

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2006/38/ES**ze dne 17. května 2006,****kteřou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na směrnici 1999/62/ES⁽¹⁾, a zejména na článek 7 uvedené směrnice,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁽²⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁽³⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy⁽⁴⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Zamezení narušování hospodářské soutěže mezi dopravci v členských státech, řádné fungování vnitřního trhu a zvýšená konkurenceschopnost závisí na spravedlivých mechanismech zřizovaných za účelem hrazení nákladů na pozemní komunikace dopravci. Určitého stupně harmonizace již bylo dosaženo směrnicí 1999/62/ES.

(2) Spravedlivější systém vybírání poplatků za užívání pozemních komunikací založený na zásadě „uživatel platí“ a na schopnosti uplatňovat zásadu „znečišťovatel platí“, například prostřednictvím rozlišování mýtného podle účinku vozidel na životní prostředí, je nesmírně důležitý pro podporu udržitelné dopravy ve Společenství. Cíle optimálního využívání stávající silniční sítě a dosažení podstatného snížení negativního dopadu tohoto využívání by mělo být dosaženo tak, aby nedocházelo ke dvojímu zdanění a neukládalo se další zatížení na hospodářské subjekty, v zájmu zdravého hospodářského růstu a řádného fungování vnitřního trhu, včetně okrajových regionů.

(3) Komise oznámila svůj záměr navrhnout směrnici o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací v bílé knize „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout“. Evropský parlament v usnesení ze dne

12. února 2003⁽⁵⁾ o závěrech bílé knihy potvrdil potřebu výběru poplatků za užívání pozemních komunikací. Následně po zasedání Evropské rady v Göteborgu ve dnech 15. a 16. června 2001, na kterém byla věnována zvláštní pozornost otázce udržitelné dopravy, byl záměr Komise předložit novou směrnicí o „Eurovignette“ přivítán rovněž na zasedáních Evropské rady v Kodani ve dnech 12. a 13. prosince 2002 a na zasedání Evropské rady v Bruselu ve dnech 20. a 21. března 2003.

(4) V bodě 29 závěrů předsednictví ze zasedání v Göteborgu Evropská rada prohlásila, že udržitelná dopravní politika by měla řešit rostoucí objem dopravy a míru dopravní neprůjezdnosti, hluku a znečištění a podporovat využívání těch způsobů dopravy, které jsou ohleduplné vůči životnímu prostředí, i úplnou internalizaci sociálních a environmentálních nákladů.

(5) Pro účely zavedení mýtného bere směrnice 1999/62/ES v úvahu náklady na pozemní výstavbu, udržování a rozvoj pozemních komunikací. Je třeba přijmout konkrétní ustanovení za účelem vyjasnění nákladů na výstavbu, které je možné zohlednit.

(6) Činnosti v oblasti mezinárodní silniční dopravy se soustřeďují na transevropskou silniční dopravní síť. Pro komerční dopravu má navíc klíčový význam řádné fungování vnitřního trhu. Pro komerční dopravu v rámci transevropské dopravní sítě vymezené v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech pro rozvoj transevropské dopravní sítě by tedy měl platit rámec Společenství⁽⁶⁾. Podle zásady subsidiarity a v souladu se Smlouvou by členské státy měly mít možnost neomezeně uplatnit mýtné nebo poplatky za užívání na silnicích jiných než silnicích v rámci transevropské silniční sítě. Rozhodnou-li se členské státy na svém území ponechat v platnosti nebo zavést mýtné nebo poplatky za užívání pouze na částech transevropské silniční sítě a na ostatních částech, z důvodů, jako je např. jejich izolovanost nebo nízká míra dopravní neprůjezdnosti či znečištění, nebo když je to nezbytné pro zavedení nového režimu mýtného, nikoliv, neměl by výběr těch částí sítě,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42. Směrnice ve znění aktu o přistoupení z roku 2003.

⁽²⁾ Úř. věst. C 241, 28.9.2004, s. 58.

⁽³⁾ Úř. věst. C 109, 30.4.2004, s. 14.

⁽⁴⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 20. dubna 2004 (Úř. věst. C 104 E, 30.4.2004, s. 371), společný postoj Rady ze dne 6. září 2005 (Úř. věst. C 275 E, 8.11.2005, s. 1) a postoj Evropského parlamentu ze dne 15. prosince 2005 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku). Rozhodnutí Rady ze dne 27. března 2006.

⁽⁵⁾ Úř. věst. C 43 E, 19.2.2004, s. 250.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutí naposledy pozměněné rozhodnutím č. 884/2004/ES (Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 1).

kteří podléhají mýtnému či poplatkům, znevýhodňovat mezinárodní dopravu a neměl by způsobit narušení hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty. Tytéž požadavky by měly platit v případě, kdy členský stát za účelem řízení dopravních toků ponechá v platnosti nebo zavede mýtné nebo poplatky za užívání na silnicích, které nejsou součástí transevropské silniční sítě, například na souběžně vedoucích silnicích.

- (7) Rozhodne-li se členský stát rozšířit působnost mýtného nebo poplatků za užívání i mimo transevropskou silniční síť, například na souběžně vedoucí silnice, na které by se mohla doprava z transevropské silniční sítě odklánět nebo které představují pro některé části této sítě přímou konkurenci, měl by zajistit koordinaci s orgány odpovědnými za tyto silnice.
- (8) Z důvodů nákladové efektivity není při zavádění systémů mýtného nutné, aby celá pozemní komunikace, na niž se vztahuje mýtné, podléhala omezením přístupu umožňujícím kontrolu vybíraného mýtného. Členské státy se mohou rozhodnout, že budou tuto směrnici provádět pomocí používání mýtného pouze na určitém místě pozemní komunikace, na niž se mýtné vztahuje. To by nemělo znevýhodňovat dálkovou dopravu.
- (9) Mýtné by mělo být založeno na zásadě návratnosti nákladů na pozemní komunikace. V případech, kdy jsou takové pozemní komunikace spolufinancovány ze souhrnného rozpočtu Evropské unie, by se příspěvek z finančních prostředků Společenství neměl získávat zpět prostřednictvím mýtného, pokud v příslušných nástrojích Společenství neexistují zvláštní ustanovení, která při stanovení výše částky spolufinancování Společenství zohledňují budoucí příjmy z výběru mýtného.
- (10) Důležitým prvkem systému výběru poplatků je skutečnost, že uživatel má možnost přijímat rozhodnutí, která ovlivní zatížení mýtným, a to výběrem nejméně znečišťujících vozidel, období s nižší hustotou provozu nebo méně zatížených dopravních cest. Členské státy by proto měly mít možnost rozlišovat mýtné podle emisní kategorie vozidla (klasifikace „EURO“) a podle úrovně škod, které vozidlo působí komunikacím, jakož i podle místa, času a úrovně dopravní neprůjezdnosti. Takové rozlišování úrovně mýtného by mělo být úměrné sledovanému účelu.
- (11) Aspekty stanovení obchodních cen za užívání pozemních komunikací, které nejsou upraveny touto směrnicí, by měly být v souladu s pravidly Smlouvy.
- (12) Tato směrnice nevylučuje možnost, aby členské státy, které zavedou systém mýtného nebo poplatky za užívání

pozemních komunikací, stanovily vhodnou kompenzaci za tyto poplatky, aniž jsou dotčeny články 87 a 88 Smlouvy. Tato kompenzace by neměla vést k narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu a měla by se na ni vztahovat příslušná ustanovení práva Společenství, zejména minimální sazby daní z vozidel uvedené v příloze I směrnice 1999/62/ES a ustanovení směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny⁽¹⁾.

- (13) Pokud členské státy vybírají mýtné nebo poplatky za užívání silnic v rámci transevropské silniční sítě, měly by být silnice, jejichž užívání je zpoplatněno, odpovídajícím způsobem upřednostněny v plánech údržby členských států. Příjmy z mýtného nebo poplatků za užívání by se měly používat na údržbu dotyčných pozemních komunikací a na odvětví dopravy jako celek, a to v zájmu vyváženého a udržitelného rozvoje dopravních sítí.
- (14) Zvláštní pozornost by měla být věnována horským oblastem, jako jsou Alpy nebo Pyreneje. Zavedení projektů nových pozemních komunikací velkého rozsahu často neuspělo, protože nebyly k dispozici potřebné dostatečné finanční zdroje. V takových regionech je proto možné po uživatelích požadovat zvýšené mýtné za účelem financování významných projektů velmi vysoké evropské hodnoty, včetně projektů zahrnujících další druh dopravy v tomtéž koridoru. Tato částka by měla být vázána na finanční potřeby projektu. Měla by být rovněž vázána na základní výši mýtného, aby se předešlo uměle vysokému stanovení mýtného v jakémkoli koridoru, které by mohlo vést k odklonu dopravy do ostatních koridorů, a tím způsobovat problémy místní dopravní neprůjezdnosti a neefektivního využití sítí.
- (15) Poplatky by neměly být diskriminující a jejich výběr by neměl zahrnovat nadměrné formality nebo tvořit překážky na vnitřních hranicích. Měla by proto být přijata odpovídající opatření pro usnadnění plateb příležitostným uživatelům, zejména tam, kde mýtné nebo poplatky za užívání jsou vybírány výhradně prostřednictvím systému, který vyžaduje používání elektronického platebního nástroje (palubní jednotky).
- (16) Aby se předešlo odklání dopravy z důvodu odlišných režimů mezi členskými státy a třetími zeměmi, měla by se Komise při sjednávání mezinárodních smluv snažit zajistit, aby třetí země nepřijímaly žádná opatření, která by mohla ve svém důsledku znevýhodňovat tranzitní dopravu, jako je například systém obchodování s tranzitními právy.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2004/75/ES (Úř. věst. L 157, 30.4.2004, s. 100).

- (17) V zájmu zajištění konsistentního harmonizovaného používání systémů vybírání poplatků za užívání pozemních komunikací by u nových režimů mýtného měly být vypočteny náklady v souladu se souborem základních zásad uvedených v příloze II nebo by měly být stanoveny na úrovni nepřevyšující úroveň, která by byla vypočtena při použití těchto zásad. Tyto požadavky by se neměly vztahovat na stávající režimy, ledaže by v budoucnu byly podstatně pozměněny. K takovým podstatným změnám by patřily jakékoliv významné změny původních podmínek režimu mýtného na základě změny smlouvy s provozovatelem systému mýtného, avšak nikoli změny stanovené v původním režimu. V případě koncesních smluv by podstatné změny mohly být provedeny v souladu s postupem zadávání veřejných zakázek. V zájmu dosažení transparentnosti bez tvoření překážek fungování tržního hospodářství a partnerství veřejného a soukromého sektoru by členské státy měly sdělovat Komisi tak, aby byla s to zaujímat stanoviska, údaje o jednotkových hodnotách a jiných ukazatelích, které hodlají použít pro výpočet různých nákladových složek poplatků, nebo v případě koncesních smluv příslušnou smlouvu a referenční případ. Stanovisky Komise přijatými před zavedením nových režimů mýtného v členských státech není v žádném případě dotčena povinnost Komise zajistit v souladu se Smlouvou dodržování právních předpisů Společenství.
- (18) Aby bylo možné v budoucnu přijmout podložené a objektivní rozhodnutí ohledně možného uplatňování zásady „znečišťovatel platí“ na všechny druhy dopravy prostřednictvím internalizace externích nákladů, měly by být vypracovány zásady jednotného výpočtu, které by se zakládaly na vědecky uznávaných údajích. Jakékoliv budoucí rozhodnutí v této věci by mělo plně zohledňovat daňovou zátěž, kterou společností provozující silniční přepravu zboží již nesou, včetně daně z vozidel a spotřební daně z paliv.
- (19) Komise by měla začít pracovat na vytvoření všeobecně použitelného, transparentního a srozumitelného modelu pro hodnocení externích nákladů u všech druhů dopravy, který bude sloužit jako základ pro budoucí výpočty poplatků za pozemní komunikace. Při této práci by měla Komise přezkoumat všechny možnosti skladby externích nákladů, které je třeba brát v úvahu, s ohledem na složky uvedené v její bílé knize z roku 2001 „Evropská dopravní politika pro rok 2010“, a provést pečlivé zhodnocení dopadů, které by internalizace jednotlivých možností nákladů měla. Evropský parlament a Rada každý takový návrh Komise na další revizi směrnice 1999/62/ES pečlivě přezkoumají.
- (20) V zájmu rozvoje systému výběru poplatků za užívání pozemních komunikací je dosud nutný další technologický pokrok. Měl by existovat postup, umožňující Komisi přizpůsobit požadavky směrnice 1992/62/ES technickému pokroku po konzultacích s členskými státy provedených za tímto účelem.
- (21) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi⁽¹⁾.
- (22) Jelikož cíle této směrnice, totiž harmonizace podmínek vztahujících se na mýtné a poplatky za užívání pozemních komunikací, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a může ho být proto z důvodu jeho evropského rozměru a s ohledem na zabezpečení vnitřního trhu v oblasti dopravy lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je pro dosažení uvedeného cíle nezbytné.
- (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. Článek 2 se mění takto:
- a) písmeno a) se nahrazuje tímto:
- „a) „transevropskou silniční sítí“ silniční síť vymezená v oddílu 2 přílohy I rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (*), jak je vyobrazena na mapách. Mapy se vztahují k odpovídajícím oddílům uvedeným v normativní části nebo v příloze II uvedeného rozhodnutí;
- (*) Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutí naposledy pozměněné rozhodnutím č. 884/2004/ES (Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 1).“;
- b) vkládají se nová písmena, která zní:
- „aa) „stavebními náklady“ náklady související s výstavbou, případně zahrnující i finanční náklady na:
- nové pozemní komunikace nebo nové zlepšení pozemních komunikací (včetně významných strukturálních oprav) nebo

(1) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

- pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací (včetně významných strukturálních oprav) dokončených nejdéle 30 let před 10. červnem 2008, pokud již 10. června 2008 fungoval režim mýtného, nebo dokončených nejdéle 30 let před zavedením jakéhokoli nového režimu mýtného zavedeného po 10. červnu 2008; náklady týkající se pozemních komunikací nebo zlepšení pozemních komunikací dokončených před uvedenými lhůtami mohou být rovněž považovány za stavební náklady, 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 vstoupí 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.
- 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.
- Náklady na pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací mohou zahrnovat jakékoli zvláštní výdaje na pozemní komunikace určené ke snížení hlukosti 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;
- ab) „finančními náklady“ úroky z půjček nebo výnosy akcionářů z vkladů do vlastního jmění;
 - ac) „významnými strukturálními opravami“ strukturální opravy vyjma oprav, které již nepřinášejí žádný aktuální užitek uživatelům silnic, např. pokud byly opravné práce nahrazeny další obnovou povrchu silnic nebo jinými stavebními činnostmi;“
- c) písmeno b) se nahrazuje tímto:
- „b) ‚mýtným‘ určitá částka, která se platí za jízdu vozidla po určitém úseku pozemní komunikace uvedené v čl. 7 odst. 1; částka se stanoví podle ujeté vzdálenosti a typu vozidla;“
- d) vkládá se nové písmeno, které zní:
- „ba) ‚váženým průměrným mýtným‘ celkový příjem z mýtného za určitou dobu vydělený počtem kilometrů na vozidlo ujetých na určité síti podléhající během uvedené doby mýtnému, přičemž příjem a kilometry na vozidlo se vypočtou pro vozidla, na něž se vztahuje mýtné;“
- e) písmena c), d), e) a f) se nahrazují tímto:
- „c) ‚poplatkem za užívání‘ určitá částka, která se platí za oprávnění využívat vozidlem po určitou dobu pozemní komunikace uvedené v čl. 7 odst. 1;
 - d) ‚vozidlem‘ motorové vozidlo nebo jízdní souprava, které jsou určeny nebo používány výlučně k silniční přepravě zboží a jejichž maximální přípustná hmotnost činí více než 3,5 tun;
 - e) vozidlem kategorie ‚EURO 0‘, ‚EURO I‘, ‚EURO II‘, ‚EURO III‘, ‚EURO IV‘, ‚EURO V‘ nebo ‚EEV‘ vozidlo, které splňuje mezní hodnoty emisí stanovené v příloze 0;
 - f) ‚typem vozidla‘ kategorie, do které 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;“
- f) doplňují se nová písmena, která znějí:
- „g) ‚koncesní smlouvou‘ ‚koncese na stavební práce‘ nebo ‚koncese na služby‘ podle definice v článku 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby (*);

- h) „koncesním mýtným“ mýtné vybírané koncesionářem podle koncesní smlouvy.

(*) Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114. Směrnice naposledy pozměněná nařízením Komise (ES) č. 2083/2005 (Úř. věst. L 333, 20.12.2005, s. 28).“

2. Článek 7 se mění takto:

- a) odstavce 1, 2, 3 a 4 se nahrazují tímto:

„1. Členské státy mohou ponechat v platnosti nebo zavést mýtné nebo poplatky za užívání transevropské silniční sítě nebo jejích částí pouze za podmínek uvedených v odstavcích 2 až 12. Tímto ustanovením není dotčeno právo členských států uplatňovat v souladu se Smlouvou mýtné nebo poplatky za užívání na silnicích, jež nejsou součástí transevropské silniční sítě, mimo jiné na souběžně vedoucích silnicích, na které by se mohla doprava z transevropské silniční sítě odklánět nebo které představují pro některé části této sítě přímou konkurenci, nebo na jiné typy motorových vozidel, na která se nevztahuje definice ‚vozidla‘ a která použijí transevropskou silniční síť, za předpokladu, že uložení mýtného nebo poplatků za užívání na těchto silnicích neznevýhodňuje mezinárodní dopravu a nezpůsobuje narušení hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty.

1a. Rozhodne-li se členský stát ponechat v platnosti nebo zavést mýtné nebo poplatky za užívání pouze na částech transevropské silniční sítě, nesmějí mít výjimky vzniklé na ostatních částech (například z důvodů jejich izolovanosti nebo nízké míry dopravní neprůjezdnosti či znečištění, nebo je-li to nezbytné pro zavedení nového režimu mýtného) za následek znevýhodnění mezinárodní dopravy.

2. a) Členský stát se může rozhodnout, že ponechá v platnosti nebo zavede mýtné nebo poplatky za užívání, jež lze uplatnit pouze u vozidel s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nejméně 12 tun. Pokud se členský stát rozhodne uplatnit mýtné nebo poplatky za užívání u vozidel s hmotností nižší než je tato mez, použijí se ustanovení této směrnice.

- b) Mýtné nebo poplatky za užívání se uplatňují na všechna vozidla od roku 2012.

- c) Členský stát se může odchýlit od požadavku uvedeného v písmenu b), pokud se domnívá, že by rozšíření mýtného na vozidla pod 12 tun:

- mělo významné nepříznivé účinky na plynulost dopravy, životní prostředí, hladinu hluku, dopravní neprůjezdnost nebo zdraví nebo
- vyžadovalo správní náklady přesahující 30 % vytvořených dodatečných příjmů.

3. Mýtné a poplatky za užívání nesmějí být v rámci jedné kategorie vozidel ukládány současně za užívání téhož úseku pozemní komunikace. Členské státy však mohou u sítí, kde se vybírají poplatky za užívání, uložit rovněž mýtné za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků.

4. Mýtné a poplatky za užívání nesmí být přímo ani nepřímou diskriminující na základě státní příslušnosti dopravce, země nebo místa usazení dopravce nebo registrace vozidla, nebo výchozího či cílového místa přepravní operace.“

- b) vkládají se nové odstavce, které znějí:

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

4b. Jelikož struktury sazeb zahrnující slevy nebo snížené sazby mýtného pro časté uživatele mohou vést k vlastní úspoře administrativních nákladů pro provozovatele pozemní komunikace, členské státy mohou stanovit takové slevy nebo snížené sazby pod podmínkou, že:

- splňují podmínky stanovené v odst. 10 písm. a),
- jsou v souladu se Smlouvou, zejména s jejími články 12, 49, 86 a 87,
- nenarušují hospodářskou soutěž na vnitřním trhu,
- výsledná struktura sazeb je lineární, úměrná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek a nevede k tomu, aby případné dodatečné náklady byly přeneseny na jiné uživatele v podobě vyššího mýtného.

V žádném případě takové slevy nebo nižší sazby nesmějí přesáhnout 13 % mýtného placeného za rovnocenná vozidla, která nárok na slevu nebo sníženou sazbu mýtného nemají.

4c. O všech systémech slev a snížených sazbách bude zpravena Komise, která ověří, zda jsou splněny podmínky stanovené v odstavcích 4a a 4b, a schválí je postupem uvedeným v čl. 9c odst. 2.

(*) Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 432/2004 (Úř. věst. L 71, 10.3.2004, s. 3).“

c) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„6. Režimy výběru mýtného nebo poplatků za užívání nesmí z finančního nebo jiného hlediska bezdůvodně znevýhodňovat nepravidelné uživatele silniční sítě. Zejména v případě, kdy členský stát vybírá mýtné nebo poplatky za užívání výlučně prostřednictvím systému, který vyžaduje použití vestavěné palubní jednotky, musí tento stát zajistit dostupnost příslušných palubních jednotek pomocí přiměřených správních a ekonomických opatření.“;

d) druhý a třetí pododstavec odstavce 7 se zrušují;

e) odstavce 9 a 10 se nahrazují tímto:

„9. Mýtné musí být založeno pouze na zásadě návratnosti nákladů na pozemní komunikace. Vážené průměrné mýtné musí konkrétně odpovídat stavebním nákladům a nákladům na provoz, údržbu a rozvoj dané sítě pozemních komunikací. Vážené průměrné mýtné může rovněž zahrnovat návratnost kapitálu nebo ziskovou marži vycházející z tržních podmínek.

10. a) Aniž je dotčeno vážené průměrné mýtné uvedené v odstavci 9, mohou členské státy rozlišit sazby mýtného za určitými účely, jako je náprava škod na životním prostředí, řešení neprůjezdnosti komunikací, minimalizace poškození pozemních komunikací, optimální využívání dotyčných pozemních komunikací nebo podpora bezpečnosti silničního provozu, pokud je takové rozlišení:

— úměrné sledovanému cíli,

— je transparentní a nediskriminující, zejména co se týče státní příslušnosti dopravce, země nebo místa usazení dopravce nebo registrace vozidla a výchozího či cílového místa přepravní operace,

— není určeno k vytvoření dodatečných příjmů z mýtného, přičemž jakékoli nezamýšlené zvýšení příjmů (vedoucí k nesouladu váženého průměrného mýtného s odstavcem 9) je vyváženo změnou struktury rozlišení, která musí být provedena do dvou let od konce účetního roku, v němž byly dodatečné příjmy vytvořeny,

— respektuje maximální prahy pružnosti stanovené v písmenu b).

b) S výhradou splnění podmínek stanovených v písmenu a) mohou být sazby mýtného rozlišeny podle:

— emisní třídy EURO stanovené v příloze 0, včetně úrovně PM a NOx, pokud žádné

mýtné nepřesáhne o 100 % sazbu stanovenou pro obdobná vozidla, která splňují nejprísnější emisní normy, nebo

— denní doby, dne nebo ročního období, pokud:

i) žádné mýtné nepřesáhne o 100 % sazbu mýtného stanovenou pro nejlevnější období dne, den nebo roční období nebo

ii) pokud má nejlevnější období nulovou sazbu, přírůžka za nejdražší období dne, den nebo roční období je nejvýše 50 % výše mýtného, které by se u daného vozidla běžně použilo.

Členské státy musí rozlišovat stanovené sazby mýtného v souladu s první odrážkou nejpozději v roce 2010 nebo v případě koncesních smluv od obnovení této koncesní smlouvy.

Nicméně členský stát se může odchýlit od tohoto požadavku, pokud by:

i) byla vážně narušena soudržnost systémů výběru mýtného na jeho území,

ii) zavedení tohoto rozlišování nebylo pro dotyčný systém výběru mýtného technicky proveditelné nebo

iii) to vedlo k odchýlení vozidel nejvíce znečišťujících životní prostředí z transevropské silniční sítě s následnými dopady na bezpečnost silničního provozu a veřejné zdraví.

Jakékoliv takové odchylky se oznámí Komisi.

c) S výhradou splnění podmínek uvedených v písmenu a) se na sazby mýtného mohou u určitých projektů vysokého evropského zájmu výjimečně vztahovat jiné způsoby rozlišení s cílem zajistit komerční rentabilitu takových projektů, jestliže jsou vystaveny přímé konkurenci ze strany jiných způsobů dopravy zajišťované vozidly. Výsledná struktura sazeb je lineární, úměrná, zveřejněná, dostupná všem uživatelům za stejných podmínek a nevede k tomu, aby případné dodatečné náklady byly přeneseny na jiné uživatele v podobě vyššího mýtného. Před tím, než dotyčná struktura sazeb začne být používána, ověří Komise, zda jsou splňovány podmínky uvedené v tomto písmenu.“;

f) doplňují se nové odstavce, které znějí:

„11. Aniž je dotčen čl. 9 odst. 1 a 1a, ve výjimečných případech týkajících se pozemních komunikací v horských oblastech a po informování Komise může být na určitých silničních úsecích k mýtnému zavedena přírážka,

a) pokud na těchto úsecích dochází k výrazné neprůjezdnosti s dopadem na volný pohyb vozidel nebo

b) pokud jejich používání vozidly působí značné škody na životním prostředí,

a to pod podmínkou, že:

— příjmy plynoucí z přírážky se investují do prioritních projektů evropského zájmu vymezených v příloze III rozhodnutí č. 884/2004/ES, které přímo přispívají ke zmírnění dotčené neprůjezdnosti nebo poškození životního prostředí a které se nacházejí ve stejném koridoru jako silniční úsek, u něž je přírážka zavedena,

— přírážka, o níž lze zvýšit mýtné rozlišené podle odstavce 10, nepřesáhne 15 % váženého průměrného mýtného vypočteného podle odstavce 9, s výjimkou situace, kdy vytvořené příjmy jsou investovány do přeshraničních úseků prioritních projektů evropského zájmu týkajících se pozemních komunikací v horských oblastech, kdy přírážka nesmí přesáhnout 25 %,

— v důsledku použití přírážky nedochází k nespravedlivému znevýhodňování komerční dopravy v porovnání s jinými uživateli silnic,

— finanční plány týkající se pozemní komunikace, u níž se uplatňuje přírážka, a analýza nákladů a výnosů pro projekt nové pozemní komunikace se předkládají Komisi před zavedením přírážky,

— období, po které se přírážka používá, je stanoveno a omezeno předem a z hlediska očekávaných zvýšených příjmů je v souladu s předloženými finančními plány a analýzou nákladů a přínosů.

Použití tohoto ustanovení u nových přeshraničních projektů podléhá dohodě dotčených členských států.

Pokud Komise obdrží finanční plány od členského státu, který má v úmyslu uplatnit přírážku, sdělí tyto informace členům výboru uvedeného v čl. 9c odst. 1. Jestliže se Komise domnívá, že uvažovaná přírážka nesplňuje podmínky stanovené v tomto odstavci, nebo jestliže se

domnívá, že uvažovaná přírážka bude mít nepříznivé účinky na hospodářský rozvoj okrajových regionů, může plány týkající se poplatků předložené dotčným členským státem zamítnout nebo si může vyžádat jejich změnu, a to postupem podle čl. 9c odst. 2.

12. Jestliže při kontrole není řidič schopen předložit doklady o vozidle nezbytné ke zjištění informací uvedených v odst. 10 písm. b) první odrážce a ke zjištění typu vozidla, mohou členské státy uplatnit mýtné do výše nejvyšší použitelné sazby.“

3. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 7a

1. Při stanovení výše váženého průměrného mýtného, které má být vybíráno na dotčené síti pozemních komunikací nebo jasně vymezené části této sítě, vezmou členské státy v úvahu různé náklady uvedené v čl. 7 odst. 9. Zohledněné náklady se vztahují k síti nebo části sítě, na níž je vybíráno mýtné, a k vozidlům, na která se vztahuje povinnost platit mýtné. Členské státy se mohou rozhodnout, že pro zajištění návratnosti těchto nákladů nepoužijí příjmy z mýtného nebo že zajistí návratnost pouze určité procentuální části těchto nákladů.

2. Mýtné se stanoví podle článku 7 a odstavce 1 tohoto článku.

3. U nových režimů výběru mýtného jiných než jsou režimy zahrnující koncesní mýtné, které členské státy zavedou po 10. červnu 2008, provedou členské státy výpočet nákladů pomocí metodiky založené na základních zásadách výpočtu mýtného uvedených v příloze III.

U nového koncesního mýtného zavedeného po 10. červnu 2008 dosáhne maximální úroveň mýtného úrovně rovnocenné nebo nižší, než která by byla vypočtena pomocí metodiky založené na základních zásadách výpočtu mýtného uvedených v příloze III. Posouzení takové rovnocennosti se provede za dostatečně dlouhé referenční období odpovídající povaze koncesní smlouvy.

Režimy výběru mýtného, které jsou zavedeny již 10. června 2008 nebo pro které již byly předloženy nabídky nebo reakce na výzvy k vyjednávání v rámci vyjednávacího řízení v souladu s postupem zadávání veřejných zakázek před 10. červnem 2008, nepodléhají povinností uvedeným v tomto odstavci, a to po dobu platnosti těchto režimů a za předpokladu, že nebudou podstatně pozměněny.

4. Členské státy sdělí Komisi nejmeně čtyři měsíce před zavedením nového režimu výběru mýtného:

a) pro režim výběru mýtného jiný než režim zahrnující koncesní mýtné:

— jednotkové hodnoty a další parametry, jež používají při výpočtu jednotlivých složek nákladů, a

— jasné informace o vozidlech, na něž se vztahuje jejich režim mýtného, a o zeměpisném rozsahu sítě nebo části sítě, které se berou v úvahu při každém výpočtu nákladů, a o procentuální výši nákladů, jejichž návratnost chtějí zajistit;

b) pro režim výběru mýtného zahrnující koncesní mýtné:

— koncesní smlouvy nebo významné změny těchto smluv,

— referenční případ, z něhož zadavatel vycházel při vyhlášení koncese podle ustanovení přílohy VII B směrnice 2004/18/ES; tento referenční případ zahrnuje odhad nákladů vymezených v čl. 7 odst. 9 a předpokládaných v rámci dané koncese, jakož i odhad provozu v členění podle typů vozidel, předpokládaných úrovní mýtného a zeměpisného rozsahu sítě, na niž se vztahuje koncesní smlouva.

5. Členské státy rovněž informují Komisi o nových režimech výběru mýtného vztahujících se na souběžně vedoucí silnice, na které by se mohla odklánět doprava z transevropské silniční sítě nebo které představují přímou konkurenci pro některé části této sítě, na nichž se mýtné vybírá, a to nejmeně čtyři měsíce před jejich zavedením. Tyto informace obsahují alespoň vysvětlení zeměpisného rozsahu sítě, na niž se mýtné vztahuje, určení vozidel, kterých se týká, a uvažovanou výši mýtného a také vysvětlení, jak byla výše mýtného stanovena.

6. U případů, na něž se vztahují povinnosti uvedené v odstavci 3, Komise sdělí do čtyř měsíců od obdržení informací podle odstavce 4 své stanovisko, v němž uvede, zda tyto povinnosti byly splněny.

K režimům výběru mýtného uvedeným v odstavci 5 může Komise také sdělit stanovisko, zejména s ohledem na proporcionalitu a transparentnost navrhovaných režimů a jejich pravděpodobný dopad na hospodářskou soutěž v souvislosti s vnitřním trhem a volným pohybem zboží.

Stanoviska Komise se poskytnou výboru uvedenému v čl. 9c odst. 1.

7. Pokud si členský stát přeje použít ustanovení čl. 7 odst. 11 týkající se režimů výběru mýtného, jež byly již

k 10. červnu 2008 zavedeny, poskytne informace, které prokáží, že vážené průměrné mýtné používané na dotyčné pozemní komunikaci splňuje čl. 2 písm. aa), čl. 7 odst. 9 a 10.“

4. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 7b

Tato směrnice neomezuje svobodu členských států, které zavedou systém výběru mýtného nebo poplatků za užívání pozemních komunikací, poskytovat za tyto poplatky vhodnou kompenzaci, aniž jsou dotčeny články 87 a 88 Smlouvy.“

5. V čl. 8 odst. 2 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) platba poplatku za společné užívání opravňuje k využití sítě, jak ji vymezí každý zúčastněný členský stát v souladu s čl. 7 odst. 1;“.

6. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 8a

Každý členský stát provádí kontrolu režimu mýtného nebo poplatků za užívání, aby zajistil jeho transparentní a nediskriminační fungování.“

7. Článek 9 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Tato směrnice nebrání členským státům nediskriminačně uplatňovat:

a) zvláštní daně nebo poplatky:

— vybírané při přihlášení vozidla nebo

— ukládané na vozidla nebo náklady nadměrných hmotností nebo rozměrů;

b) parkovací poplatky a zvláštní poplatky za používání městských komunikací.

1a. Tato směrnice nebrání členským státům nediskriminačně uplatňovat:

a) regulační poplatky určené k boji proti časové či místní dopravní neprůjezdnosti;

b) regulační poplatky určené k boji proti dopadům na životní prostředí, včetně špatné kvality ovzduší,

na jakýchkoli silnicích, zvláště v městských oblastech, včetně silnic transevropské silniční sítě vedoucích přes městské oblasti.“;

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. O způsobu použití příjmů z poplatků za používání pozemních komunikací rozhodnou členské státy. Aby se umožnil rozvoj dopravní sítě jako celku, měly by se příjmy z poplatků použít ve prospěch odvětví dopravy a k optimalizaci celého dopravního systému.“

8. Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 9a

Členské státy zavedou patřičné kontroly a určí systém sankcí použitelný při porušení vnitrostátních ustanovení přijatých podle této směrnice. Přijmou veškerá potřebná opatření k zajištění jejich provádění. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 9b

V souvislosti s prováděním této směrnice a zejména přílohy III usnadní Komise dialog a vzájemnou výměnu technického know-how mezi členskými státy. Postupem podle čl. 9c odst. 3 Komise aktualizuje a objasní přílohy 0, III a IV s ohledem na technický pokrok a přílohy I a II s ohledem na inflaci.

Článek 9c

1. Komisi je nápomocen výbor.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

4. Výbor přijme svůj jednací řád.“

9. Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

Do 10. června 2011 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění a účincích této směrnice, přičemž přihlédne k technologickému rozvoji a vývoji hustoty silničního provozu, včetně používání vozidel nad

3,5 tuny a pod 12 tun, a vyhodnotí její dopad na vnitřní trh, včetně dopadu na ostrovní, špatně přístupné a okrajové regiony Společenství, na úrovni investic v tomto odvětví a na přínos směrnice k cílům udržitelné dopravní politiky.

Členské státy zašlou Komisi nezbytné údaje pro zprávu do 10. prosince 2010.

Poté, co přezkoumá všechny možnosti včetně nákladů spojených s životním prostředím, hlukem, dopravní neprůjezdností a zdravím, předloží Komise do 10. června 2008 všeobecně použitelný, transparentní a srozumitelný model pro hodnocení všech externích nákladů, který bude sloužit jako základ pro budoucí výpočty poplatků za pozemní komunikace. K tomuto modelu se přiloží analýza dopadů internalizace externích nákladů na všechny druhy dopravy a strategie postupného zavedení tohoto modelu pro všechny druhy dopravy.

Ke zprávě a modelu se případně přiloží návrhy Evropskému parlamentu a Radě na další revizi této směrnice.“

10. Tabulka v příloze II uvádějící výši ročních poplatků se nahrazuje tímto:

	nejvýše tři nápravy	nejméně čtyři nápravy
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV a méně znečišťující	797	1 329

11. Poslední věta v příloze II se nahrazuje tímto:

„Denní poplatek za užívání je stejný pro všechny kategorie vozidel a činí 11 EUR.“

12. Doplnuje se nová příloha 0, jejíž text je uveden v příloze I této směrnice.

13. Doplnuje se nová příloha III, jejíž text je uveden v příloze II této směrnice.

14. Doplnuje se nová příloha IV, jejíž text je uveden v příloze III této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 10. června 2008. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

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

2. Členské státy sdělí Komisi znění vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice, a srovnávací tabulku mezi ustanoveními této směrnice a přijatými vnitrostátními předpisy.

Článek 3

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

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

Ve Štrasburku dne 17. května 2006.

Za Evropský parlament

předseda

J. BORRELL FONTELLES

Za Radu

předseda

H. WINKLER

PŘÍLOHA I

„PŘÍLOHA 0

MEZNÍ HODNOTY EMISÍ

1. Vozidlo „EURO 0“

Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) g/kWh	Hmotnost uhlovodíků (HC) g/kWh	Hmotnost oxidů dusíku (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Vozidla „EURO I“/„EURO II“

	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) g/kWh	Hmotnost uhlovodíků (HC) g/kWh	Hmotnost oxidů dusíku (NOx) g/kWh	Hmotnost částic (PT) g/kWh
Vozidlo „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Vozidlo „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ V případě motorů s výkonem nejvýše 85 kW se na mezní hodnotu emisí částic použije součinitel 1,7.

3. Vozidla „EURO III“/„EURO IV“/„EURO V“/„EEV“

Specifická hmotnost oxidu uhelnatého, celkového množství uhlovodíků, oxidů dusíku a částic, zjištěná testem ESC, a opacita výfukových plynů, zjištěná testem ERL, nesmí překročit tyto hodnoty ⁽¹⁾:

	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) g/kWh	Hmotnost uhlovodíků (HC) g/kWh	Hmotnost oxidů dusíku (NOx) g/kWh	Hmotnost částic (PT) g/kWh	Výfukové plyny m ⁻¹
Vozidlo „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Vozidlo „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vozidlo „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Vozidlo „EEV“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Testovací cyklus sestává z řady testovacích bodů, přičemž každý bod je definován rychlostí a točivým momentem, jež musí motor splňovat za ustáleného stavu (test ESC) nebo za přechodných provozních podmínek (testy ETC a ELR).

⁽²⁾ 0,13 pro motory se zdvihovým objemem jednoho válce menším než 0,7 dm³ a jmenovitými otáčkami nad 3 000 min⁻¹.

4. Budoucí emisní třídy vozidel vymezené směrnicí 88/77/EHS a následnými změnami mohou být vzaty v úvahu.“

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA III

ZÁKLADNÍ ZÁSADY ROZVRŽENÍ NÁKLADŮ A VÝPOČTU MÝTNÉHO

Tato příloha stanovuje základní zásady výpočtu váženého průměrného mýtného s cílem zohlednit čl. 7 odst. 9. Povinností stanovovat mýtné v závislosti na nákladech není dotčena svoboda členských států rozhodnout se v souladu s čl. 7a odst. 1 nepoužít příjmy z mýtného k dosažení plné návratnosti nákladů, ani svoboda stanovovat v souladu s čl. 7 odst. 10 jednotlivé částky mýtného v jiné než průměrné výši ⁽¹⁾.

Používání těchto zásad musí být plně v souladu s jinými současnými závazky v rámci právních předpisů Společenství, zejména pokud jde o požadavek udělovat koncesní smlouvy v souladu se směrnicí 2004/18/ES a jinými nástroji Společenství v oblasti zadávání veřejných zakázek.

Pokud členský stát jedná s jednou nebo více třetími stranami s cílem udělit koncesní smlouvu na výstavbu nebo provoz části svých pozemních komunikací, nebo za tímto účelem uzavře podobnou dohodu na základě vnitrostátních právních předpisů, nebo dohodu podepsanou vládou členského státu, soulad s těmito zásadami se posoudí na základě výsledku těchto jednání.

1. Definice sítě a vozidel, na něž se směrnice vztahuje

- Pokud se v celé transevropské silniční síti (TEN) nepoužije jediný režim mýtného, upřesní členský stát, která část nebo části sítě mají podléhat režimu mýtného, jakož i systém používaný k třídění vozidel za účely rozlišení sazeb mýtného. Členské státy rovněž uvedou, zda rozšiřují rozsah jejich režimu mýtného na vozidla pod prahovou hodnotu 12 tun.
- Pokud se členský stát rozhodne přijmout různá opatření na dosažení návratnosti nákladů u jednotlivých částí své sítě (jak umožňuje čl. 7a odst. 1), u každé jasně vymezené části sítě musí být použit samostatný výpočet nákladů. Členský stát se může rozhodnout svoji síť rozdělit do několika jasně vymezených částí za účelem zavedení samostatných koncesních nebo podobných smluv pro každou část.

2. Náklady na pozemní komunikace**2.1 Investiční náklady**

- Investiční náklady zahrnují stavební náklady (včetně finančních nákladů) a náklady na rozvoj pozemních komunikací, popřípadě rovněž návratnost kapitálové investice nebo ziskovou marži. K investičním nákladům dále patří pořizovací náklady pozemků, náklady na plánování, projektování, dohled nad stavebními zakázkami a řízením projektů a na archeologický a půdní průzkum, jakož i další příslušné vedlejší náklady.
- Návratnost stavebních nákladů je buď založena na plánované životnosti pozemní komunikace nebo jiné podobné době odepisování (nejméně 20 let), kterou lze považovat za vhodnou z důvodů financování prostřednictvím koncesní smlouvy nebo jiným způsobem. Délka doby odepisování může být klíčovou proměnnou v jednáních o udělení koncesních smluv, zejména přeje-li si dotýcný členský stát stanovit jako součást smlouvy horní mez, co se týče použitelného váženého průměrného mýtného.
- Aniž je dotčen výpočet investičních nákladů, může zajišťování návratnosti nákladů:
 - být rovnoměrně rozděleno po dobu odepisování, nebo zaměřeno spíše do počátečních, středních nebo závěrečných let, pokud se takové zaměření provádí transparentním způsobem,
 - stanovit indexování mýtného po dobu odepisování.
- Veškeré pořizovací náklady vycházejí ze zaplacených částek. Náklady, které mají teprve vzniknout, budou vycházet z přiměřených předpokládaných nákladů.

⁽¹⁾ Tato ustanovení spolu s pružností ve způsobu, kterým je průběžně zajišťována návratnost nákladů (viz bod 2.1 třetí odrážka), poskytují značnou volnost pro stanovování mýtného na úrovni, která je pro uživatele přijatelná a která je uzpůsobená konkrétním cílům dopravní politiky jednotlivých členských států.

- Lze předpokládat, že vládní investice jsou financovány výpůjčkami. Úroková sazba, která se použije na pořizovací náklady, je totožná se sazbami používanými pro vládní výpůjčky během uvedeného období.
- Přidělení nákladů těžkým nákladním vozidlům se provádí objektivním a transparentním způsobem, s přihlédnutím k podílu těžkých nákladních vozidel na provozu v silniční síti a souvisejícím nákladům. Kilometry ujeté těžkými nákladními vozidly lze za tímto účelem upravit podle objektivně odůvodněných „koeficientů ekvivalence“, jako jsou koeficienty uvedené v bodu 4 ⁽¹⁾.
- Rezerva na odhadovanou kapitálovou návratnost nebo ziskovou marži je přiměřená podle tržních podmínek a může se měnit za účelem poskytnutí výkonnostních pobídek třetí smluvní straně v souvislosti s požadavky na jakost služeb. Kapitálovou návratnost lze vyhodnotit s použitím hospodářských ukazatelů, jako je IRR (vnitřní míra výnosnosti) nebo WACC (vážený průměr ceny kapitálu).

2.2 Roční náklady na údržbu a náklady na strukturální opravy

- Tyto náklady zahrnují jak roční náklady na údržbu sítě a pravidelně se opakující náklady na opravu, zesílení a obnovu povrchu, za účelem trvalého zajištění úrovně provozní funkčnosti sítě.
- Tyto náklady se rozdělí mezi těžká nákladní vozidla a jiná vozidla v silničním provozu na základě skutečných a předpokládaných podílů ujetých kilometrů a lze je upravit s použitím věcně oprávněných koeficientů ekvivalence, jako jsou koeficienty uvedené v bodu 4.

3. Náklady na provoz, řízení a výběr mýtného

Tyto náklady zahrnují veškeré náklady provozovatele pozemní komunikace, které nejsou zahrnuty v části 2 a které vznikly v rámci zavádění, provozu a řízení pozemních komunikací a režimu mýtného. Zahrnují zejména:

- náklady na výstavbu, zřízení a údržbu stanovišť na výběr mýtného a jiných platebních systémů,
- každodenní náklady na provoz, správu a vymáhání režimu výběru mýtného,
- správní poplatky související s koncesními smlouvami,
- náklady na řízení, správu a obsluhu související s provozem pozemních komunikací.

Náklady mohou zahrnovat kapitálovou návratnost nebo ziskovou marži odrážející stupeň přeneseného rizika.

Tyto náklady se přerozdělují rovným a transparentním způsobem mezi všechny třídy vozidel podléhající režimu mýtného.

4. Podíl nákladní dopravy, koeficienty ekvivalence a opravný mechanismus

- Výpočet mýtného se zakládá na skutečném nebo předpokládaném podílu těžkých nákladních vozidel na ujetých kilometrech, v případě potřeby upravených s použitím koeficientů ekvivalence, aby se řádně zohlednily zvýšené náklady na výstavbu a opravu pozemních komunikací pro použití nákladními vozidly.
- Tato tabulka uvádí soubor orientačních koeficientů ekvivalence. Pokud členský stát použije koeficienty ekvivalence s poměry odlišnými od poměrů uvedených v tabulce, musejí se zakládat na věcně odůvodnitelných kritériích a musejí být zveřejněny.

⁽¹⁾ Použití koeficientů ekvivalence členskými státy může brát v úvahu výstavbu silnic rozvíjenou po etapách nebo s použitím přístupu dlouhé životnosti.

Třída vozidla ⁽¹⁾	Koeficienty ekvivalence		
	Strukturální oprava ⁽²⁾	Investice	Roční údržba
Mezi 3,5 t a 7,5 t, třída 0	1	1	1
>7,5 t, třída I	1,96	1	1
>7,5 t, třída II	3,47	1	1
>7,5 t, třída III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42. Směrnice ve znění aktu o přistoupení z roku 2003.

⁽²⁾ Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42. Směrnice ve znění aktu o přistoupení z roku 2003.

- Režimy výběru mýtného, které vycházejí z předpokládané úrovně provozu, zahrnují opravný mechanismus, na jehož základě se mýtné pravidelně upravuje, aby se odstranil případný schodek nebo přebytek v souvislosti s návratností nákladů, vzniklý z důvodu chybného prognózování.“

PŘÍLOHA III

„PŘÍLOHA IV

ORIENTAČNÍ URČENÍ TŘÍDY VOZIDLA

Třídy vozidel jsou vymezeny v níže uvedené tabulce.

Vozidla jsou roztržena do podkategorií 0, I, II a III podle škody, již způsobují na povrchu vozovky, a to ve vzestupném pořadí (třída III je tudíž kategorií, která na pozemních komunikacích způsobuje největší škodu). Škoda se zvyšuje exponenciálně se zvyšující se hmotností nápravy.

Veškerá motorová vozidla a jízdní soupravy o maximální přípustné hmotnosti naloženého vozidla do 7,5 tun patří do stupně poškození 0.

Motorová vozidla

Hnací nápravy s pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznávaným za rovnocenné ⁽¹⁾		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	
<i>Dvě nápravy</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
<i>Tři nápravy</i>				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	II
		25	26	
<i>Čtyři nápravy</i>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ Zavěšení uznávané za rovnocenné v souladu s definicí v příloze II směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/7/ES (Úř. věst. L 67, 9.3.2002, s. 47).

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	
40	44			
3 + 3 nápravy				
36	38	36	38	I
38	40			II
		38	40	
40	44	40	44"	