

SK

SK

SK



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 8.7.2008
KOM(2008) 436 v konečnom znení
2008/0147 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

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

**{SEK(2008) 2208}
{SEK(2008) 2209}**

(predložená Komisiou)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

1.1. Dôvody a ciele návrhu

V roku 2006 Európsky parlament a Rada vyzvali Komisiu, aby vypracovala správu o všeobecne uplatniteľnom, transparentnom a prístupnom modeli na posúdenie externých nákladov dopravy, ako je znečistenie životného prostredia a preťaženie, ktorý by slúžil ako základ na vypočítanie poplatkov za používanie infraštruktúry. Komisiu požiadali, aby navrhla stratégiu postupnej implementácie modelu pre všetky druhy dopravy, ktorú by v prípade potreby sprevádzal návrh na prepracovanie smernice 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami¹.

Nedávno Parlament naliehal na Komisiu vo svojej rezolúcii z 11. marca 2008 o udržateľnej európskej dopravnej politike, aby taký model a stratégiu jeho implementácie vo všetkých druhoch dopravy navrhla, aby predložila návrhy právnych predpisov a aby začala s prepracovaním smernice.

Oznámenie, ktoré zahŕňa model a stratégiu, sa predkladá Parlamentu a Rade spoločne s týmto návrhom (pozri KOM(2008) 435). Cieľom je stanoviť ceny za dopravu správne, aby lepšie vyjadrovali náklady spojené so skutočným používaním vozidiel, vlakov, lietadiel alebo lodí z hľadiska znečistenia životného prostredia, preťaženia a zmeny klímy.

Vyžaduje si to postupný prístup vo všetkých druhoch dopravy, ale najmä v sektore cestnej dopravy vzhľadom na jeho vplyv na dopravný systém a účinok, ktorým prispieva k premávke a emisiám. V tomto sektore to znamená viac uplatňovať mýta, ktoré sa odlišujú podľa prejazdenej vzdialenosti, miesta a času používania úmerne k externým nákladom spôsobeným vozidlami.

Priložený návrh prispieva k tejto širšej stratégii. Jeho zámerom je nabádať členské štáty, aby uplatňovali diferencované spoplatňovanie s cieľom zlepšiť účinnosť a výkonnosť cestnej nákladnej dopravy z hľadiska životného prostredia. Usiluje sa o zmenu a doplnenie smernice 1999/62/ES a zavedenie rámca, ktorý umožní členským štátom vypočítať a rozlíšiť mýta na základe nákladov na znečistenie spôsobené premávkou a nákladov na preťaženie spôsobom, ktorý je zlučiteľný s vnútorným trhom.

Takéto poplatky by mali nabádať poskytovateľov dopravy k tomu, aby používali ekologickejšie vozidlá, vyberali si menej preťažené cesty, optimalizovali zaťaženie vozidiel a aby tak účinnejšie využívali infraštruktúru.

1.2. Všeobecný kontext

Doprava hrá rozhodujúcu úlohu v hospodárstve a spoločnosti. Veľmi však závisí od ropy a jej používanie vytvára náklady pre spoločnosť v oblasti zdravotnej

¹ Článok 11 zmenenej a doplnenej smernice 1999/62/ES.

starostlivosti a straty výroby v dôsledku znečistenia ovzdušia, znečistenia spôsobeného hlukom a dopravných nehôd, času a paliva zbytočne spotrebovaného pri preťažení dopravy, a spôsobuje rozsiahle škody na životnom prostredí, ako je napríklad zmena klímy.

V súčasnosti tieto externé náklady znáša zvyšok spoločnosti, a to buď prostredníctvom všeobecných daní, ktoré sa platia za vykonávanie kontroly, služby spojené so správou ciest a za nemocničné ošetrovanie, alebo prostredníctvom vplyvu hluku, emisií a dopravných nehôd na zdravie ľudí a kvalitu života.

Približne 90 % týchto záporných vplyvov sa zvyčajne pripisuje na vrub cestnej doprave a štvrtina na vrub cestnej nákladnej doprave. Vzhľadom na stály rast cestnej nákladnej dopravy, najmä medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy, ktorá sa podľa prognóz v období rokov 2000 - 2020 možno zdvojnásobí, sa tieto spoločenské náklady s najväčšou pravdepodobnosťou budú zvyšovať.

Ako sa už naznačilo v revízii európskej dopravnej politiky z roku 2006, aby sa optimalizovali európske logistické reťazce a aby sa všetka doprava stala ekologickejšou a účinnejšou a napokon aj na zabezpečenie udržateľnejšej dopravy je potrebná široká škála politických nástrojov na úrovni EÚ a členských štátov. Správna kombinácia politík nesmie pôsobiť len v oblasti poskytovania dopravy, musí sa zamerať na tvorbu cien, ktorá je v trhovom hospodárstve účinným spôsobom, ako lepšie riadiť dopyt po doprave a dosiahnuť účinnejšie využívanie infraštruktúry.

Súčasné poplatky za cestnú nákladnú dopravu odrážajú veľmi rozdielne prístupy jednotlivých členských štátov. Niektoré krajiny sa opierajú o kombináciu rôznych nástrojov zdaňovania (dane z palív a dane z vozidiel). V iných krajinách je kombinácia fiškálnych nástrojov rôznorodejšia a zahŕňa poplatky za používanie ciest s cieľom získať späť náklady na infraštruktúru od dopravcov, ktorí používajú diaľnice. Poplatky za používanie majú formu poplatkov na základe času (napr. Eurovignette - euronálepka²), ktoré sa často zavádzajú ako prechodný systém alebo poplatkov za prejazdenú vzdialenosť (mýto) vybraných na jednotlivých úsekoch ciest alebo v celej hlavnej cestnej sieti.

Súčasné poplatky členských štátov vo väčšine prípadov nevysielajú správne cenové signály. Ku všetkým používateľom ciest sa pristupuje rovnako, bez ohľadu na preťaženie alebo znečistenie, ktoré spôsobujú. Neposkytujú sa im účinné stimuly, aby používali ekologickejšie vozidlá a prispôbili svoje správanie, pokiaľ ide o výber cesty a mobilitu. Zatiaľ čo od nákladného automobilu sa môže vyberať mýto za použitie diaľnice, ktorá prechádza vidieckou oblasťou, zvyčajne neplatí žiadny poplatok za použitie diaľnice, ktorá prechádza husto osídlenou oblasťou, aj keď jeho náklady môžu byť z hľadiska znečistenia a preťaženia zvyčajne päťnásobne vyššie.

Väčšinu externých nákladov, s výnimkou zmeny klímy, znáša obyvateľstvo a miestne samosprávy alebo národné vlády územia, na ktorom sa doprava vykonáva, a nie toho územia, kde je vozidlo evidované, ani kde čerpá palivo. Tieto náklady sa odlišujú podľa prejazdenej vzdialenosti, environmentálneho správania vozidla (napr.

² Nálepka založená na dohode medzi niekoľkými členskými štátmi, ktorá umožňuje prístup na cestnú sieť na území každého z nich – preto pojem „Eurovignette“.

emisné normy Euro) a rôznych bodov v čase (v dopravnej špičke alebo mimo dopravnej špičky) a priestore (podľa toho, či je oblasť husto osídlená alebo nie). Vztahuje sa to najmä na náklady spojené so znečistením ovzdušia, hlukom a preťažením.

Najlepšími cenovými nástrojmi na prenos týchto nákladov na používateľov spravodlivým a účinným spôsobom sú mýta. Hlavný dôvod spočíva v tom, že mýta sa môžu odlišovať podľa hlavných nákladových faktorov znečistenia a preťaženia. Na rozdiel od palivových daní sa môže odlišovať podľa emisných noriem vozidiel; v rozpore s daňami z vozidiel alebo poplatkami za používanie na základe času používania (nálepky) sa môžu odlišovať podľa intenzity, miesta a času použitia. Umožňuje to, aby sa mýto stanovilo na úrovni, ktorá lepšie odráža skutočné používanie vozidiel, a teda aj externé náklady, ktoré používatelia skutočne spôsobia.

Analýza vplyvu, ktorú vykonala Komisia, naznačuje, že dokonca aj jednoduchý stupeň diferenciácie mýt vypočítaný na základe znečistenia ovzdušia a hluku spôsobeného premávkou a nákladov z preťaženia spôsobených ostatným vozidlám by mohol priniesť značné sociálne výhody z hľadiska úspory času, obmedzenia znečistenia životného prostredia, zlepšenia bezpečnosti na cestách a optimalizácie používania infraštruktúry a dopravného systému vo všeobecnosti. Znížením spotreby paliva zbytočne spotrebovaného pri preťažení dopravy by sa znížili aj emisie CO₂ z cestnej dopravy. Takéto mýtné režimy by preto boli vítaným prínosom pre stratégiu zmeny klímy. Treba zdôrazniť, že mýto stanovené v členskom štáte na základe nákladov spojených s preťažením a znečistením je v priamom vzťahu k používaniu infraštruktúry. Jeho hlavným cieľom je optimalizovať dopravný systém a dosiahnuť vyššiu udržateľnosť mobility. Mýto je platba za náklady spôsobené členskému štátu, poskytovateľovi infraštruktúry a miestnemu obyvateľstvu. Táto platba zasa dáva právo používať infraštruktúru a spotrebovať nedostatkové kapacity a zdroje. Ako sa predpokladá v pripojenom návrhu, príjmy z neho sa budú využívať na rozvoj iných možností dopravy (ekologickejšie vozidlá, nová infraštruktúra). Keďže mýto majú platiť všetci používatelia bez ohľadu na členský štát, v ktorom je vozidlo zaevidované (kde sa platia vnútroštátne dane z vozidiel) alebo v ktorom vozidlo čerpá palivo (kde sa platia vnútroštátne palivové dane), nehrozí riziko, že spôsobí narušenie hospodárskej súťaže medzi dopravcami z rôznych členských štátov.

Pokiaľ ide o zmenu klímy, vplyv motorových vozidiel je globálny. Náklady, ktoré s ňou súvisia, nezávisia od času a miesta, kde sa vozidlo používa, ale od spotreby paliva. Palivové dane sa preto zvyčajne považujú za jednoduchý a účinný spôsob internalizácie týchto nákladov bez ohľadu na akékoľvek iné opatrenia prijaté na dosiahnutie cieľa dohodnutého na úrovni Európskej únie, a to znížiť emisie CO₂. V súvislosti s touto otázkou Komisia už navrhla uplatniť článok 93 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva s cieľom zlepšiť koordináciu daní z motorových palív, čiastočne prostredníctvom zvýšenia minimálnej sadzby Spoločenstva pre motorovú naftu používanú na komerčné účely³. Komisia bude pokračovať v revízii všeobecnej smernice o zdaňovaní energií s cieľom zabezpečiť, aby lepšie odrážala zmenu klímy a energetické ciele EÚ. Ak však dosiahnuté výsledky nebudú do konca roka 2013 uspokojivé, Komisia posúdi, či sa má ďalej revidovať smernica

³ Návrh smernice Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/96/ES o plynovom oleji, ktorý sa používa ako motorové palivo na komerčné účely, KOM(2007) 52 v konečnom znení.

o poplatkoch za ťažké nákladné vozidlá, tak aby to nebránilo členským štátom zahrnúť obsah CO₂ do mýta.

Nakoniec, dopravné nehody tvoria dôležitú časť sociálnych nákladov. V roku 2003 Komisia navrhla, aby sa umožnilo začlenenie nákladov spojených s nehodami do výpočtu mýta. Toto konkrétne ustanovenie však Parlament a Rada⁴ nakoniec zamietli. Riziká dopravných nehôd nesúvisia len s prejazdenou vzdialenosťou, ale takisto so zložitými faktormi, ako je napríklad prekročenie rýchlosti, jazda pod vplyvom alkoholu alebo nezapnuté bezpečnostné pásy, a preto nástroje, ako sú sadzby poistného by mohli byť oveľa účinnejším prostriedkom. Táto otázka sa bude ďalej posudzovať pri revízii Európskeho akčného programu bezpečnosti na cestách, ktorú Komisia plánuje uskutočniť do roku 2010.

1.3. Účinná smernica

V smernici 1999/62/ES sa uznáva zásada „používateľ platí“ tým, že umožňuje členským štátom vyberať poplatky na základe prejazdenej vzdialenosti (mýto) s cieľom dostať náhradu za náklady spojené s výstavbou, údržbou a prevádzkou infraštruktúry. Smernicou sa tiež povoľujú poplatky na základe času, ktoré sú nižšie ako maximálna sadzba.

Sadzby mýta sa môžu odlišovať podľa emisných noriem vozidla alebo úrovni preťaženia, avšak pod podmienkou príjmovej neutrality na dvojročnom základe. S výnimkou Nemecka a Českej republiky sa však táto možnosť málokedy uplatňovala. Jedným z dôvodov je, že pre prevádzkovateľov infraštruktúry by bolo veľmi zložitá prispôbiť štruktúru poplatkov reakcii na dopyt takým spôsobom, aby sa zachovala stála úroveň ich príjmov.

V roku 2006 bola smernica zmenená a doplnená smernicou 2006/38/ES s cieľom ustanoviť pravidlá pre výpočet účtovateľných nákladov na infraštruktúru. Smernica umožnila, aby sa k mýtu v horských oblastiach pripočítala prirážka až do výšky 25 % na spolufinancovanie prioritných projektov Parlamentu a Rady týkajúcich sa transeurópskej siete a označených ako alternatívna infraštruktúra. Táto prirážka sa v súčasnosti uplatňuje na brennerskej diaľnici (Rakúsko) na účely spolufinancovania brennerského železničného tunela, ktorý tvorí súčasť prioritnej osi z Berlína do Palerma. Zmenou a doplnením sa tiež vložilo ustanovenie o regulačných poplatkoch špecificky zameraných na boj proti znečisteniu a preťaženiu, avšak zanechalo právnu neistotu, pokiaľ ide o to, kde a ako ich uplatňovať. Preto členské štáty váhajú s ich uplatňovaním.

Uvedené ustanovenia predstavujú krok správnym smerom k zlepšeniu cenového signálu. Ešte vždy však neumožňujú členským štátom uplatňovať optimálnu tvorbu cien. Smernica v skutočnosti obmedzuje príjmy z mýta na to, čo je nevyhnutne potrebné na nahradenie nákladov na infraštruktúru, a to aj v oblastiach vystavených znečisteniu a preťaženiu spôsobenému dopravou, kde sú tieto náklady vyššie ako návratnosť nákladov na výstavbu. Neposkytuje účinné stimuly na diferenciáciu poplatkov tak, aby ich spojila s hlavnými nákladovými faktormi, ktorými sú časové

⁴ Návrh smernice Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES, KOM(2003) 448 v konečnom znení

obdobia, miesto a druh vozidiel. Okrem toho, vzťahuje sa len na používanie transeurópskej siete, čo môže viesť k nekonzistentným cenovým štruktúram medzi hlavnými koridormi a inými medzimestskými cestami, ktoré používa medzinárodná doprava.

1.4. Nájdienie kľúča k účinnejšiemu a ekologickejšiemu spoplatňovaniu

Existujúce cestné poplatky sa nepreukázali ako dostatočne účinné na účely internalizácie externých nákladov na cestnú nákladnú dopravu. Mýta by mohli byť účinnejšie, ale súčasná smernica ich blokuje.

Komisia dlho obhajovala väčší príklon k diferencovaným poplatkom za infraštruktúru, ktoré odzrkadľujú externé náklady. Už v roku 1996⁵ navrhla legislatívne opatrenia oprávňujúce členské štáty integrovať do mýt vybraných z ťažkých nákladných vozidiel prvok externých nákladov. V tom čase považovali členské štáty taký krok za predčasný vzhľadom na neistotu, pokiaľ ide o výpočet externých nákladov a pokiaľ ide o vyspelosť technológií potrebných na výber mýt.

Tieto dôvody už nie sú opodstatnené.

Metódy speňaženia externých nákladov spojených so znečistením životného prostredia, hlukom a preťažením spôsobeným vozidlami sú v súčasnosti k dispozícii. V skutočnosti sa takmer vo všetkých členských štátoch už väčšina z nich v rôznej miere využíva v projektoch infraštruktúry na vykonanie analýzy nákladov a výnosov. Okrem toho model, ktorý navrhla Komisia na základe iniciatívy EP (pozri KOM(2008)...), ustanovuje spoľahlivé metódy a rozsah jednotkových hodnôt, ktorý môže slúžiť ako základ výpočtu poplatkov za používanie ciest.

Pokiaľ ide o technológie výberu mýt, v niekoľkých členských štátoch už sú v prevádzke elektronické mýtné systémy spájajúce automatické platobné transakcie a určovanie polohy vozidiel a osvedčili sa ako spoľahlivé a nákladovo efektívne. Niekoľko ďalších členských štátov oznámilo zámer inštalovať ich na svojej hlavnej cestnej sieti do roku 2011. Úplná technická a zmluvná interoperabilita pre používateľov sa už ustanovuje v smernici 2004/52/ES. Také systémy majú ďalšie výhody; nemajú za následok miestne rady vozidiel a nepríjemnosti, ako je to v prípade mýtnych búdok, pri ktorých musia nákladné automobily často zastavovať.

S cieľom nájsť kľúč k ekologickejšiemu a účinnejšiemu spoplatňovaniu Komisia uvažuje o prístupe založenom na postupných krokoch. Krok, ktorý navrhla teraz, má umožniť členským štátom, aby vypočítavali mýta na základe nákladov spojených s miestnym znečistením životného prostredia a preťažením na cestách preťažených počas dopravných špičiek. Poskytuje tiež stimuly, aby sa v súlade s tým diferencovali sadzby mýta a inštalovali systémy výberu mýt bez mýtnych búdok.

Navrhovaný rámec ponecháva na rozhodnutí členských štátov, či budú, alebo nebudú vyberať mýta založené na externých nákladoch. Ešte vždy existujú pochybnosti o nákladoch/výnosoch požadovaných mýtnych systémov na niektorých menej používaných cestných sieťach v niektorých členských štátoch. Za týchto okolností je

⁵ Návrh smernice Rady o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami, KOM(1996) 331 v konečnom znení.

výhodnejší prístup založený na postupnom zavádzaní, ktorý umožňuje pilotné programy a podporuje postupné vytváranie a spoločné využívanie skúseností ako záväzný prístup založený na povinných poplatkoch za používanie. Komisia však v roku 2013 túto stratégiu preskúma, aby určila, či nie je možný záväznejší prístup vo vzťahu k internalizácii externých nákladov so zreteľom na pravdepodobný ďalší pokles nákladov na technológiu na uplatňovanie mýt. V závislosti od pokroku pri definovaní spoločného prvku palivovej dane v smernici o zdaňovaní energií sa v revízii posúdi aj to, či by sa náklady na emisie CO₂ mohli zahrnúť do mýt.

Priložený návrh ustanovuje určité pravidlá podobné pravidlám v platnej smernici, ktoré sa týkajú mýt na náhradu nákladov na infraštruktúru s cieľom zabezpečiť, aby sa mýta založené na externých nákladoch uplatňovali homogénne v rámci vnútorného trhu. Tieto pravidlá zabráňujú akejkolvek diskriminácii domácich a zahraničných prepravcov. Zabezpečujú, aby mýta nevytvárali neprimerané prekážky slobody pohybu, ani nepredstavovali kontroly alebo previerky na vnútorných hraniciach. Predovšetkým ustanovujú spoločné zásady a mechanizmy spoplatňovania s cieľom predchádzať účtovaniu príliš vysokých poplatkov prostredníctvom monopolov v oblasti infraštruktúry. Zavádzajú používanie spoločnej a transparentnej metódy vypočítavania účtovateľných nákladov. Okrem toho presadzujú používanie elektronických mýtnych systémov, ktoré nevytvárajú prekážky plynulej premávke. Nakoniec zabezpečujú aj to, že dopravcovi sa vystaví doklad, na ktorom sa uvádza výška poplatku, takže dopravca môže jednoducho preniesť náklady na odosielateľa.

Udržateľná doprava vyžaduje používanie lepších cenových nástrojov ale takisto významné investície do výskumu, vývoja a infraštruktúry. Finančné prostriedky sú zvlášť potrebné na zníženie znečistenia spôsobeného cestnou premávkou pri zdroji, zlepšenie výkonnosti vozidiel, pokiaľ ide o emisie CO₂ a spotrebu energie, a na to, aby ponúkli širší výber reálnych možností pre používateľov. Spoplatňovanie bude účinnejšie, ak sa tieto potreby budú náležite riešiť. Platná smernica odporúča, aby sa príjmy z poplatkov za infraštruktúru využili v prospech sektoru dopravy a na optimalizáciu celého dopravného systému. V prípade prirážky v horských oblastiach zákonodarca ustanovil, že takáto prirážka pripočítaná k mýtam, ktoré platia používatelia pochádzajúci z celej EÚ, by sa mohla vyberať, ale len v prípade, ak sú príjmy jednoznačne určené na konkrétne projekty transeurópskej dopravnej siete, to znamená, dopravné projekty vo všeobecnom záujme Spoločenstva. Komisia inšpirovaná tou istou zásadou navrhuje, aby sa každý dodatočný príjem z časti mýta, ktorý sa týka znečistenia a preťaženia, použil na udržateľnejšiu dopravu, teda na projekty v záujme Spoločenstva a dlhodobé výhody pre používateľov dopravy vo všeobecnosti.

Na záver treba zdôrazniť, že nezavedenie účinnejšej a ekologickejšej tvorby cien v cestnej doprave nie je možnosťou pre udržateľnú mobilitu ani pre vnútorný trh. Vzhľadom na narastajúci vplyv dopravy na životné prostredie nie je času nazvyš a účinná tvorba cien je dobrou metódou, ako znížiť negatívny vplyv dopravy pri čo najnižších nákladoch pre hospodárstvo. Miestnym vládam v oblastiach vystavených vysokému preťaženiu a znečisteniu spôsobenému medzinárodnou dopravou by nezostala iná možnosť len nekoordinovane prijať iné druhy opatrení ako napríklad zákazy dopravy pre určité sektory. Narušili by sa tým dodávateľské reťazce a vznikli by neprimerané prekážky slobody pohybu.

1.5. Súlad s ostatnými politikami a cieľmi Únie

Navrhovaná smernica je súčasťou pracovného programu Komisie (TREN/2008/073) a „balíka ekologickej dopravy“. Zo všeobecného hľadiska prispieva k lisabonskému programu EÚ aj k stratégii udržateľného rozvoja, pretože umožňuje akcie na lepšie zvládnutie preťaženia, obmedzenie emisií v ovzduší spôsobených dopravou, pretože podporuje rozvoj ekologickejších dopravných technológií.

2. KONZULTÁCIE SO ZÚČASTNENÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU

Verejné konzultácie a posúdenie vplyvu zahŕňali širšiu stratégiu týkajúcu sa všetkých druhov dopravy a pripojený návrh.

Konzultácie na internete sa uskutočnili v období od 29. októbra do 31. decembra 2007 a po nich nasledovalo 31. januára 2008 vypočutie zainteresovaných strán.

Respondenti podporili zásadu internalizácie externých nákladov na dopravu, usúdili, že znečistenie ovzdušia a preťaženie predstavujú najväčšie problémy v cestnej doprave a že najlepšimi hospodárskymi nástrojmi na vyriešenie týchto nákladov sú diferencované poplatky za používanie. Pokiaľ ide o zmenu klímy, za vhodnejšie sa považovalo využívanie energetických daní alebo integrácia dopravy do systému obchodovania s emisiami. Všeobecne prevládal názor, že príjmy z internalizácie by sa mali investovať do alternatívnych dopravných infraštruktúr, ekologickejších technológií alebo použiť všeobecnejšie na zníženie negatívnych externých vplyvov dopravy⁶.

V posúdení vplyvu sa uvádza prehľad externej expertízy, ktorá poskytla metodickú alebo modelovaciu podporu pri vypracovaní návrhu. Komisia uskutočnila štúdiu s cieľom preskúmať súčasný stav teórie a praxe odhadovania a internalizácie externých nákladov⁷.

V posúdení sa potvrdilo, že scenár „všetko ide normálne ďalej“, t. j. žiadne nové akcie na podporu účinnej tvorby cien, by neumožnil dosiahnuť udržateľnú mobilitu. Preukázalo sa, že na riešenie znečistenia ovzdušia, nákladov spôsobených hlukom a preťaženia v cestnej doprave boli diferencované poplatky za používanie oveľa účinnejšie ako obvyklé prepravné dane.

Porovnávali sa výhody a nevýhody povinných a nepovinných režimov spoplatňovania pre cestnú nákladnú dopravu. Zistilo sa, že zatiaľ čo členské štáty s veľkou premávkou získajú jasné a okamžité výhody, v členských štátoch so slabou premávkou vyžaduje finančná životaschopnosť systémov spoplatňovania v prípade externých nákladov ďalšie štúdie.

⁶ Zhrnutie prijatých príspevkov a správa z vypočutia sú dostupné na tejto internetovej stránke: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

⁷ „Príručka na odhadovanie externých nákladov v sektore dopravy“: http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

Skúmalo sa aj uloženie osobitného poplatku za CO₂ alebo ďalšej dane k poplatkom za znečistenie ovzdušia a hluk. Dospelo sa k záveru, že aj keby to mohlo priniesť dodatočné výhody, radšej by sa to malo riešiť prostredníctvom koordinovanejšieho prístupu na úrovni EÚ s cieľom znížiť množstvo skleníkových plynov založeného buď na systéme obchodovania s emisiami alebo na prvku spoločnej palivovej dane v smernici o zdaňovaní energie.

Posudzoval sa aj vplyv uloženia poplatku za preťaženie na preťažených trasách. Touto možnosťou by sa znížilo preťaženie, ale takisto by sa významne znížilo znečistenie životného prostredia a emisie CO₂, zvlášť ak by sa podobné poplatky uplatňovali aj na osobné automobily.

Takisto sa zistilo, že rozšírenie rozsahu režimov spoplatňovania pre transeurópsku dopravnú sieť na ďalšie medzimestské cesty môže predchádzať problému potenciálneho odklonenia premávky z diaľnic, na ktorých sa vyberá mýto, na medzimestské cesty, na ktorých sa nevyberá mýto.

Skúmali sa aj výhody a nevýhody vyčlenenia príjmu z poplatkov za externé náklady z hospodárskeho hľadiska a aj pokiaľ ide o sprostredkovanie lepšieho porozumenia a podpory medzi používateľmi dopravy.

V prípade, že sa všetky členské štáty rozhodnú pre spoplatňovanie ciest, ako to umožňuje návrh, v posúdení sa odhaduje, že dôjde k značnému zníženiu emisií miestnych znečisťujúcich látok a oxidu uhličitého z cestnej nákladnej dopravy a zníženiu preťaženia a počtu dopravných nehôd so smrteľnými následkami. Zmena poplatkov podľa emisnej normy EURO pre vozidlá urýchli obnovu vozového parku, čo bude mať za následok zlepšenie environmentálneho správania. Pozitívne účinky na preťaženie bude mať aj zníženie spotreby nafty nákladnými automobilmi o 8 %, a preto aj zníženie emisií CO₂. Bol by to jasný prínos k zníženiu znečistenia a boju proti zmene klímy. Na všeobecnú úroveň mobility by to nemalo mať žiadny vplyv (viac pozri SEK(2008)...).

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

3.1. Zhrnutie navrhovaného opatrenia

Navrhovaná smernica umožňuje členským štátom, aby do mýt vybraných z ťažkých nákladných vozidiel začlenili sumu, ktorá odráža náklady na znečistenie ovzdušia a hluk spôsobené premávkou. Umožňuje tiež, aby sa počas dopravných špičiek mýto vypočítavalo na základe nákladov na preťaženie spôsobených ostatným vozidlám. Sumy sa budú líšiť podľa prejazdenej vzdialenosti, miesta a času používania ciest, aby lepšie vyjadrovali tieto externé náklady. Výnosy budú musieť členské štáty využívať na dosiahnutie udržateľnejšej dopravy prostredníctvom takých projektov, ako je výskum a vývoj ekologickejších a energeticky úspornejších vozidiel, aby zmiernili účinok znečistenia životného prostredia spôsobeného cestnou dopravou, alebo aby zabezpečili alternatívne kapacity infraštruktúry pre používateľov.

Členské štáty, ktoré sa pre to rozhodnú, musia dodržiavať spoločné zásady spoplatňovania spolu s mechanizmami oznamovania a podávania správ o režimoch vyberania mýtnych poplatkov Komisii. Členské štáty musia určiť nezávislé orgány,

aby stanovili zúčtovateľné náklady pomocou spoločnej metódy, ktorú je možné ľahko monitorovať a prispôbiť vedeckému pokroku. To zabezpečí, aby boli režimy spoplatňovania transparentné, primerané sledovanému cieľu a aby nediskriminovali dopravcov podľa štátnej príslušnosti.

Poplatok sa musí vyberať prostredníctvom elektronických systémov, ktoré nevytvárajú prekážky pre plynulú premávku a problémy lokálneho charakteru pri mýtnych búdkach a ktoré je možné v neskoršej etape bez významných dodatočných investícií rozšíriť aj na ďalšiu časť cestnej siete. Pre súčasné systémy s prekážkami sa plánuje prechodné obdobie. V prípade, že sa poplatok založený na nákladoch na preťaženie a znečistenie kombinuje s poplatkom za náhradu nákladov na infraštruktúru, musia byť splnené ďalšie podmienky, aby sa predišlo neprimeranému spoplatňovaniu používateľov.

Návrh rozširuje rozsah pôsobnosti platnej smernice nad rámec transeurópskej siete s cieľom vyhnúť sa nekonzistentným schémam tvorby cien medzi hlavnými koridormi a ostatnými medzimestskými cestami. Návrh umožňuje, aby sa ustanovenia v platnej smernici o prirážke vyberanej v horských oblastiach na spolufinancovanie projektov EÚ označených ako prioritné projekty, stali uskutočniteľnejšími.

Návrh nebráni členským štátom, aby na mestských cestách uplatňovali regulačné poplatky konkrétne určené na zníženie dopravného preťaženia alebo na boj s environmentálnymi vplyvmi v zastavaných oblastiach.

3.2. Právny základ, zásada subsidiarity a proporcionality

Návrh je založený na článku 71 Zmluvy, keďže zlepšovanie účinnosti a environmentálneho správania cestnej nákladnej dopravy je jedným z hlavných cieľov spoločnej dopravnej politiky.

Návrh je v súlade so zásadou subsidiarity a proporcionality. Vzhľadom na dôležitosť dopravy pre vnútorný trh, jej narastajúci cezhraničný rozmer a externé náklady, musia sa zaviesť spoločné zásady spoplatňovania pre všetky medzimestské cesty, vrátane transeurópskej siete, ktoré umožnia členským štátom získať späť externé náklady prostredníctvom mýt. Tento cieľ možno dosiahnuť len úpravou existujúcej smernice, a preto ho nemožno dosiahnuť na úrovni samotných členských štátov.

Návrh ponecháva členským štátom možnosť, aby sa slobodne rozhodli, či budú vyberať mýta a na ktorých cestách a či začlenia miestne environmentálne poplatky a poplatky za preťaženie do mýt. Výber projektov, ktoré sa majú financovať z výnosov z takých poplatkov sa takisto necháva na rozhodnutie členských štátov, za predpokladu že vybrané projekty prispievajú k udržateľnej mobilite. Návrh preto neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

Navrhovaným nástrojom je smernica, pretože nariadenie by mohlo zbytočne obmedziť voľnosť rozhodovania členských štátov.

Návrh by sa mal vzťahovať aj na európsky hospodársky priestor, pretože sa týka záležitosti, ktorá má význam pre EHP.

Návrh neovplyvní rozpočet Spoločenstva.

4. PODROBNÉ VYSVETLENIE NÁVRHU

Článkom 2 sa vkladajú nové definície, ktoré sa týkajú mýt, poplatkov za náhradu nákladov na infraštruktúru, poplatkov za externé náklady, nákladov na znečistenie životného prostredia a hluk spôsobený premávkou a nákladov na preťaženie. Predtým používaný pojem váženého priemerného mýta sa nahrádza pojmom vážených priemerných poplatkov za infraštruktúru.

V článku 7 sa ustanovuje, že členský štát nemôže uložiť celoštátne mýta a poplatky za používanie súčasne, a preto sa musí rozhodnúť medzi týmito dvoma systémami.

V článku 7a sa ustanovuje, aký pomer sa má uplatňovať medzi dennými, týždennými, mesačnými a ročnými sadzbami poplatkov za čas používania infraštruktúry (nálepky) s cieľom zabezpečiť, aby zaplatené poplatky nediskriminovali príležitostných používateľov, ktorými sú zvyčajne zahraniční dopravcovia.

Článkom 7b sa umožňuje členským štátom, aby prostredníctvom mýt vyberali buď poplatok založený na nákladoch na znečistenie, hluk a preťaženie, alebo poplatok za náhradu nákladov na výstavbu, údržbu a prevádzku infraštruktúry, alebo aby vyberali oba druhy poplatkov.

V článku 7c sa ustanovuje, aby sa poplatok založený na externých nákladoch odlišoval podľa triedy vozidla, druhu cesty a časového obdobia. Výšku poplatku bude stanovovať nezávislý orgán podľa metódy uvedenej v prílohe IIIa.

Článkom 7e sa umožňuje uplatňovať prirážku na trasách alternatívnych k hlavnej trase, na ktorej sa vyberá prirážka v horských oblastiach a zavádza sa pravidlo s cieľom predchádzať dvojitému spoplatňovaniu v prípade, že sa poplatok založený na externých nákladoch vyberá v spojení s prirážkou.

Článkom 7f ods. 5 sa má predchádzať dvojitému spoplatňovaniu, ktoré by bolo výsledkom dvoch zmien, a to zmeny poplatku týkajúceho sa nákladov na infraštruktúru a zmeny poplatku založeného na externých nákladoch.

V článku 7g sa aktualizujú požiadavky na oznamovanie.

Článkom 7h sa zakazujú zľavy alebo zníženia poplatkov založených na externých nákladoch.

V článku 7i sa vyžaduje, aby sa poplatok založený na externých nákladoch vyberal prostredníctvom elektronického mýtného systému, ktorý by neprekážal plynulej premávke a ktorý sa môže následne rozšíriť bez potreby zábran, ktoré by predstavovali ďalšie významné investície na okraji ciest. V prípade existujúcich mýt sa plánuje prechodné obdobie. Doklad, v ktorom sa uvádza výška poplatku, sa musí poskytnúť aj dopravcovi.

Článkom 8c sa zabezpečuje, aby v prípade, že na zavádzaní mýtného systému spolupracuje niekoľko členských štátov, bola zainteresovaná Komisia.

V článku 9 ods. 1a sa ustanovuje, že na mestských cestách v zastavaných oblastiach sa povoľujú regulačné poplatky.

V článku 9 sa vyčleňuje časť mýta založená na externých nákladoch na rôzne opatrenia prispievajúce k udržateľnej doprave.

Článkom 9b až 9c sa Komisia splnomocňuje, aby metódu výpočtu poplatkov prispôbila vedeckému pokroku.

Článkom 11 sa zavádzajú požiadavky na predkladanie správ pre členské štáty a Komisiu. Správa o ďalšom rozširovaní smernice sa má predložiť do 31. decembra 2013.

V ďalších článkoch sa opakujú existujúce ustanovenia a vkladajú sa z dôvodov právnej jasnosti.

(Články sa odvolávajú na zmenenú a doplnenú smernicu, a nie na pozmeňujúcu a doplňujúcu smernicu).

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

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 založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 71 ods. 1,

so zreteľom na návrh Komisie⁸,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru⁹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov¹⁰,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy,

keďže:

- (1) Podpora udržateľnej dopravy je rozhodujúcim prvkom spoločnej dopravnej politiky. Preto sa musia znížiť negatívne vplyvy dopravy najmä preťaženie, ktoré je brzdou mobility, znečistenie, ktoré má za následok škody na zdraví a na životnom prostredí, a jej príspevok k zmene klímy. Okrem toho požiadavky na ochranu životného prostredia sa musia integrovať do definície a implementácie ostatných politík Spoločenstva vrátane spoločnej dopravnej politiky.
- (2) Cieľ zníženia negatívnych vplyvov dopravy by sa mal dosiahnuť takým spôsobom, ktorý bráni vo vytváraní neprimeraných prekážok slobody pohybu v záujme zdravého hospodárskeho rastu a riadneho fungovania vnútorného trhu.
- (3) Spoločná dopravná politika musí využívať kombináciu nástrojov s cieľom zlepšiť dopravnú infraštruktúru a technológie a umožniť účinnejšie riadenie dopytu po doprave, aby sa zodpovedajúcim spôsobom optimalizoval systém dopravy. Vyžaduje to, aby sa zásada „používateľ platí“ uplatňovala aj naďalej a aby sa v sektore dopravy rozvíjala zásada „znečisťovateľ platí“.

8

9

10

- (4) V článku 11 smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES¹¹ sa od Komisie vyžaduje, aby predložila model posúdenia všetkých externých nákladov pochádzajúcich z používania dopravnej infraštruktúry, ktorý bude slúžiť ako základ budúcich výpočtov 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 spojené so znečisťovaním ovzdušia, hlukom, zmenou klímy a preťažením spôsobeným skutočným používaním vozidiel, vlakov, lietadiel alebo lodí ako prostriedkov optimalizácie využívania infraštruktúry, obmedzenia miestneho znečistenia životného prostredia, zvládnutia preťaženia a boja proti zmene klímy prinajmenšom za najnižšie ceny pre hospodárstvo. Vyžaduje si to postupný prístup vo všetkých druhoch dopravy so zreteľom na ich vlastnosti.
- (6) V sektore cestnej dopravy poplatky za používanie infraštruktúry na základe prejazdenej vzdialenosti predstavujú spravodlivý a účinný hospodársky nástroj na dosiahnutie tohto cieľa, pretože majú priamy vzťah k používaniu infraštruktúry a pretože sa môžu odlišovať podľa prejazdenej vzdialenosti, environmentálneho správania vozidiel a miesta a času použitia vozidiel, a preto sa môžu ustanovovať na úrovni, ktorá vyjadruje náklady na znečistenie a preťaženie spôsobené skutočným používaním vozidiel. Okrem toho mýta nevytvárajú žiadnu deformáciu hospodárskej súťaže v rámci vnútorného trhu, pretože ich 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.
- (7) Analýzou vplyvu sa ukazuje, že uplatňovanie mýt vypočítaných na základe nákladov na znečistenie a na preťažené cesty, by malo pozitívny účinok na dopravný systém a prispelo by k stratégii EÚ zameranej na boj proti zmene klímy. Tým by sa znížilo preťaženie a miestne znečistenie, pretože by sa podporovali technológie ekologickejších vozidiel, optimalizovalo by sa logistické správanie a znížil by sa počet nevytážených vozidiel. To by nepriamo zohralo dôležitú úlohu aj pri znižovaní spotreby paliva, čím by prispelo k boju proti zmene klímy. Mýta, v ktorých je do výpočtu na používanie preťažených ciest začlenený nákladový prvok týkajúci sa preťaženia, budú účinnejšie pri znižovaní preťaženia, ak členské štáty zahrnú do schémy podobného charakteru iných používateľov ciest mimo rozsahu pôsobnosti tejto smernice.
- (8) Náklady na znečistenie ovzdušia, hluk a preťaženie, ako sú napríklad zdravotné náklady, vrátane zdravotnej starostlivosti, straty na úrode a iné výrobné straty a sociálne náklady sa vynakladajú v rámci územia, na ktorom sa doprava uskutočňuje.
- (9) Model, ktorý navrhla Komisia na výpočet týchto externých nákladov, stanovuje spoľahlivé metódy a rozsah jednotkových hodnôt, ktoré už môžu slúžiť ako základ výpočtu poplatkov za používanie ciest.

¹¹ Ú. v. ES 187, 20.7.1999, s. 42. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Rady 2006/103/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 344).

- (10) Ešte vždy existujú pochybnosti o nákladoch a výhodách systémov potrebných na presadzovanie diferencovaných poplatkov za používanie na cestách so slabou premávkou. Ak sa také pochybnosti neodstránia, pružný prístup na úrovni Spoločenstva sa zdá byť najvhodnejší. Tento pružný prístup ponecháva členským štátom možnosť, aby rozhodli, či a na ktorých cestách zavedú poplatky za externé náklady na základe miestnych a vnútroštátnych vlastností cestnej siete.
- (11) Poplatky za používanie v závislosti od času a mýta by sa nemali uplatňovať súčasne v rámci územia členského štátu s cieľom vyhnúť sa fragmentácii režimov spoplatňovania s negatívnymi účinkami na odvetvie dopravy s výnimkou určitých konkrétnych prípadov na účely financovania výstavby tunelov, mostov alebo horských priechodov.
- (12) 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.
- (13) Potrebné je predchádzať nekonzistentným režimom spoplatňovania medzi transeurópskou cestnou sieťou a ostatnými časťami cestnej siete, ktoré môže využívať medzinárodná doprava. Rovnaké zásady spoplatňovania by sa preto mali uplatňovať na celú medzimestskú cestnú sieť.
- (14) V prípade mýt založených na prejazdenej vzdialenosti by sa malo umožniť, aby zahŕňali prvok externých nákladov založený na nákladoch na znečistenie a hluk spôsobený premávkou a nákladoch na preťaženie spôsobených preťažením na cestách počas dopravných špičiek, ktoré sa v prevažnej miere vynakladajú na miestnej úrovni. Prvok externých nákladov zahrnutý do mýt by sa mohol pripočítvať k nákladom na infraštruktúru, za predpokladu že sa dodržia určité podmienky pri výpočte nákladov s cieľom predchádzať neprimeranému spoplatňovaniu.
- (15) Poplatok za externé náklady by sa mal odlišovať podľa typu ciest, triedy vozidiel a časových období ako sú denné, týždenné obdobia, sezónne obdobia počas špičky a mimo nej a nočnej doby, aby lepšie vyjadroval náklady na znečistenie a hluk spôsobený premávkou.
- (16) Hladké fungovanie vnútorného trhu vyžaduje taký rámec Spoločenstva, aby boli cestné poplatky stanovené na základe miestnych nákladov na znečistenie ovzdušia, hluk a preťaženie transparentné, primerané a nediskriminujúce. Vyžaduje to spoločné zásady spoplatňovania, metódy výpočtov a jednotkové hodnoty externých nákladov založené na vedeckých metódach spolu s mechanizmami oznamovania a predkladania správ o mýtnych režimoch Komisii.
- (17) Orgán, ktorý stanovuje poplatky za externé náklady, by takisto nemal byť osobne zainteresovaný na stanovení sumy na neprimeranej úrovni, a preto by mal byť nezávislý od subjektu, ktorý vyberá a spravuje príjem z mýt. Skúsenosti ukázali, že pripočítanie prirážky k mýtam v horských oblastiach s cieľom financovať prioritné projekty transeurópskej siete nie je uskutočniteľnou možnosťou pre prevádzkovateľov infraštruktúry v prípade, že odklonenie premávky, ktoré môže vyplývať zo zvýšenia

mýta je také, že prináša stratu príjmov. S cieľom napraviť túto situáciu by sa mala povoliť prirážka na alternatívnych trasách, na ktoré je možné odkloniť dopravu.

- (18) S cieľom uprednostniť výstavbu prioritných projektov európskeho záujmu 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 poplatok za externé náklady by sa 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.
- (19) V prípade, že sa vyberajú diferencované poplatky za externé náklady, rozdiel v poplatkoch za infraštruktúru na účely zníženia zaťaženia, optimalizácie využívania infraštruktúry, minimalizácie škôd na infraštruktúre alebo bezpečnosti na cestách by predstavoval neprimerané zaťaženie určitých kategórií používateľov – a malo by sa mu preto predchádzať.
- (20) Zľavy alebo zníženia poplatkov za externé náklady by sa nemali povoliť, pretože by vzniklo značné riziko, že budú neprimerane diskriminovať určité kategórie používateľov.
- (21) Účtovanie externých nákladov prostredníctvom mýt bude účinnejšie pri ovplyvňovaní rozhodnutí o doprave v prípade, že používatelia budú informovaní o týchto nákladoch. Tieto náklady by preto mali byť osobitne uvedené na potvrdení, faktúre alebo na rovnocennom doklade od prevádzkovateľa mýt. Okrem toho taký doklad môže dopravcom uľahčiť prenos nákladov spojených s poplatkom za externé náklady na odosielateľa alebo na akýchkoľvek iných zákazníkov.
- (22) Používanie elektronických mýtnych systémov je dôležité z hľadiska vyhýbania sa prerušeniam plynulosti premávky a predchádzania nepriaznivým účinkom na miestne životné prostredie, ktoré spôsobujú rady na miestach na vyberanie mýta. Preto je potrebné zabezpečiť, aby sa poplatok za externé náklady vyberal prostredníctvom takého systému, s výhradou súladu s požiadavkami smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004 o interoperabilite elektronických mýtnych systémov v Spoločenstve, ktorý predvída vhodné a proporcionálne opatrenia na zabezpečenie primeraného riešenia technických, právnych, obchodných otázok, ako aj otázok ochrany údajov a súkromia pri uplatňovaní elektronického mýta¹². Také systémy by okrem toho mali byť navrhnuté bez inštalácií na okraji ciest a takým spôsobom, ktorý by bez väčších nákladov umožnil následné rozšírenie na akékoľvek paralelné cesty. Malo by sa však ustanoviť prechodné obdobie s cieľom umožniť vykonanie potrebných úprav.
- (23) Z hľadiska právnej jasnosti by sa malo špecifikovať, kde sa povoľujú regulačné poplatky, osobitne určené na obmedzenie dopravného preťaženia alebo na boj proti vplyvom na životné prostredie vrátane zlej kvality ovzdušia.
- (24) V súlade s cieľmi dopravnej politiky tejto smernice by sa dodatočný príjem vytvorený z poplatkov za externé náklady mal používať v projektoch širokého záujmu Spoločenstva určených vo všeobecnosti na podporu udržateľnej mobility. Takéto

¹² Ú. v. EÚ L 166, 30.4.2004, s. 124.

projekty by sa preto mali týkať uľahčenia účinnej tvorby cien, zníženia znečistenia z cestnej dopravy pri zdroji, zmiernenia jeho účinkov, zlepšenia výkonnosti vozidiel z hľadiska CO₂ a spotreby energie a rozvoja alternatívnej infraštruktúry pre používateľov dopravy. Zahŕňa to napríklad výskum a vývoj ekologickejších vozidiel a implementáciu dopravnej časti akčných plánov podľa smernice Rady 96/62/ES o posudzovaní a riadení kvality okolitého ovzdušia¹³ a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku¹⁴, ktoré môžu obsahovať opatrenia na zmiernenie hluku a znečistenia ovzdušia spôsobeného dopravou v blízkosti veľkej infraštruktúry a v aglomeráciách. Vyčlenenie tohto príjmu nezaväzuje členské štáty povinnosti ustanovenej v článku 88 ods. 3 zmluvy oznamovať Komisii niektoré vnútroštátne opatrenia a neprejudikuje ani výsledok akýchkoľvek postupov začatých podľa článkov 87 a 88 Zmluvy.

- (25) S cieľom podporovať interoperabilitu mali by mať dva alebo viaceré členské štáty možnosť spolupracovať na zavedení spoločného systému mýt s výhradou súladu s niektorými podmienkami.
- (26) Súhrnné posúdenie skúseností nadobudnutých v členských štátoch, ktoré uplatňujú poplatky za externé náklady presadzované v súlade s touto smernicou, by Komisia mala vo vhodnom čase zaslať Rade a Parlamentu. Toto posúdenie by tiež malo zahŕňať analýzu pokroku dosiahnutého v stratégii boja so zmenou klímy vrátane definovania spoločného prvku palivovej dane týkajúceho sa zmeny klímy v smernici Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny¹⁵ vrátane paliva používaného ťažkými nákladnými vozidlami. V súvislosti s týmto pokrokom by sa mala riešiť aj otázka emisií oxidu uhličitého a mala by sa vykonať analýza akýchkoľvek ďalších potrebných opatrení.
- (27) V článku 55 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 1083/2006 z 11. júla 2006, ktorým sa ustanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde a Kohéznom fonde¹⁶ sa ustanovuje, že pri určovaní rozdielu vo financovaní v prípade projektov vytvárajúcich príjmy sa musí brať do úvahy príjem vytvorený z poplatkov, ktoré priamo znášajú používatelia. Pri výpočte rozdielu vo financovaní by sa však nemal brať do úvahy príjem vytvorený z poplatkov za externé náklady, pretože je vyčlenený na projekt, ktorý sa zameriava 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 používateľov dopravy. Opatrenia potrebné na implementáciu tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu¹⁷.

¹³ Ú. v. ES L 296, 21.11.1996, s. 55. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 (Ú. v. L 284, 31.10.2003, s. 1).

¹⁴ Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 12.

¹⁵ Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2004/75/ES (Ú. v. EÚ L 157, 30.4.2004, s. 100).

¹⁶ Ú. v. EÚ L 210, 31.7.2006, s. 25 – 78.

¹⁷ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutie zmenené a doplnené rozhodnutím 2006/512/ES (Ú. v. EÚ L 200, 22.7.2006, s. 11).

- (28) Komisia by sa mala predovšetkým splnomocniť, aby prílohy 0, III, IIIa a IV prispôsobila technickému a vedeckému pokroku a prílohy I a II inflácii. Keďže uvedené opatrenia majú všeobecný rozsah pôsobnosti a sú navrhnuté s cieľom zmeniť a doplniť menej závažné prvky tejto smernice, musia byť prijaté v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (29) Keďže ciele tejto akcie, ktoré majú podporiť diferencované spoplatňovanie založené na externých nákladoch ako prostriedok na dosiahnutie udržateľnej dopravy, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, ale z dôvodu významu cezhraničného rozmeru dopravy ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, Spoločenstvo môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

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

1. V článku 2 sa písmená b) a ba) nahrádzajú takto:

- „b) „mýto“ je určitá suma, ktorá sa platí za vozidlo na základe vzdialenosti prejazdenej na danej infraštruktúre, pričom zahŕňa poplatok za infraštruktúru a/alebo poplatok za externé náklady;
- ba) „poplatok za infraštruktúru“ je poplatok vyberaný prostredníctvom mýta na účely náhrady nákladov vynaložených členským štátom v súvislosti s infraštruktúrou;
- bb) „poplatok za externé náklady“ je poplatok vyberaný prostredníctvom mýta na účely náhrady nákladov vynaložených členským štátom v súvislosti so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou, hlukom spôsobeným premávkou a preťažením;
- bc) „náklady na znečistenie ovzdušia spôsobené premávkou“ sú náklady na škodu spôsobenú uvoľňovaním určitých škodlivých emisií do ovzdušia v priebehu prevádzky vozidla;
- bd) „náklady na hluk spôsobený premávkou“ sú náklady na škodu spôsobenú hlukom, ktorý vydáva vozidlo, alebo ktorý vzniká vzájomným pôsobením vozidla a povrchu vozovky;
- be) „náklady na preťaženie“ sú dodatočné náklady v zmysle časových strát, nespoľahlivosti času jazdy, zvýšenej spotreby paliva a nákladov na údržbu vozidla uložených ďalším vozidlám, keď používanie infraštruktúry ovplyvní hranice kapacity;
- bf) „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;

- bg) „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.“

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

„Článok 7

1. Členské štáty si môžu zachovať alebo zaviesť mýto a/alebo poplatky za používanie do svojej cestnej siete alebo na určité úseky tejto siete za podmienok ustanovených v odsekoch 2, 3 a 4 tohto článku a článkov 7a až 7j.
2. Členské štáty nezavedú na svojom území súčasne mýto a poplatky za používanie pre žiadnu kategóriu vozidla. Ale členské štáty, ktoré zavedú poplatok za používanie vo svojej sieti, môžu zaviesť aj mýto za používanie mostov, tunelov a horských priechodov.
3. Mýto a poplatky za používanie nebudú priamo ani nepriamo diskriminujúce na základe štátnej príslušnosti dopravcu, členského štátu alebo tretej krajiny usadenia dopravcu alebo evidencie vozidla alebo podľa pôvodu či cieľa dopravnej operácie.
4. Členský štát môže zaviesť znížené sadzby mýta alebo poplatky za používanie alebo oslobodenie od povinnosti platiť mýto alebo poplatky za používanie 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 doprave¹⁸ a v prípadoch, na ktoré sa vzťahuje článok 6 ods. 2 písm. a) a b) tejto smernice a za podmienok, ktoré sú v nej ustanovené.
5. Na prechodné obdobie do 31. decembra 2011 vrátane môže členský štát uplatniť mýto a poplatky za používanie len na vozidlá, ktoré majú maximálnu povolenú hmotnosť najmenej 12 ton. Od 1. januára 2012 sa uplatní mýto a poplatky za používanie na všetky vozidlá v zmysle článku 2 písm. d), ak členský štát nedospeje k záveru, že rozšírenie na vozidlá pod 12 ton by:
 - a) malo významný nepriaznivý účinok na plynulosť premávky, životné prostredie, hladinu hluku, preťaženie, zdravie alebo
 - b) predstavovalo správne náklady vyššie ako 30 % dodatočných príjmov, ktoré by sa týmto rozšírením vytvorili.

Článok 7a

1. Poplatky za používanie budú úmerné trvaniu používania infraštruktúry a budú k dispozícii počas jedného dňa, týždňa mesiaca a roka. Konkrétne ročná sadzba nebude nižšia ako 80-násobok dennej sadzby, mesačná sadzba nebude nižšia ako 13-násobok dennej sadzby a týždenná sadzba nebude nižšia ako 5-násobok dennej sadzby.

¹⁸ Ú.v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8, naposledy zmenená a doplnená nariadením Komisie (ES) č. 432/2004 (Ú.v. EÚ L 71, 10.3.2004, s. 3).

Členský štát môže uplatniť ročné sadzby len na vozidlá zaevidované v tomto štáte.

2. Poplatky za používanie vrátane správnych nákladov pre všetky kategórie vozidiel stanoví príslušný členský štát na úrovni, ktorá nepresiahne maximálne sadzby stanovené v prílohe II.

Článok 7b

1. Poplatky za používanie infraštruktúry budú vychádzať zo zásady náhrady nákladov na infraštruktúru. Vážený priemer poplatkov za infraštruktúru sa bude vzťahovať na náklady na výstavbu, prevádzku, údržbu a rozvoj príslušnej infraštruktúrnej siete. Vážený priemer poplatkov za infraštruktúru môže zahrnúť aj návratnosť kapitálu alebo rozpätie zisku odvodené od trhových podmienok.

2. Poplatky za externé náklady sa budú vzťahovať na náklady na znečistenie ovzdušia spôsobené dopravou, náklady na hluk spôsobený dopravou alebo na obidva tieto faktory. Na cestných úsekoch, na ktorých sa vyskytuje preťaženie, môžu poplatky za externé náklady zahrnúť aj náklady na preťaženie v obdobiach, keď sú tieto cestné úseky zvyčajne preťažené.

3. Zohľadnené náklady sa budú vzťahovať na sieť alebo časť siete, kde sa vyberá mýto a na vozidlá, ktoré podliehajú povinnosti platiť mýto.

Článok 7c

1. Poplatok za externé náklady sa bude odlišovať podľa typu cesty, emisnej triedy EURO a podľa časového obdobia v prípadoch, keď poplatok zahŕňa náklady na preťaženie alebo na hluk spôsobený dopravou.

2. Výška poplatku za externé náklady pre každú kombináciu triedy vozidla, typu cesty a časového obdobia sa stanoví podľa minimálnych požiadaviek, spoločného vzorca a maximálnej výšky účtovateľných externých nákladov v prílohe IIIa.

3. Výšku poplatku za externé náklady stanoví orgán určený členským štátom na tento účel. Orgán bude právne a finančne nezávislý od organizácie, ktorá zodpovedá za riadenie alebo výber časti alebo celého poplatku. Ak však túto organizáciu riadi členský štát, orgán môže byť správnym subjektom tohto štátu.

Článok 7d

1. Členský štát vypočíta poplatok za infraštruktúru použitím metodiky založenej na hlavných zásadách výpočtu, ktoré sa ustanovujú v prílohe III.

2. Pre koncesné mýto maximálna výška poplatku za infraštruktúru bude rovnaká alebo nižšia ako výška, ktorá by bola výsledkom použitia metodiky založenej na hlavných zásadách výpočtu ustanovených v prílohe III. Takáto rovnosť sa hodnotí na základe primerane dlhého obdobia zodpovedajúceho povahe danej koncesnej zmluvy.

3. Dohody o mýte, ktoré už existovali 10. júna 2008, alebo na ktoré sa už vypísala verejná súťaž, alebo sa prijali odpovede na výzvy rokovať podľa rokovacieho konania v zmysle verejného obstarávania pred 10. júnom 2008 nepodliehajú povinnostiam ustanoveným

v odsekoch 1 a 2, ak tieto dohody zostávajú v platnosti a ak neboli podstatne zmenené a doplnené.

Článok 7e

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, ktoré podliehajú akútnemu preťaženiu, alebo ktorých používanie vozidlami je príčinou významného poškodzovania životného prostredia za podmienky, že:

- a) sa príjmy vyplývajúce zo zvýšenia investujú do financovania výstavby prioritných projektov európskeho záujmu určených v prílohe III k rozhodnutiu č. 1692/96/ES, ktoré priamo prispievajú k zmierneniu preťaženia alebo poškodzovania životného prostredia a ktoré sa nachádzajú v tom istom koridore ako cestný úsek, na ktorom sa uplatňuje zvýšenie;
- b) zvýšenie nepresiahne 15 % váženého priemeru poplatku za infraštruktúru vypočítaného podľa článku 7b ods. 1 a článku 7d s výnimkou situácie, keď sa vytvorené príjmy investujú do cezhraničných úsekov prioritných projektov európskeho záujmu v oblasti infraštruktúry v horských regiónoch, a pritom zvýšenie nepresiahne 25 %;
- c) uplatnenie zvýšenia nevyústi do nespravodlivého prístupu ku komerčnej doprave v porovnaní s ostatnými používateľmi ciest;
- d) opis presného umiestnenia zvýšenia poplatku a dôkaz o rozhodnutí financovať výstavbu podľa písm. a) sa predloží Komisii pred uplatnením zvýšenia a
- e) obdobie, na ktoré sa uplatní zvýšenie sa vopred definuje a obmedzí a je vzhľadom na očakávané príjmy konzistentné s finančnými plánmi a analýzou nákladov a výnosov pre projekty spolufinancované z príjmov zo zvýšenia.

Prvý pododsek sa uplatní na nové cezhraničné projekty, ktoré sú predmetom dohody všetkých členských štátov zúčastnených na tom projekte.

2. Po informovaní Komisie je možné uplatniť zvýšenie aj na cestný úsek, ktorý predstavuje alternatívnu trasu k tej, na ktorú sa vzťahuje zvýšenie uvedené v odseku 1, ak:

- by uplatnenie zvýšenia na cestu znamenalo odklonenie významnej časti premávky na túto alternatívnu trasu a
- sa splnia podmienky ustanovené v písmenách a) až e) odseku 1.“

3. Zvýšenie je možné uplatniť na poplatok za infraštruktúru, ktorý sa odlišoval podľa článku 7f.

4. Keď Komisia dostane požadované informácie od členského štátu, ktorého úmyslom je uplatniť zvýšenie, musí túto informáciu sprístupniť členom výboru uvedeného v článku 9c. Ak Komisia dospeje k názoru, že plánované zvýšenie nespĺňa podmienky ustanovené v odseku 1 alebo že plánované zvýšenie bude mať významný nepriaznivý účinok

na hospodársky rozvoj okrajových regiónov, môže zamietnuť alebo žiadať zmenu a doplnenie plánov týkajúcich sa poplatkov predložených príslušným členským štátom podľa konzultačného postupu uvedeného v článku 9c ods. 2.

5. Na cestných úsekoch, kde sa splnia kritériá uplatnenia zvýšenia podľa odseku 1, nemôžu členské štáty vyberať poplatok za externé náklady, ak sa neuplatní zvýšenie.

6. Suma zvýšeného poplatku sa odčíta od sumy poplatku za externé náklady vypočítanej podľa článku 7c.

Článok 7f

1. Mýtné sadzby, ktoré zahŕňajú len poplatok za infraštruktúru, sa budú odlišovať podľa emisnej triedy EURO takým spôsobom, aby žiadne mýto nebolo o viac ako 100 % vyššie ako mýto účtované rovnakým vozidlám, ktoré spĺňajú najprísnejšie emisné normy.

2. V prípade, že vodič nemôže pri kontrole predložiť doklady o vozidle, ktoré sú potrebné na overenie emisnej triedy EURO vozidla, členské štáty môžu uplatniť mýto na najvyššej možnej účtovateľnej úrovni.

3. Mýto, ktoré zahŕňa len poplatok za infraštruktúru, sa môže odlišovať aj s cieľom znížiť preťaženie, minimalizovať poškodenie infraštruktúry a optimalizovať využívanie príslušnej infraštruktúry alebo podporiť cestnú bezpečnosť za podmienky, že:

- a) odchýlka bude transparentná, zverejnená a bude k dispozícii všetkým používateľom za rovnakých podmienok a
- b) odchýlka sa uplatní podľa času dňa, typu dňa alebo ročného obdobia;
- c) žiadne mýto nebude o viac ako 100 % vyššie ako mýto účtované počas najlacnejšieho obdobia dňa, typu dňa alebo ročného obdobia.

4. Odchýlky uvedené v odsekoch 1 a 3 nebudú mať za cieľ vytvárať prídavné príjmy z mýta, pričom každé neplánované zvýšenie príjmov bude vyvážené zmenami štruktúry odchýlky, ktorá sa zavedie do dvoch rokov od konca účtovného roka, v ktorom sa dosiahli dodatkové príjmy.

5. Ak mýto zahŕňa poplatok za externé náklady, odseky 1 a 3 sa neuplatnia na časť mýta, ktorá pozostáva z poplatku za infraštruktúru.

Článok 7g

1. Aspoň šesť mesiacov pred zavedením nových úprav účtovania poplatku za infraštruktúru členský štát zašle Komisii:

a) na úpravy mýta 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 úprav mýta, o geografickom rozsahu siete alebo časti siete používaných pre každý výpočet nákladov a percento nákladov, ktoré sa má nahradiť.

b) na úpravy mýta, ktoré sa týkajú koncesných mýt:

- 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 2004/18/ES; tento základný prípad zahŕňa odhadované náklady podľa článku 7b ods. 1 plánované 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 7d splnené. Stanoviská Komisie musia byť k dispozícii výboru uvedenému v článku 9c.

3. Aspoň šesť mesiacov pred zavedením nových úprav pre účtovanie mýta na externé náklady členský štát zašle Komisii:

- presné informácie o mieste cestných úsekov, kde 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,
- plánovaný vážený priemer poplatku za externé náklady a celkové plánované príjmy,
- názov orgánu určeného podľa článku 7c ods. 3, aby stanovil sumu poplatku a svojho zástupcu a
- parametre, údaje a informácie, ktoré ukážu, ako sa uplatní metóda výpočtu ustanovená v prílohe IIIa.

4. Komisia sa môže do šiestich mesiacoch od prijatia informácií podľa odseku 3 rozhodnúť požiadať príslušný členský štát, aby prispôbil navrhovaný poplatok za externé náklady, ak dospeje k názoru, že sa povinnosti uvedené v článkoch 7b, 7c, 7i alebo v článku 9 ods. 2 nespĺnili. Rozhodnutie Komisie bude k dispozícii výboru uvedenému v článku 9c.

Článok 7h

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:

- výsledná štruktúra poplatkov je úmerná, zverejnená a je k dispozícii všetkým používateľom za rovnakých podmienok a nevedie k prídavným nákladom tým, že sa premietne do podoby vyššieho mýta pre ostatných používateľov a

- takéto zľavy povedú v skutočnosti k úspore správnych nákladov a nepresiahnu 13 % poplatku za infraštruktúru, ktorý platia rovnaké vozidlá, ktoré nemajú nárok na zľavu alebo zníženie poplatku.

3. Podľa podmienok, ktoré sa ustanovujú v článku 7f ods. 4 a v druhej zarážke článku 7f ods. 3, môžu sadzby mýta vo výnimočných prípadoch a pre konkrétne projekty vo výsostnom európskom záujme podliehať iným formám odchýlky, aby sa zabezpečila komerčná životaschopnosť takýchto projektov, keď sú vystavené priamej súťaži s inými druhmi dopravy zabezpečovanej vozidlami. Výsledné účtovné štruktúry budú priame, úmerné, zverejnené a prístupné všetkým používateľom za rovnakých podmienok a nebudú viesť k dodatočným nákladom tým, že by sa premietli do podoby vyššieho mýta pre ostatných používateľov. Komisia overí plnenie týchto podmienok pred zavedením predmetnej štruktúry účtovania.

Článok 7i

1. Mýto a poplatky za používanie sa budú uplatňovať a vyberať a ich platby sledovať takým spôsobom, ktorý predstavuje čo najmenšiu prekážku v plynulej premávke, aby sa predišlo povinným kontrolám alebo prehliadkam na vnútorných hraniciach Spoločenstva. S týmto cieľom musia členské štáty spolupracovať pri výbere metód, ktoré umožnia prepravcom uhrádzať poplatky za používanie 24 hodín denne aspoň na väčších predajných miestach, používať všetky bežné spôsoby úhrady, vo vnútri i mimo členských štátov, v ktorých sa uplatňujú. Členské štáty poskytnú vhodné zariadenia na miestach úhrad mýta a poplatkov za používanie, ktoré budú spĺňať bežné normy cestnej bezpečnosti.

2. Úpravy výberu mýta a/alebo poplatkov za používanie finančne alebo inak neopodstatnene neznevýhodnia nepravidelných používateľov cestnej siete. Najmä v prípade, keď členský štát vyberá mýto a/alebo poplatky za používanie výlučne prostredníctvom systému, ktorý vyžaduje používanie palubnej jednotky vo vozidle, zabezpečí, aby príslušné palubné jednotky vo vozidle, ktoré spĺňajú požiadavky smernice 2004/52/ES, mohli získať všetci používatelia na základe primeraných správnych a hospodárskych úprav.

3. Ak členský štát zavedie poplatok za externé náklady za vozidlo, výška takeého poplatku sa uvedie v doklade, ktorý sa poskytuje dopravcovi.

4. Poplatok za externé náklady sa ustanoví a vyberie prostredníctvom elektronického systému, ktorý spĺňa požiadavky článku 2 ods. 1 smernice 2004/52/ES a ktorý je možné následne rozšíriť na iné cestné úseky bez toho, aby boli potrebné inštalácie na okraji ciest a ďalšie významné investície na okraji ciest.

5. Na prechodné obdobie do 31. decembra 2013 vrátane sa však môže poplatok za externé náklady zaviesť a vyberať prostredníctvom existujúcich úprav mýta. V takom prípade príslušný členský štát oznámi Komisii najneskôr do 31. decembra 2013 plán zmeny na taký systém, ktorý splní požiadavky odseku 4.

Článok 7j

Touto smernicou sa neobmedzuje sloboda členských štátov, ktoré zavedú systém mýta a/alebo poplatkov za používanie infraštruktúry, poskytovať za tieto poplatky vhodnú kompenzáciu bez toho, aby boli dotknuté články 87 a 88 Zmluvy.

3. Vkladá sa tento článok 8c:

„Článok 8c

1. Dva alebo viaceré členské štáty môžu spolupracovať pri zavádzaní spoločného mýtného systému uplatniteľného na ich územiach ako celku. V takom prípade tieto členské štáty zabezpečia, aby bola Komisia zainteresovaná na takejto operácii, následnej prevádzke takéhoto systému a jeho prípadných zmenách a doplneniach.

2. Spoločný mýtny systém bude spĺňať podmienky ustanovené v článkoch 7 až 7j a bude otvorený aj pre ostatné členské štáty.“

4. Článok 9 ods. 1a sa nahrádza takto:

„Táto smernica nebude brániť nediskriminačnému uplatňovaniu regulačných poplatkov špecificky určených na zníženie dopravného preťaženia alebo na zabránenie účinkom na životné prostredie vrátane zlej kvality ovzdušia na akejkoľvek mestskej ceste v zastavanej oblasti.“

5. Článok 9 ods. 2 sa nahrádza takto:

„Členský štát, v ktorom sa zavedie poplatok za externé náklady, zabezpečí, aby sa vzniknuté príjmy vyčlenili na opatrenia, ktorých cieľom je uľahčiť efektívnu tvorbu cien, znížiť znečistenie spôsobené cestnou premávkou pri zdroji, zmierniť jeho účinky, zlepšiť výkonnosť vozidiel z hľadiska CO₂ a spotreby energie a vyvinúť alternatívnu infraštruktúru pre používateľov dopravy.

Členský štát, v ktorom sa zavedie poplatok za externé náklady, určí využitie príjmov vzniknutých z tohto poplatku. Na to, aby sa dopravná sieť vyvíjala ako celok, sa príjmy z poplatkov využijú v prospech dopravného sektora a na optimalizáciu celého dopravného systému.

6. Článok 9b sa nahrádza takto:

„Článok 9b

Komisia umožní dialóg a výmenu technického know-how medzi členskými štátmi v súvislosti s vykonávaním tejto smernice a najmä jej príloh. Komisia prispôsobí prílohy 0, III, IIIa a IV z hľadiska vedeckého a technického pokroku a prílohy I a II z hľadiska inflácie. Opatrenia, ktorých cieľom je zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tejto smernice, sa prijímajú podľa regulačného postupu s kontrolou uvedeného v článku 9c ods. 3.“

7. Článok 9c sa nahrádza takto:

„Článok 9c

1. Komisii bude pomáhať výbor.

2. V prípade odkazu na tento odsek platia články 3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

3. V prípade odkazu na tento odsek platí článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia článku 8.“

8. Článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

1. Každé štyri roky a po prvý raz 31. decembra 2012 členské štáty, ktoré zavedú poplatok za externé náklady alebo infraštruktúru, vypracujú správu o mýte vyberanom na ich území a zašlú ju Komisii. Správa bude obsahovať informácie o:

- váženom priemernom poplatku za externé náklady a konkrétne sumy vyberané za každú kombináciu triedy vozidla, typu cesty a časového obdobia;
- celkové príjmy z poplatku za externé náklady a informácie o využití týchto príjmov
- a vážený priemerný poplatok za náklady na infraštruktúru a celkové príjmy vzniknuté z tohto poplatku.

2. Komisia najneskôr 31. decembra 2013 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a účinkoch tejto smernice, najmä v súvislosti s účinnosťou ustanovení týkajúcich sa náhrady nákladov spojených s preťažením a znečistením spôsobeným premávkou a začlenením vozidiel, ktoré majú viac ako 3,5 a menej ako 12 ton. Správa zhodnotí aj:

- dôležitosť zaradenia do výpočtu mýta iných externých nákladov, najmä nákladov na emisie oxidu uhličitého, pokiaľ by definícia spoločného prvku palivovej dane týkajúceho sa zmeny klímy nepriniesla uspokojivé výsledky, a nákladov na stratu biodiverzity;
- dôležitosť a rozšírenie rozsahu pôsobnosti smernice na iné kategórie vozidiel,
- možnosť prijatia revidovanej klasifikácie vozidiel na účely zmeny mýta so zohľadnením priemerného účinku na životné prostredie, preťaženia a infraštruktúry, ich výkonnosti z hľadiska CO₂ a spotreby energie a praktickej a hospodárskej uskutočniteľnosti zavedenia a presadzovania mýta a
- technickú a ekonomickú uskutočniteľnosť zavedenia poplatkov založených na minimálnej vzdialenosti na hlavných medzimestských cestách. Správa určí možný typ cestných úsekov, ktoré sa majú spoplatniť, možné spôsoby vyberania a presadzovania takýchto poplatkov nákladovo efektívnym spôsobom a spoločnú jednoduchú metódu stanovenia minimálnych sadzieb.“

9. V prílohe III sa nahradia slová „vážené priemerné mýto“ slovami „vážené priemerné poplatky za infraštruktúru“.

10. Príloha k tejto smernici sa vkladá za prílohu III.

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do 31. decembra 2010. Budú o tom informovať Komisiu a predložia tabuľku zhody medzi týmito ustanoveniami a touto smernicou.

2. Keď členské štáty prijmú uvedené ustanovenia, zahrnie sa do nich odkaz na túto smernicu, alebo ich takýto odkaz bude sprevádzať v prípade ich úradného uverejnenia. Postup pri takomto odkaze prijmú členské štáty.

3. Členské štáty zašlú Komisii text základných ustanovení vnútroštátneho práva, ktoré prijmú v oblasti upravenej touto smernicou.

Článok 3

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

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

PRÍLOHA IIIA

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA VYBERANIE POPLATKU ZA EXTERNÉ NÁKLADY A MAXIMÁLNE ÚČTOVATELNÉ PRVKY EXTERNÝCH NÁKLADOV

V tejto prílohe sa ustanovujú minimálne požiadavky na vyberanie poplatku za externé náklady a maximálne povolené prvky nákladov, ktoré možno zahrnúť do stanovenej sumy.

1. ČASTI PRÍSLUŠNEJ SIETE

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

V prípade, že členský štát vyberá poplatok za externé náklady len v časti alebo častiach siete, táto časť alebo časti sa vyberú po posúdení, v ktorom sa uvedie, že:

- využívanie ciest vozidlami tam, kde sa uplatňuje poplatok za externé náklady, poškodzuje životné prostredie a spôsobuje väčšie preťaženie, ako je priemerné preťaženie v iných častiach cestnej infraštruktúrnej siete, ktoré nepodliehajú poplatku za externé náklady alebo
- zavedenie poplatku za externé náklady v iných častiach siete by mohlo mať nepriaznivé účinky na životné prostredie, preťaženie alebo cestnú bezpečnosť alebo odvod a výber poplatku za externé náklady by vyžadovali neúmerné náklady.

2. PRÍSLUŠNÉ VOZIDLÁ, CESTY A ČASOVÉ OBDOBIA

Členské štáty oboznámia Komisiu s klasifikáciou vozidiel, pri ktorých bude rôzne mýto. Oznámia Komisii aj miesto, kde sa nachádzajú cesty, ktoré podliehajú vyšším poplatkom za externé náklady (ďalej len „predmestské cesty“), a cesty, ktoré sú predmetom nižších poplatkov za externé náklady (ďalej len „ostatné medzimestské cesty“).

Prípadne oznámia Komisii aj presné časové obdobia zodpovedajúce nočnému času a rôznym denným, týždenným alebo sezónnym dopravným špičkám, počas ktorých je možné uložiť vyššie poplatky za externé náklady, ktoré zohľadnia väčšie preťaženie alebo väčší hluk.

Klasifikácia ciest a definovanie časových období sa bude zakladať na objektívnych kritériách súvisiacich so stupňom vystavenia ciest a ich okolia preťaženiu a znečisteniu, ako je hustota obyvateľstva, ročný počet špičiek znečistenia meraný podľa smernice 96/62/ES, priemerná denná a hodinová premávka a úroveň služieb (percentuálny podiel dňa alebo roka, keď je cesta uzavretá alebo je prekročená kapacita, priemerné zdržania a/alebo dĺžky radov vozidiel). Uplatnené kritériá sa uvedú v oznámení.

3. VÝŠKA POPLATKU

Nezávislý orgán určí jednotnú osobitnú sumu pre každú triedu vozidla, typ cesty a časové obdobie. Výsledná štruktúra účtovania bude transparentná, zverejnená a bude prístupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok.

Pri stanovovaní poplatkov sa nezávislý orgán bude riadiť zásadou efektívnej tvorby cien, keď sa cena približuje sociálnym medzným nákladom na používanie spoplatňovaného vozidla. Poplatok sa stanoví podľa možnosti čo najtesnejšie k externým nákladom, ktoré je možné prideliť príslušnej kategórii používateľov ciest.

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

Nezávislý orgán monitoruje účinnosť účtovacieho režimu pri znižovaní poškodzovania životného prostredia spôsobeného cestnou dopravou a pri zmiernovaní preťaženia tam, kde sa uplatní. Pravidelne bude upravovať štruktúru účtovania a osobitnú sumu poplatku stanovenú pre danú triedu vozidla, typ cesty a časové obdobie podľa zmien dopytu po doprave.

4. PRVKY EXTERNÝCH NÁKLADOV

4.1. Náklady na znečistenie ovzdušia spôsobené premávkou

Ak sa členský štát rozhodne zahrnúť časť alebo celé náklady na znečistenie ovzdušia spôsobené premávkou do poplatku za externé náklady, nezávislý orgán vypočíta účtovateľné náklady na znečistenie ovzdušia spôsobené premávkou tak, že použije tento vzorec alebo jednotkové hodnoty v tabuľke 1, ak sú tieto hodnoty nižšie, :

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}, \text{ kde:}$$

- PCV_{ij} znamená náklady na znečistenie ovzdušia triedy vozidla i na ceste typu j (euro/vozidlokilometer)
- EF_{ik} je emisný faktor znečisťujúcej látky k a triedy vozidla i (gram/kilometer)
- PC_{jk} znamená peňažné náklady na znečisťujúcu látku k pre typ cesty j (euro/gram)

Zohľadnia sa len emisie tuhých častíc a ozónových prekursorov, ako je oxid dusíka a prchavé organické zlúčeniny. Emisné faktory budú tie isté, aké používa členský štát pri vypracovávaní národných emisných inventúr upravených smernicou 2001/81/ES o národných emisných stropoch (ktorá vyžaduje použitie Príručky na inventúru emisií EMEP/CORINAIR)¹⁹. Finančné náklady na znečisťujúce látky sa prevezmú z tabuľky 13 „Príručky na odhadovanie externých nákladov v sektore dopravy“²⁰.

Tabuľka 1: Náklady na znečistenie ovzdušia vozidlom (PCV)

Eurocent/vozidlokilometer	Predmestské cesty	Ostatné medzimestské cesty
EURO 0	16	13
EURO I	11	8
EURO II	9	8
EURO III	7	6
EURO IV	4	4
EURO V a menej	3	2

¹⁹ Metodika Európskej agentúry pre životné prostredie http://reports.eea.europa.eu/EMEP_CORINAIR5/.
²⁰ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

znečisťujúce		
--------------	--	--

Hodnoty v eurocentoch, 2000.

Hodnoty v tabuľke 1 predstavujú aritmetické priemery hodnôt uvedených v tabuľke 15 Príručky na odhadovanie externých nákladov v sektore dopravy²¹ pre vozidlá, ktoré patria do štyroch rôznych hmotnostných tried. Členské štáty môžu uplatniť korekčný faktor na hodnoty v tabuľke 1, aby sa zohľadnilo skutočné zloženie vozidlového parku v súvislosti s veľkosťou vozidla. Hodnoty v tabuľke 1 sa môžu v horských oblastiach vynásobiť najviac 2, teda do výšky, ktorá je zdôvodnená sklonom ciest, nadmorskou výškou a/alebo teplotnými inverziami.

Nezávislý orgán môže prijať alternatívne metódy použitím údajov z merania hladín znečistenia ovzdušia a miestnej hodnoty peňažných nákladov na látky znečisťujúce ovzdušie, ak výsledky nepresiahnu tie hodnoty, ktoré by sa získali pri použití vyššie uvedeného vzorca alebo uvedených jednotkových hodnôt pre ktorúkoľvek triedu vozidiel.

Všetky parametre, údaje a iné informácie potrebné na pochopenie, ako sa vypočítavajú účtovateľné náklady na znečistenie ovzdušia, sa zverejnia.

4.2 Náklady súvisiace s hlukom spôsobeným premávkou

Ak sa členský štát rozhodne zahrnúť všetky náklady alebo časť nákladov na hluk spôsobený premávkou do poplatku za externé náklady, nezávislý orgán vypočíta účtovateľné náklady na hluk spôsobený premávkou tak, že použije tento vzorec alebo jednotkové hodnoty z tabuľky 2, ak sú nižšie:

$$NCV_{ij}(\text{deň}) = \sum_k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

$$NCV_{ij}(\text{noc}) = n \times NCV_{ij}(\text{deň}), \text{ kde}$$

- NCV_{ij} znamená náklady na hluk vozidla triedy i na ceste typu j (euro/vozidlokilometer)
- NC_{jk} znamená náklady na hluk na osobu vystavenú na ceste typu j hladine hluku k (euro/osoba)
- POP_k je populácia vystavená dennej hladine hluku k na kilometer (osoba/kilometer)
- ADT je priemerná denná premávka (vozidlo)
- N je nočný korekčný faktor

Populácia vystavená hladine hluku k sa prevezme zo strategických hlukových máp vypracovaných podľa článku 7 smernice 2002/49/ES o posudzovaní a riadení environmentálneho hluku.

²¹ Tamže.

Náklady na osobu vystavenú hladine hluku k sa prevezmú z tabuľky 20 „Príručky na odhadovanie externých nákladov v sektore dopravy“²².

Priemerná denná premávka uplatní hmotnostný faktor medzi ťažkými nákladnými vozidlami a osobnými autami, ktorý bude maximálne 4.

Tabuľka 2: Účtovateľné náklady na hluk spôsobený vozidlami (NCV)

Eurocent/vozidlokilometer	deň	noc
predmestské cesty	1,1	2
ostatné medzimestské cesty	0,13	0,23

Hodnoty v eurocentoch, 2000.

Zdroj: Príručka na odhadovanie externých nákladov v sektore dopravy, tabuľka 22²³.

Hodnoty z tabuľky 2 sa môžu v horských oblastiach vynásobiť najviac 5, teda do výšky, ktorá je zdôvodnená sklonom ciest, teplotnými inverziami a alebo účinkom amfiteátra t.j. údolia obohnaneho polkruhom kopcov.

Všetky parametre, údaje a iné informácie, potrebné na pochopenie metódy, akou sa vypočítavajú účtovateľné náklady týkajúce sa hluku, sa zverejnia.

4.3 Náklady na preťaženie

Pri preťaženiach cestách sa členský štát môže rozhodnúť zahrnúť časť alebo celé náklady na preťaženie do poplatku za externé náklady, ak dokáže, že náklady na preťaženie, ktoré vozidlo spôsobuje ostatným používateľom presahujú náklady na rozvoj infraštruktúry, ktoré už za toto vozidlo boli účtované. V takom prípade nezávislý orgán vypočíta účtovateľné náklady na preťaženie pre rôzne časové obdobia tak, že použije tento vzorec alebo jednotkové hodnoty z tabuľky 3, ak sú nižšie.

$$CCV = MEC(Q_0) - IDC$$

$$MEC(Q) = \frac{VOT \times Q}{v(Q)^2} \times \frac{(v(Q) - v(Q - \Delta Q))}{\Delta Q} \quad \text{kde}$$

- CCV znamená účtovateľné náklady na preťaženie (euro/vozidlokilometer)
- IDC znamená už účtované náklady na rozvoj infraštruktúry (euro/vozidlokilometer)
- Q_0 je optimálna hodinová premávka (vozidlo/hodina)
- $MEC(Q)$ znamená medzné externé náklady na preťaženie (euro/vozidlokilometer)

²² Tamže.

²³ Tamže.

- VOT je hodnota času (euro/hodina.vozidlo)
- Q je priemerná hodinová premávka (vozidlo)
- ΔQ je malá zmena v hodinovej premávke
- $v(Q)$ je priemerná rýchlosť premávky (kilometer/hodina)

Priemerná denná premávka uplatní ekvivalenčný faktor medzi ťažkými nákladnými vozidlami a osobnými vozidlami, ktorý bude maximálne 3.

Optimálna hodinová premávka sa vypočíta opakovaným zvyšovaním nákladov, až kým sa nedosiahne rovnováha medzi hodinovou premávkou a medznými externými nákladmi na preťaženie. Prípadne pomer medzi účtovateľným poplatkom za preťaženie (CCV) a medznými externými nákladmi na preťaženie (MEC) je 0,5.

Funkcia rýchlosti prúdu je založená na štandardných technických krivkách.

Hodnota času vychádza zo súčasných prieskumov ochoty platiť.

Tabuľka 3: Účtovateľné náklady na preťaženie spôsobené vozidlami (CCV)

Eurocent/vozidlokilometer	časové obdobie A	časové obdobie B	časové obdobie C
predmestské cesty	0	20	65
ostatné medzimestské cesty	0	2	7

Hodnoty v eurocentoch, 2000.

Zdroj: Odhad podľa „Príručky na odhadovanie externých nákladov v sektore dopravy“, tabuľka 7²⁴.

Časové obdobie A je doba mimo špičky so stabilným prúdom premávky.

Časové obdobie B je doba špičky alebo blížiac sa k dobe špičky s nestabilným prúdom premávky.

Časové obdobie C je mimoriadna doba špičky s núdzovým alebo kolabujúcim tokom premávky.

Všetky parametre, údaje a iné informácie potrebné na pochopenie, ako sa vypočítavajú náklady na znečistenie ovzdušia, sa zverejnia.

²⁴

Tamže.