



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 7.9.2005

KOM(2005) 423 v konečnom znení

2003/0175 (COD)

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU

podľa článku 251 odsek 2 druhý pododsek Zmluvy o ES

o

spoločnom stanovisku Rady k prijatiu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU

podľa článku 251 odsek 2 druhý pododsek Zmluvy o ES

o

spoločnom stanovisku Rady k prijatiu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami

1. SÚVISLOSTI

Dátum podania návrhu EP a Rade

(dokument KOM(2003) 448 v konečnom znení – C5–0351/2003 - 2003/0175(COD):

28. júl 2003

Dátum stanoviska Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru:

3. jún 2004

Dátum stanoviska Európskeho parlamentu, prvé čítanie:

20. apríl 2004

Dátum prijatia spoločnej pozície:

6. september 2005

2. CIEĽ NÁVRHU KOMISIE

V súlade s Bielou knihou o európskej dopravnej politike na rok 2010¹ a na základe žiadosti Európskej rady z decembra 2002 a marca 2003 Komisia navrhla upravenú verziu smernice 1999/62/ES o cestných poplatkoch pre ťažké nákladné vozidlá. Tento návrh sa zhoduje s politikou Komisie pre vyberanie poplatkov za dopravnú infraštruktúru, podstatou ktorej je vývoj harmonizovaného prístupu Spoločenstva k vyberaniu poplatkov v rámci všetkých spôsobov dopravy. Základným prvkom určovania dopravných poplatkov by mali byť náklady, ktoré za dopravu v súčasnosti platia používatelia, daňoví poplatníci a celá spoločnosť.

Smernica 1999/62/ES zabezpečuje súčasný legislatívny rámec cestných poplatkov pre ťažké nákladné vozidlá. Ako sa však členské štáty odkláňajú od režimu vyberania poplatkov (nálepky) a prikláňajú sa k režimu vyberania mýtného, je potrebné túto smernicu aktualizovať s cieľom vypracovať a objasniť základné zásady cestného mýta a uistiť sa, že súčasná rozmanitosť jednotlivých režimov vyberania poplatkov a mýtného sa vyvíja transparentným a harmonizovaným spôsobom. Je tiež potrebné upraviť režim cestných poplatkov tak, aby sa zvýšili možnosti získavania finančných prostriedkov určených na investovanie do novej dopravnej infraštruktúry.

Návrh Komisie na aktualizáciu smernice 1999/62/ES sa zameriava na tieto ciele. S cieľom zlepšiť a zosúladiť základné zásady vyberania mýtného návrh:

¹ KOM (2001) 370, 12. 9. 2001

- špecifikuje základné nákladové aspekty pre režimy mýtného, aby zahŕňali náklady na výstavbu, prevádzku, údržbu a rozvoj siete a nekryté náklady v prípade nehôd,
- zlepšuje priestor na rozlíšenie jednotlivých druhov mýtného a stanovuje metodológiu, aby umožnila transparentný odhad nákladov,
- rozširuje rozsah pôsobnosti tejto smernice na viac úžitkových vozidiel (od 3,5 tony) a na väčší rozsah ciest (transeurópska cestná sieť a alternatívne trasy).

V rámci pomoci uspokojiť potreby financovania dopravnej infraštruktúry návrh:

- spája mýtno s nákladmi na údržbu a rozvoj infraštruktúry,
- požaduje, aby sa príjmy použili na údržbu a rozvoj dopravnej infraštruktúry,
- umožňuje prirážky k mýtnemu, pričom sa príjmy zo zvýšenia musia investovať do alternatívnej infraštruktúry v rovnakom koridore transeurópskej siete (TEN).

3. PRIPOMIENKY K SPOLOČNEJ POZÍCII

Rada vykonala určité zmeny v návrhu Komisie, ktoré sú prijateľné, pretože zabezpečujú napĺňanie jeho cieľov:

- Definícia nákladov na výstavbu bola upravená a vypracovaná tak, aby špecifikovala finančné náklady, ktoré môžu prichádzať do úvahy a aby zaručila, že lehota vynakladania nákladov neprekročí životnosť príslušnej infraštruktúry.
- Zmenilo sa povolené rozlíšenie mýtného s cieľom vylepšiť transparentnosť a chrániť pred akoukoľvek diskrimináciou.
- Sprísnil sa podmienky zavádzania prirážok k mýtnemu, aby sa zlepšila transparentnosť a obmedzil sa rozsah väčšiny prirážok na maximálne 15 % namiesto 25 %. Maximálna prirážka vo výške 25 % sa vzťahuje iba na cesty, ktoré sa nachádzajú v rovnakom koridore ako cezhraničné úseky prioritných projektov európskeho záujmu v horských oblastiach.
- Nové režimy vyberania mýtného majú podliehať kontrole Komisie podľa základných zásad v prílohe III. Kontrola sa bude pre režimy vyberania mýtného bez koncesie vykonávať priamo, pričom mýtno sa bude kalkulovať podľa základných zásad a kľúčové hodnoty a parametre kontroly budú poskytovať členské štáty. Pre mýtno s režimom koncesie sa bude kontrola vykonávať nepriamo. Členské štáty musia poskytnúť všetky informácie nevyhnutné na overenie toho, či úroveň mýtného neprevyšuje úroveň vypočítanú podľa základných zásad.

V otázkach zahrnutia externých nákladov a pokrytia mýtného, v ktorých Rada tiež urobila zmeny oproti pôvodnému návrhu Komisie, vydala Komisia vyhlásenie, v ktorom:

- sa zaviazala urobiť hlbšiu analýzu postupnej internalizácie externých nákladov, keď bude vykonávať strednodobú revíziu Bielej knihy o doprave na konci roka 2005, najmä vzhľadom na druhé čítanie Parlamentu,

- pripomína, že právo členských štátov vyňať určité úseky siete sa musí vykonávať nediskriminačným spôsobom a v súlade so Zmluvou. V tomto smere Komisia vyhlásila, že bude zohľadňovať objektívne kritériá, akými sú potreba zlepšiť prístupnosť izolovaných regiónov alebo stupeň dopravného zaťaženia a znečistenia.

Po týchto vyhláseniach Komisia privítala spoločnú pozíciu Rady ako ťažko nájdený kompromis.

Zo 42 zmien a doplnení prijatých Parlamentom 20. apríla 2004 bolo deväť pre Komisiu prijateľných a sú zahrnuté do spoločnej pozície, 23 bolo pre Komisiu prijateľných, ale neboli prijaté Radou, šesť bolo pre Komisiu neprijateľných, ale boli začlenené do spoločnej pozície a štyri neboli prijateľné ani pre Komisiu, ani pre Radu.

4. PODROBNÉ PRIPOMIENKY KOMISIE K ZMENÁM A DOPLNENIAM EURÓPSKEHO PARLAMENTU V PRVOM ČÍTANÍ

4.1. Zmeny a doplnenia prijaté Komisiou a úplne alebo čiastočne zahrnuté v spoločnej pozícii.

Zmena a doplnenie 21: Do definície nákladov na výstavbu je zahrnutá zásada zohľadniť iba tú časť nákladov, ktorá nie je amortizovaná.

Zmena a doplnenie 22: Súčasťou je definícia váženého priemeru mýtného, hoci sa v záujme väčšej technickej presnosti líši od tej, ktorú prijal Parlament.

Zmena a doplnenie 24: Súčasťou je definícia koncesie, hoci sa v záujme väčšej právnej presnosti líši od tej, ktorú prijal Parlament (vychádza z definície v smernici 2004/18/ES).

Zmeny a doplnenia 10 a 34: Rada podľa návrhu Parlamentu zrušila akékoľvek úvahy o nákladoch v prípade nehôd.

Zmeny a doplnenia 18 a 38: Rada tiež zamietla plán na založenie nezávislého orgánu pre infraštruktúru.

Zmena a doplnenie 39: Návrh pridať dane z poistenia na zoznam daní a poplatkov, ktoré táto smernica neovplyvňuje, bol prijatý.

Zmena a doplnenie 43: Tabuľka prílohy II bola zmenená a doplnená, aby zahŕňala najnovšie emisné triedy EURO. Vyššie hodnoty pre staršie vozidlá sa však nezachovali.

4.2. Zmeny a doplnenia prijaté Komisiou, ale nezahrnuté do spoločnej pozície

Zmeny a doplnenia 1, 3, 4, 5, 6, 7 a 8: Rada nezmenila poradie odôvodnení poskytujúcich všeobecné zdôvodnenia, pokiaľ ide o smernicu vrátane rôznych politických priorít skrývajúcich sa za návrhom a relevantných záverov Rady, atď.

Zmeny a doplnenia 2 a 25: Rada vylúčila všetky odkazy na externé náklady, vrátane tohto odôvodnenia a definície. Aj keď tento krok bol pre Komisiu v priebehu hľadania kompromisného znenia akceptovateľný, Komisia upozorňuje na svoje vyhlásenie Komisie v prílohe.

Zmena a doplnenie 12: Neutralita rozlíšenia mýtného z hľadiska príjmov je obsiahnutá v texte, ale nie v odôvodnení.

Zmena a doplnenie 13: Rada neprijala návrh Komisie umožniť kompenzácie pomocou znižovania iných dopravných daní pod minimálnu úroveň EÚ.

Zmena a doplnenie 20: Táto definícia „hlavnej cestnej siete“ bola nadbytočná, keďže Rada vypustila z článku 1 ods. 3 akúkoľvek zmienku o hlavnej cestnej sieti.

Zmeny a doplnenia 14 a 26: Možnosť oslobodiť od platenia mýtného vozidlá humanitárnych organizácií a organizácií poskytujúcich núdzovú pomoc nebola prijatá, keďže výnimku podľa tohto článku dostávajú iba jasne označené a overiteľné vozidlá. Okrem toho odôvodnenie (zmena a doplnenie 14) pre každú oslobodenú kategóriu používateľa nie je potrebné.

Zmeny a doplnenia 11 a 27: Nie je vhodné, aby smernica Rady a Parlamentu dávala členským štátom pokyny radiť sa s regionálnymi a miestnymi orgánmi - to je vecou subsidiarity, ktorá sa mení podľa vládnych štruktúr každého členského štátu.

Zmena a doplnenie 28: Základný aspekt na určovanie mýtného bol obmedzený na náklady na infraštruktúru. Externé náklady Rada vylúčila.

Zmena a doplnenie 29: Rozlíšenie mýtného navrhnuté Parlamentom sa považovalo za nedostatočné. Rozlíšenie v spoločnej pozícii poskytuje istotu a jednoznačnosť s väčšou mierou flexibility meniť výšku mýtného, aby odzrkadľovalo kritériá životného prostredia a dopravného preťaženia. Okrem toho kritériá PM₁₀ a NO_x neboli zahrnuté, keďže sa odzrkadľujú v emisných triedach Euro a je ťažké kontrolovať ich samostatne. Navyše takéto environmentálne kritériá by boli prijateľné (ak by to bolo uskutočniteľné) v rámci kritérií emisných tried Euro.

Zmeny a doplnenia 16 a 30: Povoliť prirážky k mýtnemu v mestských zónach by sa zlučovalo s úlohou, ktorú prirážky majú, avšak Rada túto zmenu a doplnenie zamietla.

Zmena a doplnenie 32: Rada odmietla *povinnosť* členských štátov uvaliť najvyššie mýtno na vozidlá, ktoré nie sú schopné doložiť a preukázať svoju emisnú triedu Euro.

Zmena a doplnenie 36: Články týkajúce sa režimu kompenzácií (znižovanie daní z vozidiel atď.) Rada vypustila.

Zmena a doplnenie 42: Rada zamietla návrh, na základe ktorého by Komisia podávala správy o účinku tejto smernice na nevhodnosť na cestách a o jej vplyvoch na životné prostredie.

4.3. Zmeny a doplnenia zamietnuté Komisiou, ale napriek tomu zahrnuté do spoločnej pozície.

Zmeny a doplnenia 9, 19, 33, 52: Režimy koncesie nemôžu byť z rozsahu pôsobnosti smernice vylúčené, pretože potom by smernica nebola účinná. Rada však zaviedla samostatnú štruktúru na kontrolu režimov koncesie, aby sa zohľadnila špeciálna povaha koncesií a aby sa zachovalo právo Komisie kontrolovať ich správne vykonávanie.

Zmeny a doplnenia 46 a 48: Rozdeľovanie príjmov je dobrovoľné v súlade s textom Parlamentu.

4.4. Zmeny a doplnenia zamietnuté Komisiou a nezahrnuté do spoločnej pozície

Zmeny a doplnenia 17, 41 a 50: Komisia by smernicou nemala byť nútená vykonávať takýto pracovný program (i keď v Bielej knihe je plánované zváženie budúcej internalizácie externých nákladov). Rada okrem toho nežiada zmienku o vývoji metodológií na odhadovanie externých nákladov.

Zmena a doplnenie 37: Kompenzačné plány pre akýkoľvek celoštátny režim vyberania mýtného sú v právomoci členského štátu a preto sa nemusia nimi zaoberať smernica.

(13 zmien a doplnení neuvedených na tomto mieste (15, 19, 35, 40, 44, 45, 47, 49, 51, 53-56) plenárne zasadanie Parlamentu zamietlo. Zmeny a doplnenia 23 a 31 nie sú pre anglickú verziu relevantné.)

5. ZÁVER

Komisia víta spoločnú pozíciu prijatú Radou.

Ako uvádza vyhlásenie, ktoré Komisia uskutočnila na stretnutí Rady z 25. apríla 2005, Komisia

- urobí hlbšiu analýzu postupnej internalizácie externých nákladov, keď bude vykonávať strednodobú revíziu Bielej knihy o doprave na konci roka 2005, najmä vzhľadom na druhé čítanie Parlamentu,
- pripomína, že právo členských štátov oslobodiť určité úseky siete od poplatkov, stanovené v spoločnej pozícii, by sa muselo vykonávať nediskriminačným spôsobom a v súlade so Zmluvou. Komisia by zohľadnila kritériá, akými sú potreba zlepšiť prístupnosť izolovaných regiónov alebo stupeň výskytu dopravného preťaženia a stupeň znečistenia.

Príloha: Vyhlásenie Komisie pre Radu z 21. apríla 2005

INTERNALIZÁCIA EXTERNÝCH NÁKLADOV A GEOGRAFICKÉ POKRYTIE

Vyhlásenie Komisie

Z príležitosti priebežnej revízie Bielej knihy o doprave, ktorá sa predpokladá na konci roka 2005 Komisia prehľbí analýzu vplyvu postupnej internalizácie externých nákladov dopravy, a to z pohľadu druhého čítania v Európskom parlamente o návrhu smernice o spoplatnení ťažkých nákladných vozidiel („Eurovignette Directive“).

Komisia pripomína, že právo členských štátov vylúčiť určité časti siete zo spoplatňovania sa musí uplatňovať nediskriminačným spôsobom a v súlade so zmluvou. V tomto kontexte Komisia zohľadní najmä objektívne kritériá, akými sú potreba zlepšenia prístupnosti izolovaných oblastí alebo stupeň preťaženia ciest a znečistenia.