I

(Informace)

RADA

SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 33/2005

přijatý Radou dne 6. září 2005

s ohledem na přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/…/ES ze dne …, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

(2005/C 275 E/01)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly ([1]), a zejména na článek 7 uvedené směrnice,

s ohledem na návrh Komise,

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

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ([3]),

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

vzhledem k těmto důvodům:

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

(2) Spravedlivější systém vybírání poplatků za užívání pozemních komunikací je nesmírně důležitý pro podporu udržitelné dopravy ve Společenství. Cíle optimálního využívání stávající silniční sítě a dosažení podstatného snížení negativního dopadu tohoto využívání by mělo být dosaženo bez ukládání dalšího zatížení na hospodářské subjekty, v zájmu zdravého hospodářského růstu a řádného fungování vnitřního trhu.

(3) Komise oznámila svůj záměr navrhnout směrnici o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací v bílé knize „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout“. Evropský parlament potvrdil potřebu výběru poplatků za užívání pozemních komunikací, když přijal zprávu o závěrech bílé knihy ze dne 12. února 2003. Následně po zasedání Evropské rady v Göteborgu dne 15. června 2001, na kterém byla věnována zvláštní pozornost otázce udržitelné dopravy, byl záměr Komise předložit novou směrnici o „Eurovignette“ přivítán rovněž na zasedáních Evropské rady v Kodani ve dnech 12. a 13. prosince 2002 a na zasedání Evropské rady v Bruselu ve dnech 20. a 21. března 2003.

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

([1]) Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42. Směrnice ve znění aktu o přistoupení z roku 2003.
([2]) Úř. věst. C 241, 28.9.2004, s. 58.
([3]) Úř. věst. C 109, 30.4.2004, s. 14.
([4]) Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 20. dubna 2004 (Úř. věst. C 104 E, 30.4.2004, s. 372) a společný postoj Rady ze dne 6. září 2005 a stanowisko Evropského parlamentu ze dne … (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku)..

(5) Činnosti v oblasti mezinárodní silniční dopravy se soustřeďují na transevropskou silniční dopravní síť. Pro komerční dopravu má navíc klíčový význam řádné fungování vnitřního trhu. Pro komerční dopravu v rámci transevropské dopravní sítě vymezené v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech pro rozvoj transevropské dopravní sítě by tedy měl platit rámec Společenství ([1]). Podle zásady subsidiarity a v souladu se Smlouvou by členské státy měly mít možnost neomezeně uplatnit mýtné nebo poplatky za užívání na silnicích jiných, než silnicích v rámci transevropské silniční sítě.

(6) Z důvodů nákladové efektivnosti není při zavádění systémů mýtného nutné, aby celá pozemní komunikace, na niž se vztahuje mýtné, podléhala omezením přístupu umožňujícím kontrolu vybíraného mýtného. Členské státy se mohou rozhodnout, že budou tuto směrnici provádět pomocí používání mýtného pouze na určitém místě pozemní komunikace, na niž se mýtné vztahuje.

(7) Mýtné by mělo být založeno na zásadě návratnosti nákladů na pozemní komunikace. V případech, kdy jsou takové pozemní komunikace spolufinancovány ze souhrnného rozpočtu Evropské unie, by se příspěvek z finančních prostředků Společenství neměl získávat zpět prostřednictvím mýtného, pokud v příslušných nástrojích Společenství neexistují zvláštní ustanovení, která při stanovení výše částky spolufinancování Společenství zohledňují budoucí příjmy z výběru mýtného.

(8) Důležitým prvkem systému výběru poplatků je skutečnost, že uživatel má možnost přijímat rozhodnutí, která ovlivní zatížení mýtným, a to výběrem nejméně znečišťujících vozidel, období s nižší hustotou provozu nebo méně zatížených dopravních cest. Členské státy by proto měly mít možnost rozlišovat mýtné podle emisní kategorie vozidla (klasifikace „EURO“) a podle úrovně škod, které vozidlo působí komunikacím, jakož i podle místa, času a úrovně dopravní neprůjezdnosti. Takové rozlišování úrovně mýtného by mělo být úměrné sledovanému účelu.

(9) Aspekty stanovení obchodních cen za užívání pozemních komunikací, které nejsou upraveny touto směrnicí, by měly být v souladu s pravidly Smlouvy.

(10) Tato směrnice nevylučují možnost, aby členské státy, které zavedou systém mýtného nebo poplatky za užívání pozemních komunikací, stanovily vhodnou kompenzaci za tyto poplatky, aniž jsou dotčeny články 87 a 88 Smlouvy. Tato kompenzace by neměla vést k narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu a měla by se na ni vztahovat příslušná ustanovení práva Společenství, zejména minimální sazby daní z vozidel uvedené v příloze I směrnice 1999/62/ES a ustanovení směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny ([2]).

(11) Pokud členské státy vybírají mýtné nebo poplatky za užívání silnic v rámci transevropské silniční sítě, měly by být silnice, jejichž užívání je zpoplatněno, odpovídajícím způsobem upřednostněny v plánech údržby členských států.

(12) Zvláštní pozornost by měla být věnována horským oblastem, jako jsou Alpy nebo Pyreneje. Zavedení projektů nových pozemních komunikací velkého rozsahu často neuspělo, protože nebyly k dispozici potřebné dostačující finanční zdroje. V takových regionech je proto možné po uživatelích požadovat zvýšené mýtné za účelem financování významných projektů velmi vysoké evropské hodnoty, včetně projektů zahrnujících další druh dopravy v tomtéž koridoru. Tato částka by měla být vázána na finanční potřeby projektu. Měla by být rovněž vázána na základní výši mýtného, aby se předešlo uměle vysokému stanovení mýtného v jakémkoli koridoru, které by mohlo vést k odklonu dopravy do ostatních koridorů a tím způsobovat problémy místní dopravní neprůjezdnosti a neefektivního využití sítí.

(13) Poplatky by neměly být diskriminující a jejich výběr by neměl zahrnovat nadměrné formality nebo tvořit překážky na vnitřních hranicích. Měla by proto být přijata odpovídající opatření pro usnadnění plateb příležitostným uživatelům, zejména tam, kde mýtné nebo poplatky za užívání jsou vybírány výhradně prostřednictvím systému, který vyžaduje používání elektronického platebního nástroje (palubní jednotky).

(14) V zájmu zajištění konsistentního harmonizovaného používání systémů vybírání poplatků za užívání pozemních komunikací by u nových režimů mýtného měly být vypočteny náklady v souladu se souborem základních zásad nebo by měly být stanoveny na úrovni nepřevyšující úroveň, která by byla vypočtena při použití těchto zásad. Tyto požadavky by se neměly vztahovat na stávající režimy, ledaže by v budoucnu byly podstatně pozměněny. K takovým podstatným změnám by patřily jakékoliv významné změny původních podmínek režimu mýtného na základě změny smlouvy s provozovatelem

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

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

systému mýtného, avšak nikoli změny stanovené v původním režimu. V případě koncesních smluv by podstatné změny mohly být provedeny v souladu s postupem zadávání veřejných zakázek. V zájmu dosažení transparentnosti bez tvoření překážek fungování tržního hospodářství a partnerství veřejného a soukromého sektoru by členské státy měly sdělovat Komisi tak, aby byla s to zaujímat stanoviska, údaje o jednotkových hodnotách a jiných ukazatelích, které hodlají použít pro výpočet různých nákladových složek poplatků, nebo v případě koncesních smluv příslušnou smlouvu a referenční případ. Stanovisky Komise přijatými před zavedením nových režimů mýtného v členských státech není v žádném případě dotčena povinnost Komise zajistit v souladu se Smlouvou dodržování právních předpisů Společenství.

(15) V zájmu rozvoje systému výběru poplatků za užívání pozemních komunikací je dosud nutný další technologický pokrok. Měl by existovat postup, umožňující Komisi přizpůsobit požadavky směrnice 1992/62/ES technickému pokroku po konzultacích s členskými státy provedenými za tímto účelem.

(16) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi [1].

(17) Jelikož cíle této směrnice, totiž harmonizace podmínek vztahujících se na mýtné a poplatky za užívání pozemních komunikací, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a může ho být proto z důvodu jeho evropského rozměru a s ohledem na zabezpečení vnitřního trhu v oblasti dopravy lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je pro dosažení uvedeného cíle nezbytné.

(18) Směrnice 1999/62/ES by měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 1999/62/ES se mění takto:

1. Článek 2 se mění takto:

a) písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) ‚transevropskou silniční sítí' silniční síť vymezená v oddílu 2 přílohy I rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (*), jak je vyobrazena na mapách. Mapy se vztahují k odpovídajícím oddílům uvedeným v normativní části nebo v příloze II uvedeného rozhodnutí;

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

b) vkládají se nová písmena, která zní:

„aa) ‚stavebními náklady' náklady související s výstavbou, případně zahrnující i finanční náklady na:

— nové pozemní komunikace nebo nové zlepšení pozemních komunikací (včetně významných strukturálních oprav) nebo

— pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací (včetně významných strukturálních oprav) dokončených nejdéle 30 let před … (*), pokud již … (*) fungoval režim mýtného, nebo dokončených nejdéle 30 let před zavedením jakéhokoli nového režimu mýtného zavedeného po … (*); náklady týkající se pozemních komunikací nebo zlepšení pozemních komunikací dokončených před uvedenými lhůtami mohou být rovněž považovány za stavební náklady, pokud:

i) členský stát zavedl režim mýtného, který zajišťuje návratnost těchto nákladů na základě smlouvy s provozovatelem systému mýtného nebo na základě jiných právních aktů s rovnocenným účinkem, které vstoupí v platnost před … (*), nebo

ii) členský stát může prokázat, že vybudování dotyčné pozemní komunikace bylo zdůvodněno tím, že její předpokládaná životnost bude delší než 30 let.

(*) 24 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

[1] Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

V žádném případě nesmí být poměrná část stavebních nákladů, jež je nutné vzít v úvahu, vyšší než poměrná část současné předpokládané doby životnosti prvků pozemní komunikace, která ještě zbývá dne … (*) nebo dne, kdy bude zaveden nový režim mýtného, pokud je tento den pozdějšího data.

Náklady na pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací mohou zahrnovat jakékoli zvláštní výdaje na pozemní komunikace určené ke snížení hlučnosti nebo ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu a skutečné platby prováděné provozovatelem pozemní komunikace a související s objektivními prvky ochrany životního prostředí, jako například s ochranou před znečišťováním půdy;

ab) ‚finančními náklady' úroky z půjček nebo výnosy akcionářů z vkladů do vlastního jmění;

ac) ‚významnými strukturálními opravami' strukturální opravy vyjma oprav, které již nepřinášejí žádný aktuální užitek uživatelům silnic, např. pokud byly opravné práce nahrazeny další obnovou povrchu silnic nebo jinými stavebními činnostmi;"

c) písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) ‚mýtným' určitá částka, která se platí za jízdu vozidla po určitém úseku pozemní komunikace uvedené v čl. 7 odst. 1; částka se stanoví podle ujeté vzdálenosti a typu vozidla;"

d) vkládá se nové písmeno, které zní:

„ba) ‚váženým průměrným mýtným' celkový příjem z mýtného za určitou dobu vydělený počtem kilometrů na vozidlo ujetých na určité síti podléhající během uvedené doby mýtnému, přičemž příjem a kilometry na vozidlo se vypočtou pro vozidla, na něž se vztahuje mýtné;"

e) písmena c), d), e) a f) se nahrazují tímto:

„c) ‚poplatkem za užívání' určitá částka, která se platí za oprávnění využívat vozidlem po určitou dobu pozemní komunikace uvedené v čl. 7 odst. 1;

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

e) vozidlem kategorie ‚EURO 0', ‚EURO I', ‚EURO II', ‚EURO III', ‚EURO IV', ‚EURO V' nebo ‚EEV' vozidlo, které splňuje mezní hodnoty emisí stanovené v příloze 0;

f) ‚typem vozidla' kategorie, do které vozidlo spadá na základě počtu náprav, rozměrů nebo hmotnosti, nebo na základě jiných faktorů klasifikace vozidel podle škody, kterou působí komunikacím, například systému klasifikace škod způsobených komunikacím uvedeného v příloze IV, pokud je použitý systém klasifikace založen na vlastnostech vozidla, které jsou uvedeny v dokumentaci vozidla používané ve všech členských státech nebo které jsou vizuálně patrné;"

g) doplňují se nová písmena, která znějí:

„g) ‚koncesní smlouvou', ‚koncese na stavební práce' nebo ‚koncese na služby' podle definice v článku 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby (*);

h) ‚koncesním mýtným' mýtné vybírané koncesionářem podle koncesní smlouvy.

(*) Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114. Směrnice naposledy pozměněná nařízením Komise (ES) č. 1874/2004 (Úř. věst. L 326, 29.10.2004, s. 17)."

2. Článek 7 se mění takto:

a) odstavce 1, 2, 3 a 4 se nahrazuje tímto:

„1. Členské státy mohou ponechat v platnosti nebo zavést mýtné nebo poplatky za užívání transevropské silniční sítě nebo jejích částí pouze za podmínek uvedených v odstavcích 2 až 12. Tímto ustanovením není dotčeno právo členských států uplatňovat mýtné nebo poplatky za užívání silnic, jež nejsou součástí transevropské silniční sítě, nebo za jiné typy motorových vozidel, na které se nevztahuje definice ‚vozidla' a která použijí transevropskou silniční síť, v souladu se Smlouvou.

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

(*) 24 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

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

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

b) vkládají se nové odstavce, které znějí:

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

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

— splňují podmínky stanovené v odst. 10 písm. a),

— jsou v souladu se Smlouvou, zejména s jejími články 12, 49, 86 a 87,

— nenarušují hospodářskou soutěž na vnitřním trhu,

— výsledná struktura sazeb je lineární, úměrná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek a nevede k tomu, aby případné dodatečné náklady byly přeneseny na jiné uživatele v podobě vyššího mýtného.

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

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

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

c) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

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

d) druhý a třetí pododstavec odstavce 7 se zrušují;

e) odstavce 9 a 10 se nahrazují tímto:

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

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

— úměrné sledovanému cíli,

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

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

— respektuje maximální prahy pružnosti stanovené v písmeni b).

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

— emisní třídy EURO stanovené v příloze 0, pokud žádné mýtné nepřesáhne o 100 % sazbu stanovenou pro obdobná vozidla, která splňují nejpřísnější emisní normy, nebo

— denní doby, dne nebo ročního období, pokud:

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

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

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

f) doplňují se nové odstavce, které znějí:

„11. Ve výjimečných případech týkajících se pozemních komunikací v horských oblastech a po informování Komise může být na určitých silničních úsecích k mýtnému zavedena přirážka,

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

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

a to pod podmínkou, že:

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

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

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

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

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

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

Pokud Komise obdrží finanční plány od členského státu, který má v úmyslu uplatnit přirážku, sdělí tyto informace členům výboru uvedeného v čl. 9c odst. 1. Jestliže se Komise domnívá, že uvažovaná přirážka nesplňuje podmínky stanovené v tomto odstavci, nebo jestliže se domnívá, že uvažovaná přirážka bude mít nepříznivé účinky na hospodářský rozvoj okrajových regionů, může plány týkající se poplatků předložené dotyčným členským státem zamítnout nebo si může vyžádat jejich změnu, a to postupem podle čl. 9c odst. 2.

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

3. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 7a

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) pro režim výběru mýtného zahrnující koncesní mýtné:

— koncesní smlouvy nebo významné změny těchto smluv,

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

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

Stanoviska Komise jsou poskytnuta výboru uvedenému v čl. 9c odst. 1.

6. Pokud si členský stát přeje použít ustanovení čl. 7 odst. 11 týkající se režimů výběru mýtného, jež byly již ke … (*) zavedeny, poskytne dotyčný členský stát informace, které prokáží, že vážené průměrné mýtné používané na dotyčné pozemní komunikaci splňuje čl. 2 písm. aa), čl. 7 odst. 9 a čl. 7 odst. 10.“

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

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

5. Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 8a

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

6. Článek 9 se mění takto:

a) v odstavci 1 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„d) daně z pojištění.“;

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

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

(*) 24 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

7. Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 9a

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

Článek 9b

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

Článek 9c

1. Komisi je nápomocen výbor.

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

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

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

4. Výbor přijme svůj jednací řád."

8. Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

Nejpozději do … (*) předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění a účincích této směrnice, přičemž přihlédne k technologickému rozvoji a vývoji hustoty silničního provozu a vyhodnotí její dopad na vnitřní trh, včetně dopadu na ostrovní, vnitrozemské a okrajové oblasti Společenství, na úrovně investic v tomto odvětví a na přínos směrnice k cílům udržitelné dopravní politiky.

Ke zprávě se případně připojí návrhy Evropskému parlamentu a Radě na další revizi této směrnice.

Členské státy zašlou Komisi nezbytné údaje nejpozději do … (**)."

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

	nejvýše tři nápravy	nejméně čtyři nápravy
„EURO 0 a EURO I	1 020	1 648
EURO II a EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V a EEV	797	1 329"

10. Poslední věta v příloze II se nahrazuje tímto:

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

11. Doplňuje se nová příloha 0, jejíž text je uveden v příloze I této směrnice.

12. Doplňuje se nová příloha III, jejíž text je uveden v příloze II této směrnice.

13. Doplňuje se nová příloha IV, jejíž text je uveden v příloze III této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do … (***). Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

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

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

Článek 3

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

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne …

Za Evropský parlament	*Za Radu*
Předseda	*předseda*
…	…

(*) 5 let ode dne vstupu této směrnice v platnost.
(**) 54 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.
(***) 24 měsíců ode dne vstupu této směrnice v platnost.

PŘÍLOHA I

„PŘÍLOHA 0

MEZNÍ HODNOTY EMISÍ

1. **Vozidlo ‚EURO 0‘**

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

2. **Vozidla ‚EURO I‘/‚EURO II‘**

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

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

3. **Vozidla ‚EURO III‘/‚EURO IV‘/‚EURO V‘/‚EEV‘**

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

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

(1) Testovací cyklus sestává z řady testovacích bodů, přičemž každý bod je definován rychlostí a točivým momentem, jež musí motor splňovat za ustáleného stavu (test ESC) nebo za přechodných provozních podmínek (testy ETC a ELR).
(2) 0,13 pro motory se zdvihovým objemem jednoho válce menším než 0,7 dm^3 a jmenovitými otáčkami nad 3 000 min^{-1}.

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

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA III

ZÁKLADNÍ ZÁSADY ROZVRŽENÍ NÁKLADŮ A VÝPOČTU MÝTNÉHO

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

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

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

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

— Pokud se v celé transevropské silniční síti (TEN) nepoužije jediný režim mýtného, upřesní členský stát, která část nebo části sítě mají podléhat režimu mýtného, jakož i systém používaný k třídění vozidel za účely rozlišení sazeb mýtného. Členské státy rovněž uvedou, zda rozšiřují rozsah vozidel, na něž se vztahuje jejich režim mýtného, pod prahovou hodnotu 12 tun.

— Pokud se členský stát rozhodne přijmout různá opatření na dosažení návratnosti nákladů u jednotlivých částí své sítě (jak umožňuje čl. 7a odst. 1), u každé jasně vymezené části sítě musí být použit samostatný výpočet nákladů. Členský stát se může rozhodnout svoji síť rozdělit do několika jasně vymezených částí za účelem zavedení samostatných koncesních nebo podobných smluv pro každou část.

2. **Náklady na pozemní komunikace**

2.1 *Investiční náklady*

— Investiční náklady zahrnují stavební náklady (včetně finančních nákladů) a náklady na rozvoj pozemních komunikací, popřípadě rovněž návratnost kapitálové investice nebo ziskovou marži. K investičním nákladům dále patří pořizovací náklady pozemků, náklady na plánování, projektování, dohled nad stavebními zakázkami a řízením projektů, a na archeologický a půdní průzkum, jakož i další příslušné vedlejší náklady.

— Návratnost stavebních nákladů je buď založena na plánované životnosti pozemní komunikace nebo jiné podobné době odepisování (nejméně 20 let), kterou lze považovat za vhodnou z důvodů financování prostřednictvím koncesní smlouvy nebo jiným způsobem. Délka doby odepisování může být klíčovou proměnnou v jednáních o udělení koncesních smluv, zejména přeje-li si dotyčný členský stát stanovit jako součást smlouvy horní mez, co se týče použitelného váženého průměrného mýtného.

— Aniž je dotčen výpočet investičních nákladů, může zajišťování návratnosti nákladů:

  — být rovnoměrně rozděleno po dobu odepisování, nebo zaměřeno spíše do počátečních, středních nebo závěrečných let, pokud se takové zaměření provádí transparentním způsobem,

  — stanovit indexování mýtného po dobu odepisování.

— Veškeré pořizovací náklady vycházejí ze zaplacených částek. Náklady, které mají teprve vzniknout, budou vycházet z přiměřených předpokládaných nákladů.

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

— Lze předpokládat, že vládní investice jsou financovány výpůjčkami. Úroková sazba, která se použije na pořizovací náklady, je totožná se sazbami používanými pro vládní výpůjčky během uvedeného období.

— Přidělení nákladů těžkým nákladním vozidlům se provádí objektivním a transparentním způsobem, s přihlédnutím k podílu těžkých nákladních vozidel na provozu v silniční síti a souvisejícím nákladům. Kilometry ujeté těžkými nákladními vozidly lze za tímto účelem upravit podle objektivně odůvodněných ‚koeficientů ekvivalence' jako jsou koeficienty uvedené v bodě 4 ([1]).

— Rezerva na odhadovanou kapitálovou návratnost nebo ziskovou marži je přiměřená podle tržních podmínek a může se měnit za účelem poskytnutí výkonnostních pobídek třetí smluvní straně v souvislosti s požadavky na jakost služeb. Kapitálovou návratnost lze vyhodnotit s použitím hospodářských ukazatelů jako je IRR (vnitřní míra výnosnosti) nebo WACC (vážený průměr ceny kapitálu).

2.2 *Roční náklady na údržbu a náklady na strukturální opravy*

— Tyto náklady zahrnují jak roční náklady na údržbu sítě a pravidelně se opakující náklady na opravu, zesílení a obnovu povrchu, za účelem trvalého zajištění úrovně provozní funkčnosti sítě.

— Tyto náklady se rozdělí mezi těžká nákladní vozidla a jiná vozidla v silničním provozu na základě skutečných a předpokládaných podílech ujetých kilometrů a lze je upravit s použitím věcně oprávněných koeficientů ekvivalence, jako jsou koeficienty uvedené v bodě 4.

3. **Náklady na provoz, řízení a výběr mýtného**

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

— náklady na výstavbu, zřízení a údržbu stanovišť na výběr mýtného a jiných platebních systémů,

— každodenní náklady na provoz, správu a vymáhání režimu výběru mýtného,

— správní poplatky související s koncesními smlouvami,

— náklady na řízení, správu a obsluhu související s provozem pozemních komunikací.

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

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

4. **Podíl těžkých nákladních vozidel na provozu, koeficienty ekvivalence a opravný mechanismus**

— Výpočet mýtného se zakládá na skutečném nebo předpokládaném podílu těžkých nákladních vozidel na ujetých kilometrech, v případě potřeby upravených s použitím koeficientů ekvivalence, aby se řádně zohlednily zvýšené náklady na výstavbu a opravu pozemních komunikací pro použití těžkými nákladními vozidly.

— Tato tabulka uvádí soubor orientačních koeficientů ekvivalence. Pokud členský stát použije koeficienty ekvivalence s poměry odlišnými od poměrů uvedených v tabulce, musejí se zakládat na věcně odůvodnitelných kritériích a musejí být zveřejněny.

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

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

(1) Pro určení třídy vozidla viz přílohu IV.
(2) Třídy vozidel odpovídají hmotnosti nápravy 5,5 t, 6,5 t, 7,5 t a 8,5 t.

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

PŘÍLOHA III

„PŘÍLOHA IV

ORIENTAČNÍ URČENÍ TŘÍDY VOZIDLA

Třídy vozidel jsou vymezeny v níže uvedené tabulce.

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

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

Motorová vozidla

Hnací nápravy s pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznávaným za rovnocenné [1]		Jiné systémy zavěšení hnacích náprav		Stupeň poškození
Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		
Nejméně	Méně než	Nejméně	Méně než	
Dvě nápravy				
7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	7.5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	I
Tři nápravy				
15 17 19 21 23 25	17 19 21 23 25 26	15 17 19 21	17 19 21 23	
		23 25	25 26	II
Čtyři nápravy				
23 25 27	25 27 29	23 25	25 27	I
		27 29 31	29 31 32	II
29 31	31 32			

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

Jízdní soupravy (kloubová vozidla a vozové soupravy)

Hnací nápravy s pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznávaným za rovnocenné		Jiné systémy zavěšení hnacích náprav		Stupeň poškození
Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		
Nejméně	Méně než	Nejméně	Méně než	
2 + 1 nápravy				
7.5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	7.5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	I
2 + 2 nápravy				
23 25 26 28	25 26 28 29	23 25 26 28	25 26 28 29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33 36	36 38	33	36	III
2 + 3 nápravy				II
36 38	38 40	36	38	
		38	40	III
3 + 2 nápravy				II
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III
40	44			
3 + 3 nápravy				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II
40	44	40	44“	

ODŮVODNĚNÍ RADY

I. ÚVOD

Komise přijala svůj návrh dne 23. července 2003.

Dne 20. dubna 2004 Evropský parlament přijal v prvním čtení své stanovisko.

V souladu s článkem 251 Smlouvy přijala Rada dne 6. září svůj společný postoj.

Při své práci Rada rovněž vzala v úvahu stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ([1]) a Výboru regionů ([2]).

II. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

Na čtvrtý pokus byla nakonec Rada dne 21. dubna 2005 schopna dosáhnout politické dohody s cílem připravit podmínky pro přijetí společného postoje a tím uzavřít proces vnitřních jednání, probíhající déle než 18 měsíců. Obtížnost dosažení této dohody je odrazem rozdílných zájmů a přístupů členských států, v závislosti jak na jejich zeměpisné poloze (uprostřed nebo na okraji vnitřního trhu), tak na jiných faktorech, jako jsou stav rozvoje jejich stávající silniční sítě a upřednostňované metody financování projektů pozemních komunikací.

Jednání se uskutečnila v rámci politiky utvářené Bílou knihou o evropské dopravní politice do roku 2010 ([3]), vydané Komisí v roce 2001, která zdůraznila klíčovou úlohu efektivního výběru poplatků za používání pozemních komunikací jako prostředku, jako znovu dosáhnout opětovné rovnováhy růstu různých způsobů dopravy a tím vyřešit rostoucí problémy hustoty dopravního provozu a škod na životním prostředí.

1. *Stanovení základních politických cílů*

Ve svém společném postoji se Rada zaměřila na dosažení specifických zlepšení přinášejících stávající směrnici přidanou hodnotu, tak aby nový právní rámec odrážel potřeby moderní dopravní politiky Společenství pro 21. století. Tento společný postoj zejména:

— řeší problémy *hustoty dopravního provozu a škod na životním prostředí,*

— stanovuje prostředky pro získání dodatečného *financování* pro investice do *alternativních pozemních komunikací* (změna podílu jednotlivých druhů dopravy),

— zajišťuje větší *transparentnost a objektivitu při zavedení mýtného*, které společně s dalšími „nástroji" umožní Komisi lépe monitorovat dodržování tohoto požadavku,

— přizpůsobuje právní rámec modelu *partnerství veřejných a soukromých subjektů* pro financování výstavby pozemních komunikací.

Změny odpovídající těmto čtyřem cílům jsou uvedeny níže.

([1]) Úř. věst. C 241, 28.9.2004, s. 58.
([2]) Úř. věst. C 109, 30.4.2004, s. 14.
([3]) KOM(2001) 370, 12.9.2001.

i) *Řešení hustoty dopravního provozu a škod na životním prostředí*

Rozlišení sazeb mýtného (čl. 7 odst. 10)

Schopnost měnit sazby mýtného podle emisní třídy EURO a podle denní doby provozu je hlavním mechanismem, který by měl řešit hustotu provozu a škody na životním prostředí. Rada se při zavedení možnosti rozlišovat sazby mýtného o víkendech a státních svátcích inspirovala Evropským parlamentem (změna 29). Rozlišení sazeb mýtného umožněné zněním Rady však výrazně přesahuje rozlišení uvedené ve změně 29. Hlavní rozdíl spočívá v tom, že Parlament je pro stanovení celkového limitu, tak aby nejvyšší sazba mýtného mohla činit nejvýše dvojnásobek nejnižší sazby. Naproti tomu u rozlišování vázaného na poškozování pozemních komunikací (např. hmotnost vozidla, počet náprav) Rada rozlišování vůbec neomezuje, a pro rozlišování vázané na emisní třídu a dobu provozu jsou 100 % limity kumulativní. V důsledku toho může nákladní vůz o vysoké hmotnosti, silně znečišťující životní prostředí, který je používán v době silného provozu, zaplatit čtyřikrát víc, než lehčí a čistší vůz, používaný v době klidnějšího provozu. Tento účinek je dále zvýšen zavedením možnosti „nulové sazby mýtného“ v některých denních dobách.

Opatřením zabraňujícím zneužití těchto nových možností je zavedení jasného a jednoznačného požadavku, aby systémy rozlišování výše mýtného byly neutrální z hlediska výnosů a aby jakýkoli neúmyslný nadměrný výnos byl kompenzován snížením sazby mýtného v příštích letech. Tato zásada neutrality výnosů je obsažena také ve změně 12 Parlamentu.

Druhým prvkem společného postoje, který se týká otázek životního prostředí a hustoty provozu, je „přirážka“ projednávaná v následující části.

ii) *Financování alternativních pozemních komunikací*

Přirážka (čl. 7 odst. 11)

Rada schválila návrh Komise, který jí bude umožňovat ve výjimečných případech uložit přirážku na mýtné v horských oblastech na komunikacích řešících problém hustoty provozu nebo škod na životním prostředí. Pro přeshraniční případy je rovněž ponechána přirážka 25 %, přičemž 15 % je maximální přirážka pro případy nepřekračující hranice. Návrh Parlamentu (změna 30), aby se přirážka vztahovala rovněž na znečištěné městské oblasti, nebyl přijat. Požadavek, aby výnosy z přirážky byly použity pro křížové financování projektů priority TEN ve stejném dopravním koridoru, je zachován a je zdůrazněn ve znění společného postoje.

Přirážka je významná, protože představuje další čistý výnos (kromě nákladů na výstavbu pozemní komunikace, která bude používána), který je vyčleněn konkrétně na financování alternativních dopravních komunikací (většinou železnice).

iii) *Transparentní a objektivní úroveň sazeb mýtného, kontrolovaná Komisí*

Definice „stavebních nákladů“ (čl. 2 písm. aa)

Společný postoj obsahuje tuto novou definici navrhovanou Komisí jako prostředek definování pořizovacích nákladů, které mohou být vzaty v úvahu při výpočtu úrovně sazeb mýtného. Znění Rady zapracovává návrh Parlamentu (změna 21) povolit pouze část těchto nákladů, jako základ pro určení části nákladů však místo výše odpisů používá plánovanou životnost daného typu pozemní komunikace. (Odpisy se jako koncept obtížněji používají, pokud není výstavba pozemních komunikací financována úvěrem).

Přípustné náklady (čl. 7 odst. 9)

Společný postoj vychází z návrhu Komise vypracovat podrobněji náklady, na kterých může být založeno mýtné. Jsou projednávány prvky změny 28 Parlamentu, jako jsou zrušení nákladů na nepojištěné nehody, zahrnutí výnosu z investic a vysvětlení, že se jedná o maximální sazby (toto vysvětlení je uvedeno v čl. 7a odst. 1 znění Rady).

Slevy pro časté uživatele (čl. 7 odst. 4b a 4c)

*Článek 8*b navrhovaný Komisí byl vypuštěn a byl nahrazen výše uvedenými ustanoveními obsahujícími procentní omezení slev pro časté uživatele. Toto je významný příspěvek k zajištění větší transparentnosti a objektivity výše slev povolených právními předpisy Společenství.

Metodika/zásady výpočtu (příloha III)

Stručná metodika navrhovaná Komisí byla rozšířena a zpracována ve formě souboru podrobných zásad pro výpočet a rozvržení nákladů. Tyto zásady jsou závazné pro všechny systémy mýtného zaváděné v budoucnosti, i když pro systémy založené na koncesích pouze nepřímo. Komise může aktualizovat a vysvětlit tyto zásady prostřednictvím projednání ve výborech.

Kontrola systému (článek 7a)

Návrh Parlamentu na vypuštění ustanovení zaměřených na zřízení nezávislých orgánů pro dohled nad pozemními komunikacemi v členských státech (změny 18 a 38) se sice přijímá, avšak úloha Komise dohlížet na systém a prověřovat shodu nových systémů výběru mýtného se stávajícími pravidly je dále rozpracována v článku 7a.

iv) *Slučitelnost s partnerstvím veřejných a soukromých subjektů*

Zvláštní ustanovení pro koncesní smlouvy

Vzhledem k tomu, že partnerství veřejných a soukromých subjektů na základě koncese se stává nejobvyklejším způsobem financování a výstavby nových pozemních komunikací, Rada zavedla do znění společného postoje řadu prvků s cílem zajistit přizpůsobení směrnice skutečnému stavu partnerství veřejných a soukromých subjektů. Uvedené změny, které jsou konkrétní odpovědí Rady na obavy vyjádřené ve změnách 9, 33 a 52 Parlamentu, jsou tyto:

— zvláštní přístup ke smlouvám, pokud jde o definici pojmu „stavební náklady“ v článku 2 písm. aa),

— možnost, aby mýtné zahrnovalo ziskovou marži, uvedená v čl. 7 odst. 9,

— „nepřímé použití“ systému kontrol koncesních smluv uvedeného v článku 7a.

2. ***Jiné důležité otázky***

Zřízení zástavního práva/Vyčlenění výnosu z mýtného (čl. 9 odst. 2)

Rada schválila v celém rozsahu citlivý kompromis k této otázce navrhovaný Evropským parlamentem ve změně 48. Přísné vyčlenění výnosu z přirážky (čl. 7 odst. 11) na investice do vhodného projektu TEN Je zachováno.

Externí náklady na ochranu životního prostředí

Po přezkoumání změn Parlamentu 2, 17, 25, 28, 41 a 50 se Rada rozhodla přijmout návrh Komise a ponechat současný systém založený na návratnosti nákladů na pozemní komunikace.

Oblast působnosti (čl. 7 odst. 1 a 2)

Podle návrhu Komise by členské státy měly použít systém mýtného „všechno nebo nic", vztahující se na všechny trasy systému TEN a na všechna vozidla s nejvyšší přípustnou hmotností 3 500 kg a vyšší. Rada usoudila, že taková oblast působnosti by vytvořila značný odrazující prostředek pro zavedení systémů výběru mýtného v mnoha členských státech, v kterých není možné předpokládat souhlas veřejnosti se zavedením výběru mýtného. Návrh Komise by jako takový mohl závažným způsobem zmařit hlavní cíl, kterým je přechod k systému, na jehož základě uživatelé silniční sítě přispívají ve větším rozsahu na náklady na pozemní komunikace, které používají. Místo toho Rada zvolila rámec, podle kterého se pravidla Společenství použijí ve všech případech, kdy je zaveden výběr mýtného na trase systému TEN pro vozidla o hmotnosti 3 500 kg a vyšší, avšak členské státy si zachovají možnost rozhodovat, ve kterých částech jejich sítě systému TEN bude zaveden výběr mýtného a zda bude výběr mýtného omezen na vozidla vyšší hmotnosti.

Na jiných místech směrnice se Rada snažila omezit flexibilitu, navrhovanou Komisí pro členských státy při zavedení velmi vysokého mýtného na některých trasách (například trasách s vysokým podílem tranzitní dopravy). Byl například vypuštěno ustanovení čl. 7 odst. 10 písm. c) navrhované Komisí, opravňující stanovit rozdílné výše mýtného pro určité pozemní komunikace v rámci sítě.

Kompenzace pro uživatele silničních komunikací

Stejně jako Evropský parlament (viz změna 36) i Rada vyjádřila obavy, že prostředky upřednostňované návrhem Komise, určené pro kompenzaci dopravců za jakékoli nové náklady způsobené systémy výběru mýtného, zejména snížením zdanění vozidel, mohou mít diskriminační účinek. Rada rovněž neviděla důvod pro „zrušení" harmonizace zdanění vozidel dosažené stávající směrnicí. Článek 7b, jak je navržen Komisí, se proto ze znění Rady vypouští a nahrazuje se 10. bodem odůvodnění, který odkazuje i na jiné způsoby kompenzace, jako je snížení zdanění pohonných hmot, a navazuje tak na myšlenku uvedenou ve změně 13 Parlamentu.

3. ***Změny Evropského parlamentu***

Odpověď Rady na změny 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 a 52 je uvedena výše v souvislosti s klíčovými otázkami.

Kromě toho Rada schválila v celém rozsahu, částečně nebo v zásadě změny 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 a 43.

III. **ZÁVĚR**

Intenzivní a trvalé úsilí vyvíjené v rámci Rady o dosažení dohody o tomto společném postoji odráží naléhavé vědomí důležitosti této otázky pro širší dopravní politiku Společenství. Společný postoj stanoví právní rámec pro stanovení mýtného, který je jasnější a snadněji proveditelný transparentním, objektivním a spravedlivým způsobem, a který současně poskytuje nové možnosti, aby mýtné bylo oprávněně použito jako nástroj řešení problémů spojených s životní prostředím a hustotou provozu, kterým Společenství čelí. Znění představuje skutečné, identifikovatelné a hmatatelné zlepšení směrnice z roku 1999 a zajišťuje rovnováhu mezi nezbytností přechodu k udržitelné dopravní politice a důležitostí řádně fungujícího vnitřního trhu.