

I

(Legislatívne akty)

SMERNICE

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2011/76/EÚ

z 27. septembra 2011,

**ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej
infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Podpora udržateľnej dopravy je rozhodujúcim prvkom spoločnej dopravnej politiky. Preto by sa malo znížiť prispievanie sektora dopravy k zmene klímy a jeho negatívne vplyvy, najmä kongescia, ktorá je brzdou mobility, a znečistenie ovzdušia a hluk, ktoré majú za následok škody na zdraví a na životnom prostredí. Požiadavky na ochranu životného prostredia sa okrem toho musia integrovať do vymedzenia a vykonávania ostatných politik Únie vrátane spoločnej dopravnej politiky.
- (2) Cieľ zníženia negatívnych vplyvov dopravy by sa mal dosiahnuť takým spôsobom, aby sa predišlo neprimeraným prekážkam slobody pohybu v záujme zdravého hospodárskeho rastu a riadneho fungovania vnútorného trhu a územnej súdržnosti.
- (3) Spoločná dopravná politika by mala využívať kombináciu nástrojov s cieľom zlepšiť dopravnú infraštruktúru

a používanie technológií a umožniť účinnejšie riadenie dopytu po doprave, najmä prostredníctvom presadzovania obnovy vozového parku, efektívnejšieho využívania infraštruktúry a komodality, aby sa zodpovedajúcim spôsobom optimalizoval systém dopravy. Vyžaduje to, aby sa viac uplatňovala zásada „používateľ platí“ a aby sa vo všetkých druhoch dopravy v sektore dopravy rozvíjala a uplatňovala zásada „znečisťovateľ platí“.

- (4) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES ⁽⁴⁾ sa od Komisie vyžaduje, aby predložila model posúdenia všetkých externých nákladov pochádzajúcich z používania dopravnej infraštruktúry, ktorý bude slúžiť ako základ budúcej kalkulácie poplatkov za infraštruktúru. Súčasťou tohto modelu bude analýza vplyvu internalizácie externých nákladov pre všetky druhy dopravy a stratégia postupného uplatňovania tohto modelu a v prípade potreby návrhy na ďalšiu revíziu tejto smernice.
- (5) S cieľom priblížiť sa k udržateľnej dopravnej politike by ceny za dopravu mali lepšie odrážať náklady znečistenia ovzdušia a hluku spôsobených premávkou a náklady súvisiace so zmenou klímy a kongesciou spôsobenou skutočným používaním všetkých druhov dopravy ako prostriedok optimalizácie využívania infraštruktúry, obmedzenia miestneho znečistenia životného prostredia, zvládnutia kongescie a boja proti zmene klímy za najnižšie ceny pre hospodárstvo. Vyžaduje si to postupný prístup vo všetkých druhoch dopravy so zreteľom na ich vlastnosti.
- (6) Pri spôsoboch dopravy sa už začalo s internalizáciou externých nákladov a príslušné právne predpisy Únie buď takúto internalizáciu zavádzajú postupne, alebo jej aspoň nebránia. Tento proces je však potrebné monitorovať a naďalej podporovať vo všetkých druhoch dopravy uplatňovaním spoločných zásad a súčasne prihliadajúc na osobitosti každého druhu.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 255, 22.9.2010, s. 92.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 120, 28.5.2009, s. 47.

⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 11. marca 2009 (Ú. v. EÚ C 87 E, 1.4.2010, s. 345) a pozícia Rady v prvom čítaní zo 14. februára 2011 (Ú. v. EÚ C 77 E, 11.3.2011, s. 1). Pozícia Európskeho parlamentu zo 7. júna 2011 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 12. septembra 2011.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42.

- (7) V odvetví cestnej dopravy mýto vypočítavané ako poplatky za používanie infraštruktúry na základe prejazdenej vzdialenosti predstavuje spravodlivý a účinný hospodársky nástroj na dosiahnutie udržateľnej dopravnej politiky, pretože majú priamy vzťah k používaniu infraštruktúry, vlastnostiam vozidiel z hľadiska životného prostredia a miesta a času použitia vozidiel, a môžu sa preto stanovovať na úrovni, ktorá vyjadruje náklady znečistenia a kongescie spôsobené skutočným používaním vozidiel. Okrem toho mýto nevytvára žiadnu deformáciu hospodárskej súťaže v rámci vnútorného trhu, pretože poplatky majú platiť všetci prevádzkovatelia bez ohľadu na členský štát, z ktorého pochádzajú alebo v ktorom majú sídlo, a majú byť úmerné intenzite používania cestnej siete.
- (8) Z analýzy vplyvu vyplýva, že uplatňovanie mýta vypočítaného na základe nákladov spôsobených znečistením životného prostredia a na preťažených cestách na základe väčšej diferenciacie sadzieb mýta počas dób dopravných špičiek by malo pozitívny účinok na dopravný systém a prispelo by k stratégii Únie zameranej na boj proti zmene klímy. Mohla by sa tým znížiť kongescia a miestne znečistenie, pretože by sa podporilo používanie technológie ekologickejších vozidiel, optimalizovalo by sa logistické správanie a znížil by sa počet nevyťažovaných vozidiel. To by mohlo nepriamo zohrať dôležitú úlohu pri znižovaní spotreby paliva a prispelo by k boju proti zmene klímy.
- (9) Touto smernicou sa členským štátom nebráni v uplatňovaní vnútroštátnych pravidiel na vyberanie poplatkov od ostatných používateľov ciest mimo rozsahu pôsobnosti tejto smernice.
- (10) Náklady znečistenia ovzdušia a náklady hluku spôsobených premávkou, ako sú napríklad zdravotné náklady vrátane zdravotnej starostlivosti, straty na úrode a iné výrobné straty a sociálne náklady sa vynakladajú v rámci územia členského štátu, na ktorom sa doprava uskutočňuje. Zásada, podľa ktorej platí znečisťovateľ, sa bude vykonávať prostredníctvom spoplatnenia externých nákladov, ktoré prispieje k zníženiu externých nákladov.
- (11) Na účely tejto smernice poskytuje model, ktorý navrhla Komisia na výpočet externých nákladov na znečistenie ovzdušia spôsobené premávkou a externých nákladov na hluk spôsobený premávkou, spoľahlivé metódy a rozsah jednotkových hodnôt, ktoré by už mohli slúžiť ako základ výpočtu poplatkov na externé náklady.
- (12) Ešte vždy existujú pochybnosti o nákladoch a prínosoch systémov potrebných na presadzovanie diferencovaných poplatkov na cestách so slabou premávkou. Kým sa také pochybnosti nevyriešia, najvhodnejším sa zdá byť pružný prístup na úrovni Únie. Tento pružný prístup by mal členským štátom ponechať možnosť, aby rozhodli, či a na ktorých cestách zavedú poplatky za externé náklady na základe miestnych a vnútroštátnych vlastností cestnej siete.
- (13) Poplatky za používanie v závislosti od času predstavujú užitočný systém, ktorý už teraz umožňuje uplatňovať zásadu „užívateľ platí“ v prípade, že sa v súčasnosti neuplatňuje tarifný systém založený na prejazdenej vzdialenosti, ktorý lepšie vyjadruje skutočné využívanie infraštruktúry. Poplatky za používanie v závislosti od času vyberané denne, týždenne, mesačne alebo ročne by nemali diskriminovať príležitostných používateľov, pretože vysoký podiel takých používateľov pravdepodobne tvoria zahraniční dopravcovia. Preto by sa mal podrobnejšie stanoviť pomer medzi dennými, týždennými, mesačnými a ročnými sadzbami pre ťažké nákladné vozidlá.
- (14) S cieľom zabezpečiť, aby európski nákladní dopravcovia dostávali jasné cenové signály, ktoré podnecujú optimalizáciu správania, by sa mala v strednodobom horizonte vyvinúť snaha o zladenie metód výpočtu externých nákladov, ktoré používajú členské štáty.
- (15) Jasná a transparentná implementácia režimov spoplatňovania by mohla viesť k lepšiemu fungovaniu vnútorného trhu. Z toho dôvodu je potrebné predchádzať nekonzistentným režimom spoplatňovania, aby sa nenarušila hospodárska súťaž v medzinárodnej nákladnej doprave na transeurópskej cestnej sieti alebo na určitých úsekoch tejto siete a na akýchkoľvek ďalších úsekoch prepojených sietí alebo diaľnic, ktoré nie sú súčasťou transeurópskej cestnej siete. Rovnaké zásady spoplatňovania by sa mali uplatňovať najmä na každý úsek diaľničnej siete členského štátu.
- (16) Členské štáty by mali mať možnosť spoplatňovať maximálnu úroveň nákladov na infraštruktúru a externých nákladov, ktoré povoľuje spoplatňovať táto smernica prostredníctvom mýta, ale mali by mať možnosť rozhodnúť o spoplatňovaní jedného alebo oboch týchto nákladov na nižšej úrovni alebo ich vôbec nespoplatňovať.
- (17) Pri stanovovaní siete, na ktorú sa má vzťahovať poplatok za externé náklady, by členské štáty mali mať možnosť rozhodnúť neukladať poplatky za externé náklady na určitých cestách, aby sa zlepšil prístup k okrajovým, vnútrozemským a ostrovným regiónom, ako aj ich konkurencieschopnosť.
- (18) Malo by byť možné doplniť poplatok za infraštruktúru o prvok externých nákladov založený na nákladoch znečistenia ovzdušia a nákladoch hluku spôsobených premávkou. Prvok externých nákladov zahrnutý do mýta by malo byť možné pripočítať k nákladom na používanie infraštruktúry za predpokladu, že sa dodržia určité podmienky pri výpočte nákladov s cieľom predchádzať neprímeranému spoplatňovaniu.
- (19) Poplatok za externé náklady by sa mal odlišovať podľa typu ciest, typu vozidiel a v prípade hluku podľa časových úsekov, aby lepšie vyjadroval náklady znečistenia ovzdušia a náklady hluku spôsobených premávkou.

- (20) Kongescia má negatívny vplyv v tom, že pre užívateľov ciest vo všeobecnosti znamená stratu času a mrhanie palivom. Diferenciácia poplatkov za infraštruktúru ponúka nástroj na riadenie kongescie za predpokladu, že diferencované mýto bude jasným a zmysluplným cenovým ukazovateľom pre užívateľov ciest, aby upravili svoje správanie a vyhli sa preťaženým cestným úsekom počas dopravnej špičky.
- (21) V prípade, že sa na určitý cestný úsek uplatňuje diferenciácia poplatkov na účely zníženia kongescie, táto diferenciácia by sa mala navrhnúť a uplatniť spôsobom, ktorý je neutrálny z hľadiska príjmov a ktorý poskytuje značné finančné výhody nákladným dopravcom, ktorí použijú príslušný cestný úsek mimo období dopravnej špičky, oproti dopravcom, ktorí ho použijú počas období dopravnej špičky.
- (22) V smernici Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku⁽¹⁾, sa už poskytuje základ na vytváranie a finalizáciu súboru opatrení Únie týkajúcich sa hluku, ktorý vydávajú motorové vozidlá a infraštruktúry, tým, že sa od príslušných orgánov vyžaduje, aby vypracovali strategické hlukové mapy pre významné cesty a akčné plány na zníženie hluku v prípadoch, keď úroveň vystavenia hluku môže mať škodlivé účinky na ľudské zdravie.
- (23) Plynulé fungovanie vnútorného trhu si vyžaduje rámec Únie, ktorým sa zabezpečí, že cestné poplatky stanovené na základe miestnych nákladov znečistenia ovzdušia spôsobeného premávkou a nákladov hluku spôsobeného premávkou, ako aj na základe miestnych nákladov na preťaženie budú transparentné, primerané a nediskriminujúce. Tento rámec by mal zahŕňať spoločné zásady spoplatňovania, metódy kalkulácie, maximálne úrovne a jednotkové hodnoty externých nákladov založené na vedeckých metódach, ako aj postupy oznamovania a predkladania správ o mýtnych režimoch Komisii.
- (24) Ak členské štáty určia orgán, ktorý stanovuje poplatky za externé náklady, tento orgán by nemal mať záujem stanoviť sumu na neprimeranej úrovni, a mal by byť preto nezávislý od subjektu, ktorý vyberá a spravuje príjem z mýta.
- (25) Koridor, v ktorom je povolená prirážka, môže zahŕňať paralelné a priamo si konkurujúce horské cestné úseky v prijateľnej vzdialenosti, na ktoré sa môže odkloniť premávka v dôsledku zavedenia prirážky. Pri cezhraničných projektoch by sa uplatnenie tohto ustanovenia malo dohodnúť medzi príslušnými členskými štátmi a Komisiou.
- (26) S cieľom uprednostniť výstavbu prioritných projektov európskeho záujmu uvedených v prílohe III k rozhodnutiu Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ zo 7. júla 2010 o základných usmerne-
- niach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete⁽²⁾ by členské štáty, ktoré majú možnosť uplatňovať prirážku, mali radšej využiť túto voľbu ako uložiť poplatok za externé náklady. V snahe predísť neprimeranému spoplatňovaniu používateľov by sa poplatok za externé náklady nemal kombinovať s prirážkou, pokiaľ externé náklady nepresiahnu výšku už uloženej prirážky. V takom prípade je preto potrebné, aby sa výška prirážky odpočítala od poplatku za externé náklady.
- (27) Zľavy alebo zníženia poplatkov za externé náklady by sa nemali povoliť, pretože by vzniklo značné riziko, že budú neprimerane diskriminovať určité kategórie používateľov.
- (28) S výhradou príslušných ustanovení Zmluvy o fungovaní Európskej únie týkajúcich sa štátnej pomoci by sa mali povoliť motivačné opatrenia pre cesty, ktoré zahŕňajú finančne nákladné modálne presuny (ako napr. cestamore-cesta), v záujme územnej súdržnosti a prístupnosti a konkurencieschopnosti okrajových, vnútrozemských a ostrovných regiónov.
- (29) Mali by sa povoliť zľavy na poplatkoch za infraštruktúru alebo zníženia týchto poplatkov za určitých podmienok niektorým kategóriám používateľov, ako sú napr. pravidelní používatelia alebo používatelia systémov elektronického mýta.
- (30) Účtovanie externých nákladov prostredníctvom mýta bude účinnejšie ovplyvňovať rozhodnutia používateľov v prípade, že vedú o takýchto nákladoch. Tieto náklady by preto mali byť osobitne uvedené na potvrdení, faktúre alebo na rovnocennom doklade, ktorý poskytuje prevádzkovateľ mýta. Okrem toho taký doklad by uľahčil dopravcom prenos nákladov spojených s poplatkom za externé náklady na odosielateľa alebo na niektorých iných zákazníkov.
- (31) Je žiaduce používať elektronické mýtné systémy na účely zamedzenia prerušenia plynulosti premávky a predchádzania nepriaznivým účinkom na miestne životné prostredie spôsobeným kolónami na miestach výberu mýta. Je preto žiaduce vyberať poplatok za externé náklady prostredníctvom takýchto systémov v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004 o interoperabilite elektronických mýtnych systémov v Spoločenstve⁽³⁾. S cieľom uľahčiť fungovanie vnútorného trhu by Komisia mala monitorovať pokrok dosiahnutý v rámci smernice 2004/52/ES, aby sa v dohodnutom termíne zaviedla skutočná európska elektronická mýtna služba, ktorá by znížila počet elektronických zariadení na výber mýta vo vozidle na jednu jednotku, plne kompatibilnú s elektronickými systémami na výber mýta vo všetkých členských štátoch.

(1) Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 12.

(2) Ú. v. EÚ L 204, 5.8.2010, s. 1.

(3) Ú. v. EÚ L 166, 30.4.2004, s. 124.

- (32) Zatiaľ čo rozhodnutia o otázkach štátnych verejných výdavkov vrátane použitia príjmov získaných podľa tejto smernice sú v súlade so zásadou subsidiarity záležitosťou členských štátov, dodatočný príjem pochádzajúci z poplatkov za externé náklady alebo ekvivalent týchto príjmov vo finančnej hodnote by sa v súlade s cieľmi dopravnej politiky tejto smernice mal použiť v prospech odvetvia dopravy a vo všeobecnosti na podporu udržateľnej mobility. Takéto projekty by sa preto okrem iného mali týkať uľahčenia efektívnej cenotvorby, zníženia znečistenia z cestnej dopravy pri zdroji, zmiernenia jeho účinkov, zlepšenia výkonnosti vozidiel z hľadiska CO₂ a spotreby energie, rozvoja alternatívnej infraštruktúry pre používateľov dopravy, optimalizácie logistiky alebo zlepšenia bezpečnosti cestnej premávky.
- (33) V záujme podpory interoperability mýtnych režimov a za splnenia určitých podmienok by malo byť dvom alebo viacerým členským štátom povolené spolupracovať na zavedení spoločného systému mýta.
- (34) Komisia by mala v stanovenej lehote zaslať Európskemu parlamentu a Rade súhrnné posúdenie skúseností nadobudnutých v členských štátoch, ktoré uplatňujú poplatky za externé náklady a/alebo poplatky za infraštruktúru v súlade s touto smernicou.
- (35) V nariadení Rady (ES) č. 1083/2006 z 11. júla 2006, ktorým sa ustanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde a Kohéznom fonde⁽¹⁾, sa stanovuje, že pri určovaní nedostatku vo financovaní v prípade projektov vytvárajúcich príjmy sa musí brať do úvahy príjem vytvorený z poplatkov, ktoré priamo znášajú používatelia. Pri výpočte nedostatku vo financovaní by sa však nemal brať do úvahy príjem vytvorený z poplatkov za externé náklady, pretože tento príjem by sa mal použiť na projekty, ktoré sa zameriavajú na zníženie znečistenia spôsobeného cestnou dopravou pri zdroji, zmiernenie jeho účinkov, zlepšenie výkonnosti vozidiel z hľadiska CO₂ a spotreby energie a rozvoj alternatívnej infraštruktúry pre užívateľov dopravy.
- (36) Členské štáty by mali mať možnosť pri uplatňovaní alternatívnych vedeckých metód na výpočet poplatkov za externé náklady zohľadňovať metódy výpočtu výšky peňažných nákladov externalít, ktoré sa uvádzajú v štúdií Príručka odhadu externých nákladov v sektore dopravy⁽²⁾, v ktorej sa poskytuje prehľad o najnovšej teórii a praxi odhadovania externých nákladov.
- (37) V horských oblastiach, ako sú opísané v štúdií Horské oblasti v Európe: analýza horských oblastí v členských štátoch EÚ, prístupujúcich krajinách a iných európskych krajinách, ktorej vypracovanie Európska komisia zadala v roku 2004, by mohli byť povolené vyššie poplatky na externé náklady, pokiaľ objektívne vedecké údaje preukážu, že znečistenie ovzdušia a hluk spôsobujú väčšie škody v týchto horských oblastiach z dôvodu geografických podmienok a fyzikálnych javov, ako sú sklon ciest, teplotné inverzie a efekt amfiteátra v údoliach.
- (38) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie⁽³⁾.
- (39) Komisia by mala mať právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o určité prispôbenia príloh. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojich prípravných prác uskutočnila vhodné konzultácie, a to aj na expertnej úrovni.
- (40) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva⁽⁴⁾ sa členským štátom odporúča, aby vo svojom záujme a v záujme Únie vypracovali a zverejnili vlastné tabuľky, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať vzájomný vzťah medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu.
- (41) Keďže cieľ tejto smernice, predovšetkým podporu diferencovaného spolplatňovania založeného na externých nákladoch ako prostriedku na dosiahnutie udržateľnej dopravy, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, ale z dôvodu významu cezhraničného rozmeru dopravy ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 1999/62/ES sa týmto mení a dopĺňa takto:

1. Článok 2 sa mení a dopĺňa takto:

a) vkladá sa toto písmeno:

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 210, 31.7.2006, s. 25.

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

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.

„ad) ‚diaľnica‘ je cesta osobitne projektovaná a budovaná pre dopravu motorovými vozidlami, ktorá neobsluhuje nehnuteľnosti s ňou hraničiace a ktorá:

i) má, s výnimkou osobitných bodov alebo dočasne, oddelené jazdné pruhy pre premávku v oboch smeroch, vzájomne oddelené buď deliacim pásom, ktorý nie je určený pre dopravu, alebo výnimočne inými spôsobmi;

ii) úrovňovo nekrižuje žiadnu cestu, železničnú trať alebo trať električky, cestu pre cyklistov alebo chodcov a

iii) je osobitne označená ako diaľnica;“

b) písmená b) a ba) sa nahrádzajú takto:

„b) ‚mýto‘ je určitá suma, ktorá sa platí za vozidlo na základe vzdialenosti prejdenej na danej infraštruktúre a typu vozidla, pričom zahŕňa poplatok za infraštruktúru a/alebo poplatok za externé náklady;

ba) ‚poplatok za infraštruktúru‘ je poplatok vybraný na účely úhrady nákladov vynaložených členským štátom na výstavbu, údržbu, prevádzku a rozvoj infraštruktúry;“

c) vkladajú sa tieto písmená:

„bb) ‚poplatok za externé náklady‘ je poplatok vybraný na účely úhrady nákladov vynaložených v členskom štáte v súvislosti so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou a/alebo hlukom spôsobeným premávkou;

bc) ‚náklady znečistenia ovzdušia spôsobeného premávkou‘ sú náklady na škodu spôsobenú uvoľňovaním tuhých častíc a prekurzorov ozónu, ako sú napríklad oxidy dusíka a prchavé organické zlúčeniny, v priebehu prevádzky vozidla;

bd) ‚náklady hluku spôsobeného premávkou‘ sú náklady na škodu spôsobenú hlukom vydávaným vozidlami alebo vytvoreným vzájomným pôsobením vozidiel a povrchu vozovky;

be) ‚vážený priemerný poplatok za infraštruktúru‘ je celkový príjem z poplatku za infraštruktúru za dané obdobie vydelený počtom kilometrov, ktoré vozidlo prešlo na úsekoch ciest spoplatňovaných počas tohto obdobia;

bf) ‚vážený priemerný poplatok za externé náklady‘ je celkový príjem z poplatku za externé náklady za dané obdobie vydelený počtom kilometrov, ktoré vozidlo prešlo na úsekoch ciest spoplatňovaných počas tohto obdobia;“

d) písmeno d) sa nahrádza takto:

„d) ‚vozidlo‘ je motorové vozidlo alebo jazdná súprava, ktoré sú určené alebo používané na prepravu tovaru po ceste s maximálnou prípustnou hmotnosťou naloženého vozidla presahujúcou 3,5 tony;“.

2. Články 7, 7a a 7b sa nahrádzajú takto:

„Článok 7

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 9 ods. 1a, môžu členské štáty zachovať alebo zaviesť mýto a/alebo užívateľské poplatky na transeurópskej cestnej sieti alebo na určitých úsekoch tejto siete a na akýchkoľvek iných ďalších úsekoch ich siete diaľnic, ktoré nie sú súčasťou transeurópskej cestnej siete, za podmienok stanovených v odsekoch 2, 3, 4 a 5 tohto článku a v článkoch 7a až 7k. Týmto nie je dotknuté právo členských štátov uplatňovať v súlade so Zmluvou o fungovaní Európskej únie mýto a/alebo užívateľské poplatky na iných cestách pod podmienkou, že vyberanie mýta a/alebo užívateľských poplatkov na takýchto iných cestách nevedie k diskriminácii medzinárodnej premávky a narušeniu hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi.

2. Členské štáty nevyberajú od žiadnej kategórie vozidiel mýto aj užívateľské poplatky súčasne za použitie jedného úseku cesty. Členský štát, ktorý vyberá užívateľský poplatok vo svojej sieti, však môže tiež vyberať mýto za používanie mostov, tunelov a horských priechodov.

3. Mýto a užívateľské poplatky nediskriminujú dopravcu priamo ani nepriamo na základe štátnej príslušnosti, členského štátu alebo tretej krajiny, v ktorej má dopravca sídlo alebo evidované vozidlo, alebo na základe pôvodu, či cieľa dopravnej operácie.

4. Členské štáty môžu zaviesť znížené sadzby mýta alebo užívateľských poplatkov alebo oslobodenie od povinnosti platiť mýto alebo užívateľské poplatky pre vozidlá oslobodené od povinnosti inštalovať a používať záznamové zariadenie podľa nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave (*) a v prípadoch, na ktoré sa vzťahuje článok 6 ods. 2 písm. a) a b) tejto smernice, a za podmienok, ktoré sú v ňom stanovené.

5. Členské štáty sa môžu rozhodnúť uplatniť mýto a/alebo užívateľské poplatky iba na vozidlá, ktoré majú maximálnu prípustnú hmotnosť naloženého vozidla najmenej 12 ton, pokiaľ sa domnievajú, že rozšírenie na vozidlá s hmotnosťou menej ako 12 ton by okrem iného:

a) malo podstatný nepriaznivý účinok na plynulosť cestnej premávky, životné prostredie, hladiny hluku, kongesciu, zdravie alebo bezpečnosť cestnej premávky z dôvodu odklonu dopravy;

- b) predstavovalo administratívne náklady prevyšujúce 30 % dodatočných príjmov, ktoré by vznikli týmto rozšírením.

Členské štáty, ktoré sa rozhodnú uplatňovať mýto a/alebo užívateľské poplatky iba na vozidlá, ktoré majú maximálnu prípustnú hmotnosť naloženého vozidla najmenej 12 ton, informujú Komisiu o svojom rozhodnutí a dôvodoch jeho prijatia.

Článok 7a

1. Užívateľské poplatky musia byť úmerné trvaniu používania infraštruktúry, neprekračujú hodnoty stanovené v prílohe II a sú platné jeden deň, týždeň, mesiac alebo rok. Mesačná sadzba nesmie prevyšovať 10 % ročnej sadzby, týždenná sadzba nesmie prevyšovať 5 % ročnej sadzby a denná sadzba nesmie prevyšovať 2 % ročnej sadzby.

Členský štát môže rozhodnúť uplatniť na vozidlá evidované v tomto členskom štáte výlučne ročné sadzby.

2. Členské štáty stanovujú užívateľské poplatky vrátane administratívnych nákladov pre všetky kategórie vozidiel na úrovni, ktorá nepresiahne maximálne sadzby stanovené v prílohe II.

Článok 7b

1. Poplatok za infraštruktúru vychádza zo zásady náhrady nákladov na infraštruktúru. Vážený priemer poplatkov za infraštruktúru sa vzťahuje na náklady na výstavbu, prevádzku, údržbu a rozvoj príslušnej infraštruktúrnej siete. Vážený priemer poplatkov za infraštruktúru môže zahŕňať aj návratnosť kapitálu a/alebo ziskové rozpätie založené na trhových podmienkach.

2. Príslušné náklady sa vzťahujú na sieť alebo časť siete, na ktorej sa vyberajú poplatky za infraštruktúru, a na vozidlá, ktoré podliehajú povinnosti platiť tieto poplatky. Členské štáty môžu rozhodnúť, že sa bude nahrádzať len určité percento týchto nákladov.

Článok 7c

1. Poplatok za externé náklady môže súvisieť s nákladmi znečistenia ovzdušia spôsobeného premávkou. Na cestných úsekoch, ktoré prechádzajú oblasťami s obyvateľstvom vystaveným hluku spôsobenému cestnou premávkou, môžu poplatky za externé náklady zahŕňať náklady hluku spôsobeného premávkou.

Výška poplatku za externé náklady sa diferencuje a stanovuje sa podľa minimálnych požiadaviek a metód uvedených v prílohe IIIa, pričom sa dodržiavajú maximálne hodnoty stanovené v prílohe IIIb.

2. Príslušné náklady sa vzťahujú na sieť alebo časť siete, na ktorej sa vyberajú poplatky za externé náklady, a na vozidlá, ktoré podliehajú povinnosti platiť tieto poplatky. Členské štáty môžu rozhodnúť, že sa bude nahrádzať len určité percento týchto nákladov.

3. Poplatok za externé náklady súvisiace so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou sa nevzťahuje na vozidlá, ktoré spĺňajú najprísnejšie emisné normy EURO, a to do štyroch rokov od dátumov uplatňovania ustanovených v predpisoch, ktorými sa tieto normy zavádzajú.

4. Výšku poplatku za externé náklady stanovuje dotknutý členský štát. Ak na tento účel určí členský štát orgán, tento orgán musí byť právne a finančne nezávislý od organizácie, ktorá zodpovedá za riadenie alebo výber časti alebo celého poplatku.

Článok 7d

Európsky parlament a Rada do jedného roka od prijatia budúcich prísnejších emisných noriem EURO stanovujú v súlade s riadnym legislatívnym postupom zodpovedajúce maximálne hodnoty v prílohe IIIb.

Článok 7e

1. Členské štáty vypočítajú maximálnu výšku poplatku za infraštruktúru použitím metodiky založenej na hlavných zásadách výpočtu, ktoré sa stanovujú v prílohe III.

2. V prípade koncesného mýta je maximálna výška poplatku za infraštruktúru rovnaká alebo nižšia ako výška, ktorá by bola výsledkom použitia metodiky založenej na hlavných zásadách výpočtu stanovených v prílohe III. Posúdenie tejto rovnocennosti sa uskutoční na základe primerane dlhého referenčného obdobia zodpovedajúceho povahe koncesnej zmluvy.

3. Mýtné režimy, ktoré už boli zavedené 10. júna 2008 alebo na ktoré sa už vypísala verejná súťaž, alebo sa prijali odpovede na výzvy na rokovanie podľa rokovacieho konania v zmysle postupu verejného obstarávania pred 10. júnom 2008, nepodliehajú povinnostiam stanoveným v odsekoch 1 a 2, ak tieto režimy zostávajú v platnosti a ak neboli podstatne zmenené a doplnené.

Článok 7f

1. Vo výnimočných prípadoch týkajúcich sa infraštruktúry v horských oblastiach a po informovaní Komisie je možné zvýšiť poplatok za infraštruktúru účtovaný na konkrétnych cestných úsekoch, na ktorých dochádza k akútnej kongescii alebo ktorých používanie vozidlami je príčinou významného poškodzovania životného prostredia za podmienky, že:

- a) sa príjmy vyplývajúce z prirážky investujú do financovania výstavby prioritných projektov európskeho záujmu určených v prílohe III k rozhodnutiu Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ zo 7. júla 2010 o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (**), ktoré priamo prispievajú k zmierneniu kongescie alebo poškodzovania životného prostredia a ktoré sa nachádzajú v tom istom koridore ako cestný úsek, na ktorom sa uplatňuje prirážka;

- b) prirážka nepresiahne 15 % váženého priemerného poplatku za infraštruktúru vypočítaného v súlade s článkom 7b ods. 1 a článkom 7e s výnimkou prípadov, keď sa vytvorené príjmy investujú do cezhraničných úsekov prioritných projektov európskeho záujmu v oblasti infraštruktúry v horských regiónoch, v ktorých prirážka nesmie prevýšiť 25 %;
- c) uplatnenie prirážky nevyústi do nespravodlivého prístupu ku komerčnej doprave v porovnaní s ostatnými používateľmi ciest;
- d) opis presného miesta, v ktorom sa zavedie prirážka, a dôkaz o rozhodnutí financovať výstavbu prioritných projektov uvedených v písmene a) sa predloží Komisii pred uplatnením prirážky a
- e) obdobie, na ktoré sa uplatní prirážka, sa vopred definuje a obmedzí a je v súlade s finančnými plánmi a analýzou nákladov a výnosov, pokiaľ ide o očakávané príjmy, pre projekty spolufinancované z príjmov z prirážky.

Prvý pododsek sa uplatní na nové cezhraničné projekty za predpokladu dohody všetkých členských štátov zúčastnených na projekte.

2. Prirážku je možné uplatniť na poplatok za infraštruktúru, ktorý sa diferencuje v súlade s článkom 7g.

3. Po doručení požadovaných informácií od členského štátu, ktorý má v úmysle uplatniť prirážku, Komisia prístupní túto informáciu členom výboru uvedeného v článku 9c. Ak Komisia dospeje k názoru, že plánovaná prirážka nespĺňa podmienky stanovené v odseku 1 alebo že plánovaná prirážka bude mať významný nepriaznivý účinok na hospodársky rozvoj okrajových regiónov, môže zamietnuť plány týkajúce sa poplatkov predložené príslušným členským štátom alebo požadovať ich zmenu. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 9c ods. 2.

4. Na cestných úsekoch, kde sú splnené kritériá uplatnenia prirážky podľa odseku 1, nemôžu členské štáty vyberať poplatok za externé náklady, ak sa neuplatní prirážka.

5. Výška prirážky sa odčíta od výšky poplatku za externé náklady vypočítanej podľa článku 7c s výnimkou vozidiel z emisných tried EURO 0, EURO I a EURO II od 15. októbra 2011 a EURO III od roku 2015. Všetky tieto príjmy dosiahnuté súčasným uplatňovaním prirážky a poplatkov za externé náklady sa investujú do financovania výstavby prioritných projektov európskeho záujmu uvedených v prílohe III k rozhodnutiu č. 661/2010/EÚ.

Článok 7g

1. Členské štáty diferencujú poplatok za infraštruktúru podľa emisnej triedy vozidla EURO takým spôsobom, aby žiaden poplatok za infraštruktúru nebol o viac ako 100 % vyšší ako rovnaký poplatok účtovaný rovnakým vozidlám,

ktoré spĺňajú najprísnejšie emisné normy. Existujúce koncesné zmluvy sú z tejto požiadavky vyňaté až do obnovenia zmluvy.

Členský štát sa však môže odchyliť od tejto požiadavky na diferenciaciu poplatku za infraštruktúru, ak:

- i) by to vážne narušilo súlad mýtnych systémov na jeho území;
- ii) by nebolo technicky možné zaviesť takúto diferenciaciu v rámci príslušného mýtného systému;
- iii) by to viedlo k odklonu vozidiel, ktoré najviac znečisťujú životné prostredie s negatívnymi vplyvmi na bezpečnosť cestnej premávky a verejné zdravie, alebo
- iv) mýto zahŕňa poplatok za externé náklady.

Všetky takéto odchýlky alebo výnimky sa oznámia Komisii.

2. Ak vodič prípadne dopravca nemôže pri kontrole predložiť doklady o vozidle, ktoré sú potrebné na overenie emisnej triedy vozidla EURO, členské štáty môžu uložiť mýto do najvyššej úrovne, ktorú možno uložiť.

3. Poplatok za infraštruktúru možno diferencovať aj s cieľom znížiť kongesciu, minimalizovať poškodenie infraštruktúry a optimalizovať využívanie príslušnej infraštruktúry alebo podporiť bezpečnosť cestnej premávky pod podmienkou, že:

- a) diferenciacia je transparentná, zverejnená a prístupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok;
- b) diferenciacia sa uplatňuje podľa časti dňa, typu dňa alebo ročného obdobia;
- c) žiaden poplatok za infraštruktúru nie je o viac ako 175 % vyšší ako maximálna úroveň váženého priemerného poplatku za infraštruktúru uvedeného v článku 7b;
- d) trvanie dopravných špičiek, počas ktorých sa vyberajú vyššie poplatky za infraštruktúru na účely zníženia kongescie, nepresiahne päť hodín za deň;
- e) diferenciacia poplatkov je navrhnutá a uplatňuje sa transparentným a z hľadiska príjmov neutrálnym spôsobom na preťaženom cestnom úseku tak, aby sa nákladným dopravcom, ktorí použijú rovnaký úsek cesty mimo období dopravnej špičky, ponúkli znížené sadzby mýta, pričom na dopravcov, ktorí ho použijú počas období dopravnej špičky, sa uplatňujú zvýšené sadzby mýta, a
- f) členský štát, ktorý sa rozhodne zaviesť takúto diferenciaciu alebo zmeniť platnú diferenciaciu, o tom informuje Komisiu, pričom jej poskytne informácie potrebné na zabezpečenie splnenia podmienok. Komisia na základe poskytnutých informácií zverejní a pravidelne aktualizuje zoznam časových úsekov a zodpovedajúcich sadzieb pri uplatňovaní diferencie.

4. Diferenciácia uvedená v odsekoch 1 a 3 nemá za cieľ vytvárať dodatočné príjmy z mýta. Každé neplánované zvýšenie príjmov sa vyváža zmenami štruktúry diferenciácie, ktoré sa musia implementovať do dvoch rokov od konca účtovného roka, v ktorom sa dodatočné príjmy dosiahnu.

Článok 7 h

1. Najmenej šesť mesiacov pred implementáciou nového mýtného režimu v podobe poplatku za infraštruktúru členské štáty zašlú Komisii:

a) pre mýtné režimy iné ako tie, ktoré sa týkajú koncesného mýta:

- jednotkové hodnoty a iné parametre používané pri výpočte rôznych prvkov infraštruktúrnych nákladov a
- jasné informácie o vozidlách zahrnutých do mýtnych režimov, o geografickom rozsahu siete alebo časti siete používaných pre každý výpočet nákladov a o percente nákladov, ktoré sa má nahradiť;

b) pre mýtné režimy, ktoré sa týkajú koncesného mýta:

- koncesné zmluvy alebo významné zmeny v takýchto zmluvách,
- základný prípad, na ktorom poskytovateľ založil oznámenie o koncesii, ako je uvedené v prílohe VII B k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby (***) ; tento základný prípad zahŕňa odhadované náklady podľa článku 7b ods. 1, o ktorých sa uvažovalo v zmysle koncesie, očakávanú premávku rozdelenú podľa typov vozidiel, plánované úrovne mýta a geografický rozsah siete pokrytej koncesnou zmluvou.

2. Komisia vydá do šiestich mesiacov po tom, ako dostane potrebné informácie podľa odseku 1, stanovisko k tomu, či boli povinnosti vyplývajúce z článku 7e splnené. Stanoviská Komisie musia byť k dispozícii výboru uvedenému v článku 9c.

3. Pred zavedením nového mýtného režimu v podobe poplatku za externé náklady členský štát zašle Komisii:

- a) presné informácie o cestných úsekoch, na ktorých sa má účtovať poplatok za externé náklady s opisom triedy vozidiel, typu ciest a presných časových období, v ktorých sa bude poplatok za externé náklady meniť;
- b) plánovaný vážený priemer poplatku za externé náklady a celkové plánované príjmy;

c) ak je to vhodné, názov orgánu určeného podľa článku 7c ods. 4 na stanovenie sumy poplatku a meno jeho zástupcu;

d) parametre, údaje a informácie, ktoré ukážu, ako sa uplatní metóda výpočtu stanovená v prílohe IIIa.

4. Komisia rozhodne, či sú povinnosti podľa článkov 7b, 7c, 7j alebo článku 9 ods. 2 splnené do:

a) šiestich mesiacov po predložení dokumentácie uvedenej v odseku 3 alebo

b) prípadne ďalších troch mesiacov po doručení dodatočných informácií podľa odseku 3, ktoré Komisia požadovala.

Dotknuté členské štáty upravia navrhované poplatky za externé náklady tak, aby boli v súlade s rozhodnutím. Rozhodnutie Komisie je k dispozícii výboru uvedenému v článku 9c, Európskemu parlamentu a Rade.

Článok 7i

1. Členské štáty nezavedú zľavy pre žiadnych používateľov v súvislosti so zložkou mýta, ktorú tvorí prvok externých nákladov poplatku.

2. Členské štáty môžu zaviesť zľavy z poplatku za infraštruktúru pod podmienkou, že:

a) výsledná štruktúra poplatkov je úmerná, zverejnená a prístupná používateľom za rovnakých podmienok a nevedie k tomu, že sa dodatočné náklady presúvajú na ostatných používateľov vo forme vyššieho mýta;

b) takéto zľavy povedú k skutočným úsporám administratívnych nákladov a

c) nepresiahnu 13 % poplatku za infraštruktúru, ktorý platia rovnocenné vozidlá, ktoré nemajú nárok na zľavu alebo zníženie poplatku.

3. Sadzby mýta môžu s výhradou podmienok stanovených v článku 7g ods. 3 písm. b) a v článku 7g ods. 4 a vo výnimočných prípadoch, konkrétne pre špecifické projekty vo výsostnom európskom záujme určené v prílohe III k rozhodnutiu č. 661/2010/EÚ, podliehať iným formám diferenciácie, aby sa zabezpečila komerčná životaschopnosť takýchto projektov, keď sú vystavené priamej súťaži s inými druhmi dopravy zabezpečovanej vozidlami. Výsledná štruktúra poplatkov je lineárna, úmerná, zverejnená a prístupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok a nevedie k preneseniu dodatočných nákladov na iných používateľov v podobe vyššieho mýta. Komisia overí plnenie uvedených podmienok pred zavedením príslušnej štruktúry poplatkov.

Článok 7j

1. Mýto a užívateľské poplatky sa uplatňujú, vyberajú a kontrolujú takým spôsobom, aby čo najmenej ovplyvňovali plynulosť premávky a aby sa predišlo povinným kontrolám na vnútorných hraniciach Únie. Členské štáty v záujme toho spolupracujú pri výbere metód, ktoré umožnia nákladným dopravcom uhrádzať mýto a užívateľské poplatky 24 hodín denne aspoň na väčších predajných miestach, používať bežné spôsoby úhrady v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú, aj mimo nich. Členské štáty poskytnú vhodné zariadenia na miestach úhrad mýta a užívateľských poplatkov, ktoré budú spĺňať bežné normy cestnej bezpečnosti.

2. Úpravy výberu mýta a užívateľských poplatkov finančne alebo inak neopodstatnene neznevýhodnia nepravidelných používateľov cestnej siete. Najmä v prípade, keď členský štát vyberá mýto alebo užívateľské poplatky výlučne prostredníctvom systému, ktorý vyžaduje používanie palubnej jednotky vo vozidle, zabezpečí, aby príslušné palubné jednotky vo vozidle, ktoré spĺňajú požiadavky smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v Spoločenstve (****), mohli získať všetci používatelia za primeraných administratívnych a ekonomických podmienok.

3. Ak členský štát vyberá mýto za vozidlo, celková výška mýta, výška poplatku za infraštruktúru a/alebo poplatku za externé náklady sa uvedie v doklade, ktorý sa poskytuje dopravcovi, pokiaľ možno elektronicky.

4. Ak je to ekonomicky uskutočniteľné, členské štáty ukladajú a vyberajú poplatky za externé náklady prostredníctvom elektronického systému, ktorý spĺňa požiadavky článku 2 ods. 1 smernice 2004/52/ES. Komisia podporuje spoluprácu členských štátov, ktorá môže byť potrebná na zabezpečenie interoperability elektronických systémov na výber mýta na európskej úrovni.

Článok 7k

Bez toho, aby boli dotknuté články 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, sa touto smernicou neobmedzuje sloboda členských štátov, ktoré zavedú systém mýta a/alebo poplatkov za používanie infraštruktúry, poskytovať za tieto poplatky primeranú kompenzáciu.

(*) Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8.

(**) Ú. v. EÚ L 204, 5.8.2010, s. 1.

(***) Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114.

(****) Ú. v. EÚ L 166, 30.4.2004, s. 124.“

3. Za článok 8a sa dopĺňa tento článok:

„Článok 8b

1. Dva alebo viaceré členské štáty môžu spolupracovať pri zavádzaní spoločného mýtného systému uplatniteľného

na ich kombinovaných územiach ako celku. V takomto prípade tieto členské štáty zabezpečia, aby bola Komisia o tejto spolupráci a následnej prevádzke takéhoto systému a jeho prípadnej zmene informovaná.

2. Spoločný mýtny systém musí spĺňať podmienky stanovené v článkoch 7 až 7k. Ostatné členské štáty sa môžu k spoločnému systému pripojiť.“

4. V článku 9 sa odseky 1a a 2 nahrádzajú takto:

„1a. Táto smernica nebráni členským štátom, aby nediskrimináčnym spôsobom uplatňovali regulačné poplatky osobitne určené na zníženie dopravnej kongescie alebo na boj proti vplyvom na životné prostredie vrátane zlej kvality ovzdušia na akejkoľvek ceste v mestskej oblasti vrátane transeurópskej cestnej siete prechádzajúcej mestskými oblasťami.

2. Členské štáty rozhodnú o použití príjmov vytvorených prostredníctvom tejto smernice. S cieľom umožniť vývoj dopravnej siete ako celku by sa príjmy z poplatkov za infraštruktúru a externé náklady alebo finančný ekvivalent týchto príjmov mali využiť v prospech dopravného sektora a na optimalizáciu celého dopravného systému. Príjmy z poplatkov za externé náklady alebo finančný ekvivalent týchto príjmov by sa mali použiť najmä na to, aby sa doprava stala udržateľnejšou, vrátane jednej alebo viacerých z týchto úloh:

- a) uľahčenie efektívnej cenotvorby;
- b) zníženie znečistenia z cestnej dopravy pri zdroji;
- c) zmiernenie vplyvov znečistenia z cestnej dopravy pri zdroji;
- d) zlepšenie vlastností vozidiel z hľadiska emisií CO₂ a spotreby energie;
- e) rozvoj alternatívnej infraštruktúry pre používateľov dopravy a/alebo rozšírenie súčasných kapacít;
- f) podpora transeurópskej dopravnej siete;
- g) optimalizácia logistiky;
- h) zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a
- i) poskytnutie bezpečných parkovacích miest.

Uplatňovanie tohto odseku sa považuje za splnené, ak členské štáty zavedú a vykonávajú politiky fiškálnej a finančnej podpory, ktoré majú účinok pákového efektu na finančnú pomoc pre transeurópsku sieť a ktorých hodnota zodpovedá najmenej 15 % príjmov z poplatkov za infraštruktúru a externé náklady ukladané v každom členskom štáte.“

5. Články 9b a 9c sa nahrádzajú takto:

„Článok 9b

Komisia umožní dialóg a výmenu technického know-how medzi členskými štátmi v súvislosti s vykonávaním tejto smernice, a najmä jej príloh.

Článok 9c

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (*).

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 9d

Komisia prijme v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie delegované akty, pokiaľ ide o:

- prispôbenie prílohy 0 k *acquis* Únie,
- prispôbenie vzorcov v častiach 4.1 a 4.2 prílohy IIIa vedeckému a technickému pokroku.

Na delegované akty uvedené v tomto článku sa vzťahujú postupy stanovené v článkoch 9e, 9f a 9g.

Článok 9e

1. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 9d sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú.

2. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.

3. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v článkoch 9f a 9g.

Článok 9f

1. Európsky parlament alebo Rada môžu delegovanie právomocí uvedené v článku 9d odvolať.

2. Inštitúcia, ktorá začala vnútorný postup s cieľom rozhodnúť, či delegovanie právomocí odvolať, vyvinie úsilie na účely informovania druhej inštitúcie a Komisie v primeranom čase pred prijatím konečného rozhodnutia, pričom uvedie delegovanú právomoc, ktorej by sa mohlo odvolanie týkať, a možné dôvody odvolania.

3. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomocí v ňom uvedenej a toto rozhodnutie nadobúda účinnosť okamžite alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť. Uverejní sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 9g

1. Európsky parlament alebo Rada môžu voči delegovanému aktu vzniesť námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa jeho oznámenia.

Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predlži o dva mesiace.

2. Ak do uplynutia uvedenej lehoty Európsky parlament ani Rada nevzniesli námietku voči delegovanému aktu, tento akt sa uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie* a nadobudne účinnosť dňom, ktorý je v ňom stanovený.

Delegovaný akt sa môže uverejniť v *Úradnom vestníku Európskej únie* a nadobudnúť účinnosť pred uplynutím uvedenej lehoty, ak Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o tom, že nemajú v úmysle vzniesť námietku.

3. Delegovaný akt nenadobudne účinnosť v prípade, ak Európsky parlament alebo Rada nemu voči vzniesli námietku. Inštitúcia, ktorá vznesie námietku voči delegovanému aktu, uvedie dôvody jej vznesenia.

(*) Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.“

6. V článku 10 ods. 1 sa slová „Európskych spoločenstiev“ nahrádzajú slovami „Európskej únie“.

7. Za článok 10 sa vkladá tento článok:

„Článok 10a

1. V záujme zohľadnenia zmien v harmonizovanom indexe spotrebiteľských cien v celej EÚ pri vylúčení energie a nespracovaných potravín [ako je uverejnený Komisiou (Eurostatom)] sa sumy v eurách uvedené v prílohe II a sumy v centoch uvedené v prílohe IIIb v tabuľkách 1 a 2 preskúmajú každé dva roky počínajúc 1. januárom 2013.

Sumy sa prispôsobujú automaticky, a to zvýšením základnej sumy v eurách alebo centoch o percentuálnu zmenu uvedeného indexu. Výsledné sumy sa zaokrúhlia nahor na najbližšiu sumu v eurách v prípade prílohy II, na najbližšiu sumu v desatinách centov v prípade prílohy IIIb tabuľky 1 a na najbližšiu sumu v stotinách centov v prípade prílohy IIIb tabuľky 2.

2. Komisia uverejní upravené sumy uvedené v odseku 1 v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Tieto upravené sumy nadobudnú účinnosť prvý deň mesiaca nasledujúceho po uverejnení.“

8. Článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

1. Do 16. októbra 2014 a potom každé štyri roky členské štáty, ktoré vyberajú poplatok za externé náklady a/alebo poplatok za infraštruktúru, vypracujú správu o mýte vybranom na ich území vrátane koncesného mýta a zašlú ju Komisii, ktorá ju sprístupní ostatným členským

štátom. Uvedená správa nemusí zahŕňať mýtné režimy, ktoré už boli zavedené k 10. júnu 2008 a ktoré nevyužívajú poplatky za externé náklady, pokiaľ tieto režimy zostanú platné a podstatne sa nezmenia. Uvedená správa musí obsahovať informácie o:

- a) váženom priemernom poplatku za externé náklady a konkrétnych sumách vybraných za každú kombináciu triedy vozidla, typu cesty a časového obdobia;
- b) diferenciacii poplatkov za infraštruktúru podľa typu vozidla a času;
- c) váženom priemernom poplatku za infraštruktúru a celkových príjmoch, ktoré vyplývajú z tohto poplatku;
- d) celkových príjmoch z poplatku za externé náklady a
- e) opatreniach vykonaných v zmysle článku 9 ods. 2.

2. Do 16. októbra 2015 Komisia s pomocou výboru uvedeného v článku 9c predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a účinkoch tejto smernice, najmä v súvislosti s účinnosťou ustanovení týkajúcich sa náhrady nákladov znečistenia spôsobeného premávkou, a o zaradení vozidiel, ktoré majú viac ako 3,5 tony a menej ako 12 ton. Na základe priebežného monitorovania sa v správe analyzuje a hodnotí okrem iného:

- a) účinnosť opatrení uvedených v tejto smernici s cieľom riešiť negatívne vplyvy spôsobené cestnou dopravou, pričom sa predovšetkým zohľadní vplyv na geograficky izolované a okrajové členské štáty;
- b) účinok vykonávania tejto smernice na priamych používateľov vzhľadom na environmentálne najpriateľnejšie a najefektívnejšie dopravné riešenia, pričom sa zahrnú informácie o zavedení poplatkov založených na vzdialenosti;
- c) vykonávanie a účinok diferenciacie poplatkov za infraštruktúru, ako sa uvádza v článku 7g, na zníženie miestneho znečistenia ovzdušia a kongescie. V správe sa hodnotí aj to, či maximálna diferenciacia a obdobie dopravnej špičky uvedené v článku 7g postačujú na to, aby umožňovali riadne fungovanie mechanizmu diferenciacie;
- d) vedecký pokrok pri odhade externých nákladov na dopravu na účely ich internalizácie a
- e) pokrok pri uplatňovaní poplatkov pre používateľov ciest a metódach postupnej harmonizácie systémov spoplatňovania, ktoré sa uplatňujú na komerčné vozidlá.

V správe sa vyhodnotí aj používanie elektronických systémov pri ukladaní a vyberaní poplatkov za infraštruktúru a externé náklady a stupeň ich interoperability podľa smernice 2004/52/ES.

3. Súčasťou správy je prípadne aj návrh Európskemu parlamentu a Rade na ďalšiu revíziu tejto smernice.

4. Komisia do 16. októbra 2012 predloží správu, ktorá bude obsahovať prehľad iných opatrení (ako napríklad regulačná politika) prijatých na internalizovanie alebo zníženie externých nákladov súvisiacich so životným prostredím, hlukom a zdravím vo všetkých druhoch dopravy vrátane právneho základu a použitých maximálnych hodnôt.

V záujme zabezpečenia spravodlivej hospodárskej súťaže a súčasného postupného spoplatňovania externých nákladov vo všetkých druhoch dopravy správa obsahuje harmonogram opatrení, ktoré je potrebné ešte prijať na riešenie tých aspektov týkajúcich sa ďalších druhov dopravy alebo vozidiel a/alebo externých nákladov, ktoré sa dosiaľ nezohľadnili, pričom sa berie do úvahy pokrok pri revízii smernice Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny (*).

(*) Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51.“

9. Príloha III sa mení a dopĺňa takto:

a) prvý odsek sa nahrádza takto:

„V tejto prílohe sa stanovujú hlavné zásady výpočtu vážených priemerných poplatkov za infraštruktúru tak, aby odrážali ustanovenia článku 7b ods. 1. Povinnosťou uviesť do súvislosti poplatky za infraštruktúru a náklady nie je dotknutá slobodná voľba členských štátov, na základe ktorej si môžu v súlade s článkom 7b ods. 2 zvoliť, že poplatkami za infraštruktúru sa nepokryjú celé náklady, alebo slobodná voľba, na základe ktorej môžu v súlade s článkom 7f diferencovať výšku osobitných poplatkov za infraštruktúru a odchýliť sa od priemeru.“;

b) v druhom odseku sa slovo „Spoločenstva“ nahrádza slovom „Únie“;

c) v bode 1 druhej zarážky sa slová „článkom 7a ods. 1“ nahrádzajú slovami „článkom 7b ods. 2“.

10. Za prílohu III sa vkladá text uvedený v prílohe k tejto smernici.

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 16. októbra 2013. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

Povinnosť transpozície a implementácie tejto smernice sa nevzťahuje na členské štáty, pokiaľ na ich území nie je zavedené ani mýto, ani užívateľské poplatky.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 27. septembra 2011

Za Európsky parlament

predseda

J. BUZEK

Za Radu

predseda

M. DOWGIELEWICZ

PRÍLOHA

„PRÍLOHA IIIa

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA VYBERANIE POPLATKU ZA EXTERNÉ NÁKLADY

V tejto prílohe sa stanovujú minimálne požiadavky na vyberanie poplatku za externé náklady a výpočet maximálneho váženého priemerného poplatku za externé náklady.

1. Časti príslušnej cestnej siete

Členský štát presne špecifikuje časť alebo časti svojej cestnej siete, ktoré sú predmetom poplatku za externé náklady.

V prípade, že členský štát vyberá poplatok za externé náklady len v časti alebo častiach cestnej siete, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, táto časť alebo časti sa vyberú po posúdení, v ktorom sa zistí, že:

— využívanie ciest vozidlami tam, kde sa uplatňuje poplatok za externé náklady, poškodzuje životné prostredie viac, ako je priemer takéhoto poškodzovania v iných častiach cestnej siete, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice a nepodliehajú poplatku za externé náklady, alebo

— zavedenie poplatku za externé náklady v iných častiach cestnej siete, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, by mohlo mať nepriaznivé účinky na životné prostredie alebo bezpečnosť cestnej premávky, alebo že uloženie a vyberanie poplatkov za externé náklady by spôsobovalo neúmerné náklady.

2. Vozidlá, cesty a časové obdobia

Členské štáty oznámia Komisii klasifikáciu vozidiel, podľa ktorej sa mýto diferencuje. Oznámia Komisii aj miesto, kde sa nachádzajú cesty, ktoré podliehajú vyšším poplatkom za externé náklady [ďalej len „predmestské cesty (vrátane diaľnic)“], a cesty, ktoré podliehajú nižším poplatkom za externé náklady [(ďalej len „medzimestské cesty (vrátane diaľnic)“].

Komisii prípadne oznámia aj presné časové úseky zodpovedajúce nočnému času, počas ktorých je možné uložiť vyššie poplatky za externé náklady v súvislosti s hlukom, ktoré zohľadnia väčšiu hlučnosť.

Klasifikácia ciest na predmestské cesty (vrátane diaľnic) a medzimestské cesty (vrátane diaľnic) a vymedzenie časových období sa zakladá na objektívnych kritériách súvisiacich so stupňom vystavenia ciest a ich okolia znečisteniu, ako sú hustota obyvateľstva a ročný počet špičiek znečistenia meraný v súlade so touto smernicou. Uplatnené kritériá sa uvedú v oznámení.

3. Výška poplatku

Členský štát alebo vo vhodnom prípade nezávislý orgán určí jednotnú konkrétnu výšku pre každú triedu vozidla, typ cesty a časové obdobie. Výsledná štruktúra poplatkov vrátane času začatia a skončenia každej nočnej doby, počas ktorého poplatky za externé náklady zahŕňajú poplatky za znečistenie hlukom, je transparentná, zverejnená a sprístupnená všetkým používateľom za rovnakých podmienok. Zverejnenie by sa malo uskutočniť včas pred ich zavedením. Všetky parametre, údaje a ďalšie informácie potrebné na pochopenie toho, ako sa vypočítavajú rozličné prvky externých nákladov, sa zverejnia.

Pri stanovovaní poplatkov sa členský štát alebo vo vhodnom prípade nezávislý orgán riadi zásadou efektívnej cenotvorby, teda ceny, ktorá sa približuje sociálnym medzným nákladom na používanie spoplatňovaného vozidla.

Poplatok sa stanoví aj pri zohľadnení rizika odklonenia premávky so všetkými možnými nepriaznivými účinkami na bezpečnosť na cestách, životné prostredie a kongesciu a riešení, ktorými sa tieto riziká zmiernia.

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán monitoruje účinnosť systému poplatkov pri znižovaní poškodzovania životného prostredia spôsobeného cestnou dopravou. Ak je to vhodné, každé dva roky upravuje štruktúru poplatkov a osobitné výšky poplatkov stanovené pre danú triedu vozidla, typ cesty a časové obdobie podľa zmien ponuky a dopytu v doprave.

4. Prvky externých nákladov**4.1. Náklady znečistenia ovzdušia spôsobeného premávkou**

Ak sa členský štát rozhodne zahrnúť časť alebo celé náklady znečistenia ovzdušia spôsobeného premávkou do poplatku za externé náklady, členský štát alebo vo vhodnom prípade nezávislý orgán vypočíta účtovateľné náklady znečistenia ovzdušia spôsobeného premávkou tak, že použije nasledujúci vzorec alebo jednotkové hodnoty uvedené v prílohe IIIb v tabuľke 1, ak sú jednotkové hodnoty nižšie:

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

v ktorom:

- PCV_{ij} = náklady znečistenia ovzdušia triedy vozidla i na ceste typu j (euro/vozokilometer),
- EF_{ik} = emisný koeficient znečisťujúcej látky k a triedy vozidla i (gram/vozokilometer),
- PC_{jk} = peňažné náklady na znečisťujúcu látku k pre typ cesty j (euro/gram).

Emisné koeficienty sú tie isté, aké používa členský štát pri vypracovávaní národných súpisov emisií stanovených v smernici Európskeho parlamentu a rady 2001/81/ES z 23. októbra 2001 o národných emisných stropoch pre určité látky znečisťujúce ovzdušie ⁽¹⁾ (ktorá vyžaduje použitie Príručky na súpis emisií EMEP/CORINAIR ⁽²⁾). Finančné náklady na znečisťujúce látky odhaduje členský štát prípadne nezávislý orgán a zohľadňuje pri tom najnovšie poznatky.

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán môže pri výpočte ceny nákladov znečistenia ovzdušia uplatňovať vedecky dokázané alternatívne metódy použitím údajov z merania látok znečisťujúcich ovzdušie a miestnej hodnoty finančných nákladov na látky znečisťujúce ovzdušie, ak výsledky nepresiahnu jednotkové hodnoty uvedené v prílohe IIIb tabuľke 1 pre žiadnu triedu vozidiel.

4.2. Náklady hluku spôsobeného premávkou

Ak sa členský štát rozhodne zahrnúť všetky náklady alebo časť nákladov hluku spôsobeného premávkou do poplatku za externé náklady, členský štát alebo vo vhodnom prípade nezávislý orgán vypočíta účtovateľné náklady hluku spôsobeného premávkou tak, že použije tento vzorec alebo jednotkové hodnoty z prílohy IIIb tabuľky 2, ak sú jednotkové hodnoty nižšie:

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

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

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

kde:

- NCV_j = náklady hluku jedného ťažkého nákladného vozidla na ceste typu j (euro/vozokilometer),
- NC_{jk} = náklady hluku na osobu vystavenú na ceste typu j hladine hluku k (euro/osoba),
- POP_k = populácia vystavená dennej hladine hluku k na kilometer (osoba/kilometer),
- $WADT$ = vážená priemerná denná premávka (v ekvivalentoch osobných automobilov),
- a a b sú vážené koeficienty určené členskými štátmi tak, aby výsledný vážený priemerný poplatok za hluk na vozokilometer neprekročil NCV_j (denne).

Hluk spôsobený premávkou súvisí s vplyvom na hladiny hluku merané blízko miesta vystaveného hluku a za prípadnými protihlukovými bariérami.

Populácia vystavená hladine hluku k sa prevezme zo strategických hlukových máp vypracovaných podľa článku 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES z 25. júna 2002 o posudzovaní a riadení environmentálneho hluku ⁽³⁾.

Náklady na osobu vystavenú úrovni hluku k odhaduje členský štát prípadne nezávislý orgán a zohľadňuje pri tom najnovšie poznatky.

Pre váženú priemernú dennú premávku sa uplatní ekvivalenčný koeficient „e“ medzi ťažkými nákladnými vozidlami a osobnými automobilmi, ktorý neprevyšuje hodnotu 4.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 309, 27.11.2001, s. 22.

⁽²⁾ Metodika Európskej environmentálnej agentúry <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 12.

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán môže uplatňovať vedecky dokázané alternatívne metódy výpočtu hodnoty nákladov hluku pod podmienkou, že výsledok neprekročí jednotkové hodnoty uvedené v prílohe IIIb v tabuľke 2.

Členský štát, alebo prípadne nezávislý orgán, môže stanoviť diferencované poplatky za hluk s cieľom odmeniť používanie tichších vozidiel, a to za predpokladu, že to nepovedie k diskriminácii zahraničných vozidiel. Ak sa diferencované poplatky za hluk zavedú, poplatky za najhlučnejšiu kategóriu vozidiel nesmú prekročiť jednotkové hodnoty uvedené v prílohe IIIb v tabuľke 2 a štvornásobok poplatku za hluk pre najtichšie vozidlo.

PRÍLOHA IIIb

MAXIMÁLNY VÁŽENÝ PRIEMERNÝ POPLATOK ZA EXTERNÉ NÁKLADY

V tejto prílohe sa stanovujú parametre, ktoré sa použijú na výpočet maximálneho váženého priemerného poplatku za externé náklady.

1. Maximálne náklady znečistenia ovzdušia spôsobeného premávkou:

Tabuľka 1: Maximálne účtovateľné náklady znečistenia ovzdušia

Sumy v centoch/vozokilometer	Predmestské cesty (vrátane diaľnic)	Medzimestské cesty (vrátane diaľnic)
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. decembri 2013	3	2
EURO VI	0	0
po 31. decembri 2017	2	1
Menej znečisťujúce ako EURO VI	0	0

Hodnoty v tabuľke 1 sa môžu v horských oblastiach vynásobiť koeficientom najviac 2 v rozsahu, v akom je to zdôvodnené sklonom ciest, nadmorskou výškou a/alebo teplotnými inverziami.

2. Maximálne náklady hluku spôsobeného premávkou

Tabuľka 2: Maximálne účtovateľné náklady hluku

Sumy v centoch/vozokilometer	deň	noc
Predmestské cesty (vrátane diaľnic)	1,1	2
Medzimestské cesty (vrátane diaľnic)	0,2	0,3

Hodnoty v tabuľke 2 sa môžu v horských oblastiach vynásobiť koeficientom najviac 2, pokiaľ je to zdôvodnené sklonom ciest, teplotnými inverziami a/alebo tzv. efektom amfiteátra v údoliach.

VYHLÁSENIE KOMISIE K TABUĽKÁM ZHODY

„Komisia pripomína svoj záväzok zabezpečiť, aby v záujme občanov, lepšej tvorby práva a zvýšenia právnej transparentnosti a s cieľom pomôcť pri skúmaní súladu vnútroštátnych právnych predpisov s právnymi predpismi EÚ členské štáty zaviedli tabuľky zhody medzi transpozičnými opatreniami a smernicou EÚ a aby tieto tabuľky predložili Komisii v rámci transpozície právnych predpisov EÚ.

Komisia vyjadruje poľutovanie nad nedostatkom podpory pre ustanovenie zahrnuté v návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Eurovignette), ktorého cieľom bolo zaviesť povinné vypracovanie tabuliek zhody.

V záujme kompromisu a s cieľom zabezpečiť bezodkladné prijatie tohto návrhu môže Komisia súhlasiť s nahradením ustanovenia o povinných tabuľkách zhody uvedeného v texte príslušným odôvodnením, v ktorom sa členské štáty nabádajú, aby takúto prax zaviedli. Do dvanástich mesiacov od prijatia tejto dohody na plenárnej schôdzi poskytne informácie a na konci transpozičného obdobia vypracuje správu o tom, ako členské štáty postupujú pri vypracovaní a zverejňovaní tabuliek, ktoré pripravujú na vlastné účely a v záujme Únie a v ktorých v čo najväčšej miere preukazujú zhodu medzi touto smernicou a transpozičnými opatreniami.

Pozícia, ktorú Komisia v súvislosti s týmto spisom prijala, sa však nesmie považovať za precedens. Komisia bude pokračovať vo svojom úsilí, aby spoločne s Európskym parlamentom a Radou našla vhodné riešenie tejto horizontálnej inštitucionálnej otázky.“

VYHLÁSENIE MAĎARSKÉHO, POLSKÉHO, DÁNSKEHO A CYPERSKÉHO PREDSEDNÍCTVA RADY

„Vyhlasujeme, že dohoda medzi Radou a Európskym parlamentom, ku ktorej sa dospelo v rámci trialógu 23. mája 2011 v otázke smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Eurovignette), nemá vplyv na výsledok medziinštitucionálnych rokovaní o tabuľkách zhody.“

VYHLÁSENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU

„Európsky parlament vyjadruje poľutovanie nad tým, že Rada nebola pripravená akceptovať povinné zverejňovanie tabuliek zhody v súvislosti s návrhom na zmenu a doplnenie smernice 1999/62/ES. Týmto vyhlasuje, že dohoda o smernici Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Eurovignette), ktorá bola dosiahnutá medzi Európskym parlamentom a Radou v rámci trialógu 23. mája 2011, nemá vplyv na výsledok medziinštitucionálnych rokovaní o tabuľkách zhody.

Európsky parlament vyzýva Európsku komisiu, aby ho do dvanástich mesiacov od prijatia tejto dohody na plenárnej schôdzi informovala a na konci transpozičného obdobia vypracovala správu o tom, ako členské štáty postupujú pri vypracovaní svojich vlastných tabuliek, v ktorých v čo najväčšej miere preukazujú zhodu medzi touto smernicou a transpozičnými opatreniami, a aby túto správu zverejnila.“
