

Čtvrtek, 25. října 2018

P8_TA(2018)0423

Výběr poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly *I**

Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 25. října 2018 o návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

(2020/C 345/49)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2017)0275),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C8-0171/2017),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
 - s ohledem na odůvodněné stanovisko předložené rakouskou Spolkovou radou v rámci protokolu č. 2 o používání zásad subsidiarity a proporcionality, v němž se uvádí, že návrh legislativního aktu není v souladu se zásadou subsidiarity,
 - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 18. října 2017 ⁽¹⁾,
 - s ohledem na stanovisko Výboru regionů ze dne 1. února 2018 ⁽²⁾,
 - s ohledem na článek 59 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanoviska Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (A8-0202/2018),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
 2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, jestliže svůj návrh nahradí jiným textem, podstatně jej změní nebo má v úmyslu jej podstatně změnit;
 3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě, Komisi a také parlamentům členských států.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 81, 2.3.2018, s. 188.

⁽²⁾ Úř. věst. C 176, 23.5.2018, s. 66.

Čtvrtek, 25. října 2018

P8_TC1-COD(2017)0114

Postoj Evropského parlamentu přijatý v prvním čtení dne 25. října 2018 k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../..., kterou 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,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

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) Pokrok při dosahování cíle, který Komise stanovila ve své bílé knize ze dne 28. března 2011 ⁽⁴⁾, a sice začít plně uplatňovat zásady „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“ s cílem vytvářet zisky a zajistit financování budoucích dopravních investic, je pomalý a při výběru poplatků za používání pozemních komunikací přetrvávají v rámci Unie nesrovnalosti.
- (1a) *S cílem „postupovat k plné a povinné internalizaci vnějších nákladů (kromě povinné náhrady nákladů na běžné opotřebení se rovněž jedná o hluk, místní znečištění a dopravní zácpy) u silniční a železniční dopravy“ stanovila Komise v této bílé knize jako lhůtu rok 2020. [pozm. návrh 1]*
- (1b) *Provoz vozidel nákladní a osobní dopravy způsobuje uvolňování znečišťujících látek do ovzduší, které mají velmi závažný dopad na zdraví občanů a jsou zodpovědné za zhoršování kvality ovzduší v Evropě, přičemž se jedná např. o látky PM_{2,5}, NO₂ a O₃. Podle odhadu Evropské agentury pro životní prostředí z roku 2017 vedly v roce 2014 tyto tři látky na území Unie při dlouhodobém působení ke 399 000, 75 000, resp. ke 13 600 předčasných úmrtí. [pozm. návrh 2]*
- (1c) *Podle Světové zdravotnické organizace (WHO) je hluk ze silniční dopravy hned po znečištění ovzduší druhým nejškodlivějším environmentálním stresovým faktorem v Evropě. Každoročně zemře v důsledku srdečních onemocnění způsobených hlukem z dopravy předčasně nejméně 9 000 osob. [pozm. návrh 3]*
- (1d) *Podle zprávy o kvalitě ovzduší za rok 2017, kterou vydala Evropská agentura pro životní prostředí, bylo v roce 2015 odvětví silniční dopravy odvětvím s nejvyššími emisemi NO_x a s druhým největším znečištěním černým uhlíkem. [pozm. návrh 4]*
- (2) Ve svém sdělení o Evropské strategii pro nízkoemisní mobilitu ⁽⁵⁾ Komise oznámila, že navrhne revizi směrnice o výběru poplatků pro nákladní vozidla s cílem umožnit výběr poplatků rovněž na základě diferenciací emisí oxidu uhličitého a rozšíření použití některých zásad směrnice i na autobusy a autokary a také na osobní automobily a dodávky.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 81, 2.3.2018, s. 188.

⁽²⁾ Úř. věst. C 176, 23.5.2018, s. 66.

⁽³⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 25. října 2018.

⁽⁴⁾ Bílá kniha ze dne 28. března 2011 „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (COM(2011)0144).

⁽⁵⁾ COM(2016)0501.

Čtvrtek, 25. října 2018

- (3) ~~Všechna těžká vozidla mají~~ Významný dopad na pozemní komunikace ~~a~~ **mají všechna vozidla, která se** a podílejí se na znečišťování ovzduší, ~~a~~ zatímco lehká vozidla jsou zdrojem většiny negativních environmentálních a sociálních dopadů silniční dopravy spojených s emisemi a kongescí. V zájmu rovného zacházení a spravedlivé hospodářské soutěže je třeba zajistit, aby vozidla, na něž se dosud nevztahuje rámec stanovený ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ⁽¹⁾, pokud jde o mýtné a poplatky za užívání, byla do tohoto rámce zahrnuta. Působnost uvedené směrnice by proto měla být rozšířena i na těžká vozidla s ~~jiným~~ určením ~~jiným~~, než je převoz zboží, a na lehká vozidla a ~~včetně osobních automobilů~~ **osobní automobily**. **Výše poplatků pro osobní vozidla by se mohla upravit tak, aby zátěž dopadající na časté uživatele dopravních komunikací nebyla neúměrně velká. V zájmu rovného zacházení s uživateli silnic je nutné poplatky uplatňovat nediskriminačním způsobem podle kategorie vozidel a diferencovaným způsobem podle dopadu vozidel na pozemní komunikace, jejich vlivu na životní prostředí a společnost a podle konkrétní sociálně-ekonomické situace některých uživatelů, kteří nemají jinou možnost dostat se do práce než po silnici.** [pozm. návrh 5]
- (3a) *Pro realizaci vnitřního trhu silniční dopravy za podmínek spravedlivé hospodářské soutěže by mělo být nezbytné jednotné uplatňování pravidel. Jedním z hlavních cílů této směrnice je odstranit narušení hospodářské soutěže mezi uživateli. Je proto vhodné, aby se poplatky za těžká vozidla vztahovala i na dodávky, které přepravují zboží po silnici.* [pozm. návrh 6]
- (3b) *Aby se zajistila přiměřenost takového opatření, je důležité zaměřit se pouze na dodávky používané v souvislosti s činností v oblasti silniční přepravy zboží, kterou upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ⁽²⁾ a (ES) č. 1072/2009 ⁽³⁾ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ⁽⁴⁾.* [pozm. návrh 7]
- (4) Časové poplatky za užívání ze své podstaty přesně neodrážejí skutečně vzniklé náklady na infrastrukturu a ze stejných důvodů nejsou účinnou motivací k ekologičtějšímu a účelnějšímu provozu a snižování kongesce. Proto je **v případě těžkých vozidel** třeba je **časové poplatky** postupně nahradit poplatky na základě ujeté ~~vzdálenosti~~ **vzdálenosti**, které jsou spravedlivější, účinnější a efektivnější. [pozm. návrh 8]
- (4a) *S cílem zajistit, aby se toto postupné nahrazování časových poplatků poplatky podle ujeté vzdálenosti nestalo další překážkou bránící přístupu dopravy ze zemí a regionů ležících na okraji EU na hlavní evropské trhy, by měl být zaveden co nejdříve kompenzační systém, který by vyrovnával zvýšení nákladů, a zajistil tak, aby nedošlo k významnému omezení konkurenceschopnosti.* [pozm. návrh 10]
- (4b) *S cílem zabránit odklonění dopravy na nezaplatněné silnice, které by mohlo mít významný dopad na bezpečnost silničního provozu a optimální využívání dopravní sítě, je nutné, aby členské státy měly možnost vybírat mýtné na všech pozemních komunikacích, které představují přímou konkurenci transevropským sítím.* [pozm. návrh 11]
- (4c) *Poplatky vyměřované na základě doby užívání silnic řidiče podněcují k tomu, aby během doby platnosti kupónu jezdili více, čímž dochází k nesprávnému uplatňování zásady „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“.* [pozm. návrh 12]

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42).

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51).

⁽³⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných předpisech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 72).

⁽⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

Čtvrtek, 25. října 2018

- (4d) *Aby se zajistilo správné uplatňování této směrnice, měly by smluvní rámce, kterými se řídí koncesní smlouvy na vybírání poplatků za užívání pozemních komunikací, umožnit v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU snadnější přizpůsobení zmíněných smluv vývoji regulačního rámce Unie. [pozm. návrh 13]*
- (4e) *V souvislosti s tím je třeba zvážit možnost vyrovnávání rozdílů vzniklého zvýšením nákladů spojených s odlehlostí místa prostřednictvím nástrojů umožňujících přístup k energeticky účinnějším autoparkům a prioritní poskytování výhradní infrastruktury nebo technologií, jako jsou elektronické dálnice. Tyto kompenzační nástroje by se mohly stát součástí budoucího Nástroje pro propojení Evropy (CEF) v období po roce 2020. [pozm. návrh 14]*
- (5) *K zajištění přijetí budoucích systémů silničních poplatků uživateli je třeba členským státům umožnit zavedení vhodných systémů výběru poplatků v rámci širšího souboru služeb mobility. Těmito systémy je třeba zabezpečit spravedlivé rozložení nákladů na pozemní komunikace, a uplatnění zásady „znečišťovatel platí“ a účelové vázání příjmů z poplatků placených uživateli. Členské státy by přitom měly mít možnost vybírat mýtné i na pozemních komunikacích, které nejsou součástí hlavní dopravní sítě. Všechny členské státy, které takový systém zavádějí, by měly zajistit, aby byl v souladu s ustanoveními směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES⁽¹⁾. [pozm. návrh 15]*
- (5a) *Členské státy by měly být vybízeny k tomu, aby při zavádění systémů poplatků za užívání pozemních komunikací v případě osobních automobilů zohledňovaly socioekonomické faktory. [pozm. návrh 16]*
- (5b) *Velkoplošné vybírání poplatků za užívání pozemních komunikací prostřednictvím elektronických zařízení se pojí se shromažďováním a uchováváním velkého množství osobních údajů, na jejichž základě lze navíc sestavovat komplexní profily mobility. Členské státy a Komise by se při uplatňování této směrnice měly za všech okolností řídit zásadou účelové vázanosti a minimalizace těchto údajů. Technické řešení umožňující shromažďování údajů v souvislosti s poplatky za užívání pozemních komunikací by tudíž mělo počítat s možností anonymizovaného a šifrovaného placení či platby předem. [pozm. návrh 17]*
- (5c) *Zdanění vozidel může při zavádění mýtného působit jako překážka. S cílem podpořit zavedení mýtného by měly mít členské státy větší volnost, pokud jde o rychlé snížení daní z vozidel, což znamená, že minimální částky stanovené ve směrnici 1999/62/ES by měly být co nejdříve sníženy. [pozm. návrh 18]*
- (5d) *Je velmi důležité, aby členské státy zavedly spravedlivý systém poplatků, jenž by nepenalizoval uživatele osobních vozidel, kteří musejí kvůli tomu, že bydlí na venkově, ve špatně přístupné nebo izolované oblasti, pravidelně využívat pozemní komunikace, na něž se vztahují poplatky. V rámci politiky územního rozvoje by členské státy měly v případě obyvatel takových území uplatňovat snížené poplatky. [pozm. návrh 20]*
- (6) *Podobně jako u těžkých vozidel je důležité zajistit, aby pokud členské státy zavedou časové poplatky uplatňované na lehká vozidla, byly tyto poplatky přiměřené, a to i v případě období užívání kratších než jeden rok. V tomto ohledu je třeba vzít v úvahu fakt, že lehká vozidla mají jiný režim užívání než těžká vozidla. K výpočtu přiměřených časových poplatků lze použít dostupné údaje o režimu užívání, přičemž je třeba vyloučit jakoukoli diskriminaci. [pozm. návrh 21]*

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství (Text s významem pro EHP), (Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124).

Čtvrtek, 25. října 2018

- (7) Podle směrnice 1999/62/ES ~~že by měl být~~ poplatek za externí náklady **podle zásady „znečišťovatel platí“** ukládán v úrovni, která se blíží sociálním mezním nákladům na používání zpoplatněného vozidla. Tato metoda se ukázala být nejspravedlivějším a nejefektivnějším způsobem zohlednění negativních dopadů znečištění ovzduší a hluku působených těžkými vozidly na zdraví a životní prostředí a zajistila by spravedlivý podíl těžkých vozidel na plnění norem EU týkajících se kvality ovzduší ⁽¹⁾ a ~~jakýchkoli~~ **veškerých** platných limitů či cílových hladin hluku. Uplatnění takových změn je proto třeba podporovat. [pozm. návrh 22]
- (8) Proto je třeba **zavést možnost uplatňovat poplatek za externí náklady na síť, na něž se nevztahuje poplatek za pozemní komunikace, a** nahradit maximální vážený průměrný poplatek za externí náklady snadno použitelnými ~~referenčními~~ **minimálními** hodnotami aktualizovanými ve světle inflace, vědeckého pokroku v určování externích nákladů silniční dopravy a vývoje struktury autoparků. [pozm. návrh 23]
- (8a) **S cílem přispět k cíli bílé knihy o dopravě, jímž je dosažení plného uplatňování zásady „znečišťovatel platí“, by bylo vhodné zajistit, aby na sítích, na něž se vztahuje poplatek za pozemní komunikace, byl na těžká vozidla i na dodávky používané pro přepravu zboží po silnici uplatňován poplatek za externí náklady.** [pozm. návrh 24]
- (8b) **) Za účelem zajištění náležitého využití příjmů získaných výběrem poplatků za externí náklady by bylo žádoucí, aby byly tyto příjmy investovány s cílem podporovat udržitelnější způsoby dopravy, které mají menší dopad na životní prostředí, zpět do odvětví dopravní infrastruktury.** [pozm. návrh 25]
- (9) Členění poplatků za pozemní komunikace podle emisní třídy Euro přispívá k užívání čistších vozidel. S postupnou obnovou autoparků se ovšem očekává, že takovéto členění poplatků pro meziměstské silniční síť bude do konce roku 2020 ~~zastaralé méně účinné~~ a bude třeba jej do té doby nahradit. Od stejného okamžiku bude třeba systematictěji uplatňovat poplatky za externí náklady jako cílové prostředky krytí externích nákladů s ohledem na situace, v nichž to vadí nejvíce. [pozm. návrh 27]
- (10) Podíl emisí CO₂ z těžkých vozidel roste. Členění poplatků za pozemní komunikace podle těchto emisí může přispět ke zlepšení v této oblasti, a proto je třeba jej zavést.
- (11) Lehká vozidla se na negativních vlivech silniční dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva podílejí dvěma třetinami. Je proto důležité motivovat k využívání neekologičtějších a nejúspornějších vozidel prostřednictvím diferenciací silničních poplatků na základě faktorů shody, které jsou vymezeny v nařízení Komise (EU) 2016/427 ⁽²⁾, nařízení Komise (EU) 2016/646 ⁽³⁾ a nařízení Komise (EU) č. 2017/xxx ⁽⁴⁾.
- (12) Na podporu používání co nejčistších a ~~nejúčinnějších~~ **účinnějších** vozidel by členské státy měly na tato vozidla uplatňovat mýtné a poplatky za užívání ve výrazně snížené výši. **S cílem usnadnit a urychlit zavádění těchto režimů by se toto snížení mělo uplatňovat nezávisle na vstupu nařízení Komise (EU) 2019/..., kterým se provádí nařízení (ES) č. 595/2009, pokud jde o certifikaci emisí CO₂ a spotřeby paliva u těžkých vozidel, v platnost. Na vozidla s nulovými emisemi by se neměly vztahovat žádné poplatky za externí náklady související se znečištěním ovzduší.** [pozm. návrh 28]
- (12a) **Tranzitní doprava vedoucí přes Alpy představuje pro dotčené regiony vzhledem k hluku z dopravního provozu, znečištění ovzduší a opotřebení infrastruktury značný problém, který ještě zhoršuje soutěživost okolních koridorů v oblasti nákladů. Dotčené regiony a členské státy by proto měly mít co nejširší flexibilitní možnosti zpoplatňování externích nákladů a uplatňování opatření pro zdanění silničního provozu, mj. za účelem zabránění nežádoucím přesunům dopravy a využívání jednotlivých koridorů jako objížděk.** [pozm. návrh 29]

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (Úř. věst. L 152, 11.06.2008, s. 1).

⁽²⁾ Nařízení Komise (EU) 2016/427 ze dne 10. března 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (Úř. věst. L 82, 31.3.2016, s. 1).

⁽³⁾ Nařízení Komise (EU) 2016/646 ze dne 20. dubna 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 692/2008 z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 6) (Úř. věst. L 109, 26.4.2016, s. 1).

⁽⁴⁾ ...

Čtvrtek, 25. října 2018

- (13) Silniční kongesce, na níž se všechna motorová vozidla v různém poměru podílejí, představuje náklady ve výši zhruba 1 % HDP. Významnou část těchto nákladů lze připsat meziměstské kongesci. Mělo by být proto povoleno stanovit zvláštní poplatek za kongesci pod podmínkou, že se bude vztahovat na všechny kategorie vozidel. Poplatky by měly být vypočítány na základě marginálních nákladů na kongesci a členěny podle místa, času a kategorie vozidla, čím bude dosaženo efektivity, a přiměřenosti a zákazu diskriminace. **Podobně je třeba vypracovat vyvažující a vyrovnávací vzorce, které by zabránily diskriminaci pracujících žijících na okrajích měst, neboť tyto lidé by museli nést jak náklady na poplatky za užívání, tak i náklady na mýtné.** Aby bylo dosaženo maximálního pozitivního účinku poplatků za kongesci, měly by být příslušné příjmy vyčleněny na projekty, které řeší příčiny tohoto problému. [pozm. návrh 30]
- (13a) **V zájmu zachování dědictví automobilového průmyslu by členské státy měly vytvořit zvláštní kategorii historických vozidel s cílem umožnit stanovení různé výše poplatků vybíraných v souladu s touto směrnicí.** [pozm. návrh 31]
- (14) Poplatky za kongesci by měly úměrně odrážet skutečné náklady způsobené každým vozidlem přímo ostatním uživatelům pozemních komunikací a nepřímo celé společnosti. Aby neúměrně neomezovaly volný pohyb osob a zboží, měly by být omezeny určitou výší, která bude odrážet marginální náklady vyvolané kongescí ve stavu blízkém kapacitní mezi, to znamená stavu, kdy se objem provozu blíží kapacitě silnice.
- (15) Příjmově neutrální členění poplatků za pozemní komunikace pro těžká vozidla jako ne zcela optimální nástroj pro omezování kongesce je třeba odstranit a nahradit.
- (15a) **Vzhledem k vysokým externím nákladům ve výši desítek miliard eur ročně vzniklým v souvislosti s nehodami by bylo vhodné, aby v souladu s ustanoveními směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES⁽¹⁾ byla členským státům poskytnuta možnost lépe internalizovat náklady, které nejsou kryty pojištěním. Část těchto nákladů, jako jsou administrativní náklady mobilizovaných veřejných služeb, určité náklady mobilizovaných zdravotnických služeb, ztráty lidského kapitálu a náklady spojené s fyzickou a psychickou újmou, by šla k tíži příslušného systému sociálního zabezpečení nebo celé společnosti.** [pozm. návrh 32]
- (16) K řešení problémů výrazného poškození životního prostředí nebo kongesce způsobené užíváním některých silnic v horských i jiných oblastech mohou přispět také přírážky k poplatku za pozemní komunikace. ~~Současné omezování~~ **Proto by mělo být uplatňování těchto přírážek usnadněno pouze na horské oblasti je proto třeba ukončit. Přírážky tím, že se odstraní stávající omezení, která omezují přírážky na tyto regiony, a přidělit je na projekty týkající se základní sítě transevropské dopravní sítě.** Je třeba vymezit přísněji omezit přírážky uplatňované na úseky silnic, na kterých se neuplatňují poplatky za kongesci, aby nemohlo docházet ke dvojímu zpoplatnění uživatelů. **Je také třeba upravit maximální výši těchto přírážek podle různé situace.** [pozm. návrh 33]
- (17) Pokud členský stát zavede poplatky na pozemních komunikacích, může, podle okolností, kompenzacemi působit diskriminaci řidičů z jiných zemí. Poskytování kompenzací by proto mělo být omezené pouze na mýtné, bez další možnosti využití na poplatky za užívání.
- (17a) **Je třeba zajistit, aby ustanovení této směrnice, která se týkají lehkých vozidel, neomezovala volný pohyb občanů. Členské státy by měly mít pro případ, kdy poplatky mají na účastníky silničního provozu ze zeměpisných nebo sociálních důvodů neúměrný dopad, možnost zavádět slevy a nižší sazby.** [pozm. návrh 34]

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (Úř. věst. L 319, 29.11.2008, s. 59).

Čtvrtek, 25. října 2018

- (18) ~~Pro rozvoj spolupráce~~ **Aby bylo možné využít součinnosti** mezi stávajícími systémy zpoplatnění, a **docílit tak** snížení provozních nákladů, ~~podporuje měla by být~~ Komise ~~spoluprací plně zapojena do spolupráce~~ členských států, ~~při zavádění společných systémů které chtějí zavést společné interoperabilní systémy~~ zpoplatnění. [pozm. návrh 35]
- (19) Poplatky za užívání pozemních komunikací ~~mohou mobilizovat~~ **mobilizují** zdroje, které přispívají financování **a ke křížovému financování alternativních projektů v oblasti dopravní infrastruktury**, údržby a rozvoji vysoce kvalitní dopravní infrastruktury **a služeb**. Proto je na místě, ~~podněcovat aby~~ členské státy ~~k využívání příjmů využívaly~~ **příjmy** z poplatků za užívání pozemních komunikací v tomto duchu a ~~s tímto cílem vyžadovat aby byly povinny~~ **podávat** odpovídající podávání zpráv o využívání těchto příjmů. **Příjmy z poplatků za infrastrukturu a z poplatků za externí náklady by proto měly být znovu investovány do odvětví dopravy.** Pomůže to zejména k odhalování možných mezer ve financování a k přijímání výběru poplatků za užívání pozemních komunikací veřejností. [pozm. návrh 36]
- (20) Cílem této směrnice je zejména zajistit uplatňování systémů zpoplatnění v členských státech na jiná než těžká nákladní vozidla sourodým způsobem, který zajistí rovný přístup v celé Unii, a nemůže být dostatečně realizován na úrovni samotných členských států. Z důvodů mezinárodního charakteru silniční dopravy a problémů, které se tato směrnice snaží řešit, je takový způsob lépe zvládnutelný na unijní úrovni a Unie může přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity vyjádřené v článku 5 Smlouvy o fungování Evropské unie. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je pro dosažení uvedeného cíle nezbytné.
- (21) Je třeba zajistit, aby poplatky za externí náklady dále co nejpřesněji odrážely náklady vyvolané znečišťováním ovzduší a hlukem těžkých vozidel bez toho, aby se systém zpoplatnění zbytečně komplikoval, aby stimulovaly používání vozidel s co nejúčinnějším spalováním a aby byla tato stimulace účinná a členění zpoplatnění aktuální. Proto je třeba v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie přenést na Komisi pravomoc přijímat akty a umožnit Komisi upravovat ~~referenční~~ **minimální** hodnoty pro poplatky za externí náklady v souladu s vědeckým pokrokem, určovat formy příjmově neutrálního členění poplatků za pozemní komunikace podle emisí CO₂ z těžkých vozidel a přizpůsobovat formy členění poplatků za pozemní komunikace pro lehká vozidla technickému pokroku. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽¹⁾. Zejména v zájmu zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států, přičemž odborníci těchto dvou orgánů mají systematicky přístup na zasedání odborných skupin Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci. [pozm. návrh 37]
- (21a) **Nejpozději do dvou let od vstupu této směrnice v platnost předloží Komise obecně platný, transparentní a jasný rámec pro internalizaci nákladů na ochranu životního prostředí, kongesci a zdraví, který bude základem pro budoucí výpočty poplatků za pozemní komunikace. V této souvislosti by Komise měla být schopna navrhnout model doprovázený analýzou dopadu na internalizaci externích nákladů pro všechny druhy dopravy. Pokud jde o proporcionality, musí být při zpoplatnění externích nákladů zohledněny všechny druhy dopravy.** [pozm. návrh 38]
- (21b) **V zájmu transparentnosti by bylo žádoucí, aby členské státy zpřístupnily účastníkům silničního provozu výsledky, jichž bylo dosaženo opětovným investováním prostředků získaných výběrem poplatků za pozemní komunikace, poplatků za externí náklady a poplatků za kongesci. Měly by proto oznámit dosažené přínosy z hlediska zvýšení bezpečnosti silničního provozu, nižšího dopadu na životní prostředí a snížení dopravní kongesce.** [pozm. návrh 39]
- (22) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení příslušných ustanovení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Pro přijetí prováděcího aktu, kterým se stanoví harmonizované ukazatele pro hodnocení kvality sítě zpoplatněných silnic, je třeba použít doporučený postup. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽²⁾ 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 (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

Čtvrtek, 25. října 2018

(23) Směrnice 1999/62/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 1999/62/ES se mění takto:

(1) název se nahrazuje tímto:

„Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly **na základě vzdálenosti**“; [pozm. návrh 40]

(2) Články 1 a 2 se nahrazují tímto:

„Článek 1

1. Tato směrnice se vztahuje na:

- a) zdanění těžkých nákladních vozidel;
- b) mýtné a poplatky za užívání ukládané na vozidla.

2. Tato směrnice se nevztahuje na vozidla, která jsou používána pro dopravu výlučně na mimoevropských územích členských států.

3. Tato směrnice se nevztahuje na vozidla evidovaná na Kanárských ostrovech, Ceutě a Melille, Azorech nebo Madeiře, která jsou používána pro dopravu výlučně na těchto územích nebo mezi těmito územími a pevninským územím Španělska, popřípadě Portugalska.

Článek 2

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „transevropskou silniční sítí“ silniční dopravní infrastruktura vymezená v oddílu 3 kapitoly II nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 (*), jak je vyobrazena na mapách v příloze I uvedeného nařízení;
- 2) „stavebními náklady“ náklady související s výstavbou, případně zahrnující i finanční náklady na:
 - a) nové pozemní komunikace nebo nové zlepšení pozemních komunikací, včetně významných strukturálních oprav **nebo alternativní dopravní infrastruktury pro přechod na jiný druh dopravy**; [pozm. návrh 41]
 - b) pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací, včetně významných strukturálních oprav, dokončené nejvýše 30 let před 10. červnem 2008, pokud již 10. června 2008 fungoval režim mýtného, nebo dokončených nejvýše 30 let před zavedením jakéhokoli nového režimu mýtného zavedeného po 10. červnu 2008;
 - c) pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací dokončené před 10. červnem 2008, pokud:
 - i) členský stát zavedl systém výběru mýtného, který zajišťuje návratnost těchto nákladů na základě smlouvy s provozovatelem systému mýtného nebo na základě jiných právních aktů s rovnocenným účinkem, které vstoupily v platnost před 10. červnem 2008, nebo
 - ii) členský stát může prokázat, že vybudování dotyčné pozemní komunikace bylo zdůvodněno tím, že její předpokládaná životnost bude delší než 30 let;

Čtvrtek, 25. října 2018

- 3) „finančními náklady“ úroky z půjček nebo výnosy akcionářů z vkladů do vlastního jmění;
- 4) „významnými strukturálními opravami“ strukturální opravy vyjma oprav, které již nepřinášejí žádný aktuální užitek uživatelům silnic, zejména pokud byly opravné práce nahrazeny další obnovou povrchu silnic nebo jinými stavebními činnostmi;
- 5) „dálnicí“ pozemní komunikace určená a postavená speciálně pro dopravu motorovými vozidly, z níž není přímý přístup na sousedící pozemky a která splňuje následující kritéria:
 - a) 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;
 - b) nekříží se úrovnově s žádnou pozemní komunikací, železniční nebo tramvajovou tratí, cyklistickou stezkou ani stezkou pro pěší;
 - c) je zvlášť označena jako dálnice;
- 6) „mýtným“ určitá částka stanovená na základě ujeté vzdálenosti po určité pozemní komunikaci a typu vozidla, jejímž zaplacením vzniká právo na používání pozemních komunikací vozidlem a která zahrnuje **jeden či více těchto poplatků**: poplatek za pozemní komunikaci a případně poplatek za kongesci nebo poplatek za externí náklady nebo oba posledně jmenované poplatky; [pozm. návrh 42]
- 7) „poplatkem za pozemní komunikaci“ poplatek stanovený k dosažení návratnosti nákladů vzniklých v členském státě na stavbu, údržbu, provoz a rozvoj souvisejících s danými pozemními komunikacemi;
- 8) „poplatkem za externí náklady“ poplatek stanovený k dosažení návratnosti nákladů vzniklých v členském státě v důsledku znečištění ovzduší dopravním provozem nebo hluku z dopravního provozu, nebo obojího;
- 9) „kongescí“ situace, kdy se dopravní provoz blíží kapacitě silnice, nebo ji překračuje;
- 10) „poplatkem za kongesci“ poplatek pro vozidla stanovený k dosažení návratnosti nákladů vzniklých v členském státě v důsledku nákladů kongesce, určený ke zmírnění kongesce;
- 11) „náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem“ náklady za **poškození lidského zdraví a škody na životním prostředí** způsobené uvolňováním některých částic a prekursorů ozonu, jako například oxidu dusíku a těkavých organických látek, během provozu vozidla; [pozm. návrh 43]
- 12) „náklady v důsledku hluku z provozu“ náklady za **poškození lidského zdraví a škody na životním prostředí** způsobené hlukem vydávaným vozidly nebo vzniklým jejich interakcí s povrchem vozovky; [pozm. návrh 44]
- 13) „váženým průměrným poplatkem za pozemní komunikaci“ celkový příjem z poplatků za pozemní komunikaci za stanovenou dobu vydělený počtem vozokilometrů ujetých těžkými vozidly na úsecích komunikací podléhajících v tomto období zpoplatnění;
- 14) „poplatkem za užívání“ určitá částka, která se platí za oprávnění využívat vozidlem po určitou dobu pozemní komunikaci uvedené v čl. 7 odst. 1 a 2;
- 15) „vozidlem“ motorové vozidlo se čtyřmi a více koly nebo jízdní souprava, které jsou určeny nebo používány k přepravě osob nebo zboží po silnici;
- 16) „těžkým vozidlem“ těžké nákladní vozidlo nebo autokar či autobus;
- 17) „těžkým nákladním vozidlem“ vozidlo určené k přepravě zboží, s maximální přípustnou hmotností přesahující 3,5 t;

Čtvrtek, 25. října 2018

- 18) „autokarem či autobusem“ vozidlo určené k přepravě více než osmi osob a řidiče, s maximální přípustnou hmotností přesahující 3,5 t;
- 18a) „lehkým vozidlem“ lehké užitkové vozidlo nebo osobní automobil; [pozm. návrh 46]**
- 19) „lehkým ~~užitkovým~~ vozidlem“ ~~osobní automobil~~, minibus, **dodávka** nebo dodávka **určená k přepravě zboží;** [pozm. návrh 47]
- 20) „osobním automobilem“ vozidlo se čtyřmi koly určené k přepravě maximálně osmi osob a řidiče;
- 20a) „historickým vozidlem“ historické vozidlo ve smyslu čl. 3 odst. 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU (**); [pozm. návrh 48]**
- 21) „minibusem“ vozidlo určené k přepravě více než osmi osob a řidiče, s maximální přípustnou hmotností nepřesahující 3,5 t;
- 22) „dodávkou“ vozidlo určené k přepravě zboží **jiné než osobní automobil**, s maximální přípustnou hmotností nepřesahující 3,5 t; [pozm. návrh 49]
- 22a) „dodávkou určenou k přepravě zboží“ vozidlo určené k přepravě zboží s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla mezi 2,4 a 3,5 tuny a výškou více 2 metry a používané v rámci výkonu povolání podnikatele v silniční dopravě ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 1071/2009 (***); [pozm. návrh 50]**
- 22b) „provozem s nulovými emisemi“ vozidlo, které ověřitelným způsobem v celé pokryté silniční síti nevytváří výfukové emise; [pozm. návrh 51]**
- 23) „vozidlem s nulovými emisemi“ vozidlo bez výfukových emisí;
- 23a) „motocyklem“ dvoukolové vozidlo s postranním vozíkem nebo bez něj a veškeré tříkolky a čtyřkolky kategorií L3e, L4e, L5e, L6e a L7e podle nařízení (EU) č. 168/2013; [pozm. návrh 52]**
- 24) „dopravcem“ jakýkoli podnik provozující silniční přepravu zboží nebo osob;
- 25) „vozidlem kategorie »EURO 0«, »EURO I«, »EURO II«, »EURO III«, »EURO IV«, »EURO V« nebo »EURO VI« těžké vozidlo, které splňuje mezní hodnoty emisí stanovené v příloze 0;
- 26) „typem vozidla“ kategorie, do které těžké vozidlo spadá na základě počtu náprav, rozměrů nebo hmotnosti nebo na základě jiných faktorů klasifikace vozidel podle škody, kterou působí komunikacím, například systému klasifikace škod způsobených komunikacím uvedeného v příloze IV, pokud je použitý systém klasifikace založen na vlastnostech vozidla, které jsou uvedeny v dokumentaci vozidla používané ve všech členských státech nebo které jsou vizuálně patrné;
- 27) „koncesní smlouvou“ ~~veřejná zakázka na stavební práce~~ **koncese** podle definice v článku 1 čl. 5 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU **2014/23/EU (****); [pozm. návrh 53]**
- 28) „koncesním mýtným“ mýtné vybírané koncesionářem podle koncesní smlouvy;
- 29) „podstatně změněným režimem výběru mýtného nebo poplatků“ režim výběru mýtného nebo poplatků, který byl změněn způsobem, jenž vedl k nejméně 5-15% rozdílu v nákladech či příjmech v porovnání s předchozím rokem, po úpravě o inflaci měřenou na základě změn celounijního harmonizovaného indexu spotřebitelských cen zveřejňovaného Komisí (Eurostatem) vyjma cen za energii a cen nezpracovaných potravin. **V koncesních smlouvách se úpravy splňující kritéria čl. 43 odst. 1 a 2 směrnice 2014/23/EU nepovažují za podstatné; [pozm. návrh 54]**

Čtvrtek, 25. října 2018

29a) „křížovým financováním“ financování účinných alternativních projektů dopravní infrastruktury z příjmů získaných výběrem mýtného nebo poplatků za pozemní komunikace v rámci stávající dopravní infrastruktury; [pozm. návrh 55]

29b) „členskými státy“ všechny orgány členských států, tj. orgány ústřední moci státu, orgány v rámci federálního státu a jiné územní orgány, jimž je svěřena pravomoc a zajistit soulad s právem Unie. [pozm. návrh 56]

Pro účely bodu 2:

- a) v žádném případě nesmí být poměrná část stavebních nákladů, jež je nutné vzít v úvahu, vyšší než poměrná část současné předpokládané doby životnosti prvků pozemní komunikace, která ještě zbývá dne 10. června 2008 nebo dne, kdy bude zaveden nový režim mýtného, pokud je tento den pozdějšího data;
- b) náklady na pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací mohou zahrnovat jakékoli zvláštní výdaje, **včetně výdajů vyplývajících z nových regulačních požadavků**, na pozemní komunikace určené ke snížení hluchosti, **k zavedení inovačních technologií** nebo ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu a skutečné platby prováděné provozovatelem pozemní komunikace a související s objektivními prvky ochrany životního prostředí, jako například s ochranou před znečišťováním půdy. [pozm. návrh 57]

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

(**) **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).**

(***) **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě a zrušuje směrnice Rady 96/26/ES (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 51).**

(****) **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65). Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU ze dne 26. února 2014 o udělování koncesí (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 1).“;**

(2a) V čl. 6 odst. 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„ba) historická vozidla;“; [pozm. návrh 58]

(3) Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

1. Aniž je dotčen čl. 9 odst. 1a, mohou členské státy ponechat v platnosti nebo zavést mýtné a 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 3 až 9 tohoto článku a článcích 7a až 7k.

2. Odstavcem 1 není dotčeno právo členských států v souladu se Smlouvou o fungování Evropské unie uplatňovat mýtné a poplatky za užívání na jiných pozemních komunikacích za předpokladu, že uložení mýtného a poplatků za užívání těchto jiných pozemních komunikací neznevýhodňuje mezinárodní dopravu a nevede k narušení hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty. Mýtné a poplatky za užívání uplatňované na pozemních komunikacích, které nejsou součástí transevropské silniční sítě, a jiných než dálnice musí splňovat podmínky stanovené v odstavcích 3 a 4 tohoto článku, v článku 7a a v čl. 7j odst. 1, 2 a 4.

3. 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.

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

Čtvrtek, 25. října 2018

5. Členské státy mohou stanovit snížené sazby mýtného nebo poplatků za užívání anebo osvobození od povinnosti platit mýtné nebo poplatky za užívání u těžkých vozidel osvobozených od povinnosti instalovat a používat záznamové zařízení podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 (*) a v případech, na něž se vztahují podmínky uvedené v čl. 6 odst. 2 písm. a), b) a c) této směrnice.

6. Aniž je dotčen odstavec 9, členské státy od ~~1. ledna 2018~~ ... **[datum vstupu této směrnice v platnost]** nezavádějí poplatky za užívání pro těžká vozidla **a dodávky určené k přepravě zboží**. Poplatky za užívání zavedené před tímto datem je možné ponechat v platnosti do 31. prosince ~~2023~~ **2022 a od 1. ledna 2023 je nahradí poplatky za pozemní komunikace na silniční síti, na kterou se vztahuje tato směrnice. [pozm. návrh 59]**

7. Od ... [datum vstupu této směrnice v platnost] členské státy nezavádějí poplatky za užívání pro lehká vozidla. Poplatky za užívání zavedené před tímto datem se postupně zruší do 31. prosince 2027.

8. Do 31. prosince 2019 se členský stát může rozhodnout, že bude uplatňovat mýtné nebo poplatky za užívání pouze u těžkých vozidel s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nejméně 12 tun, pokud se domnívá, že by rozšíření působnosti na vozidla lehčí než 12 tun:

- 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 nebo obojí pouze u vozidel s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nejméně 12 tun, informují o svém rozhodnutí a důvodech k němu vedoucích Komisi.

9. Od 1. ledna 2020 se mýtné a poplatky za užívání uplatňované na těžká vozidla vztahují na všechna těžká vozidla **a dodávky určené k přepravě zboží. [pozm. návrh 61]**

10. Mýtné a poplatky za užívání je možné zavádět a uplatňovat pro těžká vozidla **a dodávky určené k přepravě zboží** a pro lehká vozidla **jiná než dodávky určené k přepravě zboží** samostatně **do 31. prosince 2022. [pozm. návrh 62]**

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).“;

(4) Článek 7a se nahrazuje tímto:

„Článek 7a

1. Poplatky za užívání musí být úměrné době užívání dotčených pozemních komunikací.

2. V případě uplatňování poplatků za užívání na těžká vozidla se užívání daných pozemních komunikací umožní na dobu alespoň: jednoho dne, týdne, měsíce a 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.

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

Čtvrtek, 25. října 2018

3. V případě uplatňování poplatků za užívání na osobní automobily se užívání daných pozemních komunikací umožní na dobu alespoň: **jednoho dne, jednoho týdne**, 10 dnů, jednoho nebo dvou měsíců nebo obou těchto období a roku. Dvouměsíční sazba smí činit nejvýše 30 % roční sazby, měsíční sazba smí činit nejvýše 18 % roční sazby a 10denní, **týdenní a denní** sazba smí činit nejvýše 8 % roční sazby. [pozm. návrh 63]

Členské státy mohou umožnit užívání pozemních komunikací také na jiná období. V takových případech členské státy použijí sazby, jež jsou v souladu se zásadou rovného přístupu ke všem uživatelům, a zohlední všechny související faktory, zejména roční sazbu a sazby pro ostatní období uvedená v prvním pododstavci, stávající režimy užívání a administrativní náklady.

Co se týče systémů poplatků za užívání přijatých před 31. květnem 2017, mohou členské státy do tohoto data ponechat v platnosti sazby převyšující limity stanovené v prvním pododstavci, jakož i odpovídající sazby pro jiná období užívání, za dodržení zásady rovného přístupu. Musí však limity stanovené v prvním pododstavci, jakož i ustanovení druhého pododstavce začít dodržovat, jakmile vstoupí v platnost podstatně změněné režimy výběru mýtného nebo poplatků, nejpozději však od 1. ledna 2024.

4. Pokud jde o minibusy, **dodávky** a **dodávky určené k přepravě zboží**, musí členské státy dodržovat ustanovení odstavce 2 nebo odstavce 3. Členské státy však stanoví pro minibusy, **dodávky** a **dodávky určené k přepravě zboží** vyšší poplatky za užívání než pro osobní automobily nejpozději od 1. ledna 2024. [pozm. návrh 64]

4a. Přiměřenost poplatků za užívání může zohledňovat specifika dopravních činností, které začínají na území některého členského státu v okrajové oblasti Unie.“; [pozm. návrh 65]

(4a) V článku 7b se doplňuje nový odstavec, který zní:

„2a. Dálniční úseky, na kterých se vybírá poplatek za pozemní komunikace, musí mít nezbytnou infrastrukturu pro zajištění bezpečného provozu pro všechny uživatele a mohou mít bezpečné parkovací plochy za všech povětrnostních podmínek v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../..., kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (2017/0122(COD)).“; [pozm. návrh 66]

(5) Článek 7c se nahrazuje tímto:

„Článek 7c

1. Členské státy mohou ponechat v platnosti nebo zavést poplatek za externí náklady odpovídající nákladům v důsledku znečištění ovzduší nebo hlučnosti způsobených provozem.

Poplatky za externí náklady mohou být zavedeny nebo zachovány na úsecích silniční sítě, na které se nevztahují poplatky za pozemní komunikace.

Poplatek za externí náklady ~~pro těžká vozidla~~ **vzniklé v důsledku znečištění ovzduší dopravním provozem nebo hluku z dopravního provozu** musí být rozlišen a stanoven na základě minimálních požadavků a metod uvedených v příloze IIIa a musí ~~dodržovat referenční~~ **splňovat alespoň minimální** hodnoty stanovené v příloze IIIb. [pozm. návrh 67]

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. Poplatek za externí náklady v důsledku znečištění ovzduší způsobeného provozem se neuplatní na těžká vozidla, která splňují nejprísrnější emisní normy EURO.

Čtvrtek, 25. října 2018

První pododstavec přestane platit čtyři roky po datu začátku použitelnosti pravidel, 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.

5. Od 1. ledna 2021 členské státy, které vybírají mýtné, uplatňují poplatek za externí náklady **vzniklé v důsledku znečištění ovzduší dopravním provozem nebo hluku z dopravního provozu** na těžká vozidla **a na dodávky určené k přepravě zboží**, a to alespoň na **všechny** části sítě vymezené v čl. 7 odst. 1, **na které se vztahuje poplatek za pozemní komunikace.** ~~„; pokud jsou škody na životním prostředí působené těžkými vozidly vyšší než průměrné škody na životním prostředí působené těžkými vozidly vymezené v souladu s příslušnými požadavky na podávání zpráv uvedenými v příloze IIIa. [pozm. návrh 68]“~~

5a. Od 1. ledna 2026 se na všech úsecích silniční sítě podle čl. 7 odst. 1 uplatňuje nediskriminačním způsobem poplatek za externí náklady pro všechny kategorie vozidel. [pozm. návrh 69]

5b. Členské státy mohou uplatnit odchylky, které u historických vozidel umožňují úpravu poplatku za externí náklady.“; [pozm. návrh 70]

(6) Vkládá se nový článek 7da, který zní:

„Článek 7da

1. Členské státy mohou v souladu s požadavky přílohy V zavést poplatek za kongesci na jakémkoliv úseku své silniční sítě, na němž dochází ke kongesci. Poplatek za kongesci lze uplatnit pouze na ty úseky silniční sítě, na nichž pravidelně dochází ke kongesci, a pouze během období, kdy ke kongesci dochází.

2. Členské státy určí úseky silniční sítě a časová období podle odstavce 1 na základě objektivních kritérií souvisejících s úrovní vystavení kongesci na dotčených silnicích a v jejich okolí, například průměrné délky zdržení nebo délky kolony.

3. Poplatek za kongesci uložený na jakémkoliv úseku silniční sítě nesmí být diskriminační vůči žádné kategorii vozidel v souladu se standardními koeficienty ekvivalence stanovenými v příloze V. **Členské státy mohou nicméně rozhodnout, že za účelem podpory hromadné dopravy a sociálně-ekonomického rozvoje a územní soudržnosti osvobodí od tohoto poplatku autobusy a autokary. [pozm. návrh 72]**

4. Poplatek za kongesci musí odrážet náklady, které vozidlo působí ostatním uživatelům silnice a nepřímo i celé společnosti, nesmí však překročit maximální hodnoty stanovené pro daný typ silnice v příloze VI.

5. Členské státy zavedou potřebné mechanismy pro monitorování dopadu poplatků za kongesci a pro účely přezkoumávání jejich výše. Výši poplatků pravidelně přinejmenším jednou za tři roky přezkoumají s cílem zajistit, aby nepřekračovaly náklady kongesce vzniklé v daném členském státě a na silničních úsecích, na které se poplatky za kongesci vztahují.“;

(7) Články 7f a 7 g se nahrazují tímto:

„Článek 7f

1. Členský stát může poté, co informuje Komisi, zavést přírážku k poplatkům za pozemní komunikace na určitých úsecích, na nichž pravidelně dochází ke kongesci, nebo jejichž užívání vozidly působí značné škody na životním prostředí, a to za následujících podmínek:

Čtvrtek, 25. října 2018

- a) příjmy ~~plynoucí~~ z přírážky se investují do financování výstavby pozemních komunikací ~~hlavní sítě vymezené podle kapitoly III nařízení (EU) č. 1315/2013, které přímo přispívají ke zmírnění kongesce nebo poškození životního prostředí a~~ **nebo dopravních služeb**, které se nacházejí ve stejném koridoru jako silniční úsek, u nějž je přírážka zavedena; [pozm. návrh 75]
- b) přírážka nepřesáhne 15 % váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace vypočteného podle čl. 7b odst. 1 a článku 7e; **s výjimkou horských oblastí, v nichž jsou náklady na infrastrukturu, jakož i klimatické a environmentální škody vyšší; v tomto případě** nesmí přírážka přesáhnout ~~25~~ 50 %; [pozm. návrh 76]
- 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 ~~výstavby koridorů základní sítě pozemních komunikací~~ **nebo dopravních služeb** uvedených v písmenu a) jsou předloženy Komisi ještě před tím, než přírážka začne být uplatňována; [pozm. návrh 77]
- 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.

~~1a. V případech nových přeshraničních projektů lze přírážku zavést pouze se souhlasem všech členských států zapojených do tohoto projektu. [pozm. návrhy 78 a 164]~~

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

3. Jakmile Komise od členského státu, který má v úmyslu uplatnit přírážku, obdrží požadované informace, sdělí tyto informace členům výboru uvedeného v článku 9c. Jestliže se Komise domnívá, že zamýšlená přírážka nesplňuje podmínky stanovené v odstavci 1 nebo bude mít významné nepříznivé dopady na hospodářský rozvoj okrajových regionů, může prostřednictvím prováděcích aktů 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. **V případech, kdy se přírážka uplatní na systémy výběru mýtného uvedené v čl. 7e odst. 3, nepovažuje se za podstatnou úpravu pro účely této směrnice. [pozm. návrh 79]**

~~4. Částka přírážky se odečte od částky poplatku za externí náklady vypočteného podle článku 7c, s výjimkou vozidel emisních tříd EURO 0, I a II ode dne 15. října 2011 a emisních tříd EURO III a IV od 1. ledna 2015, třídy V od 1. ledna 2019 a třídy VI od ledna 2023. Všechny příjmy získané současným uplatňováním přírážky a poplatků za externí náklady se použijí k financování staveb koridorů základní sítě uvedených v části I přílohy I nařízení (EU) č. 1316/2013. [pozm. návrh 80]~~

5. Přírážka nesmí být uplatňována na úsecích pozemních komunikací, na kterých je uplatňován poplatek za kongesci.

Článek 7 g

1. Do 31. prosince 2021 lze poplatky za pozemní komunikace rozlišovat pro účely snížení kongesce, minimalizace škod na pozemních komunikacích, optimálního využívání dotčených pozemních komunikací nebo podpory bezpečnosti silničního provozu, pokud jsou splněny následující podmínky:

- a) rozlišení je transparentní, zveřejněné a dostupné všem uživatelům za stejných podmínek;

Čtvrtek, 25. října 2018

- 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 kongesce stanoveny vyšší poplatky za pozemní komunikace, nepřekračuje pět hodin denně **nebo počet hodin, během nichž míra kongesce překračuje 100 % kapacity; [pozm. návrh 81]**
- e) rozlišení je navrženo a uplatňováno transparentně a neutrálně z hlediska příjmů v případě silničních úseků, na nichž dochází ke kongesci, a to způsobem, který nabízí snížené sazby mýtného dopravcům, kteří cestují mimo dopravní špičky, a zvýšené sazby mýtného dopravcům, kteří na témže úseku cestují v době dopravních špiček.

Členský stát, který má v úmyslu takovéto rozlišení zavést nebo změnit stávající rozlišení, informuje o svém záměru Komisi a poskytne jí informace nezbytné k posouzení toho, zda jsou dané podmínky splněny.

2. Pokud jde o těžká vozidla, do 31. prosince 2020 členské státy rozlišují poplatky za pozemní komunikace podle emisní třídy EURO vozidla tak, že nepřesáhnou o více než 100 % stejný poplatek stanovený pro obdobná vozidla, která splňují nejprísnější emisní normy. Stávající koncesní smlouvy mohou být 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) je do mýtného zahrnut poplatek za externí náklady.

Každá taková odchylka nebo výjimka se oznámí Komisi.

3. Jestliže při kontrole ~~není~~ řidič nebo případně dopravce ~~schopen předložit doklady o vozidle~~ **neprovede platbu prostřednictvím elektronického systému mýtného nebo nemá platný předplacený kupón nebo jeho vozidlo nemá provozovatelem mýta schválené palubní zařízení** nezbytné ke zjištění emisní třídy vozidla pro účely odstavce 2, mohou členské státy uplatnit mýtné do výše nejvyšší použitelné sazby. **[pozm. návrh 82]**

4. Do jednoho roku poté, co Komise zveřejní oficiální údaje o emisích CO₂ ve smyslu nařízení (EU) .../... (*) přijme Komise akt v přenesené pravomoci podle článku 9e, kterým stanoví referenční hodnoty emisí CO₂ a odpovídající kategorizaci pro těžká vozidla **a zohlední technologie pro snižování emisí. [pozm. návrh 83]**

Do jednoho roku poté, co akt v přenesené pravomoci vstoupí v platnost, upraví členské státy poplatky za pozemní komunikace s ohledem na referenční hodnoty emisí CO₂ a kategorizaci vozidel. **Poplatky budou členěny tak, aby žádná hodnota poplatku za pozemní komunikace nepřekročila více než o 100 % stejný poplatek stanovený pro obdobná vozidla s nejnižší nenulovou hodnotou emisí CO₂. Na vozidla s nulovými emisemi se použijí poplatky za infrastrukturu snížené o 75 % v porovnání s nejvyšší sazbou. [pozm. návrh 84]**

Čtvrtek, 25. října 2018

4a. Od ... [datum vstupu této směrnice v platnost] se na vozidla s nulovými emisemi vztahuje snížení poplatků za infrastrukturu o 50 % v porovnání s nejnižší sazbou. Na provoz s nulovými emisemi se vztahuje stejné snížení za předpokladu, že takový provoz lze prokázat. [pozm. návrh 85]

4b. Komise do ... [pět let po vstupu této směrnice v platnost] vypracuje hodnotící zprávu odhadující tržní podíl vozidel s nulovými emisemi a provozu s nulovými emisemi. Komisi je svěřena pravomoc přijmout v případě potřeby v souladu s článkem 9e akty v přenesené pravomoci na přepočítání slevy vztahující se na vozidla s nulovými emisemi ve srovnání s nejnižší sazbou poplatku za používání infrastruktury. [pozm. návrh 86]

5. Rozlišení uvedené v odstavcích 1, 2 a 4 není určeno k vytváření dodatečných příjmů z mýtného. Jakékoli nezamýšlené zvýšení příjmů musí být vyváжено změnou struktury rozlišení, která se provede do dvou let od konce účetního roku, v němž byly dodatečné příjmy vytvořeny.

(*) Nařízení Komise (EU) .../... ze dne XXX, kterým se provádí nařízení (EU) č. 595/2009, pokud jde o certifikaci emisí CO₂ a spotřeby paliva těžkých vozidel, a mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (Úř. věst. L ..., ..., s. ...).“;

(8) Vkládá se nový článek 7ga, který zní:

„Článek 7ga

1. V případě lehkých vozidel mohou členské státy do 31. prosince 2021 rozlišovat mýtné a poplatky za užívání podle působení vozidel na životní prostředí.

2. Od 1. ledna 2022 členské státy rozlišují mýtné a v případě poplatků za užívání alespoň roční poplatky podle emisí CO₂ a znečišťujících látek z vozidel podle pravidel stanovených v příloze VII.

2a. Členské státy mohou zohlednit zlepšení environmentální výkonnosti vozidla v souvislosti s jeho úpravou umožňující používání alternativních pohonných hmot. Režim předplatného stejně jako veškeré další mechanismy schválené provozovatelem systému výběru mýtného by měly uživatelům umožnit čerpat výhody ze strukturovaného sazebníku mýtného, který odmění zlepšenou environmentální výkonnost vozidla po provedení úpravy. [pozm. návrh 88]

3. Jestliže při kontrole není řidič nebo případně dopravce **držitelem předplatného a nemá s provozovatelem systému výběru mýtného ani žádné jiné ujednání nebo není** schopen předložit doklady o vozidle nezbytné ke zjištění hodnot emisí vozidla (prohlášení o shodě) podle nařízení Komise (EU) .../... (*), mohou členské státy uplatnit mýtné nebo roční poplatky za užívání do výše nejvyšší použitelné sazby. **Na základě pozdějšího předložení příslušných dokladů prokazujících hodnoty emisí vozidla bude částka představující rozdíl mezi uplatněnou výší mýtného či poplatků a náležitou výší mýtného či poplatku platného pro dotčené vozidlo vrácena. [pozm. návrh 89]**

3a. Členské státy mohou přijmout mimořádná opatření za účelem zpoplatnění vozidel historického významu. [pozm. návrh 90]

4. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 9a, kterými se mění příloha VII za účelem přizpůsobení podmínek uvedených v této příloze technickému pokroku **a zohlední podíl součástí na zlepšování bezpečnosti silničního provozu a dekarbonizace dopravy. [pozm. návrh 91]**

(*) Nařízení Komise (EU) 2017/xxx ze dne xxx, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L xxx) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).“;

Čtvrtek, 25. října 2018

(9) Článek 7h se mění takto:

a) v odstavci 1 se větě nahrazuje tímto:

„Členské státy zašlou Komisi nejmeně šest měsíců před zavedením nového nebo podstatně změněného režimu výběru mýtného v podobě poplatku za pozemní komunikace.“;

aa) V čl. 7h odst. 1 písm. a) se doplňuje nová odrážka, která zní:

„— jasné informace o interoperabilitě palubního zařízení umístěného na palubě vozidel za účelem placení poplatků za užívání a mýtného. Obsahuje zdůvodnění toho, proč uživatelé pro účely tohoto režimu výběru mýtného nemohou uplatňovat jiná palubní zařízení používaná v jiných členských státech.“; [pozm. návrh 92]

ab) vkládá se nový odstavec, který zní:

„1a. Cílem smluvního rámce, kterým se řídí vztahy mezi poskytovatelem koncese a koncesionářem, je zajistit, aby bylo možné koncese upravit podle vývoje regulačního rámce Unie nebo členských států v souvislosti s povinnostmi stanovenými v článku 7c, 7da, 7 g a 7ga této směrnice.“; [pozm. návrh 93]

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Před zavedením nového nebo podstatně změněného režimu výběru mýtného v podobě poplatku za externí náklady poskytnou členské státy Komisi informace o dotčené síti a předpokládaných sazbách za kategorie vozidel a emisní třídy.“;

c) odstavec 4 se zrušuje;

(10) Článek 7i se mění takto:

-a) v odstavci 2 se úvodní část nahrazuje tímto:

„2. V případě těžkých vozidel a dodávek určených k přepravě zboží mohou členské státy k poplatku za pozemní komunikace stanovit slevy nebo snížené sazby pod podmínkou, že:“; [pozm. návrh 94]

a) v odstavci 2 se písmena b) a c) nahrazují tímto:

„b) tyto slevy nebo snížení odrážejí skutečné úspory administrativních nákladů vzniklých v důsledku odlišného přístupu k častým uživatelům ve srovnání s příležitostnými uživateli;

c) tyto slevy nebo snížení nepřekračují ~~13~~ 20 % poplatku za pozemní komunikace placeného obdobnými vozidly, která na slevy nebo snížení nemají nárok, a na vozidla používaná pro účely místní nebo pravidelné dopravy či obou.“; [pozm. návrh 95]

aa) vkládá se nový odstavec, který zní:

„2a. V případě lehkých vozidel, zejména pro časté uživatele v řídce osídlených oblastech a na okrajích měst, mohou členské státy 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;

Čtvrtek, 25. října 2018

b) tyto slevy a snížené sazby přispívají k:

(i) sociální soudržnosti; nebo

(ii) zajištění mobility v okrajových regionech nebo odlehlých oblastech či obou;“; [pozm. návrh 96]

ab) vkládá se nový odstavec, který zní:

„2b. Členské státy nebo příslušné orgány mohou zavést paušální osvobození určitého počtu kilometrů na určitém konkrétním silničním úseku s přihlédnutím ke vzorcům mobility a hospodářskému zájmu okrajových regionů, za předpokladu, že výsledná struktura poplatků bude úměrná, bude zveřejněna a zpřístupněna uživatelům za stejných podmínek a nepovede k tomu, že na jiné uživatele budou přeneseny dodatečné náklady v podobě vyššího mýtného;“; [pozm. návrh 97]

b) odstavec 3 se mění takto:

„3. S výhradou podmínek uvedených v čl. 7 g odst. 1 písm. b) a odst. 5 se mohou na sazby mýtného pro určité projekty vysokého evropského zájmu určené v příloze I rozhodnutí (EU) č. 1315/2013 vztahovat jiné způsoby rozlišení, které mají zajistit komerční rentabilitu těchto projektů, jestliže jsou vystaveny přímé konkurenci jiných druhů dopravy. 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.~~“; [pozm. návrh 98]

ba) vkládá se nový odstavec, který zní:

„3a. V horských a okrajových oblastech mohou členské státy nebo příslušné orgány sazby mýtného pro těžká vozidla členit v zájmu co největšího omezení socioekonomických dopadů podle vzdálenosti, kterou zpoplatněná vozidla ujedou, a to za předpokladu, že:

a) členění podle ujeté vzdálenosti zohlední rozdíly mezi dopravou na krátké a dlouhé vzdálenosti, zvláště pak dostupné možnosti přechodu na jiné druhy dopravy;

b) členění se uplatní nediskriminačním způsobem;

c) technické vybavení umožní zjištění vstupních a výstupních míst bez ohledu na státní hranice.“; [pozm. návrh 99]

(11) Článek 7j se mění takto:

a) v odstavci 1 se druhá věta nahrazuje tímto:

„Za tím účelem členské státy spolupracují, aby uživatelům pozemních komunikací umožnily hradit mýtné a poplatky za užívání 24 hodin denně, ~~buďto alespoň na větších výběrčích místech a hranicích nebo v jakémkoli výběrčím místě, s možností vydání účtenky,~~ prostřednictvím běžných ~~nebo elektronických~~ platebních prostředků, a to uvnitř i vně hranic členského státu, ve kterém jsou ukládány.“; [pozm. návrh 100]

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Pokud členský stát uloží mýtné za vozidlo, musí být celková částka mýtného, výše poplatku za pozemní komunikace, výše poplatku za externí náklady a případně výše poplatku za kongesci uvedena v dokladu ~~na vyžádání~~ poskytnutém uživateli pozemních komunikací, pokud možno elektronicky.“; [pozm. návrh 101]

c) v odstavci 4 se první věta nahrazuje tímto:

„Je-li to ekonomicky proveditelné, členské státy stanoví a vybírají poplatky za externí náklady a poplatky za kongesci prostřednictvím elektronického systému, který splňuje požadavky čl. 2 odst. 1 směrnice 2004/52/ES.“;

Čtvrtek, 25. října 2018

(12) Článek 7k se nahrazuje tímto:

„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 mytného, stanovit vhodnou kompenzaci, **pokud tento systém nenarušuje činnost místních nebo pravidelných dopravců nebo na ně nemá nepříznivý dopad.**“; [pozm. návrh 102]

(13) V článku 8 se odstavec 2 mění takto:

a) v písmeni a) se odkaz na „čl. 7 odst. 7“ nahrazuje odkazem na „článek 7a“;

b) v písmeni b) se za „čl. 7 odst. 1“ vkládají slova „a 2“;

(13a) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 8a

Monitorování a vykazování

1. Každý členský stát určí nezávislý orgán dozoru nad poplatky za infrastrukturu, který dohlíží na dodržování stávající směrnice.

2. Orgán dozoru zajistí ekonomickou a finanční kontrolu koncesí, zejména aby zajistil dodržování uplatňování článku 7b.

3. Členské státy informují Komisi o určeném orgánu dohledu.“; [pozm. návrh 103]

(14) Článek 9 se mění takto:

-a) V čl. 9 odst. 2 se **návěti nahrazuje tímto:**

~~„2. Členské státy rozhodnou o využití příjmů získaných na základě této směrnice. V zájmu rozvoje dopravní sítě jako celku by se 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 využít na provádění údržby sítě pozemních komunikací a na optimalizaci celého dopravního systému. Zejména příjmy z poplatků za externí náklady nebo finanční hodnoty rovnocenné těmto příjmům by měly být se použijí na zvýšení dlouhodobé udržitelnosti dopravy, včetně jednoho nebo více z těchto prvků.“;~~ [pozm. návrh 104]

-aa) v odstavci 2 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) snížení znečištění **ovzduší a hluku** ze silniční dopravy ~~a zdroje~~“; [pozm. návrh 105]

-ab) v odstavci 2 se **vkládá nové písmeno, které zní:**

„ba) **financování hromadných a udržitelných druhů dopravy**“; [pozm. návrh 106]

-ac) V odstavci 2 se písmeno e) nahrazuje tímto:

„e) ~~rozvoj náhradních komunikací~~ **vybudování infrastruktury pro alternativní paliva v souladu se směrnicí 2014/94/EU a alternativní služby** pro uživatele dopravy **nebo** rozšíření stávající kapacity“; [pozm. návrh 107]

-ad) v odstavci 2 se písmeno f) nahrazuje tímto:

„f) podpora transevropské dopravní sítě **a odstranění kritických míst**“; [pozm. návrh 108]

-ae) v odstavci 2 se písmeno h) nahrazuje tímto:

„h) zlepšení bezpečnosti silničního provozu a **bezpečnosti pozemních komunikací**; a“; [pozm. návrh 109]

Čtvrtek, 25. října 2018

-af) v odstavci 2 se písmeno i) nahrazuje tímto:

„i) zajištění bezpečných **a chráněných** parkovišť;“; [pozm. návrh 110]

a) v odstavci 2 se zrušuje druhý pododstavec;

b) doplňuje se nový odstavec 3, který zní:

„3. Příjmy z poplatků za kongesci nebo finanční hodnota rovnocenná těmto příjmům se použije na řešení problému kongesce, ~~zejména~~ **například** prostřednictvím: [pozm. návrh 111]

a) podpory infrastruktury a služeb hromadné dopravy;

b) odstranění kritických míst **a doplnění chybějících spojení v jejich sítích, kde se vybírá poplatek, a v transevropské dopravní síti**; [pozm. návrh 112]

c) rozvoje alternativní infrastruktury **a multimodálních uzlů** pro uživatele dopravy.“; [pozm. návrh 113]

ba) vkládá se nový odstavec, který zní:

„3a. Příjmy získané z poplatků za infrastrukturu a z poplatků za externí náklady se používají v rámci silničního úseku, na který se vztahují.“; [pozm. návrh 114]

(15) Články 9d a 9e se nahrazují tímto:

„Článek 9d

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 9e, kterými se mění příloha 0, hodnoty v tabulkách 1 a 2 v příloze IIb a vzorce v oddílech 4.1 a 4.2 přílohy IIIa za účelem jejich přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku.

Článek 9e

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 7 g odst. 4, čl. 7ga odst. 4 a článku 9d je svěřena Komisi na dobu ~~neurčitou~~ **pěti let** od ... [datum vstupu této směrnice v platnost]. **Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.** [pozm. návrh 115]

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 7 g odst. 4, čl. 7ga odst. 4 a článku 9d kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.

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

Čtvrtek, 25. října 2018

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 7 g odst. 4, čl. 7ga odst. 4 a článku 9d vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“;

(16) Články 9f a 9 g se zrušují;

(17) Článek 10a se nahrazuje tímto:

„1. Částky v eurech uvedené v příloze II a částky v centech uvedené v tabulkách 1 a 2 přílohy IIIb se upravují každé dva roky s cílem zohlednit změny celounijního harmonizovaného indexu spotřebitelských cen, vyjma ceny za energii a ceny nezpracovaných potravin, zveřejňovaného Komisí (Eurostatem). První úprava bude provedena do 31. března [rok následující po dvou letech od vstupu této směrnice v platnost].

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, a na desetinu centu, pokud jde o přílohu IIIb.

2. Komise zveřejní upravené částky podle odstavce 1 v Úředním věstníku Evropské unie do 31. března roku následujícího po skončení období dvou kalendářních let podle odstavce 1. Upravené částky vstupují v platnost prvním dnem prvního měsíce po zveřejnění.“;

(18) Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

-1. Členské státy nebo příslušné orgány co nejtransparentnějším a nejsrozumitelnějším způsobem vykazují využívání příjmů získaných od uživatelů pozemních komunikací. [pozm. návrh 116]

1. Členské státy každoročně zveřejní v souhrnné podobě zprávu o mýtném a poplatcích za užívání, které vybírají na svém území, s údaji o použití příjmů a o kvalitě dotčených silnic podle odstavců 2 a 3.

2. Zpráva zveřejněná podle odstavce 1 obsahuje údaje o:

- a) poplatcích za externí náklady vybíraných za každou kombinaci třídy vozidel, typu pozemní komunikace a období;
- b) rozlišení poplatků za pozemní komunikace podle typu vozidla;
- c) váženém průměrném poplatku za pozemní komunikace a celkových příjmech z těchto poplatků s uvedením možných odchylek ve srovnání se skutečnými náklady na pozemní komunikace plynoucích z rozlišení poplatků za pozemní komunikace;
- d) celkových příjmech získaných z poplatků za externí náklady;
- e) celkových příjmech získaných z poplatků za kongesci;

ea) celkovou výši příjmů získaných z přírážek a na jakých silničních úsecích jsou účtovány; [pozm. návrh 117]

- f) celkových příjmech získaných z mýtného a poplatků za užívání;
- g) využití příjmů z uplatňování této směrnice a způsobu, kterým toto využití v daném členském státě přispívá k plnění cílů uvedených v čl. 9 odst. 2 a 3;

Čtvrtek, 25. října 2018

- h) hodnocení stavu údržby pozemních komunikací na území daného členského státu na základě objektivních kritérií, s popisem vývoje od minulé zprávy;
- i) hodnocení úrovně kongesce ve zpoplatněné síti v době špičky na základě pozorování skutečného provozu na reprezentativním počtu dopravně zatížených úseků dotčené silniční sítě, s popisem vývoje od minulé zprávy.

3. K hodnocení kvality úseků silniční sítě, na kterých se vybírá mýtné nebo poplatek za užívání, použijí členské státy klíčové ukazatele výkonnosti. Tyto ukazatele se musí týkat přinejmenším:

- a) kvality povrchu silnic;
- b) bezpečnosti silničního provozu;
- c) úrovně kongesce.

3a. Členské státy zajistí, aby byly uživatelům veřejně přístupné výsledky reinvestování poplatků za pozemní komunikace a poplatků za externí náklady, jakož i přínosy z hlediska zvýšení bezpečnosti silničního provozu, omezení environmentálního dopadu a omezení kongesce. [pozm. návrh 118]

4. Do tří let od [den vstupu revidované směrnice v platnost] přijme Komise v souladu s poradním postupem uvedeným v čl. 9c odst. 2 prováděcí akt, kterým se stanoví harmonizovaný soubor ukazatelů.

5. Do šesti let od [den vstupu revidované směrnice v platnost] Komise zveřejní zprávu na základě uplatňování ukazatelů uvedených v odstavci 4 členskými státy.

5a. Do pěti let po vstupu této směrnice v platnost předloží Komise zprávu o vývoji podílu na trhu s vozidly s nulovými emisemi, a v důsledku toho přehodnotí v případě nutnosti míru snížení poplatků týkající se vozidel s nulovými emisemi.“; [pozm. návrh 119]

19) Přílohy se mění takto:

- a) přílohy 0, IIIa, IIIb a IV se mění v souladu s přílohou této směrnice;
- b) doplňují se nové přílohy V, VI a VII ve znění uvedeném v příloze této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

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

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 dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Čtvrtek, 25. října 2018

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V ... dne

*Za Evropský parlament
předseda nebo předsedkyně*

*Za Radu
předseda nebo předsedkyně*

Čtvrtek, 25. října 2018

PŘÍLOHA

1) Přílohy 0, III, IIIa, IIIb a IV se mění takto:

a) v příloze 0 se oddíl 3 mění takto:

i) nadpis se nahrazuje tímto:

„3. Vozidla ‚EURO III‘/‚EURO IV‘/‚EURO V‘“;

ii) v tabulce se zrušuje řádek týkající se vozidel „EEV“;

iii) doplňuje se nový text, který zní:

„Mezní hodnoty emisí Euro VI

	Mezní hodnoty							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	hmotnost PM (mg/kWh)	počet PM (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Pozn.:

PI = zážehový motor.

CI = vznětový motor.

⁽¹⁾ Přípustná úroveň složky NO₂ v mezní hodnotě NO_x může být stanovena v pozdější fázi.“;

b) příloha III se mění takto:

i) bod 2 se mění takto:

— v bodě 2.1 se šestá odrážka nahrazuje tímto:

— „Přidělení nákladů ~~těžkým vozidlům~~ **jednotlivým typům vozidel** se provádí objektivním a transparentním způsobem, s přihlédnutím k podílu ~~těžkých~~ **jednotlivých typů** vozidel na provozu v silniční síti a souvisejícím nákladům. Kilometry ujeté těžkými vozidly lze za tímto účelem upravit podle objektivně odůvodněných ‚koeficientů ekvivalence‘, jako jsou koeficienty uvedené v bodě 4 (*). **[pozm. návrh 120]**

(*) Použití koeficientů ekvivalence členskými státy může brát v úvahu výstavbu silnic rozvíjenou po etapách nebo s použitím přístupu dlouhé životnosti.“,

Čtvrtek, 25. října 2018

— v bodě 2.2 se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„— Tyto náklady se rozdělí mezi těžká vozidla a ~~jiná~~ **lehká** vozidla v silničním provozu na základě skutečných a předpokládaných podílů vozokilometrů a lze je upravit s použitím věcně oprávněných koeficientů ekvivalence, jako jsou koeficienty uvedené v bodě 4.“; **[pozm. návrh 121]**

ii) v bodě 4 se nadpis a první odrážka nahrazují tímto:

„4. PODÍL TĚŽKÝCH VOZIDEL NA PROVOZU, KOEFICIENTY EKVIVALENCE A OPRAVNÝ MECHANISMUS

— Výpočet mýtného se zakládá na skutečném nebo předpokládaném podílu těžkých vozidel na vozokilometrech, v případě potřeby upravených s použitím koeficientů ekvivalence, aby se řádně zohlednily zvýšené náklady na výstavbu a opravu pozemních komunikací pro použití těžkými vozidly.“;

c) příloha IIIa se nahrazuje tímto:

„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 případný výpočet maximálního 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 chce členský stát stanovit poplatek za externí náklady pouze na část nebo části silniční sítě tvořené jeho dílem transevropské sítě a jeho dálnicemi, 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 způsobené škody, které se posoudí podle zpráv o kvalitě ovzduší, národních emisních inventur, objemu dopravy a v případě hluku podle směrnice 2002/49/ES, nebo~~
- ~~— uložení poplatku za externí náklady na jiné části silniční sítě tohoto typu 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. **[pozm. návrh 122]**~~

2. Příslušná vozidla, pozemní komunikace a období

~~Pokud chce členský stát použít vyšší poplatky za externí náklady, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIb, oznámí Komisi klasifikaci vozidel, podle které se budou poplatky za externí náklady rozlišovat. Komisi rovněž oznámí polohu pozemních komunikací, na které se vztahují vyšší poplatky za externí náklady (dále jen „příměstské komunikace (včetně dálnic)“), a komunikací, 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.~~

Čtvrtek, 25. října 2018

Klasifikace pozemních komunikací jako příměstských komunikací (včetně dálnic) a meziměstských komunikací (včetně dálnic) a vymezení období musí vycházet z objektivních kritérií, která s mírou působení znečištění a hluku na silnice a jejich okolí souvisejí, jako jsou hustota osídlení, roční průměrné znečištění ovzduší (zejména částicemi PM₁₀ a emisemi NO₂) a počet dnů (pro PM₁₀) a hodin (pro NO₂), po které jsou překračovány mezní hodnoty stanovené směrnicí 2008/50/ES. Tato kritéria musí být uvedena v oznámení. **[poz. návrh 123]**

3. Výše poplatku

Tento oddíl se vztahuje na situace, kdy chce členský stát použít vyšší poplatky za externí náklady, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIIb.

Pro každou třídu vozidel, typ komunikace a období určí členský stát nebo případně nezávislý orgán jedinou konkrétní částku. Výsledná struktura poplatků 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 jednotlivých 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 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 pak musí sledovat 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 jednotlivé třídy vozidel, typy pozemních komunikací a období.

4. Složky externích nákladů

4.1 Náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem

Pokud chce členský stát použít vyšší poplatky za externí náklady, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIIb, vypočte členský stát nebo případně nezávislý orgán účtovatelné náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem podle tohoto vzorce:

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

kde:

- PCV_{ij} = náklady v důsledku znečištění ovzduší třídou vozidel „i“ na pozemní komunikaci 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 pozemní komunikaci typu „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 (EU) 2016/2284 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší (*) (jež vyžaduje použití příručky EMEP/EEA pro inventury emisí látek znečišťujících ovzduší (**)). Peněžní náklady znečišťujících látek odhadne tento členský stát nebo případně nezávislý orgán podle čl. 7c odst. 4 pomocí vědecky doložených metod.

Čtvrtek, 25. října 2018

Členský stát nebo případně nezávislý orgán může používat alternativní vědecky doložené metody výpočtu hodnoty nákladů v důsledku znečištění ovzduší a využít údaje z měření látek znečišťujících ovzduší a místní hodnotu peněžních nákladů látek znečišťujících ovzduší.

4.2 Náklady v důsledku hluku z provozu

Pokud chce členský stát použít vyšší poplatky za externí náklady, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIIb, vypočte členský stát nebo případně nezávislý orgán účtovatelné náklady v důsledku hluku podle těchto vzorců:

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

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

$$NCV_j \text{ (night)} = b \times NCV_j$$

kde:

- NCV_j = náklady v důsledku hluku jednoho těžkého nákladního vozidla na pozemní komunikaci typu „j“ (EUR/vozokilometr),
- NC_{jk} = náklady v důsledku hluku na osobu vystavenou hladině hluku „k“ na pozemní komunikaci 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 odpovídá NCV_j (denní).

Hluk z provozu se vztahuje k dopadu hluku na zdraví obyvatelstva v blízkosti pozemní komunikace.

Počet obyvatel vystavených hladině hluku „k“ se určí podle strategických hlukových map vypracovaných podle článku 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES (**).

Náklady na osobu vystavenou hladině hluku „k“ odhadne členský stát nebo případně nezávislý orgán pomocí vědecky doložených metod.

Pro váženou průměrnou denní hustotu provozu se uplatní koeficient ekvivalence „e“ mezi těžkými nákladními vozidly a osobními automobily odvozený z hladin emise hluku průměrného osobního automobilu a průměrného těžkého nákladního vozidla, s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014 ze dne 16. dubna 2014 o hladině akustického tlaku motorových vozidel a náhradních systémů tlumení hluku a o změně směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnice 70/157/EHS.

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.

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2284 ze dne 14. prosince 2016 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší, o změně směrnice 2003/35/ES a o zrušení směrnice 2001/81/ES (Úř. věst. L 344, 17.12.2016, s. 1).

(**) Metodika Evropské agentury pro životní prostředí: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>.

(***) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12).“;

Čtvrtek, 25. října 2018

d) příloha IIIb se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA IIIb

REFERENČNÍ HODNOTY MINIMÁLNÍ VÝŠE POPLATKŮ ZA EXTERNÍ NÁKLADY

V této příloze se stanoví ~~referenční hodnoty~~ **minimální výše** poplatků za externí náklady, které zahrnují náklady vyvolané znečištěním ovzduší a hlukem. **[pozn. návrh 126]**

Tabulka 1: ~~Referenční hodnoty~~ **Minimální výše** poplatků za externí náklady pro těžká nákladní vozidla **[pozn. návrh 127]**

Třída vozidla	Cent/vozokilometr	Příměstské ⁽¹⁾	Meziměstské ⁽²⁾
Těžké nákladní vozidlo s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla do 14 tun nebo se dvěma nápravami	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Vozidla znečišťující méně než EURO VI	2,5	0,3
Těžké nákladní vozidlo s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla 14 až 28 tun nebo se třemi nápravami	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Vozidla znečišťující méně než EURO VI	2,5	0,3
Těžké nákladní vozidlo s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla 28 až 40 tun nebo se čtyřmi nápravami	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Vozidla znečišťující méně než EURO VI	2,5	0,3

Čtvrtek, 25. října 2018

Třída vozidla	Cent/vozokilometr	Příměstské ⁽¹⁾	Meziměstské ⁽²⁾
Těžké nákladní vozidlo s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nad 40 tun nebo s pěti a více nápravami	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Vozidla znečišťující méně než EURO VI	2,5	0,3

⁽¹⁾ „Příměstské“ = oblasti s hustotou osídlení 150 až 900 obyvatel/km² (medián hustoty osídlení 300 obyvatel/km²).

⁽²⁾ „Meziměstské“ = oblasti s hustotou osídlení nižší než 150 obyvatel/km².

Tabulka 2: Referenční hodnoty **Minimální výše** poplatků za externí náklady pro autokary [pozm. návrh 128]

Třída vozidla	Cent/vozokilometr	Příměstské ⁽¹⁾	Meziměstské ⁽²⁾
Autokar s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla 18 tun nebo se dvěma nápravami	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Vozidla znečišťující méně než EURO VI	1,4	0,2
Autokar s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nad 18 tun nebo se třemi a více nápravami	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Vozidla znečišťující méně než EURO VI	1,4	0,2

⁽¹⁾ „Příměstské“ = oblasti s hustotou osídlení 150 až 900 obyvatel/km² (medián hustoty osídlení 300 obyvatel/km²).

⁽²⁾ „Meziměstské“ = oblasti s hustotou osídlení nižší než 150 obyvatel/km².

Čtvrtek, 25. října 2018

V horských oblastech a v okolí aglomerací je v míře odůvodněné nižším rozptylem, sklonem komunikace, nadmořskou výškou nebo teplotní inverzí možno hodnoty v tabulkách 1 a 2 vynásobit **referenčním** koeficientem až ve výši ± 4 . **Existují-li vědecké důkazy vyššího koeficientu v souvislosti s nadmořskou výškou nebo aglomerací, může být tato referenční hodnota na základě podrobného odůvodnění zvýšena.**“; [pozm. návrh 129]

Tabulka 3: Minimální výše poplatků za externí náklady pro osobní vozidla (€/vkm):

vozidlo	motor	třída EURO	příměstské	meziměstské
motorová nafta pro vozidla	<1,4l	Euro 2	1,9	0,9
		Euro 3	1,6	0,9
		Euro 4	1,3	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3
	1,4–2,0 l	Euro 0	3,6	1,0
		Euro 1	1,9	0,9
		Euro 2	1,8	0,8
		Euro 3	1,7	0,9
		Euro 4	1,4	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3
	> 2,0 l	Euro 0	3,9	1,3
		Euro 1	1,9	0,9
		Euro 2	1,8	0,9
		Euro 3	1,7	0,9
		Euro 4	1,4	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3
benzín pro vozidla	<1,4l	Euro 0	3,7	2,4
		Euro 1	1,0	0,4
		Euro 2	0,7	0,3
		Euro 3	0,5	0,2
		Euro 4	0,5	0,2
		Euro 5	0,5	0,2
		Euro 6	0,5	0,2
	1,4–2,0 l	Euro 0	3,9	3,0
		Euro 1	1,1	0,4
		Euro 2	0,7	0,3
		Euro 3	0,5	0,2
		Euro 4	0,5	0,2
		Euro 5	0,5	0,2
		Euro 6	0,5	0,2
		Euro 7	0,5	0,2

Čtvrtek, 25. října 2018

vozidlo	motor	třída EURO	příměstské	meziměstské
	> 2,0 l	Euro 5	0,4	0,2
		Euro 6	0,4	0,2
		Euro 0	4,0	3,0
		Euro 1	1,0	0,4
		Euro 2	0,5	0,3
		Euro 3	0,5	0,2
		Euro 4	0,5	0,2
		Euro 5	0,4	0,2
		Euro 6	0,4	0,2

[pozm. návrh 124]

Tabulka 4: Minimální výše poplatků za externí náklady pro lehká užitková vozidla (€/vkm):

vozidlo	třída EURO	příměstské	meziměstské
benzín pro lehká užitková vozidla	Euro 1	2,4	0,7
	Euro 2	1,9	0,4
	Euro 3	1,8	0,4
	Euro 4	1,7	0,3
	Euro 5	1,6	0,3
	Euro 6	1,6	0,3
motorová nafta pro lehká užitková vozidla	Euro 1	4,0	1,7
	Euro 2	4,1	1,7
	Euro 3	3,5	1,3
	Euro 4	3,0	1,1
	Euro 5	2,2	0,8
	Euro 6	1,9	0,5

[pozm. návrh 125]

- e) v příloze IV se tabulka s nadpisem „Jízdní soupravy (kloubová vozidla a vozové soupravy)“ nahrazuje tímto:

Čtvrtek, 25. října 2018

„JÍZDNÍ SOUPRAVY (KLOUBOVÁ VOZIDLA A VOZOVÉ SOUPRAVY)

Hnací nápravy s pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznávaným za rovnocenné		Jiné systémy zavěšení hnacích náprav		Stupeň poškození
Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		
Nejméně	Méně než	Nejméně	Méně než	
2 + 1 nápravy				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 nápravy				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 nápravy				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 2 nápravy				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	

Čtvrtek, 25. října 2018

Hnací nápravy s pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznávaným za rovnocenné		Jiné systémy zavěšení hnacích náprav		Stupeň poškození
Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		
Nejméně	Méně než	Nejméně	Méně než	
40	44			
3 + 3 nápravy				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 náprav				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
8 nebo 9 náprav				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III ^a .

ea) V příloze IV se doplňuje nový odstavec, který zní:

„V případě všech motorových vozidel využívajících alternativní paliva se maximální přípustná hmotnost zvyšuje o dodatečnou hmotnost nutnou pro pohon na alternativní paliva, nejvýše však o 1 t.“; [pozm. návrh 130]

2) Doplňují se nové přílohy V, VI a VII:

„PŘÍLOHA V

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO STANOVENÍ POPLATKŮ ZA KONGESCI

V této příloze jsou vymezeny minimální požadavky pro stanovení poplatku za kongesci.

Čtvrtek, 25. října 2018

1. Části sítě, na které se má vztahovat poplatek za kongesci, příslušná vozidla a období

Členský stát upřesní:

- a) část nebo části své silniční sítě tvořené jeho dílem transevropské silniční sítě a jeho dálnicemi podle čl. 7 odst. 1, na které se má vztahovat poplatek za kongesci podle čl. 7da odst. 1 a 3;
- b) rozdělení částí sítě, na které se má vztahovat poplatek za kongesci, na „metropolitní“ a „nemetropolitní“. Pro potřeby klasifikace jednotlivých segmentů pozemních komunikací použijí členské státy kritéria uvedená v tabulce 1.

Tabulka 1: Kritéria pro rozdělení pozemních komunikací v rámci sítě podle písmene a) na „metropolitní“ a „nemetropolitní“

Kategorie pozemní komunikace	Klasifikační kritérium
„Metropolitní“	Části sítě procházející aglomeracemi s alespoň 250 000 obyvatel
„Nemetropolitní“	Části sítě nespádající do kategorie „metropolitních“

- c) období, po která zpoplatnění pro jednotlivé segmenty platí. Pokud se během zpoplatněného období mění výše poplatků, členský stát jasně určí začátek a konec každého dílčího období daného zpoplatnění.

Pro potřeby stanovení poměru mezi výší poplatků za jednotlivé kategorie vozidel použijí členské státy koeficienty ekvivalence uvedené v tabulce 2.

Tabulka 2: Koeficienty ekvivalence pro stanovení poměru mezi výší poplatků za kongesci za jednotlivé kategorie vozidel

Kategorie vozidla	Koeficient ekvivalence
Lehká vozidla	1
Těžká nákladní vozidla bez přípojného vozidla	1,9
Autobusy a autokary	2,5 1,5
Těžká nákladní vozidla s přípojným vozidlem	2,9

[pozm. návrh 131]

2. Výše poplatku

Pro každou kategorii vozidel, segment pozemní komunikace a období určí členský stát nebo případně nezávislý orgán v souladu s ustanovením oddílu 1 této přílohy a s ohledem na příslušnou maximální hodnotu podle tabulky v příloze VI jedinou konkrétní částku. Výsledná struktura poplatků musí být transparentní, zveřejněná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek.

Čtvrtek, 25. října 2018

Členský stát před zavedením poplatků za kongesci včas zveřejní veškeré následující údaje:

- a) všechny parametry, údaje a další informace potřebné k pochopení způsobu klasifikace pozemních komunikací a vozidel a způsobu stanovení období platnosti poplatků;
- b) úplný popis poplatků za kongesci zaváděných pro jednotlivé kategorie vozidel na jednotlivých segmentech pozemních komunikací a za jednotlivá období.

Členské státy zpřístupní Komisi veškeré informace ke zveřejnění podle písmen a) a b).

Poplatek se stanoví až 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 pak musí sledovat účinnost systému pro výběr poplatků při snižování kongesce. Každý rok případně upraví v závislosti na změnách nabídky a poptávky v dopravě strukturu poplatků, období zpłatnění a konkrétní částku poplatku stanovenou pro jednotlivé kategorie vozidel, typy pozemních komunikací a období.

PŘÍLOHA VI

MAXIMÁLNÍ VÝŠE POPLATKŮ ZA KONGESCI

V této příloze je stanovena maximální výše poplatků za kongesci.

Maximální výše uvedená v následující tabulce platí pro lehká vozidla. Poplatky za ostatní kategorie vozidel se stanoví vynásobením poplatků pro lehká vozidla koeficientem ekvivalence podle tabulky v příloze V.

Tabulka: Maximální výše poplatků za kongesci pro lehká vozidla

Cent/vozokilometr	Metropolitní	Nemetropolitní
Dálnice	67	34
Hlavní silnice	198	66

PŘÍLOHA VII

ODSTUPŇOVÁNÍ MÝTNÉHO A POPLATKŮ ZA UŽÍVÁNÍ PRO LEHKÁ VOZIDLA

V této příloze se stanoví emisní kategorie, podle kterých se odstupňují mýtné a poplatky za užívání.

Emise znečišťujících látek se měří podle nařízení Komise (EU) .../... (*).

Níže uvedené výše poplatků platí pro veškeré osobní automobily a veškerá lehká užitková vozidla se specifickými emisemi CO₂ naměřenými podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 (**), které jsou nižší než platné cíle EU pro vozové parky stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (***) a nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 (****).

Čtvrtek, 25. října 2018

Tabulka: Emisní kategorie lehkých vozidel

Faktor shodnosti	1,5–2,1	1–1,5	Do 1	Vozidla s nulovými emisemi
Poplatek za km	10 % pod nejvyšší sazbou	20 % pod nejvyšší sazbou	30 % pod nejvyšší sazbou	75 % pod nejvyšší sazbou

(*) Nařízení Komise (EU) .../... ze dne XXX, kterým se mění nařízení Komise (EU) 2017/xxx a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, pokud jde o emise z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel v reálném provozu (Euro 6) [RDE 3] (Úř. věst. L ...,2017, s. ...).

(**) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).

(***) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1).

(****) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO₂ z lehkých vozidel (Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1).“.