

Oznámení č.

Obsah

Strana

III Přípravné akty

RADA

2011/C 77 E/01

Postoj Rady (EU) č. 6/2011 v prvním čtení k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

Přijatý Radou dne 14. února 2011 ⁽¹⁾ 1

III

(Přípravné akty)

RADA

POSTOJ RADY (EU) č. 6/2011 V PRVNÍM ČTENÍ K PŘIJETÍ SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**kteřou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly****Přijatý Radou dne 14. února 2011****(Text s významem pro EHP)**

(2011/C 77 E/01)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

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

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Podpora udržitelné dopravy je klíčovým prvkem společné dopravní politiky. Za tímto účelem by měl být snížen podíl dopravy na změně klimatu a její nepříznivé

dopady, zejména její přetížení, které je překážkou mobility, a znečištění ovzduší a hluk z provozu, jež poškozují zdraví a životní prostředí. Požadavky na ochranu životního prostředí musí být navíc zahrnuty do vymezení a provádění dalších politik Unie, včetně společné dopravní politiky.

(2) Cíle snížit nepříznivé dopady dopravy by mělo být dosaženo tak, aby v zájmu zdravého hospodářského růstu, řádného fungování vnitřního trhu a územní soudržnosti nebyl neúměrně omezen volný pohyb.

(3) Za účelem odpovídající optimalizace dopravního systému by měla společná dopravní politika použít kombinaci nástrojů na zlepšení dopravní infrastruktury a využívání technologií a umožnit účinnější řízení poptávky po dopravě, zejména prostřednictvím podpory obnovy vozového parku, účinnějšího využívání infrastruktury a kombinované dopravy. I nadále je žádoucí uplatňovat zásadu „uživatel platí“ a vypracovat a zavést zásadu „znečišťovatel platí“ pro všechny druhy dopravy.

(4) Ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ⁽⁴⁾ byla Komise vyzvána, aby předložila model pro hodnocení všech externích nákladů vyplývajících z užívání dopravní infrastruktury, který bude sloužit jako základ pro budoucí výpočty poplatků za pozemní komunikace. K tomuto modelu měla být přiložena analýza dopadů internalizace externích nákladů na všechny druhy dopravy a strategie postupného zavedení tohoto modelu pro všechny druhy dopravy, a případně i návrhy na další revizi této směrnice.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 255, 22.9.2010, s. 92.

⁽²⁾ Úř. věst. C 120, 28.5.2009, s. 47.

⁽³⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 11. března 2009 (Úř. věst. C 87 E, 1.4.2010, s. 345) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 14. února 2011 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku). Postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne ...

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42.

- (5) Za účelem přechodu na udržitelnou dopravní politiku by měly ceny za dopravu lépe zohledňovat náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem, hluku z provozu, změny klimatu a přetížení dopravy způsobené skutečným užíváním všech druhů dopravy a měly by být prostředkem pro optimální využívání pozemních komunikací, snížení místního znečištění, řízení přetížení dopravy a boj proti změně klimatu s co nejmenšími náklady pro hospodářství. Ve všech druzích dopravy je proto třeba uplatňovat postupný přístup, který přihlédne k jejich konkrétním vlastnostem.
- (6) V odvětví silniční dopravy představuje mýtné, jakožto poplatek za užívání pozemních komunikací vypočtený na základě ujeté vzdálenosti, spravedlivý a účinný hospodářský nástroj k dosažení udržitelné dopravní politiky, neboť přímo souvisí s užíváním pozemních komunikací, vlivem vozidel na životní prostředí a místem a časem užití vozidel, a proto je možné stanovit mýtné na úrovni, která zohledňuje náklady na znečištění a přetížení dopravy vzniklé skutečným užíváním vozidel. Mýtné navíc nikterak nenarušuje hospodářskou soutěž na vnitřním trhu, neboť ho úměrně intenzitě užívání silniční sítě musí platit všichni provozovatelé dopravy neohledně na svůj členský stát původu či usazení.
- (7) Analýza dopadů ukazuje, že by uplatňování mýtného vypočteného na základě nákladů v důsledku znečištění a na přetížených komunikacích na základě vyššího rozlišení sazeb mýtného v obdobích dopravní špičky příznivě ovlivnilo dopravní systém a přispělo by ke strategii Unie proti změně klimatu. Mohlo by se snížit přetížení dopravy a místní znečištění, neboť mýtné by vybízelo k používání technologicky ekologičtějších vozidel, optimalizaci logistiky a snižování počtu prázdných zpátečních jízd. Nepřímo by se uplatňování mýtného mohlo významně podílet na snižování spotřeby pohonných hmot a přispívat k boji proti změně klimatu.
- (8) Tato směrnice nebrání členským státům uplatňovat vnitrostátní pravidla týkající se poplatků pro ostatní uživatele komunikací mimo oblast působnosti této směrnice.
- (9) Náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu, jako jsou zdravotní náklady včetně lékařské péče, ztráta na úrodě a jiné výpadky v oblasti produkce, jakož i sociální náklady vznikají na území státu, ve kterém se doprava uskutečňuje. Zásada, že znečišťovatel platí, se uplatní tím, že se uloží náhrada externích nákladů, což přispěje k jejich omezení.
- (10) Pro účely této směrnice navrhla Komise model pro výpočet externích nákladů v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu, který poskytuje spolehlivé metody a řadu jednotkových hodnot, jež mohou sloužit jako základ pro výpočet poplatků za externí náklady.
- (11) Přetrvávají nejasnosti ohledně nákladů a přínosů požadovaných systémů k prosazování rozlišených poplatků na komunikacích s nízkým provozem. Do jejich vyřešení je nejvhodnější zaujmout na úrovni Unie pružný přístup. Ten by měl členským státům ponechat možnost, aby si samy rozhodly, zda a na jakých komunikacích zavést poplatky za externí náklady podle povahy místní a celostátní silniční sítě.
- (12) Časové poplatky za užívání stanovené s denní, týdenní, měsíční či roční periodicitou by neměly znevýhodňovat příležitostně uživatele, neboť velkou část těchto uživatelů zřejmě tvoří zahraniční dopravci. Je proto třeba podrobněji stanovit poměr mezi denními, týdenními, měsíčními a ročními sazbami pro těžká nákladní vozidla.
- (13) Jasně a transparentně provádění systémů pro výběr poplatků by mohlo vést k lepšímu fungování vnitřního trhu. Mělo by se proto předejít nesourodosti systémů pro výběr poplatků, aby nedošlo k narušení hospodářské soutěže v mezinárodní přepravě zboží v rámci transevropské silniční sítě nebo některých jejích úseků, anebo v jakýchkoli jiných úsecích těchto propojených sítí nebo dálnic, které nejsou součástí transevropské sítě. Zejména by se na kterýkoli úsek dálniční sítě členského státu měly použít stejné zásady pro výběr poplatků.
- (14) Členské státy by měly mít možnost vybírat poplatky v maximální výši nákladů na pozemní komunikace a externích nákladů povolené touto směrnicí prostřednictvím mýtného, ale měly by mít možnost vybírat i jeden nebo oba tyto poplatky na nižší úrovni, anebo poplatek nevybírat.
- (15) Při stanovování sítě, na níž se má uplatňovat poplatek za externí náklady, by členské státy měly mít možnost nevybírat poplatky za externí náklady na některých komunikacích s cílem zlepšit přístup k okrajovým, špatně přístupným či ostrovním regionům a jejich konkurenceschopnost.
- (16) K poplatku za pozemní komunikace by mělo být možné přidat složku externích nákladů vycházející z nákladů v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu. Složku externích nákladů zahrnutou v mýtném by mělo být povoleno připočítat k nákladům na pozemní komunikace, budou-li při výpočtu nákladů dodrženy určité podmínky, aby nedošlo k nepřiměřenému výběru poplatků.

- (17) Poplatek za externí náklady by měl být rozlišen podle typu komunikace, typu vozidel a z hlediska hluku i podle příslušných dob, aby bylo možné lépe zohlednit náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu.
- (18) Přetížení dopravy má nepříznivý dopad v tom, že uživatelům komunikací obecně působí velkou ztrátu času a paliva. Rozlišení poplatků za pozemní komunikace nabízí nástroj pro řízení přetížení dopravy, pokud rozlišené mýtné poskytuje uživatelům komunikací jasný a smysluplný signál o ceně ke změně jejich chování a během špiček zabraňuje přetížení silničních úseků.
- (19) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí⁽¹⁾ již stanoví základ pro vypracování a dokončení souboru opatření Unie týkajících se emisí hluku ze silničních vozidel a pozemních komunikací tím, že požaduje po příslušných orgánech vypracování strategických hlukových map pro hlavní komunikace a akčních plánů na snížení hluku, pokud expoziční úrovně mohou mít škodlivé účinky na lidské zdraví.
- (20) Řádné fungování vnitřního trhu vyžaduje rámec Unie, který by zajistil, že poplatky za užívání komunikací stanovené na základě místních nákladů v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu a v důsledku přetížení dopravy jsou transparentní, přiměřené a nediskriminační. Tento rámec by měl zahrnovat společné zásady pro výběr poplatků, metody výpočtu, maximální úrovně poplatků a jednotkové hodnoty externích nákladů na základě uznaných vědeckých metod, jakož i postupy pro oznamování systémů mýtného a související podávání zpráv Komisi.
- (21) Určí-li členský stát orgán, který stanoví poplatek za externí náklady, neměl by tento orgán mít vlastní zájem na tom, aby byl poplatek stanoven v nepřiměřené výši, a proto by měl být nezávislý na subjektu, který mýtné vybírá a příjem z mýtného spravuje.
- (22) S cílem upřednostnit budování prioritních projektů evropského zájmu určených v příloze III rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě⁽²⁾ by členské státy, jež mají možnost uplatňovat přírážku, měly využít raději tuto možnost než ukládat poplatky za externí náklady. Aby nebyly poplatky pro uživatele komunikací vybírány v nepřiměřené výši, nemělo by být možné kombinovat poplatek za externí náklady s přírážkou, ledaže externí náklady přesáhnou již stanovenou částku přírážky. V takovém případě je vhodné, aby byla částka přírážky odečtena od poplatku za externí náklady.
- (23) Neměly by být povoleny slevy ani snížené sazby poplatku za externí náklady, neboť by existovalo značné riziko, že by nepřiměřeně diskriminovaly některé kategorie uživatelů.
- (24) S výhradou příslušných ustanovení Smlouvy o fungování Evropské unie týkajících se státní podpory by měla být povolena stimulační opatření v případě jízd zahrnujících nákladné kombinace druhů dopravy (jako např. kombinace silniční – námořní – silniční dopravy) v zájmu územní soudržnosti a zlepšení přístupu k okrajovým, špatně přístupným či ostrovním regionům a jejich konkurenceschopnosti.
- (25) Mělo by být možné povolit slevy nebo snížené sazby poplatků za pozemní komunikace za určitých okolností kterékoli kategorií uživatelů, například častým uživatelům nebo uživatelům systémů elektronického mýtného.
- (26) Ukládání mýtného na úhradu externích nákladů ovlivní rozhodování uživatelů účinněji, budou-li si těchto nákladů vědomi. Tyto náklady by proto měly být samostatně označeny ve výpisu, na účtence nebo v rovnocenném dokladu poskytnutém provozovatelem mýtného. Takový doklad by navíc dopravci usnadnil přenos nákladů na poplatek za externí náklady na odesílatele nebo jiné zákazníky.
- (27) Používání systémů elektronického mýtného je žádoucí pro to, aby nebyla narušována plynulost provozu a zabránilo se nepříznivým dopadům na místní životní prostředí při vytváření kolon na místech pro výběr mýtného. Je proto žádoucí vybírat poplatky za externí náklady prostřednictvím těchto systémů v souladu se směrnicí 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného v rámci Společenství⁽³⁾.
- (28) Zatímco rozhodnutí o vnitrostátních veřejných výdajích, včetně způsobu, jakým mají být využity příjmy získané na základě této směrnice, jsou v souladu se zásadou subsidiarity ponechána členskými státy, dodatečný příjem z poplatku za externí náklady nebo ekvivalent těchto výnosů ve finanční hodnotě by se v souladu s cíli této směrnice v oblasti dopravní politiky měl použít ku prospěchu odvětví dopravy a obecně na podporu udržitelné mobility. Tyto projekty by se proto mimo jiné měly týkat usnadnění účinného stanovení cen, snížení znečištění ze silniční dopravy u zdroje, zmírnění jeho účinků, snížení emisí CO₂ a zlepšení energetické účinnosti vozidel, rozvoje alternativních pozemních komunikací pro uživatele dopravy, zlepšení logistiky a zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

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

(2) Úř. věst. L 204, 5.8.2010, s. 1.

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

- (29) Na podporu interoperability režimu výběru mýtného a za splnění určitých podmínek by mělo být dvěma či více členskými státy povoleno spolupracovat na zavedení společných systémů mýtného.
- (30) Komise by měla včas zaslat Evropskému parlamentu a Radě komplexní posouzení zkušebností získaných v těch členských státech, které uplatňují poplatek za externí náklady nebo poplatek za pozemní komunikace v souladu s touto směrnicí.
- (31) Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 ze dne 11. července 2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti ⁽¹⁾ stanoví, že při určení nedostatečného financování projektu vytvářejícího příjmy musí být zváženy příjmy z poplatků hrazených přímo uživateli. Výnos z poplatků za externí náklady by měl být použit na projekty, které mají za cíl snížení znečištění ze silniční dopravy u zdroje, zmírnění jeho účinků, snížení emisí CO₂ a zlepšení energetické účinnosti vozidel, jakož i rozvoj alternativních komunikací pro uživatele dopravy, a proto by neměl být zahrnut do výpočtu nedostatku ve financování.
- (32) Komise by měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o některé úpravy příloh. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravných prací prováděla příslušné konzultace, a to i na úrovni odborníků.
- (33) 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 ⁽²⁾.
- (34) Při provádění alternativních vědeckých metod pro výpočet nákladů na externí poplatky by měly mít členské státy možnost zohlednit hodnoty peněžních nákladů vnějších faktorů stanovených ve studii „Příručka pro odhad externích nákladů v odvětví dopravy“ ⁽³⁾, která poskytuje přehled o aktuálním stavu teorie a praxe při odhadování externích nákladů.
- (35) V horských oblastech popsáných studií „Horské oblasti v Evropě: Analýza horských regionů v členských státech EU, přístupujících zemích a ostatních evropských zemích“, kterou zadala Evropská komise v roce 2004, by měly být povoleny vyšší poplatky za externí náklady, bude-li vědecky prokázáno, že znečištění ovzduší a hluk z provozu zde způsobují větší škody vzhledem k zeměpisným podmínkám a fyzikálním jevům, jako jsou sklon komunikace, teplotní inverze či horní závěr ledovcového údolí.
- (36) Podle bodu 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽⁴⁾ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Unie sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.
- (37) Jelikož cíle této směrnice, totiž podpory rozlišeného výběru poplatků na základě externích nákladů jako prostředku pro udržitelnou dopravu, nemůže být uspokojivě míře dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu významu přeshraniční povahy dopravy lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 1999/62/ES se mění takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) vkládá se nové písmeno, které zní:

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

i) má, s výjimkou jednotlivých míst nebo na dočasnou dobu, samostatné pruhy pro oba směry jízdy, které jsou od sebe odděleny buď dělicím pruhem, jenž není určen pro dopravu, nebo výjimečně jinak,

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

iii) je zvlášť označena jako dálnice;“;

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

⁽²⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

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

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

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

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

c) vkládají se nová písmena, která znějí:

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

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

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

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

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

d) písmeno d) se nahrazuje tímto:

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

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

„Článek 7

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

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

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

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

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

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

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

Článek 7a

1. Poplatky za užívání musí být úměrné době užívání dotčených pozemních komunikací, nepřekračovat hodnoty stanovené v příloze II a platit po dobu jednoho dne, týdne, měsíce nebo roku. Měsíční sazba smí činit nejvýše 10 % roční sazby, týdenní sazba smí činit nejvýše 5 % roční sazby a denní sazba smí činit nejvýše 2 % roční sazby.

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

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

Článek 7b

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

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

Článek 7c

1. Poplatek za externí náklady může odpovídat nákladům v důsledku znečištění ovzduší provozem. Na úsecích komunikací procházejících oblastmi s koncentrací obyvatelstva vystaveného hluku z provozu na pozemní komunikaci může poplatek za externí náklady zahrnovat náklady v důsledku hluku z provozu.

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

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

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

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

Článek 7d

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

Článek 7e

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

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

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

Článek 7f

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

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

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

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

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

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

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

5. Částka přírážky se odečte od částky poplatku za externí náklady vypočteného podle článku 7c.

Článek 7g

1. Členské státy rozliší poplatky za pozemní komunikace podle emisní třídy EURO vozidla tak, že nepřesáhnou

o více než 100 % stejný poplatek stanovený pro obdobná vozidla, která splňují nejpřísnější emisní normy. Stávající koncesní smlouvy jsou od tohoto požadavku až do obnovení smlouvy osvobozeny.

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

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

Každá taková odchylka nebo výjimka se oznámí Komisi.

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

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

- a) rozlišení je transparentní, zveřejněné a dostupné všem uživatelům za stejných podmínek;
- b) rozlišení se uplatní podle denní doby, druhu dne nebo ročního období;
- c) poplatek za pozemní komunikace nepřesáhne o více než 175 % maximální výši váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace uvedeného v článku 7b a
- d) období dopravní špičky, pro něž jsou za účelem snížení přetížení dopravy stanoveny vyšší poplatky za pozemní komunikace, nepřekračují pět hodin denně.

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

Článek 7h

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

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

— jednotkové hodnoty a další parametry použité při výpočtu jednotlivých složek nákladů na pozemní komunikace a

— jasné informace o vozidlech, na něž se režim mýtného vztahuje, o zeměpisném rozsahu sítě nebo části sítě, které se berou v úvahu při každém výpočtu nákladů, a o procentní výši nákladů, jejichž návratnost má být zajištěna;

b) pro režim výběru mýtného zahrnující koncesní mýtné:

— koncesní smlouvy nebo významné změny těchto smluv,

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

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

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

a) přesné vyznačení úseků pozemních komunikací, na kterých má být stanoven poplatek za externí náklady,

a popis třídy vozidel, typu silnice a přesných období, podle kterých bude poplatek za externí náklady rozlišen;

b) předpokládaný vážený průměrný poplatek za externí náklady a předpokládaný celkový příjem;

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

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

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

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

b) případně do dalších tří měsíců po obdržení dalších informací požadovaných Komisí podle odstavce 3.

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

Článek 7i

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

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

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

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

c) nepřekračují 13 % poplatku za pozemní komunikace placeného obdobnými vozidly, která nemají nárok na slevu nebo sníženou sazbu.

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

Článek 7j

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

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

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

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

Článek 7k

Aniž jsou dotčeny články 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie, není touto směrnicí dotčena volnost člen-

ských států, které zavedou systém výběru mýtného nebo poplatků za užívání pozemních komunikací, poskytovat za tyto poplatky vhodnou kompenzaci.

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

(**) Úř. věst. L 204, 5.8.2010, s. 1.

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

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

3) V kapitole III se vkládá nový článek, který zní:

„Článek 8b

1. Dva nebo více členských států mohou spolupracovat při zavádění společného systému mýtného na svých územích. V tom případě tyto členské státy zajistí, aby byla Komise informována o této spolupráci, následném provozu systému a případných změnách.

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

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

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

2. Členské státy rozhodnou o využití příjmů získaných na základě této směrnice. Příjmy získané z poplatků za externí náklady nebo rovnocenné finanční hodnoty těchto příjmů by měly být využity ve prospěch odvětví dopravy s cílem dosáhnout udržitelnější dopravy a optimalizovat celý dopravní systém, včetně:

- a) usnadnění účinného stanovení cen;
- b) snížení znečištění ze silniční dopravy u zdroje;
- c) zmírnění dopadů znečištění ze silniční dopravy u zdroje;
- d) snížení emisí CO₂ a zlepšení energetické účinnosti vozidel;
- e) rozvoje alternativních komunikací pro uživatele dopravy a rozšíření stávající kapacity;
- f) optimalizace logistiky nebo
- g) zlepšení bezpečnosti silničního provozu.“

5) Články 9b a 9c se nahrazují tímto:

„Článek 9b

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

Článek 9c

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

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

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

Článek 9d

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.

Článek 9e

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 9c je svěřena Komisi na dobu neurčitou.
2. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
3. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v člancích 9f a 9g.

Článek 9f

1. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 9c zrušit.
2. Orgán, který zahájil vnitřní postup s cílem rozhodnout, zda zrušit přenesení pravomoci, se vynasnaží

uvědomit v přiměřené lhůtě před přijetím konečného rozhodnutí druhý orgán a Komisi a uvede pravomoci, jejichž přenesení by mohlo být zrušeno, a možné důvody tohoto zrušení.

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

Článek 9g

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

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

2. Pokud Evropský parlament ani Rada v uvedené lhůtě námitky proti aktu v přenesené pravomoci nevysloví, vyhlásí se akt v přenesené pravomoci v *Úředním věstníku Evropské unie* a vstupuje v platnost dnem v něm stanoveným.

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

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

- 6) V čl. 10 odst. 1 se slova „Evropských společenství“ nahrazují slovy „Evropské unie“.
- 7) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 10a

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

(*) Druhý rok po roku vstupu této směrnice v platnost.

Částky se automaticky upravují zvýšením základní částky v eurech nebo eurocentech na základě procentní změny v tomto indexu. Výsledné částky se zaokrouhlují nahoru na celou částku v eurech v případě přílohy II, na desetinu eurocentu v případě tabulky 1 přílohy IIIb a na setinu eurocentu v případě tabulky 2 přílohy IIIb.

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

8) Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

1. Do ... (*) a poté každé čtyři roky vypracují členské státy, které stanoví poplatek za externí náklady nebo poplatek za pozemní komunikace, zprávu o mýtném, včetně koncesního mýtného, vybíraném na jejich území a předloží ji Komisi, jež ji zpřístupní ostatním členským státům. Zpráva může vyloučit režimy výběru mýtného, které již existovaly dne 10. června 2008 a které nezahrnují poplatky za externí náklady, pokud tyto režimy zůstanou v platnosti a nejsou podstatně změněny. Zpráva obsahuje informace o:

- a) váženém průměrném poplatku za externí náklady a konkrétních částkách stanovených pro každou kombinaci třídy vozidel, typu pozemní komunikace a období;
- b) rozlišení poplatků za pozemní komunikace podle typu vozidel a doby a
- c) váženém průměrném poplatku za pozemní komunikace a celkovém příjmu z poplatku za pozemní komunikace.

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

- a) účinnost opatření stanovených touto směrnicí s cílem odstranit nepříznivé dopady silniční dopravy, a to i při zohlednění zejména dopadu na zeměpisně izolované a okrajové členské státy;

b) vliv provádění této směrnice na směřování uživatelů k využívání neekologičtější dopravy a neúčinnějších dopravních řešení a zahrne informace o zavedení poplatků na základě ujeté vzdálenosti a

c) provádění a dopad rozlišení poplatků za pozemní komunikace uvedených v článku 7f na snížení místního znečištění ovzduší a přetížení dopravy.

Ve zprávě bude rovněž posouzeno využití elektronických systémů pro stanovení a vybírání poplatků za pozemní komunikace a za externí náklady.

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

Aby se zajistila spravedlivá hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy při odstupňovaných poplatcích za externí náklady, měla by tato zpráva zahrnovat i harmonogram opatření, jež je třeba ještě přijmout pro vyřešení druhů dopravy anebo složek externích nákladů, které doposud nebyly zohledněny.“

9) Příloha III se mění takto:

a) první odstavec se nahrazuje tímto:

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

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

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

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

(*) 48 měsíců po dni vstupu této směrnice v platnost.

(**) 60 měsíců po dni vstupu této směrnice v platnost.

(***) 12 měsíců po dni vstupu této směrnice v platnost.

Článek 2

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

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

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

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

Článek 3

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

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státním.

V ... dne ...

Za Evropský parlament
předseda

...

Za Radu
předseda

...

(*) 36 měsíců po dni vstupu této směrnice v platnost.

PŘÍLOHA

„PŘÍLOHA IIIa

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO STANOVENÍ POPLATKU ZA EXTERNÍ NÁKLADY

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

1. Příslušné části silniční sítě

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

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

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

2. Příslušná vozidla, silnice a období

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

Členský stát popřípadě Komisi rovněž oznámí přesná období, která odpovídají nočnímu období, během nichž je možné ukládat vyšší poplatek za externí náklady, aby se zohlednilo větší obtěžování hlukem.

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

3. Výše poplatku

Pro každou třídu vozidel, typ komunikace a období určí členský stát nebo nezávislý orgán jedinou konkrétní částku. Výsledná struktura poplatků, včetně doby zahájení a doby ukončení každé noční doby, pokud poplatek za externí náklady zahrnuje náklady způsobené hlukem, 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 porozumění tomu, jak se vypočítávají různé složky externích nákladů, musí být zveřejněny.

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

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

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

4. Složky externích nákladů

4.1 Náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem

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

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

kde:

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

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

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

4.2 Náklady v důsledku hluku z provozu

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

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

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

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

kde:

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

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

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

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

Počet obyvatel vystavených hladině hluku „k“ se určí podle strategických hlukových map, které byly vypracovány podle článku 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí ⁽¹⁾.

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

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

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

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

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

PŘÍLOHA IIIb

MAXIMÁLNÍ VÁŽENÝ PRŮMĚRNÝ POPLATEK ZA EXTERNÍ NÁKLADY

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

1. Maximální náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem:

Tabulka 1

Maximálně účtovatelné náklady v důsledku znečištění ovzduší

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

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

2. Maximální náklady v důsledku hluku z provozu

Tabulka 2

Maximálně účtovatelné náklady v důsledku hluku

	<i>Eurocent/vozokilometr</i>	
	Den	Noc
Příměstské komunikace (včetně dálnic)	1,1	2
Meziměstské komunikace (včetně dálnic)	0,2	0,3

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

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

Dne 8. července 2008 Komise předložila Radě návrh směrnice Evropského Parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly⁽¹⁾.

Dne 10. března 2009 hlasoval Evropský parlament o svém stanovisku v prvním čtení⁽²⁾.

Dne 15. října 2010 Rada v otázce návrhu dosáhla politické dohody. Po provedení právní a jazykové revize Rada přijala dne 14. února 2011 postoj v souladu s řádným legislativním postupem stanoveným v článku 294 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Při své práci Rada vzala v úvahu stanovisko Hospodářského a sociálního výboru a stanovisko Výboru regionů.

II. ANALÝZA POSTOJE RADY

1. Obecně

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění stávající směrnice o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, tzv. směrnice o eurovině (směrnice 1999/62/ES ve znění směrnice 2006/38/ES ze dne 17. května 2006) představuje součást tzv. balíčku o dopravě šetrnější k životnímu prostředí, jehož cílem je zvýšit udržitelnost dopravy. Hlavním účelem tohoto návrhu je upravit rámec pro stanovení poplatků v oblasti silniční dopravy tak, aby členské státy mohly prostřednictvím důslednějšího uplatňování zásady „znečišťovatel platí“ vypočítávat a rozlišovat výši mýtného na základě externích nákladů silniční nákladní dopravy z hlediska znečištění ovzduší, hluku a přetížení dopravy.

Návrh předložený Komisí obsahuje ustanovení, která by členskými státy umožnila do mýtného stanoveného pro těžká nákladní vozidla započítat částku odpovídající nákladům vzniklým v důsledku znečištění ovzduší a hluku z provozu a nákladům v důsledku přetížení dopravy, které vozidlo způsobí jiným vozidlům. Tato částka by se lišila v závislosti na emisní kategorii EURO, ujeté vzdálenosti, místě a času užití silnic. Komise v tomto návrhu členské státy vybízí, aby příjmy získané tímto způsobem vynaložily na projekty související s udržitelným rozvojem dopravy. Kromě toho se oblast působnosti této směrnice rozšiřuje nad rámec transevropské dopravní sítě.

Přestože Rada s Komisí souhlasí, pokud jde o cíl návrhu, součástí přístupu Rady byly určité úpravy jeho původního znění. Rada navržených ustanovení nebyla přijata, neboť se jejich provedení zdálo být obtížné, a znění dalších ustanovení bylo pozměněno v zájmu zvýšení srozumitelnosti dané směrnice.

Postoj Rady, který je výsledkem tohoto přístupu, do určité míry pozměňuje původní návrh Komise tím, že přepracovává a vypouští některá ustanovení jeho znění. Z toho vyplývá, že žádá ze změn zavedených Evropským parlamentem v prvním čtení a vztahujících se k těmto vypuštěným ustanovením nebyla Radou přijata.

Rada usiluje o vyvážený přístup, jenž by zohledňoval hospodářský význam odvětví nákladní silniční dopravy z hlediska hospodářství EU i potřebu řešit negativní dopady tohoto odvětví na životní prostředí.

2. Klíčové politické otázky

i) Zeměpisná oblast působnosti

Komise navrhla, aby byla oblast působnosti směrnice rozšířena za hranice transevropské dopravní sítě (TEN) tak, že by zahrnovala všechny silnice (čl. 7 odst. 1).

⁽¹⁾ Dokument 11857/08

⁽²⁾ A6-0066/2009

Rada se domnívá, že návrh Komise je zapotřebí v tomto ohledu upravit, aby bylo rozšíření oblasti působnosti na dálnice mimo TEN omezeno. V postoji Rady se tudíž uvádí, že členské státy mohou ponechat v platnosti nebo zavést mýtné nebo poplatky za užívání transevropské sítě nebo některých úseků této sítě a za užívání jakýchkoliv dalších úseků své sítě dálnic, které součástí transevropské sítě nejsou. Kromě toho Rada objasňuje, že tímto postupem není dotčeno právo členských států uplatňovat mýtné nebo poplatky za užívání na jiných silnicích za předpokladu, že uložení mýtného nebo poplatků za užívání na takových silnicích nediskriminuje mezinárodní dopravu a nevede k narušení hospodářské soutěže mezi provozovateli. V této souvislosti nebyla přijata změna 25 zavedená Parlamentem.

ii) *Oblast působnosti ve vztahu k vozidlům*

V původním návrhu Komise je zachováno ustanovení přijaté v roce 2006, podle něhož se členské státy mohou rozhodnout, že do 31. prosince 2011 budou mýtné nebo poplatky za užívání uplatňovat pouze na vozidla o hmotnosti 12 tun a více. Po uplynutí tohoto období se mají poplatky uplatňovat na všechna nákladní vozidla, ledaže by některý členský stát usoudil, že by zpoplatnění vozidel o hmotnosti nižší než 12 tun mělo vliv na plynulost dopravy, hladinu hluku, přetížení dopravy nebo lidské zdraví nebo že představuje administrativní zátěž převyšující 30 % dodatečných příjmů, které by vznikly rozšířením oblasti působnosti na tato vozidla.

Rada se domnívá, že by toto ustanovení mělo členským státům poskytovat větší volnost k jednání. Odkaz na přechodné období byl v zájmu lepší srozumitelnosti znění vypuštěn. Do výčtu podmínek, jimiž mohou členské státy odůvodnit neuplatnění poplatků na vozidla o hmotnosti nižší než 12 tun, byla navíc vložena slova „mimo jiné“, takže nyní tento výčet není vyčerpávající. Členské státy se tedy mohou rozhodnout, že z oblasti působnosti vyjmou vozidla o hmotnosti 3,5 až 12 tun i z jiných důvodů, než z důvodů souvisejících s životním prostředím, přetížením dopravy a administrativními náklady.

Evropský parlament v zásadě přijal návrh Komise za svůj, ale navrhnul vypuštění dvou odůvodnění, jichž mohou členské státy využít pro neuplatnění poplatků na vozidla o hmotnosti nižší než 12 tun, a přeje si posečkat s rozhodnutím o daných odůvodněních na pozdější fázi legislativního postupu. V této souvislosti Rada nemohla vzít v úvahu změny 28 a 29.

iii) *Zahrnuté externí náklady*

Komise do svého návrhu zahrнула náklady související se znečištěním ovzduší, hlukem a přetížením dopravy. Rada s dotýcnou zásadou souhlasí, avšak rozhodla se do poplatku za externí náklady zahrnout pouze znečištění ovzduší a hluk. Protože přetížení dopravy se vždy vztahuje k určitému času a místu a protože ho způsobují všechna vozidla a nikoli pouze vozidla nákladní, zastává Rada názor, že je-li cílem omezit přetížení dopravy, je spíše než vytváření dodatečných příjmů důležitější poskytnout členským státům flexibilitu umožňující měnit mýtné podle místa a času. Členským státům se umožňuje uložit vyšší poplatky za pozemní komunikace v období dopravní špičky, jež by nemělo být delší než 5 hodin denně, přičemž žádný poplatek za pozemní komunikace by neměl přesáhnout maximální hodnotu váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace o více než 175 %.

Za tímto účelem Rada vypustila všechny odkazy na přetížení dopravy v souvislosti s poplatky za externí náklady, čímž zároveň přijala změny 71 a 72 zavedené Evropským parlamentem. Ovšem změnu 33, týkající se poplatku za přetížení dopravy, Rada nezohlednila. Pokud jde o změnu 43, týkající se rozsahu mýtného, Rada přijala její hlavní myšlenku.

Podle postoje Rady budou znečištění ovzduší a hluk zohledněny v poplatcích za externí náklady, zatímco přetížení dopravy se bude řešit jiným způsobem, a to rozsáhlejší rozlišením poplatků za pozemní komunikace. Rada se domnívá, že rozsáhlejší rozlišení poplatků za pozemní komunikace může být účinným způsobem, jak motivovat provozovatele k využívání přetížených silnic mimo období dopravní špičky.

iv) Vyčleňování příjmů

V návrhu Komise se stanoví povinnost vyčleňovat příjmy plynoucí z poplatků za externí náklady a z poplatků za pozemní komunikace. Příjmy plynoucí z poplatků za externí náklady mají být využity na opatření související se zvyšováním ekologičnosti odvětví dopravy, konkrétně snižování znečištění ze silniční dopravy u zdroje, snižování emisí oxidu uhličitého a zvyšování energetické účinnosti vozidel. Příjmy z poplatků za pozemní komunikace by měly být použity ve prospěch odvětví dopravy a k optimalizaci celého dopravního systému.

Rada se na jedné straně rozhodla vypustit odkaz na vyčleňování příjmů z poplatků za pozemní komunikace. Na druhé straně pak změnila povahu ustanovení o příjmech plynoucích z poplatků za externí náklady tak, aby se nejednalo o ustanovení závazné, nýbrž orientační. Členské státy by tyto příjmy nebo jejich finanční ekvivalent měly použít ve prospěch odvětví dopravy za účelem zvýšení jeho udržitelnosti. S přihlédnutím k využití uvedených příjmů Rada dále do znění zařadila orientační seznam příslušných opatření. Konečné rozhodnutí o způsobu vynaložení těchto finančních prostředků tak zůstává v rukou členských států.

Evropský parlament navrhl úpravu formulací týkajících se vyčleňování příjmů z poplatků za externí náklady (změna 55) a z poplatků za pozemní komunikace (změna 56), přičemž zachoval závaznou povahu dotyčného ustanovení. Dále Parlament navrhuje vyčlenit 15 % celkových příjmů na finanční podporu projektů TEN-T (změna 57) a zahrnout do zprávy předkládané Komisi způsoby, jimiž členské státy zamýšlejí využít finanční prostředky získané z poplatků za externí náklady (změna 45). Tyto změny Rada nepřijala.

v) Odchyly pro třídy EURO způsobující nižší znečištění

Návrh Komise obsahuje podrobnou tabulku s různými hodnotami vyjádřenými pro každou třídu Euro v eurocentech na vozidlo a kilometr.

Rada vychází ze změny 69 zavedené Evropským parlamentem a zavádí dočasnou odchylku pro méně znečišťující vozidla, tedy pro třídy Euro V a Euro VI. Tyto dočasné výjimky jsou vypočítány podle dne vstupu v platnost nařízení stanovících přísnější emisní normy. Znamená to, že třída EURO V je z oblasti působnosti směrnice vyňata do 31. prosince 2013 a třída EURO VI do 31. prosince 2017.

Z oblasti působnosti jsou vyňata vozidla způsobující nižší znečištění než třída EURO VI, tedy nákladní vozidla s hybridním a s elektrickým pohonem.

vi) Akty v přenesené pravomoci a přizpůsobení inflaci

Komise navrhla, že regulativním postupem s kontrolou přizpůsobí přílohy 0, III, IIIa a IV s ohledem na vědecký a technický pokrok a přílohy I a II s ohledem na inflaci.

Rada dotyčná ustanovení přezkoumala s přihlédnutím ke změnám zavedeným Lisabonskou smlouvou, a zejména s ohledem na článek 290 Smlouvy o fungování Evropské unie o pravomoci přijímat nelegislativní akty s obecnou působností, kterými se doplňují nebo mění některé prvky legislativního aktu, které nejsou podstatné. V důsledku tohoto přezkumu se Rada rozhodla přenesení pravomoci na Komisi omezit na přílohu 0, kterou Komise může přizpůsobit *acquis* Unie, a na vzorec přílohy IIIa, kterou Komise může přizpůsobit vědeckému a technickému pokroku. Navíc byly vloženy nové články upravující výkon přenesení pravomoci, zrušení přenesení pravomoci a námítky k aktům v přenesené pravomoci.

S ohledem na potřebu přizpůsobit částky uvedené v eurech v přílohách II a IIIb, byl postojem Rady vložen nový článek o přizpůsobení inflaci. Tímto článkem se stanoví přezkum uvedených částek, jenž má být prováděn každé 2 roky počínaje dnem 1. ledna druhého roku ode dne vstupu směrnice v platnost.

Postoj Rady rovněž obsahuje nové ustanovení, podle něhož Rada a Evropský parlament řádným legislativním postupem určí pro přílohu IIIb maximální hodnoty pro přísnější emisní normy, a to do jednoho roku od přijetí příslušných nařízení.

3. Jiné politické otázky

Rada potvrzuje použití právního základu pro dopravu, tedy čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Rada se rozhodla upřesnit ustanovení týkající se zavádění poplatků za užívání ve vztahu k době užívání pozemních komunikací. Rada rozhodla, že měsíční sazba má činit nejvýše 10 % roční sazby, týdenní sazba nejvýše 5 % roční sazby a denní sazba nejvýše 2 % roční sazby. Tímto krokem Rada přijala změnu 73 zavedenou Evropským parlamentem.

Rada rozhodla, že stanovení výše poplatků za externí náklady bude odpovědností každého členského státu. Podle návrhu Komise měl výši těchto poplatků určovat orgán jmenovaný členským státem. Změna 36 zavedená Evropským parlamentem byla přijata.

4. Další změny přijaté Evropským parlamentem

Další změny článků, jež nejsou do postoje Rady zahrnuty, se týkají:

- definice „poplatku za pozemní komunikace“ a zahrnutí projektů uskutečňovaných společně dvěma či více členskými státy (změna 24),
- zrušení možnosti, aby členské státy mohly ukládat roční sazby poplatků pouze vozidlům v nich evidovaným (změna 31),
- možnosti, aby uživatelé, kteří ve vozidle nemají nezbytnou dokumentaci, získali náhradu veškerých dodatečných nákladů, jež museli v důsledku toho uhradit (změna 42),
- výzvy, aby Evropská komise seznámila Evropský parlament se svými stanovisky k otázce dodržování požadavků na výpočet poplatku za pozemní komunikace ze strany členských států (změna 44),
- souvisejících rozhodnutí Komise, jimiž se od členských států vyžaduje, aby přizpůsobily navrhované poplatky za externí náklady (změna 47),
- spolupráce členských států směřující k zajištění vývoje interoperabilních elektronických systémů (změna 51),
- potřeby prosazovat účinný evropský interoperabilní systém mýtného (změna 53),
- výzvy, aby Komise sledovala postupné rušení systémů časových poplatků (změna 61),
- bodů odůvodnění (změny 1 až 8, 10, 11, 14 až 24).

III. ZÁVĚR

Při zaujímání postojů Rada plně zohlednila návrh Komise a stanovisko Evropského parlamentu v prvním čtení. Pokud jde o změny navržené Evropským parlamentem, Rada poukazuje na to, že určitá část změn je již v zásadě, zčásti nebo zcela obsažena v tomto postoji.

CENY PŘEDPLATNÉHO NA ROK 2011 (bez DPH, včetně poštovního za obvyklou zásilku)

Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	1 100 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, tištěné vydání + roční DVD	22 úředních jazyků EU	1 200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	770 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, měsíční DVD (souhrnný)	22 úředních jazyků EU	400 EUR ročně
Dodatek k Úřednímu věstníku (řada S), DVD, jedno vydání týdně	mnohojazyčné: 23 úředních jazyků EU	300 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada C – Výběrová řízení	jazyky, kterých se týká výběrové řízení	50 EUR ročně

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, který vychází v úředních jazycích Evropské unie, je k dispozici ve 22 jazykových verzích. Zahrnuje řady L (Právní předpisy) a C (Informace a oznámení).

Každá jazyková verze má samostatné předplatné.

V souladu s nařízením Rady (ES) č. 920/2005, zveřejněným v Úředním věstníku L 156 ze dne 18. června 2005, které stanoví, že orgány Evropské unie nejsou dočasně vázány povinností sepsat všechny akty v irštině a zveřejňovat je v tomto jazyce, je Úřední věstník vydávaný v irském jazyce prodáván zvlášť.

Předplatné dodatku k Úřednímu věstníku (řada S – Dodatek k *Úřednímu věstníku Evropské unie*) zahrnuje znění ve všech 23 úředních jazycích na jednom mnohojazyčném DVD.

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie* opravňuje na požádání k obdržení různých příloh Úředního věstníku. Předplatitelé jsou na vydávání příloh upozorňováni prostřednictvím „oznámení čtenářům“ zveřejňovaného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Prodej a předplatné

Předplatné různých placených periodik, jako například předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, lze získat u našich distributorů. Seznam distributorů se nachází na této internetové adrese:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_cs.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nabízí přímý a bezplatný přístup k právu Evropské unie. Tyto internetové stránky umožňují nahlížet do *Úředního věstníku Evropské unie* a obsahují rovněž smlouvy, právní předpisy, judikaturu a návrhy právních předpisů.

Více informací o Evropské unii naleznete na adrese: <http://europa.eu>

