c) zavedení a dopad rozlišení poplatků za pozemní komunikace uvedených v článku 7g na snížení místního znečištění ovzduší a kongesce. Zpráva rovněž posoudí, zda jsou maximální odchylka a doba dopravních špiček uvedené v článku 7g dostatečné pro řádné fungování mechanismu rozlišení;
- d) vědecký pokrok v odhadování externích nákladů dopravy pro účely jejich internalizace a
- e) pokrok při výběru poplatků od uživatelů komunikací a metody postupné harmonizace systémů výběru poplatků uplatňovaných na užitková vozidla.

Ve zprávě bude rovněž posouzeno využití elektronických systémů pro stanovení a vybírání poplatků za pozemní komunikace a za externí náklady a míra interoperability mezi nimi podle směrnice 2004/52/ES.

3. Spolu se zprávou Komise případně předloží Evropskému parlamentu a Radě návrh na další revizi této směrnice.

4. Do 16. října 2012 Komise předloží zprávu se shrnutím ostatních opatření, jako jsou regulační politiky pro internalizaci či snížení externích nákladů vztahujících se k životnímu prostředí, hluku a zdraví v rámci všech druhů dopravy, včetně právního základu a použitých maximálních hodnot.

Aby se zajistila spravedlivá hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy při odstupňovaných poplatcích za externí náklady, zahrne zpráva i harmonogram opatření, jež je třeba ještě přijmout pro vyřešení jiných druhů dopravy nebo vozidel anebo složek externích nákladů, které doposud nebyly zohledněny, s přihlédnutím k pokroku v revizi směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny (*).

(*) Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51.“

9) Příloha III se mění takto:

a) první odstavec se nahrazuje tímto:

„Tato příloha stanoví základní zásady výpočtu váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace s cílem zohlednit čl. 7b odst. 1. Povinností stanovovat poplatky za pozemní komunikace podle nákladů není dotčena volnost členských států rozhodnout se v souladu s čl. 7b odst. 2 nedosáhnout příjmy z poplatků za pozemní komunikace plné návratnosti nákladů, ani volnost stanovit v souladu s článkem 7f jednotlivé částky poplatku za pozemní komunikace v jiné než průměrné výši.“;

b) ve druhém pododstavci se slovo „Společenství“ nahrazuje slovem „Unie“;

c) v bodě 1 druhé odrážce se slova „čl. 7a odst. 1“ nahrazují slovy „čl. 7b odst. 2“.

10) Za přílohu III se vkládá text obsažený v příloze této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 16. října 2013. Jejich znění sdělí neprodleně Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

Členské státy nejsou povinny tuto směrnici provést, dokud není na jejich území zavedeno mýtné ani poplatky za užívání.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státy.

Ve Štrasburku dne 27. září 2011.

Za Evropský parlament
předseda
J. BUZEK

Za Radu
předseda
M. DOWGIELEWICZ

PŘÍLOHA

„PŘÍLOHA IIIa

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO STANOVENÍ POPLATKU ZA EXTERNÍ NÁKLADY

V této příloze jsou stanoveny minimální požadavky pro stanovení poplatku za externí náklady a pro výpočet maximálního váženého průměrného poplatku za externí náklady.

1. Příslušné části silniční sítě

Členský stát upřesní část nebo části své silniční sítě, na které se má vztahovat poplatek za externí náklady.

Pokud se členský stát rozhodne stanovit poplatek za externí náklady pouze na část nebo části silniční sítě spadající do oblasti působnosti této směrnice, musí být tato část nebo části vybrány na základě posouzení, ze kterého vyplývá, že:

- užívání vozidel na pozemních komunikacích, na nichž se uplatňuje poplatek za externí náklady, působí větší škody na životním prostředí, než jsou průměrné škody způsobené užíváním jiných částí silniční sítě spadající do oblasti působnosti této směrnice, na které se poplatek za externí náklady nevztahuje, nebo
- uložení poplatku za externí náklady na jiné části silniční sítě spadající do oblasti působnosti této směrnice by mohlo mít nepříznivý dopad na životní prostředí nebo bezpečnost silničního provozu nebo by stanovení a výběr poplatku za externí náklady na tyto části sítě vyžadovaly neúměrné náklady.

2. Příslušná vozidla, silnice a období

Členský stát oznámí Komisi klasifikaci vozidel, podle které se rozlišuje mýtné. Komisi rovněž oznámí polohu pozemních komunikací, na které se vztahují vyšší poplatky za externí náklady (dále jen „příměstské komunikace (včetně dálnic)“), a silnic, na které se vztahují nižší poplatky za externí náklady (dále jen „meziměstské komunikace (včetně dálnic)“).

Členský stát popřípadě Komisi rovněž oznámí přesné doby odpovídající noční době, během nichž je možné ukládat vyšší poplatek za externí náklady související s hlukem, aby se zohlednilo větší obtěžování hlukem.

Klasifikace silnic jako příměstských komunikací (včetně dálnic) a meziměstských komunikací (včetně dálnic) a vymezení období musí vycházet z objektivních kritérií, která souvisejí s mírou vystavení silnic a jejich okolí znečištění a hluku, jako je hustota obyvatelstva a počet výskytů maximálního znečištění či hluku za rok měřených v souladu s touto směrnicí. Tato kritéria musí být uvedena v oznámení.

3. Výše poplatku

Pro každou třídu vozidel, typ komunikace a období určí členský stát nebo nezávislý orgán jedinou konkrétní částku. Výsledná struktura poplatků, včetně začátku a konce každé noční doby, pokud poplatek za externí náklady zahrnuje náklady v důsledku hluku, musí být transparentní, zveřejněná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek. Zveřejnění by mělo být provedeno včas před zavedením. Všechny parametry, údaje a další informace nezbytné k pochopení způsobu výpočtu různých složek externích nákladů musí být zveřejněny.

Při stanovení poplatků se členský stát nebo případně nezávislý orgán řídí zásadou účinného stanovení cen, tedy ceny, která se blíží sociálním mezním nákladům na používání zpoplatněného vozidla.

Poplatek se rovněž stanoví poté, co se zohlední rizika v souvislosti s odkláněním provozu společně s nepříznivými dopady na bezpečnost silničního provozu, životní prostředí a kongesci, jakož i řešení ke zmírnění těchto rizik.

Členský stát nebo případně nezávislý orgán sleduje účinnost systému pro výběr poplatků při snižování škod na životním prostředí způsobených silniční dopravou. Každé dva roky případně upraví v závislosti na změnách nabídky a poptávky v dopravě strukturu poplatků a konkrétní částku poplatku stanovenou pro určitou třídu vozidel, typ pozemní komunikace a období.

4. Složky externích nákladů**4.1 Náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem**

Pokud se členský stát rozhodne do poplatku za externí náklady zařadit všechny náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem nebo jejich část, tento členský stát nebo případně nezávislý orgán vypočte úctovatelné náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem pomocí tohoto vzorce anebo uplatní jednotkové hodnoty z tabulky 1 přílohy IIIb, jsou-li nižší:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk},$$

kde:

- PCV_{ij} = náklady v důsledku znečištění ovzduší třídou vozidel i na silnici typu „ j “ (EUR/vozokilometr),
- EF_{ik} = emisní faktor znečišťující látky „ k “ a třídy vozidel „ i “ (gram/vozokilometr),
- PC_{jk} = peněžní náklady znečišťující látky „ k “ na typu silnice „ j “ (EUR/gram).

Emisní faktory jsou shodné s faktory, které členský stát používá při vypracování národních emisních inventur stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/81/ES ze dne 23. října 2001 o národních emisních stropcích pro některé látky znečišťující ovzduší⁽¹⁾ (jež vyžaduje při přípravě inventur emisí použít návod EMEP/CORINAIR⁽²⁾). Peněžní náklady znečišťujících látek odhadne tento členský stát nebo případně nezávislý orgán při zohlednění aktuálního stavu vědomostí.

Členský stát nebo případně nezávislý orgán může používat vědecky doložené alternativní metody výpočtu hodnoty nákladů v důsledku znečištění ovzduší a využít údaje z měření látek znečišťujících ovzduší a místní hodnotu peněžních nákladů látek znečišťujících ovzduší za předpokladu, že výsledky nepřekročí jednotkové hodnoty uvedené v tabulce 1 přílohy IIIb pro žádnou třídu vozidel.

4.2 Náklady v důsledku hluku z provozu

Pokud se členský stát rozhodne do poplatku za externí náklady zařadit všechny náklady v důsledku hluku z provozu nebo jejich část, tento členský stát nebo případně nezávislý orgán vypočte účtovatelné náklady v důsledku hluku z provozu pomocí těchto vzorců anebo uplatní jednotkové hodnoty z tabulky 2 přílohy IIIb, jsou-li nižší:

$$NCV_j \text{ (denně)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (den)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (noc)} = b \times NCV_j,$$

kde:

- NCV_j = náklady v důsledku hluku jednoho těžkého nákladního vozidla na silnici typu „ j “ (EUR/vozokilometr),
- NC_{jk} = náklady v důsledku hluku na osobu vystavenou hladině hluku „ k “ na silnici typu „ j “ (EUR/osobu),
- POP_k = počet obyvatel vystavených denní hladině hluku „ k “ na kilometr (osoba/kilometr),
- $WADT$ = vážená průměrná denní hustota provozu (v ekvivalentech osobních automobilů),
- „ a “ a „ b “ váhové faktory stanovené členským státem tak, že výsledný vážený průměrný poplatek za hluk za vozokilometr nepřekračuje NCV_j (denně).

Hluk z provozu se vztahuje na dopad na hladinu hluku měřenou v blízkosti místa vystaveného hluku a za případnými protihlukovými bariérami.

Počet obyvatel vystavených hladině hluku „ k “ se určí podle strategických hlukových map vypracovaných podle článku 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí⁽³⁾.

Náklady na osobu vystavenou hladině hluku „ k “ odhadne členský stát nebo případně nezávislý orgán při zohlednění aktuálního stavu vědomostí.

Pro váženou průměrnou denní hustotu provozu se uplatní koeficient ekvivalence „ e “ mezi těžkými nákladními vozidly a osobními automobily, který činí nejvýše 4.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 309, 27.11.2001, s. 22.

⁽²⁾ Metodika Evropské agentury pro životní prostředí <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>.

⁽³⁾ Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12.

Členský stát nebo případně nezávislý orgán může používat vědecky doložené alternativní metody výpočtu hodnoty nákladů v důsledku hluku za předpokladu, že výsledky nebudou vyšší než jednotkové hodnoty uvedené v tabulce 2 přílohy IIIb.

Členský stát nebo případně nezávislý orgán může stanovit rozlišené poplatky za hluk s cílem odměnit využívání tišších vozidel, pokud to nepovede ke znevýhodnění zahraničních vozidel. Jsou-li zavedeny rozlišené poplatky za hluk, nesmějí poplatky za nejhlučnější kategorii vozidel překročit jednotkové hodnoty uvedené v tabulce 2 přílohy IIIb ani čtyřnásobek poplatku za hluk pro nejtíší vozidla.

PŘÍLOHA IIIb

MAXIMÁLNÍ VÁŽENÝ PRŮMĚRNÝ POPLATEK ZA EXTERNÍ NÁKLADY

Tato příloha stanoví parametry pro výpočet maximálního váženého průměrného poplatku za externí náklady.

1. Maximální náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem:

Tabulka 1: Maximálně účtovatelné náklady v důsledku znečištění ovzduší

Cent/vozokilometr	Příměstské komunikace (včetně dálnic)	Meziměstské komunikace (včetně dálnic)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
po 31. prosinci 2013	3	2
EURO VI	0	0
po 31. prosinci 2017	2	1
Vozidla znečišťující méně než EURO VI	0	0

V horských oblastech je v míře odůvodněné sklonem komunikace, nadmořskou výškou nebo teplotní inverzí možno hodnoty v tabulce 1 vynásobit koeficientem až ve výši 2.

2. Maximální náklady v důsledku hluku z provozu

Tabulka 2: Maximálně účtovatelné náklady v důsledku hluku

Cent/vozokilometr	Den	Noc
Příměstské komunikace (včetně dálnic)	1,1	2
Meziměstské komunikace (včetně dálnic)	0,2	0,3

Hodnoty v tabulce 2 lze vynásobit koeficientem o hodnotě nejvýše 2 v horských oblastech v rozsahu, ve kterém to odůvodňuje sklon komunikace, teplotní inverze nebo horní závěr ledovcového údolí.“

PROHLÁŠENÍ KOMISE O SROVNÁVACÍCH TABULKÁCH

„Komise připomíná, že je odhodlána zajistit, aby členské státy v zájmu občanů, v zájmu zdokonalení tvorby právních předpisů a zvyšování jejich transparentnosti a s cílem usnadnit posuzování souladu vnitrostátních právních předpisů s právem Unie vytvářely srovnávací tabulky, z nichž bude patrné spojení směrnice EU s prováděcími opatřeními přijatými členskými státy, a aby v rámci provádění právních předpisů EU ve vnitrostátním právu tyto tabulky předkládaly Komisi.

Komise vyslovuje politování nad nedostatkem podpory pro ustanovení zahrnutá do návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Eurovignette), jejichž cílem bylo učinit vytvoření srovnávacích tabulek povinným.

Komise je v duchu kompromisu a v zájmu zajištění bezodkladného přijetí návrhu ochotna přistoupit na to, aby bylo v textu obsažené mandatorní ustanovení o srovnávacích tabulkách nahrazeno příslušným bodem odůvodnění, v němž by byly členské státy vybídnuty k dodržování tohoto postupu. Bude do dvanácti měsíců po přijetí této dohody na plenárním zasedání informovat a na konci období pro provedení vypracuje zprávu o praxi členských států při vypracovávání, pro svou potřebu i v zájmu Unie, jejich vlastních tabulek, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a zveřejní je.

Postoj, který Komise zaujímá v souvislosti s tímto návrhem, však nesmí být považován za precedens. Komise bude pokračovat ve svém úsilí o to, aby ve spolupráci s Evropským parlamentem a Radou našla vhodná řešení této horizontální institucionální otázky.“

PROHLÁŠENÍ MAĎARSKÉHO, POLSKÉHO, DÁNSKÉHO A KYPERSKÉHO PŘEDSEDNICTVÍ RADY

„Tímto se prohlašuje, že dohoda dosažená mezi Radou a Evropským parlamentem při trojstranném jednání konaném dne 23. května 2011 ohledně směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Eurovignette), nepředjímá výsledek interinstitucionálních jednání o srovnávacích tabulkách.“

PROHLÁŠENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

„Evropský parlament lituje skutečnosti, že Rada nebyla v souvislosti s návrhem na změnu směrnice 1999/62/ES ochotna akceptovat povinné zveřejnění srovnávacích tabulek. Tímto prohlašuje, že dohoda dosažená mezi Evropským parlamentem a Radou při trojstranném jednání konaném dne 23. května 2011 ohledně směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Eurovignette), nepředjímá výsledek interinstitucionálních jednání o srovnávacích tabulkách.

Evropský parlament vyzývá Evropskou komisi, aby jej do dvanácti měsíců po přijetí této dohody informovala na plenárním zasedání a aby na konci období pro provedení vypracovala zprávu o praxi členských států při vypracovávání jejich vlastních tabulek, z níž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a zveřejní je.“
