I

(Informácie)

RADA

SPOLOČNÁ POZÍCIA (ES) č. 33/2005

prijatá Radou 6. septembra 2005

na účely prijatia smernice Európskeho Parlamentu a Rady 2005/.../ES, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami

(2005/C 275 E/01)

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 smernicu Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami ([1]), a najmä na jej článok 7,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ([2]),

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ([3]),

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 251 zmluvy ([4]),

keďže:

(1) Odstránenie narušovania hospodárskej súťaže medzi dopravnými podnikmi členských štátov, riadne fungovanie vnútorného trhu a zvýšenie konkurencieschopnosti závisí od spravodlivých mechanizmov zriadených na spoplatnenie dopravcov za používanie infraštruktúry. Určitá harmonizácia sa už dosiahla smernicou 1999/62/ES.

(2) Spravodlivejší systém poplatkov za používanie cestnej infraštruktúry je rozhodujúci pre podporu trvalo udržateľnej dopravy v Spoločenstve. Cieľ optimalizovať existujúcu cestnú sieť a dosiahnuť výrazné zníženie jej negatívneho vplyvu by sa mal dosiahnuť bez dodatočného zaťažovania prevádzkovateľov v záujme zdravého hospodárskeho rastu a riadneho fungovania vnútorného trhu.

(3) Komisia oznámila svoj zámer navrhnúť smernicu o poplatkoch za použitie cestnej infraštruktúry v Bielej knihe „Európska dopravná politika do roku 2010: čas rozhodnúť“. Európsky parlament potvrdil potrebu spoplatnenia infraštruktúry, keď 12. februára 2003 prijal správu o záveroch Bielej knihy. Po zasadnutí Európskej rady v Göteborgu 15. júna 2001, ktoré venovalo mimoriadnu pozornosť najmä otázke trvalo udržateľnej dopravy, Európskej rady v Kodani 12. a 13. decembra 2002 a Európskej rady v Bruseli 20. a 21. marca 2003 uvítal tiež úmysel Komisie predložiť novú smernicu „Eurovignette“.

(4) Smernica 1999/62/ES na účely stanovenia mýt zohľadňuje náklady na výstavbu, prevádzku, údržbu a rozvoj infraštruktúry. Je potrebné osobitné ustanovenie, aby sa zabezpečila prehľadnosť stavebných nákladov, ktoré sa môžu brať do úvahy.

([1]) Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42. Smernica zmenená a doplnená Aktom o pristúpení z roku 2003.
([2]) Ú. v. EÚ C 241, 28.9.2004, s. 58.
([3]) Ú. v. EÚ C 109, 30.4.2004, s. 14.
([4]) Stanovisko Európskeho parlamentu z 20. apríla 2004 (Ú. v EÚ C 141 E, 30.4.2004, s. 372) a spoločná pozícia Rady z ... (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku).

(5) Medzinárodná cestná doprava sa sústreďuje na transeurópskej cestnej dopravnej sieti. Okrem toho je riadne fungovanie vnútorného trhu dôležité pre komerčnú dopravu. V dôsledku toho by sa rámec Spoločenstva mal uplatňovať na komerčnú dopravu na transeurópskej cestnej dopravnej sieti vymedzenú v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete ([1]). Členské štáty by mali v súlade so zásadou subsidiarity mať možnosť uplatňovať mýto a/alebo užívateľské poplatky za cestné komunikácie, ktoré nie sú súčasťou transeurópskej cestnej siete v súlade so zmluvou.

(6) Z dôvodu efektívnosti nákladov pri zavádzaní mýtnych systémov nie je nutné, aby celá infraštruktúra, na ktorú sa mýta vzťahujú, podliehala obmedzeniam prístupu, ktoré umožňujú kontrolu vyberaných mýt. Členské štáty sa môžu rozhodnúť vykonávať túto smernicu využívaním mýt iba na určitom mieste infraštruktúry, ktorej sa mýto týka.

(7) Mýta by mali byť založené na zásade návratnosti nákladov na infraštruktúru. V prípadoch, keď takéto náklady boli spolufinacované zo všeobecného rozpočtu Európskej únie, nesmie byť príspevok z finančných prostriedkov Spoločenstva získaný späť prostredníctvom mýt, pokiaľ v príslušných právnych nástrojoch Spoločenstva nie sú osobitné ustanovenia, ktoré pri stanovení výšky spolufinancovania Spoločenstva zohľadňujú budúce príjmy.

(8) Skutočnosť, že užívateľ je schopný prijímať rozhodnutia, ktoré ovplyvnia mýtnu záťaž tým, že si vyberie vozidlá, ktoré najmenej znečisťujú životné prostredie a doby s nižším dopravným zaťažením alebo menej zaťažené cestné ťahy, je dôležitý prvok systému spoplatnenia. Členské štáty by preto mali byť schopné rozlišovať mýto podľa emisnej kategórie vozidla (klasifikácia „EURO“) a úrovne poškodenia, ktorú spôsobuje cestným komunikáciám, miesta a doby a úrovne kongescie. Tieto stupne rozlíšenia mýta by mali byť úmerné sledovanému cieľu.

(9) Hľadiská komerčnej cenotvorby za použitie cestnej infraštruktúry, na ktoré sa nevzťahuje táto smernica, by mali rešpektovať pravidlá zmluvy.

(10) Táto smernica neovplyvňuje voľnosť členských štátov, ktoré zavádzajú systém mýt a/alebo užívateľských poplatkov za infraštruktúru, poskytnúť bez toho, aby bol dotknutý článok 87 a 88 zmluvy, primeranú kompenzáciu za tieto poplatky. Táto kompenzácia by nemala viesť k narušeniu hospodárskej súťaže v rámci vnútorného trhu a mala by podliehať príslušným ustanoveniam práva Spoločenstva, najmä minimálnym sadzbám daní z vozidiel uvedeným v prílohe I k smernici 1999/62/ES a ustanoveniam smernice Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny ([2]).

(11) Ak členské štáty vyberajú mýto alebo užívateľské poplatky za použitie cestných komunikácií v transeurópskej cestnej sieti, cestné komunikácie, za ktoré sa vyberajú poplatky, by mali mať v pláne údržieb členských štátov primeranú prednosť.

(12) Osobitná pozornosť by sa mala venovať horským oblastiam, ako sú Alpy alebo Pyreneje. Nové veľké projekty týkajúce sa infraštruktúry často zlyhali, pretože značné finančné zdroje, ktoré by si vyžadovali, neboli k dispozícii. V týchto oblastiach sa preto od užívateľov môže žiadať, aby platili prirážku na financovanie dôležitých projektov, ktoré majú vysokú európsku hodnotu, vrátane tých, ktorých súčasťou je iný druh dopravy v tom istom koridore. Táto suma by mala súvisieť s finančnými potrebami projektu. Mala by tiež súvisieť so základnou úrovňou mýt, aby sa zabránilo umelo vysokým poplatkom na niektorom z koridorov, čo by mohlo viesť k tomu, že sa doprava odkloní do iných koridorov, čo spôsobí problémy miestnej kongescie a neefektívne využívanie sietí.

(13) Poplatky by nemali byť diskriminačné a s ich vyberaním by nemala byť spojená nadmerná administratívna záťaž alebo nesmú vytvárať prekážky na vnútorných hraniciach. Na uľahčenie platieb pre príležitostných užívateľov by sa preto mali prijať primerané opatrenia, najmä ak sa mýto/alebo užívateľské poplatky vyberajú výlučne prostredníctvom systému, ktorý vyžaduje použitie elektronického platobného nástroja (palubná jednotka).

(14) Na zabezpečenie jednotného zosúladeného uplatňovania systému spoplatnenia infraštruktúry by nové mýtne režimy mali vypočítať náklady v súlade so súborom základných zásad, alebo by sa mali stanoviť na úrovni nepresahujúcej úroveň, ktorá by vyplynula z uplatnenia týchto zásad. Tieto požiadavky by sa nemali uplatňovať na existujúce režimy, pokiaľ sa v budúcnosti podstatne neupravia. Tieto podstatné úpravy by zahŕňali akúkoľvek významnú zmenu pôvodných podmienok mýtneho systému prostredníctvom úpravy zmluvy s prevádzkovateľom mýtneho systému, ale vylúčili by zmeny ustanovené v pôvodnom systéme. V prípade koncesných zmlúv by mohla byť podstatná úprava vykonaná v súlade s postupom verejného obstarávania. Na

([1]) Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutie naposledy zmenené a doplnené rozhodnutím č. 884/2004/ES (Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 1).

([2]) Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2004/75/ES (Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 100).

dosiahnutie transparentnosti bez toho, aby sa vytvorili prekážky fungujúcemu trhovému hospodárstvu a partnerstvám verejného a súkromného sektora, členské štáty by mali oznámiť Komisii aj jednotkové hodnoty a iné parametre, ktoré chcú uplatniť na výpočet rôznych nákladových položiek poplatkov, alebo v prípade koncesných zmlúv príslušnú zmluvu alebo východiskové podklady, aby sa Komisia mohla vyjadriť. Stanoviská, ktoré prijala Komisia pred zavedením nových mýtnych režimov v členských štátoch, sa vôbec nedotýkajú povinnosti Komisie podľa zmluvy zabezpečiť, aby sa uplatňovalo právo Spoločenstva

(15) Na vytvorenie systému poplatkov za používanie cestnej infraštruktúry je potrebný ešte ďalší technický pokrok. Mal by existovať postup, ktorý umožní Komisii, aby po porade s členskými štátmi na tento účel prispôsobila požiadavky smernice 1999/62/ES technickému pokroku.

(16) Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by mali byť prijaté v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ([1]).

(17) Keďže cieľ tejto smernice, a to zosúladiť podmienky uplatniteľné na mýta a užívateľské poplatky za použitie cestnej infraštruktúry, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov jednotlivo, ale z dôvodu jeho európskeho rozmeru a na účely ochrany vnútorného trhu dopravy ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo 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.

(18) Smernica 199/62/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

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

1. Článok 2 sa mení a dopĺňa takto:

a) písm. a) sa nahrádza takto:

„a) ‚transeurópska cestná sieť' znamená cestnú sieť vymedzenú v oddiele 2 prílohy I k rozhodnutiu Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (*), ako je znázornená na mapách. Mapy sa vzťahujú na zodpovedajúce oddiely uvedené v operatívnej časti a/alebo v prílohe II k uvedenému rozhodnutiu;

(*) Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutie naposledy zmenené a doplnené rozhodnutím č. 884/2004/ES (Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 1).“

b) vkladajú sa nové písmená:

„aa) ‚stavebné náklady' sú náklady súvisiace so stavbou vrátane, ak je to vhodné, finančných nákladov vynaložených:

— na novú infraštruktúru alebo na nové zlepšenia infraštruktúry (vrátane významných stavebných opráv), alebo

— na infraštruktúru alebo zlepšenia infraštruktúry (vrátane významných stavebných opráv) dokončené najviac tridsať rokov pred …. (*), ak už … (*) platia mýtne režimy, alebo dokončené najviac 30 rokov pred vytvorením akýchkoľvek nových mýtnych režimov zavedených po … (*); náklady vzhľadom na infraštruktúru alebo na zlepšenie infraštruktúry, ktoré boli dokončené pred uvedenými lehotami, sa tiež môžu považovať za stavebné náklady, ak:

i) členský štát zaviedol mýtny systém, ktorý zabezpečuje úhradu týchto nákladov prostredníctvom zmluvy s prevádzkovateľom mýtneho systému alebo prostredníctvom iných právnych aktov s rovnocenným účinkom, ktoré nadobudnú účinnosť pred … (*), alebo

ii) členský štát môže preukázať, že pre stavbu danej infraštruktúry bolo rozhodujúce, že jej očakávaná životnosť bude dlhšia ako 30 rokov.

([1]) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

(*) 24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

V každom prípade pomerná časť stavebných nákladov, ktorá sa má zohľadniť, nepresiahne pomernú časť súčasnej doby životnosti prvkov infraštruktúry, ktorá ešte zostáva k … (*), alebo v deň zavedenia nových mýtnych režimov, pokiaľ je tento dátum neskorší.

Náklady na infraštruktúru alebo na zlepšenia infraštruktúry môžu zahŕňať akékoľvek osobitné náklady na infraštruktúru určené na zníženie zaťaženia hlukom alebo na zlepšenie bezpečnosti na cestách a skutočné platby vykonané prevádzkovateľom infraštruktúry a súvisiace s takými objektívnymi environmentálnymi prvkami, ako ochrana pred kontamináciou pôdy.

ab) ‚finančné náklady' sú úroky z pôžičiek a/alebo výnosy akcionárov z vkladov do vlastného imania;

ac) ‚významné stavebné opravy' sú stavebné opravy s výnimkou opráv, ktoré už v súčasnosti neprinášajú užívateľom ciest žiaden úžitok, napr. ak sa oprava nahradila ďalšou úpravou povrchu cestných komunikácií alebo inými stavebnými prácami";

c) písm. b) sa nahrádza takto:

„b) ‚mýto' znamená platbu špecifickej čiastky za vozidlo, ktoré prejazdí danú vzdialenosť na infraštruktúre uvedenej v článku 7 ods. 1; čiastka vychádza z prejazdenej vzdialenosti a z typu vozidla;";

d) vkladá sa nové písmeno:

„ba) ‚vážené priemerné mýto' je celkový príjem získaný z mýt za dané obdobie, delený počtom kilometrov, ktoré vozidlo prešlo na danej sieti počas tohto obdobia, pričom príjem aj vozokilometre sa počítajú pre vozidlá, na ktoré sa uplatňujú mýta;";

e) písmená c), d), e) a f) sa nahrádzajú takto:

„c) ‚užívateľský poplatok' znamená špecifickú čiastku, úhrada ktorej udeľuje za právo vozidla používať určenú dobu infraštruktúru uvedenú v článku 7 ods. 1;

d) ‚vozidlo' znamená motorové vozidlo alebo jazdnú súpravu, ktoré sú určené alebo používané výlučne na prepravu tovaru po ceste s celkovou maximálnou prípustnou hmotnosťou naloženého vozidla vyše 3,5 tony;

e) vozidlo kategórie ‚EURO 0', ‚EURO I', ‚EURO II', ‚EURO III', ‚EURO IV', ‚EURO V', ‚EEV' znamená vozidlo, ktoré spĺňa limitné hodnoty emisií stanovené v prílohe 0 k tejto smernici;

f) ‚typ vozidla' znamená kategóriu do ktorej vozidlo patrí podľa počtu náprav, rozmerov alebo hmotnosti alebo iných faktorov klasifikácie vozidiel, ktorá odráža poškodzovanie cestných komunikácií, napr. systém klasifikácie poškodzovania cestných komunikácií uvedený v prílohe IV za predpokladu, že používaný systém klasifikácie je založený na charakteristike vozidla, ktorá je uvedená v dokumentácii používanej vo všetkých členských štátoch alebo je viditeľne zrejmá.";

f) dopĺňajú sa nové písmená:

„g) ‚koncesná zmluva' znamená ‚koncesiu na verejné práce' alebo ‚koncesie na služby' vymedzené v článku 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby (*);

h) ‚koncesné mýto' znamená mýto definované v písmene b) uložené koncesionárom na základe koncesnej zmluvy.

(*) Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením Komisie (ES) č. 1874/2004 (Ú. v. EÚ L 326, 29.10.2004, s. 17)."

2. Článok 7 sa týmto mení a dopĺňa takto:

a) odseky 1, 2, 3 a 4 sa nahrádzajú takto:

„1. Členské štáty si môžu ponechať alebo zaviesť mýta a/alebo užívateľské poplatky na transeurópskej cestnej sieti alebo na jej častiach iba za podmienok stanovených v odsekoch 2 až 12. Týmto ustanovením nie je dotknuté právo členských štátov uplatňovať mýta a/alebo užívateľské poplatky za cestné komunikácie, ktoré nie sú súčasťou transeurópskej cestnej siete, ani sa nedotýka typov motorových vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje vymedzenie pojmu 'vozidlo' na transeurópskej cestnej sieti v súlade so zmluvou.

2. Členský štát sa môže rozhodnúť, že ponechá v platnosti alebo zavedie mýta a/alebo užívateľské poplatky, ktoré sa môžu uplatniť iba na vozidlá s maximálnou prípustnou hmotnosťou naloženého vozidla najmenej 12 ton. Ak sa členský štát rozhodne uplatniť mýta a/alebo užívateľské poplatky na vozidlá pod týmto hmotnostným limitom, uplatňujú sa ustanovenia tejto smernice.

(*) 24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

3. Mýta a užívateľské poplatky sa nesmú súčasne uložiť v tej istej dobe pre akúkoľvek kategóriu vozidla za použitie toho istého úseku cestnej komunikácie. Členský štát však môže uložiť mýto na sieťach, na ktorých sa už vyberajú užívateľské poplatky za použitie mostov, tunelov a horských priechodov.

4. Mýta a užívateľské poplatky nesmú byť priamo ani nepriamo diskriminačné z dôvodu štátnej príslušnosti dopravcu, krajiny alebo sídla dopravcu alebo registrácie vozidla, ani miesta počiatku alebo miesta určenia prepravy.“;

b) vkladajú sa nové odseky:

„4a. Členské štáty môžu ustanoviť znížené mýtne sadzby alebo užívateľské poplatky alebo oslobodenie od povinnosti platiť mýta alebo užívateľské poplatky za vozidlá oslobodené od požiadavky inštalovať a používať záznamové zariadenie podľa nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave (*) a v prípadoch, na ktoré sa vzťahujú podmienky a ktoré podliehajú podmienkam uvedeným v článku 6 ods. 2 písm. a) a b) tejto smernice.

4b. Keďže štruktúry sadzieb, v ktorých sú zahrnuté zľavy alebo zníženia mýta pre častých užívateľov, môžu viesť ku skutočným úsporám správnych nákladov prevádzkovateľa infraštruktúry, môžu členské štáty ustanoviť tieto zľavy alebo zníženia, za podmienky, že:

— splnia podmienky stanovené v odseku 10 písm. a),

— sú v súlade so zmluvou, najmä s jej článkami 12, 49, 86 a 87,

— nenarúšajú hospodársku súťaž na vnútornom trhu,

— výsledná štruktúra sadzieb je lineárna, proporcionálna, dostupná všetkým užívateľom za rovnakých podmienok a nevedie k tomu, aby sa dodatočné náklady preniesli na iných užívateľov v podobe vyšších mýt.

V každom prípade tieto zľavy alebo zníženia nepresiahnu 13 % mýta, ktoré platia rovnocenné vozidlá, ktoré nemajú nárok na zľavu alebo zníženie.

4c. Všetky systémy zliav a znížení sa oznámia Komisii, ktorá overí dodržiavanie podmienok stanovených v odsekoch 4a a 4b a schváli ich v súlade s postupom uvedeným v článku 9c ods. 2.

(*) Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 432/2004 (OJ L 71, 10.3.2004, s. 3).“

c) odsek 6 sa nahrádza takto:

„6. Režimy vyberania mýt a/alebo užívateľských poplatkov nesmie finančne ani inak neoprávnene znevýhodniť nepravidelných užívateľov cestnej siete. Najmä v prípade, ak členský štát vyberá mýta a/alebo užívateľské poplatky výlučne prostredníctvom systému, ktorý vyžaduje použitie palubnej jednotky, zabezpečí príslušné palubné jednotky za primeraných administratívnych a ekonomických podmienok.“;

d) druhý a tretí pododsek odseku 7 sa vypúšťajú;

e) odseky 9 a 10 sa nahrádzajú takto:

„9. Mýta sú založené iba na zásade úhrady nákladov na infraštruktúru. Konkrétne, vážené priemerné mýta súvisia s nákladmi na výstavbu, prevádzku, údržbu a rozvoj príslušnej siete infraštruktúry. Vážené priemerné mýta môžu zahŕňať aj návratnosť kapitálu alebo ziskové rozpätie založené na trhových podmienkach.

10. a) Bez toho, aby boli dotknuté vážené priemerné mýta uvedené v odseku 9, môžu členské štáty odlíšiť mýtne sadzby na účely boja proti environmenálnym škodám, riešenia kongescie, minimalizácie škôd na infraštruktúre, optimalizácie využívania príslušnej infraštruktúry alebo na účely podpory bezpečnosti na cestách, ak toto odlíšenie:

— je primerané sledovanému cieľu,

— je transparentná a nediskriminačná predovšetkým s ohľadom na štátnu príslušnosť dopravcu, krajinu alebo sídlo dopravcu alebo registráciu vozidla a miesta počiatku alebo miesta určenia prepravy,

— nie je určená na vytvorenie dodatočných príjmov z mýt, pričom akékoľvek nezamýšľané zvýšenie príjmov (ktoré vedie k nesúladu váženého priemerného mýta s odsekom 9) sa vyvažuje zmenou štruktúry odlíšenia, ktorá sa musí vykonať do dvoch rokov po uplynutí účtovného roku, v ktorom je dodatočný príjem vytvorený,

— dodržiava maximálne prahové hodnoty flexibility uvedené v písm. b).

b) Pokiaľ podmienky v písm. a) neustanovujú inak, mýtne sadzby sa môžu meniť podľa:

— emisnej triedy EURO tak, ako je uvedená v prílohe 0, za predpokladu, že žiadne mýto nepresiahne o viac ako 100 % hodnotu mýta vyberaného pre rovnocenné vozidlá, ktoré spĺňajú najprísnejšie emisné normy, a/alebo

— dennej doby, typu dňa alebo ročného obdobia za predpokladu že:

i) žiadne mýto nepresiahne o viac ako 100 % hodnotu mýta vyberaného pre najlacnejšiu dennú dobu, typ dňa alebo ročného obdobia, alebo

ii) ak má najlacnejšia doba nulovú sadzbu, pokuta za najdrahšiu dennú dobu, typ dňa alebo ročného obdobia je najviac 50 % výšky mýta, ktoré by sa inak uplatňovalo na dané vozidlo.

c) Pokiaľ podmienky v písm. a) neustanovujú inak, môžu byť mýtne sadzby vo výnimočných prípadoch osobitných projektov vysokého európskeho záujmu predmetom iných foriem odlíšenia s cieľom zabezpečiť obchodnú životaschopnosť týchto projektov, ak sú vystavené priamej konkurencii zo strany iných spôsobov prepravy pre vozidlá. Výsledná štruktúra sadzieb je lineárna, proporcionálna, otvorene zverejnená, dostupná všetkým užívateľom za rovnakých podmienok a nevedie k tomu, aby sa dodatočné náklady preniesli na iných užívateľov v podobe vyšších mýt. Komisia overí dodržiavanie podmienok tohto písmena pred zavedením danej štruktúry sadzieb.“;

f) dopĺňajú sa tieto odseky:

„11. Vo výnimočných prípadoch, ktoré sa týkajú infraštruktúry v horských oblastiach a po informovaní Komisie sa na osobitných úsekoch cestných komunikácií môže k mýtam pridať prirážka:

a) ak sú tieto cestné komunikácie predmetom vážnej kongescie, ktorá ovplyvňuje voľný pohyb vozidiel, alebo

b) ak je ich používanie vozidlami príčinou značných environmentálnych škôd,

pričom:

— príjmy získané z prirážky sa investujú do prioritných projektov európskeho záujmu uvedených v prílohe III k rozhodnutiu č. 884/2004/ES, ktoré priamo prispievajú ku kongescii alebo daných environmentálnych škôd a ktoré sa nachádzajú v rovnakom koridore, ako úseky cestných komunikácií, na ktorých sa uplatňuje prirážka,

— prirážka, ktorú možno uložiť k mýtam odlíšeným v súlade odsekom 10, nepresiahne 15 % váženého priemerného mýta vypočítaného v súlade s odsekom 9 s výnimkou prípadu, ak sa získané príjmy investujú do cezhraničných úsekov prioritných projektov európskeho záujmu, ktoré sa týkajú infraštruktúry v horských regiónoch, v prípade ktorých prirážka nesmie presiahnuť 25 %,

— v dôsledku uplatňovania prirážky nedochádza k znevýhodňovaniu komerčnej dopravy v porovnaní s inými užívateľmi cestných komunikácií,

— finančné plány na infraštruktúru, u ktorej sa uplatňuje prirážka a analýza nákladov a výnosov na projekt novej infraštruktúry, sa predkladajú Komisii pred uložením prirážky,

— obdobie, na ktoré sa uloží prirážka, sa vopred definuje a obmedzí a v zmysle očakávaných príjmov, ktoré sa majú zvýšiť, je v súlade s finančnými plánmi a predloženou analýzou nákladov a výnosov.

Uplatňovanie tohto ustanovenia na nové cezhraničné projekty podlieha dohode dotknutých členských štátov.

Keď Komisia dostane finančné plány od členského štátu, ktorý hodlá uplatniť prirážku, sprístupní túto informáciu členom výboru uvedeného v článku 9c ods. 1. Ak sa Komisia domnieva, že plánovaná prirážka nespĺňa podmienky stanovené v tomto odseku, alebo ak sa domnieva, že plánovaná prirážka bude mať významné nepriaznivé účinky na hospodársky rozvoj okrajových regiónov, môže v súlade s postupom uvedeným v článku 9c ods. 2 odmietnuť plány alebo požiadať o zmenu plánov na poplatky, ktoré predkladá dotknutý členský štát.

12. Ak vodič nie je v prípade kontroly schopný predložiť doklady o vozidle potrebné na zistenie informácií uvedených v prvej zarážke odseku 10 písm. b) a o type vozidla, členské štáty môžu uložiť mýta až do najvyššej úrovne, ktorú možno uložiť.“

3. Vkladá sa tento článok:

„*Článok 7a*

1. Pri určovaní úrovní vážených priemerných mýt, ktoré sa majú vyberať na dotknutej infraštruktúrnej sieti alebo na presne vymedzenej časti tejto siete, zohľadňujú členské štáty rôzne náklady uvedené v článku 7 ods. 9. Zohľadnené náklady sa vzťahujú na sieť alebo na časť siete, na ktorej sa vyberá mýto, a na vozidlá, ktoré podliehajú mýtu. Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že nebudú uhrádzať tieto náklady z príjmov z mýta, alebo že uhradia len určité percento týchto nákladov.

2. Mýta sa určujú v súlade s článkom 7 a ods. 1 tohto článku.

3. Členské štáty vypočítajú náklady na nové mýtne režimy, ktoré sa líšia od tých, ktorých súčasťou sú koncesné mýta zavedené členskými štátmi po … (*), použitím metodiky založenej na základných zásadách výpočtu uvedených v prílohe III.

Najvyššia úroveň mýt pre nové koncesné mýta zavedené po … (*) zodpovedá úrovni, ku ktorej by viedlo použitie metodiky založenej na základných zásadách výpočtu uvedených v prílohe III, alebo je nižšia. Posúdenie tejto rovnocennosti sa musí vykonať na základe primerane dlhého referenčného obdobia primeraného charakteru koncesnej zmluvy.

Na mýtne režimy, ktoré boli už zavedené … (*) alebo na tie, na ktoré bola v súlade s postupom o verejného obstarávania vyhlásená verejná súťaž alebo ku ktorým boli doručené odpovede na výzvy na rokovanie v rámci s rokovacieho postupu verejného obstarávania pred … (*), sa nevzťahujú povinnosti uvedené v tomto odseku, pokiaľ zostanú v platnosti tieto režimy a ak sa podstatne nezmenia.

4. Členské štáty oznámia Komisii najmenej štyri mesiace pred zavedením nového mýtneho systému:

a) pre iné mýtne režimy ako režimy, ktorých súčasťou je koncesné mýto:

— jednotkové hodnoty a iné parametre, ktoré používajú na výpočet rôznych nákladových položiek, a

— jednoznačné informácie o vozidlách, na ktoré sa vzťahuje mýtny režim, a o geografickom rozsahu siete alebo jej časti, ktoré sa používajú na každý výpočet nákladov a percentuálneho podielu nákladov, ktoré sa snažia uhradiť;

b) pre mýtne režimy, ktorých súčasťou sú koncesné mýta:

— koncesné zmluvy alebo podstatné zmeny týchto zmlúv,

— východiskové podklady, na ktorých zadávateľ postavil oznámenie o koncesii, ako sú uvedené v prílohe VII B k smernici 2004/18/ES; tieto východiskové podklady zahrňujú odhadované náklady, ako sú uvedené v článku 7 ods. 9, ktoré sa predpokladajú podľa koncesie, predpokladanú dopravu rozčlenenú na typy vozidiel, odhadované výšky mýta a geografický rozsah siete, na ktorú sa vzťahuje koncesná zmluva.

5. K prípadom, na ktoré sa vzťahujú povinnosti uvedené v odseku 3, vydá Komisia do štyroch mesiacov od doručenia informácií v súlade s odsekom 4 stanovisko, či sa tieto povinnosti zdajú byť splnené.

Stanoviská Komisie sa sprístupnia výboru uvedenému v článku 9c ods. 1.

6. Ak si členský štát želá v súvislosti s mýtnymi režimami, ktoré už boli zavedené k … (*), uplatňovať ustanovenia uvedené v článku 7 ods. 11, dotknutý členský štát poskytne informácie, ktoré dokazujú, že vážené priemerné mýto uplatňované na dotknutú infraštruktúru je v súlade s ustanoveniami článkov 2 aa), 7 ods. 9 a 7 ods. 10.“

4. Článok 8 ods. 2 písm. b) sa nahrádza takto:

„b) zaplatenie spoločného užívateľského poplatku umožní prístup na sieť vymedzenú zúčastnenými členskými štátmi podľa článku 7 ods. 1“.

5. Vkladá sa tento článok:

„*Článok 8a*

Každý členský štát monitoruje systém mýt a/alebo užívateľských poplatkov, aby zabezpečil jeho transparentnú a nediskriminačnú prevádzku.“

6. Článok 9 sa mení a dopĺňa takto:

a) do odseku 1 sa vkladá nové písmeno:

„d) poistné dane.“;

b) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. V súlade so zásadou subsidiarity členské štáty určia, na čo sa má použiť príjem z poplatkov za použitie cestnej infraštruktúry. Na umožnenie rozvoja dopravnej siete ako celku by sa mal príjem z poplatkov použiť na podporu sektora dopravy a optimalizáciu celého dopravného systému.“

(*) 24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

7. Vkladajú sa nasledujúce články:

„Článok 9a

Členské štáty zriadia primerané kontroly a ustanovia systém pokút za porušenie vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa tejto smernice; prijmú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili ich vykonávanie. Stanovené pokuty musia byť účinné, primerané a odrádzajúce.

Článok 9b

Pokiaľ ide vykonávanie tejto smernice, najmä prílohy III, Komisia uľahčuje medzi členskými štátmi dialóg a výmenu technického know-how. Komisia v súlade s postupom uvedeným v článku 9c ods. 3 aktualizuje a objasňuje prílohy 0, III a IV s ohľadom na technický pokrok a prílohy I a II s ohľadom na infláciu.

Článok 9c

1. Komisii pomáha výbor.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 3 a 7 rozhodnutia Rady 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia Rady 1999/468/ES so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

4. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.“

8. Článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

Najneskôr … (*) predloží Komisia Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a účinkoch tejto smernice, pričom zohľadní rozvoj technológie a trendy v intenzite dopravy a po vyhodnotení jej vplyvu na vnútorný trh, vrátane ostrova, vnútrozemských a okrajových regiónov Spoločenstva, a výšky investícií v odvetví a jej príspevku k dosiahnutiu cieľov trvalo udržateľnej dopravnej politiky.

K správe budú podľa potreby pripojené návrhy Európskemu parlamentu a Rade na ďalšiu revíziu tejto smernice.

Najneskôr ... (**) zašlú členské štáty Komisii potrebné informácie.“

9. Tabuľka v prílohe II, v ktorej sú uvedené čiastky ročných poplatkov, sa nahrádza takto:

	„najviac tri nápravy	*najmenej štyri 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. Posledná veta prílohy II sa nahrádza takto:

„Denný užívateľský poplatok je rovnaký pre všetky kategórie vozidiel a je 11 EUR.“

11. Vkladá sa príloha 0, ktorej znenie je uvedené v prílohe I k tejto smernici.

12. Dopĺňa sa príloha III, ktorej znenie je uvedené v prílohe II k tejto smernici.

13. Dopĺňa sa príloha IV, ktorej znenie je uvedené v prílohe III k tejto smernici.

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do… (***). Bezodkladne o nich informujú Komisiu.

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

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie ustanovení vnútroštátneho práva, ktoré prijmú v oblasti upravenej touto smernicou, spolu s tabuľkou, ktorá ukáže ako ustanovenia tejto smernice zodpovedajú prijatým vnútroštátnym ustanoveniam.

Článok 3

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

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predseda	*predseda*
...	...

(*) 5 rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice.
(**) 54 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice.
(***) 24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

PRÍLOHA I

„PRÍLOHA 0

LIMITNÉ HODNOTY EMISIÍ

1. **Vozidlo ‚EURO 0'**

Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO) g/kWh	Hmotnosť uhľovodíkov (HC) g/kWh	Hmotnosť oxidov dusíka (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. **Vozidlá ‚EURO I'/‚EURO II'**

	Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO) g/kWh	Hmotnosť uhľovodíkov (HC) g/kWh	Hmotnosť oxidov dusíka (NOx) g/kWh	Hmotnosť tuhých častíc (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) Koeficient 1,7 sa uplatňuje na limitné hodnoty emisií tuhých častíc v prípade motorov s menovitým výkonom 85 kW alebo menším.

3. **Vozidlá ‚EURO III'/‚EURO IV'/‚EURO V'/‚EEV'**

Špecifické hmotnosti oxidu uhoľnatého, celkových uhľovodíkov, oxidov dusíka a tuhých častíc, určené podľa skúšky ESC, a opacita výfukových plynov určená podľa skúšky ERL nesmú presahovať tieto hodnoty (1):

	Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO) g/kWh	Hmotnosť uhľovodíkov (HC) g/kWh	Hmotnosť oxidov dusíka (NOx) g/kWh	Hmotnosť tuhých častíc (PT) g/kWh	Výfukový plyn 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) Skúšobný cyklus tvorí sled skúšobných bodov, pričom je každý bod definovaný rýchlosťou a krútiacim momentom, ktoré musí motor v ustálenom stave dodržiavať (skúška ESC), alebo prechodnými prevádzkovými podmienkami (skúšky ETC a ELR).
(2) 0,13 pre motory, ktorých objem valcov je menší než 0,7 dm^3 a ktorých menovitá rýchlosť je vyššia než 3 000 min^{-1}.

4. Možno zvážiť ďalšie emisné triedy vozidiel tak ako sú vymedzené v smernici 88/77/EHS a nasledujúcich zmenách a doplneniach."

PRÍLOHA II

„PRÍLOHA III

HLAVNÉ ZÁSADY ROZVRHNUTIA NÁKLADOV A VÝPOČET MÝT

Táto príloha stanovuje hlavné zásady výpočtu priemerných vážených mýt tak, aby odrážali ustanovenia článku 7 ods. 9. Povinnosťou uviesť do súvislosti mýta a náklady nie je dotknutá slobodná voľba členských štátov, na základe ktorej si môžu v súlade s článkom 7a ods. 1 vybrať, že neuhradia celé náklady prostredníctvom príjmu z mýta, alebo slobodná voľba, na základe ktorej môžu v súlade s článkom 7 ods. 10 odlíšiť výšku osobitných mýt od priemernej výšky mýta ([1]).

Uplatňovanie týchto zásad sa plne zhoduje s ostatnými existujúcimi povinnosťami podľa práva Spoločenstva, najmä s požiadavkou na koncesné zmluvy, ktoré sa majú uzavrieť v súlade so smernicou Rady 2004/18/ES a s ostatnými nástrojmi Spoločenstva v oblasti verejného obstarávania.

Ak sa členský štát zúčastní na rokovaniach s jednou alebo s viacerými tretími stranami na účely uzavretia koncesnej zmluvy v súvislosti s budovaním alebo prevádzkou časti svojej infraštruktúry, alebo ak sa na tento účel zúčastní na podobnom dojednaní založenom na vnútroštátnych právnych predpisoch alebo na dohode, ktorú uzavrela vláda členského štátu, zhoda s týmito zásadami sa posudzuje na základe výsledku týchto rokovaní.

1. **Definícia siete a príslušných vozidiel**

— Ak sa jednotný mýtny režim neuplatňuje na celú cestnú sieť TEN, členský štát presne uvedie časť alebo časti siete, na ktoré sa má vzťahovať mýtny režim, ako aj systém, ktorý používa na klasifikáciu vozidiel na účely odlíšenia mýta. Členské štáty tiež uvedú, či rozširujú rozsah vozidiel, na ktoré sa vzťahuje ich mýtny režim pod prahovú úroveň 12 ton.

— Ak sa členský štát rozhodne prijať rôzne politiky ohľadom úhrady nákladov na rôzne časti svoje siete (ako je to povolené v súlade s článkom 7a ods. 1), na každú jasne definovanú časť siete sa vykoná osobitný výpočet nákladov. Členský štát sa môže rozhodnúť, že rozdelí svoju sieť na niekoľko jasne vymedzených častí, aby pre každú časť ustanovil osobitné koncesné dojednania alebo podobné úpravy.

2. **Náklady na infraštruktúru**

2.1. *Investičné náklady*

— Investičné náklady zahrňujú náklady na výstavbu (vrátane nákladov na financovanie) a nákladov na rozvoj infraštruktúry navyše, kde je to vhodné, návratnosť kapitálových investícií alebo rozpätie zisku. Zahrňujú tiež náklady na nadobúdanie pôdy, plánovanie, projektovanie, dozor nad stavebnými zmluvami a projektovým riadením a na archeologický a pôdny prieskum, ako aj iné príslušné vedľajšie náklady.

— Úhrada nákladov na výstavbu je založená buď na plánovanej životnosti infraštruktúry, alebo na inej dobe amortizácie (najmenej 20 rokov), ktorá sa môže považovať za vhodnú na účely financovania prostredníctvom koncesnej zmluvy alebo iným spôsobom. Dĺžka doby amortizácie môže byť kľúčovou premennou pri rokovaniach týkajúcich sa uzavretia koncesných zmlúv, najmä ak si príslušný členský štát v rámci zmluvy želá určiť strop uplatniteľného váženého priemerného mýta.

— Bez toho, aby bol dotknutý výpočet investičných nákladov, môže úhrada vynaložených nákladov

  — byť rovnomerne rozložená počas doby amortizácie alebo vážená na prvé, stredné alebo neskoršie roky, ak sa toto váženie uskutoční transparentným spôsobom,

  — ustanoviť indexáciu mýta počas doby amortizácie.

— Všetky minulé náklady sa zakladajú na zaplatených čiastkach. Náklady, ktoré majú vzniknúť, sa budú zakladať na prognózach primeraných nákladov.

([1]) Tieto ustanovenia spolu s ponúkanou pružnosťou spôsobu, akým sa náklady časom uhradia (pozri bod 2.1, tretia zarážka), poskytujú značné rozpätie na určenie mýt vo výškach, ktoré sú prijateľné pre užívateľov a ktoré sú prispôsobené osobitným cieľom dopravnej politiky členského štátu.

— Môže sa predpokladať, že verejné investície budú financované z pôžičiek. Úrokové sadzby, ktoré sa majú uplatňovať na minulé náklady, sú sadzby, ktoré platili pre verejné pôžičky z tohto obdobia.

— Pridelenie nákladov ťažkým nákladným vozidlám sa uskutočňuje na objektívnom a transparentnom základe, pričom sa zohľadní proporčná časť dopravy ťažkých nákladných vozidiel, ktorá sa má vykonať na sieti a s tým spojené náklady. Vozokilometre ťažkých nákladných vozidiel sa môžu na tento účel upraviť podľa objektívne oprávnených,koeficientov rovnocennosti', ako sú napríklad uvedené v bode 4 ([1]) .

— Zabezpečenie predpokladanej návratnosti kapitálu alebo rozpätia zisku je primerané vzhľadom na trhové podmienky a môže sa líšiť na účely zabezpečenia výkonnostných stimulov pre tretiu zmluvnú stranu v súvislosti s požiadavkami na kvalitu služieb. Návratnosť kapitálu sa môže zhodnotiť použitím ekonomických ukazovateľov ako je IRR (vnútorná miera návratnosti kapitálu) alebo WACC (vážené priemerné kapitálové náklady).

2.2. *Ročné náklady na údržbu a náklady na stavebné opravy*

— Tieto náklady zahŕňajú ročné náklady na údržbu siete a pravidelné náklady súvisiace s opravami, spevňovaním a obnovou povrchu, aby sa zabezpečilo, že sa prevádzková funkčnosť siete priebežne udržiava.

— Také náklady sa proporčne rozdelia medzi ťažké nákladné vozidlá a ostatnú dopravu na základe skutočných a predpokladaných podielov vozokilometrov a môžu sa upraviť podľa objektívne oprávnených koeficientov rovnocennosti, ako sú napríklad uvedené v bode 4.

3. **Náklady na prevádzku, riadenie a vyberanie mýta**

Tieto náklady zahŕňajú všetky náklady, ktoré vznikli prevádzkovateľovi infraštruktúry, na ktoré sa nevzťahuje oddiel 2, a ktoré súvisia s vykonávaním, prevádzkou a riadením infraštruktúry a s mýtnym systémom. Zahŕňajú najmä:

— náklady na výstavbu, zriadenie a údržbu mýtnic a ostatných platobných systémov,

— každodenné náklady na prevádzku, správu a údržbu systému vyberania mýta,

— správne poplatky a sadzby súvisiace s koncesnými zmluvami,

— náklady na riadenie, správu a služby súvisiace s prevádzkou infraštruktúry.

Náklady môžu zahrňovať návratnosť kapitálu alebo rozpätie zisku, ktoré zohľadňuje prenesený stupeň rizika.

Také náklady sa spravodlivo a transparentne rozdeľujú medzi všetky triedy vozidiel, na ktoré sa vzťahuje mýtny systém.

4. **Podiel ťažkých nákladných vozidiel v doprave, koeficienty rovnocennosti a korekčný mechanizmus**

— Výpočet mýta sa zakladá na skutočných alebo predpokladaných podieloch ťažkých nákladných vozidiel na vozokilometroch, ktoré sa v prípade potreby upravia podľa koeficientov rovnocennosti, aby sa vytvorila dostatočná rezerva na zvýšené náklady na výstavbu a opravu infraštruktúry používanej ťažkými nákladnými vozidlami.

— Táto tabuľka uvádza orientačné koeficienty rovnocennosti: Ak členský štát používa koeficienty rovnocennosti, ktoré sa odlišujú od tých, ktoré sú uvedené v tabuľke, zakladajú sa na objektívne oprávnených kritériách a uverejnia sa.

([1]) Uplatňovanie koeficientov rovnocennosti členskými štátmi môže zohľadniť výstavbu ciest, ktorá prebieha v etapách, alebo použitie prístupu dlhodobého cyklu životnosti.

Trieda vozidla (1)	Koeficienty rovnocennosti		
	Stavebná oprava (2)	Investície	Ročná údržba
Medzi 3,5t a 7,5 t, trieda 0	1	1	1
> 7,5 t, trieda I	1,96	1	1
> 7,5 t, trieda II	3,47	1	1
> 7,5 t, trieda III	5,72	1	1

(1) Na určenie triedy vozidla pozri prílohu IV.
(2) Triedy vozidiel príslušne zodpovedajú zaťaženiam náprav 5,5, 6,5, 7,5 a 8,5 ton.

— Mýtne režimy, ktoré sa zakladajú na prognózach intenzity dopravy, stanovujú korekčné mechanizmy, podľa ktorých sa mýta pravidelne upravujú kvôli korekcii akýchkoľvek nižších alebo vyšších nákladov uhradených v dôsledku chybných prognóz.“

PRÍLOHA III

„PRÍLOHA IV

ORIENTAČNÉ URČENIE TRIEDY VOZIDLA

Triedy vozidiel sa určujú podľa tejto tabuľky.

Vozidlá sa vo vzostupnom poradí triedia na podkategórie 0, I, II a III podľa poškodenia, ktoré spôsobujú povrchu komunikácií (trieda III je preto kategória, ktorá cestnej infraštruktúre spôsobuje najväčšie poškodenia). Poškodenie sa exponenciálne zväčšuje so zvyšovaním hmotnosti na náprave.

Všetky motorové vozidlá a jazdné súpravy s najvyššou povolenou celkovou hmotnosťou 7, 5 tony patria do triedy poškodenia 0.

Motorové vozidlá

Hnacie nápravy s pneumatickým pružením alebo uznané ako rovnocenné [1]		Ostatné systémy zavesenia hnacej nápravy		Trieda poškodenia
Počet náprav a najvyššia prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách)		Počet náprav a najvyššia prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách)		
Nie menej ako	Menej ako	Nie menej ako	Menej ako	
Dve nápravy				
7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	I
Tri 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
Štyri nápravy				
23 25 27	25 27 29	23 25	25 27	I
		27 29 31	29 31 32	II
29 31	31 32			

[1] Pruženie uznané ako rovnocenné podľa definície v prílohe II smernice Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/7/ES (Ú. v. ES L 67, 9.3.2002, s. 47).

Jazdné súpravy (návesové a prívesové súpravy)

Hnacie nápravy s pneumatickým pružením alebo uznané ako rovnocenné		*Ostatné systémy zavesenia hnacích náprav*		*Trieda poškodenia*
Počet náprav a najvyššia prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách)		*Počet náprav a najvyššia prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách)*		
Nie menej ako	*Menej ako*	*Nie menej ako*	*Menej ako*	
Nápravy 2 + 1				
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*
Nápravy 2 + 2				
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*
Nápravy 2 + 3				*II*
36 38	*38* *40*	*36*	*38*	
		38	*40*	*III*
Nápravy 3 + 2				*II*
36 38	*38* *40*	*36*	*38*	
		38 *40*	*40* *44*	*III*
40	*44*			
Nápravy 3 + 3				
36 38	*38* *40*	*36*	*38*	*I*
		38	*40*	*II*
40	*44*	*40*	*44“*	

ODÔVODNENÉ STANOVISKO RADY

I. ÚVOD

Komisia prijala svoj návrh 23. júla 2003.

Európsky parlament prijal svoje stanovisko v prvom čítaní 20. apríla 2004.

Dňa 6. septembra 2005 prijala Rada svoju spoločnú pozíciu v súlade s článkom 251 zmluvy.

Pri vykonávaní svojej práce zohľadnila Rada aj stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ([1]) a Výboru regiónov ([2]).

II. ANALÝZA SPOLOČNEJ POZÍCIE

Až na štvrtý pokus sa Rade 21. apríla 2005 podarilo konečne dosiahnuť politickú dohodu, ktorá pripravila pôdu pre prijatie jej spoločnej pozície, čím sa uzavrel vnútorný proces rokovania, ktorý trval viac než 18 mesiacov. Problémy pri dosiahnutí tejto dohody sú odrazom rozdielnych záujmov a postojov členských štátov, ktoré závisia od ich zemepisnej polohy (v centre alebo na periférii vnútorného trhu) i od iných faktorov, ako napríklad stavu rozvoja ich jestvujúcej cestnej siete a uprednostňovanej metódy financovania ich projektov infraštruktúry.

Rokovania sa uskutočnili v politickom kontexte upravenom Bielou knihou Komisie z roku 2001 o Európskej dopravnej politike do roku 2010 ([3]), ktorá zdôraznila kľúčovú úlohu účinného spoplatnenia dopravnej infraštruktúry ako nástroja na vyváženie rastu rôznych spôsobov dopravy, a tým i riešenie rastúcich problémov s preťažením a environmentálnymi škodami.

1. *Riešenie kľúčových cieľov politiky*

Vo svojej spoločnej pozícii sa Rada zamerala na dosiahnutie konkrétnych vylepšení existujúcej smernice, ktoré pridávajú hodnotu, aby nový právny rámec odrážal potreby modernej dopravnej politiky Spoločenstva pre 21. storočie. Spoločná pozícia konkrétne:

— rieši problémy s preťažením a environmentálnymi škodami,

— poskytuje prostriedok na zvýšenie dodatočného financovania investícií do alternatívnej infraštruktúry (zmena spôsobu),

— poskytuje väčšiu transparentnosť a objektivitu pri stanovovaní mýt v spojení s dodatočnými *„nástrojmi“*, ktoré Komisii umožnia lepšie sledovať súlad,

— *prispôsobuje právny rámec modelu* partnerstva verejného a súkromného sektora *pri financovaní výstavby infraštruktúry*.

Zmeny, ktoré zodpovedajú týmto štyrom cieľom, sú uvedené nižšie.

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

i) *Boj s preťažením a environmentálnymi škodami*

Odlíšenie mýt (článok 7 ods. 10)

Schopnosť odlíšiť mýta na základe triedy EURO a denného času je hlavným mechanizmom, ktorý sa navrhuje na riešenie preťaženia a environmentálnych škôd. Rada sa pri zavádzaní možnosti odlíšiť mýta počas víkendu alebo bankových prázdnin inšpirovala Európskym parlamentom (pozmeňujúci návrh č. 29). Odlíšenie, ktoré povoľuje znenie Rady, však značne prekračuje rozsah úpravy v pozmeňujúcom návrhu č. 29. Kľúčovým rozdielom je, že Parlament uprednostňuje celkové obmedzenie tak, aby najvyššie mýto nemohlo presiahnuť dvojnásobok najnižšieho. Na rozdiel od toho Rada vôbec neobmedzuje odlíšenie vo vzťahu k poškodzovaniu cestných komunikácií (napr. váha, počet náprav) a pri odlíšení na základe emisnej triedy a času sa spočítavajú 100 % obmedzenia. Výsledkom je, že ťažké a znečisťujúce nákladné vozidlo, ktoré používa komunikáciu v dennej špičke, môže napokon zaplatiť i štyrikrát viac než ľahšie a ekologicky čistejšie vozidlo, ktoré komunikáciu používa mimo špičky. Tento výsledok sa ešte znásobuje zavedením možnosti „nulovej sadzby“ počas určitých častí dňa.

Ochranou proti zneužitiu týchto nových možností je zavedenie jasnej a jednoznačnej požiadavky na to, aby boli režimy odlíšenia neutrálne z hľadiska výnosov a aby sa každý neúmyselný prebytok výnosov kompenzoval znížením mýt v nasledujúcich rokoch. Tento princíp neutrality výnosov sa nachádza aj v pozmeňujúcom návrhu Parlamentu č. 12.

Druhým prvkom spoločnej pozície dôležitým pre otázky životného prostredia a preťaženia je „prirážka“, ktorá sa preberá v ďalšom oddiele.

ii) *Financovanie alternatívnej infraštruktúry*

Prirážka (článok 7 ods. 11)

Rada akceptovala návrh Komisie, že vo výnimočných prípadoch je možné zaviesť prirážku k mýtu v horských oblastiach na preťažených cestách a cestách, na ktorých sa vyskytujú environmentálne škody. Zachováva sa aj úroveň 25 % pre cezhraničné komunikácie, pričom maximum pre iné ako cezhraničné komunikácie je 15 %. Návrh Parlamentu (pozmeňujúci návrh č. 30) rozšíriť prirážku na znečistené mestské zóny sa neakceptoval. Požiadavka na to, aby sa výnosy z prirážky použili na krížové financovanie prioritných projektov transeurópskych sietí (TEN) v rovnakom dopravnom koridore sa v znení spoločnej pozície zachováva a posilňuje.

Prirážka je významným prvkom, pretože znamená dodatočný čistý výnos (nad rámec nákladov na vybudovanie používanej cestnej komunikácie), ktorý sa vyčleňuje konkrétne na financovanie alternatívnej (vo väčšine prípadov železničnej) infraštruktúry.

iii) *Transparentné a objektívne úrovne mýta pod dohľadom Komisie*

Definícia „stavebných nákladov“ (článok 2 písm. aa))

Spoločná pozícia zahŕňa túto novú definíciu, ktorú navrhla Komisia ako prostriedok na definovanie minulých nákladov, ktoré sa môžu vziať do úvahy pri výpočte úrovne mýta. Znenie Rady prijíma návrh Parlamentu (pozmeňujúci návrh č. 21), aby sa povolila len časť týchto nákladov, ale ako odkaz na toto rozdelenie používa namiesto rozsahu amortizácie plánovanú životnosť. (Uplatňovanie amortizácie ako koncepcie je zložitejšie v prípade, ak sa výstavba infraštruktúry nefinancuje z pôžičiek.)

Prípustné náklady (článok 7 ods. 9)

Spoločná pozícia prijíma návrh Komisie podrobnejšie rozpracovať náklady, na ktorých sa môžu zakladať mýta. Akceptujú sa aj prvky pozmeňujúceho návrhu Parlamentu č. 28, ako napríklad vypustenie nepoistených úrazových nákladov, zahrnutie výnosu z kapitálu a vysvetlenie, že ide o maximálne hodnoty (toto vysvetlenie sa nachádza v článku 7a ods. 1 znenia Rady).

Zľavy pre častých užívateľov (článok 7 ods. 4b a 4c)

Vypustil sa článok 8b, ktorý navrhla Komisia, a nahradil sa uvedenými ustanoveniami, ktoré obsahujú percentuálne obmedzenie zliav pre častých užívateľov. Je to významný príspevok k zabezpečeniu omnoho väčšej jasnosti a objektívnosti úrovne zliav, ktoré povoľuje právo Spoločenstva.

Metodika/zásady výpočtu (príloha III)

Krátka metodika, ktorú navrhla Komisia, sa rozšírila a rozvinula do súboru všeobecných zásad na výpočet a rozvrhnutie nákladov. Tieto zásady sú záväzné pre všetky mýtne systémy zavedené v budúcnosti, aj keď iba nepriamo pre systémy založené na koncesii. Komisia môže tieto zásady aktualizovať a vysvetliť prostredníctvom komitológie.

Dozor nad systémom (článok 7a)

Zatiaľ čo sa prijal návrh Parlamentu na vypustenie ustanovení, ktoré sa snažili o vytvorenie nezávislých dozorných orgánov infraštruktúry v členských štátoch (pozmeňujúce návrhy č. 18 a 38), v článku 7a sa ďalej rozvíja úloha Komisie vykonávať dozor nad systémom a kontrolovať súlad nových úprav o mýte s platnými predpismi.

iv) *Súlad s partnerstvami verejného a súkromného sektora (PPP)*

Osobitné úpravy pre koncesné zmluvy

Keďže partnerstvá verejného a súkromného sektora založené na koncesii sa stávajú najbežnejším spôsobom financovania a výstavby novej infraštruktúry, Rada zavádza do znenia spoločnej pozície množstvo prvkov, ktoré sa snažia zabezpečiť, aby sa smernica prispôsobila skutočným podmienkam PPP. Tieto zmeny, ktoré sú skutočne reakciou Rady na obavy vyjadrené v pozmeňujúcich návrhoch Parlamentu č. 9, 33 a 52, zahŕňajú:

— osobitné zaobchádzanie pri zmluvách v rámci definície „stavebných nákladov“ v článku 2 písm. a. a.),

— možnosť, aby bolo v mýtach obsiahnuté rozpätie zisku v článku 7 ods. 9,

— „nepriame uplatňovanie“ systému dozoru na koncesné zmluvy stanovené v článku 7a.

2. ***Iné podstatné otázky***

Založenie/vyčlenenie výnosov z mýta (článok 9 ods. 2)

Rada v plnom rozsahu prijala citlivý kompromis, ktorý k tejto otázke navrhol Európsky parlament v pozmeňujúcom návrhu č. 48. Zachováva sa striktné vyčlenenie výnosov z prirážky (článok 7 ods. 11) na opätovné investovanie do vhodného projektu transeurópskej siete.

Externé environmentálne náklady

Po preskúmaní pozmeňujúcich návrhov Parlamentu č. 2, 17, 25, 28, 41 a 50 sa Rada rozhodla postupovať podľa návrhu Komisie a zachovať súčasný systém založený na krytí nákladov na infraštruktúru.

Rozsah pôsobnosti (článok 7 ods. 1 a 2)

Návrh komisie by vyžadoval, aby členské štáty uplatňovali mýtny systém „všetko alebo nič“ vzťahujúci sa na všetky cestné komunikácie TEN a všetky vozidlá od 3,5 tony. Rada sa domnievala, že takýto rozsah pôsobnosti bude predstavovať závažný negatívny stimul pre zavedenie mýtneho systému vo väčšine členských štátov, v ktorých nemožno predpokladať pozitívne prijatie mýta zo strany verejnosti. Takto by mohol návrh Komisie vážne narušiť hlavný cieľ smerovania k systému, v ktorom sa užívatelia vo väčšej miere podieľajú na nákladoch na dopravnú infraštruktúru, ktorú využívajú. Namiesto toho sa Rada rozhodla pre rámec, v ktorom sa predpisy Spoločenstva uplatňujú vždy, ak sa spoplatňuje trasa TEN pri vozidle od 3,5 tony, ale členské štáty si zachovávajú možnosť rozhodnúť sa, ktoré časti ich siete TEN budú spoplatnené a či sa spoplatnenie obmedzí na ťažšie vozidlá.

Na iných miestach v smernici sa Rada snažila obmedziť pružnosť, ktorú navrhovala Komisia, aby členské štáty mohli ukladať vysoké mýta na určitých trasách (napríklad trasách s vysokým podielom tranzitnej dopravy). Napríklad sa vypustil článok 7 ods. 10 písm. c), ktorý navrhla Komisia a ktorý povoľoval odlíšenie mýt na konkrétnych cestných komunikáciách v rámci siete.

Kompenzácia užívateľov cestných komunikácií

Podobne ako Európsky parlament (pozri pozmeňujúci návrh č. 36) sa aj Rada obávala, či by prostriedky, ktoré návrh Komisie uprednostňuje na kompenzáciu akýchkoľvek nových nákladov, ktoré vzniknú prepravcom na základe mýtnych režimov, menovite zníženie zdanenia vozidiel, nemohli mať diskriminačný účinok. Rada tiež nevidela dôvod na „anulovanie“ harmonizácie zdanenia vozidiel, ktorá sa dosiahla prostredníctvom existujúcej smernice. Článok 7b, ktorý navrhla Komisia, sa preto zo znenia Rady vypúšťa a nahrádza odôvodnením č. 10, ktoré uvádza aj iné spôsoby poskytovania kompenzácie, ako napríklad zníženia dane z palív, čím sa preberá myšlienka uvedená v pozmeňujúcom návrhu Parlamentu č. 13.

3. ***Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu***

Reakcia Rady na pozmeňujúce návrhy č. 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 a 52 sa nachádza v tomto dokumente v časti o kľúčových otázkach.

Okrem toho Rada úplne, sčasti alebo v zásade prijala pozmeňujúce návrhy č. 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 a 43.

III. **ZÁVER**

Intenzívne a neustále úsilie Rady o dosiahnutie dohody o tejto spoločnej pozícii odráža naliehavé vedomie dôležitosti tejto témy pre širšiu dopravnú politiku Spoločenstva. Spoločná pozícia vytvára právny rámec pre spoplatňovanie, ktorý sa jasnejšie a jednoduchšie vykonáva transparentným, objektívnym a spravodlivým spôsobom, ale ktorý súčasne poskytuje nové možnosti a legitímne použitie mýt ako spôsobu riešenia environmentálnych problémov a problémov preťaženia, ktorým čelí Spoločenstvo. Toto znenie je skutočným, identifikovateľným a hmotným pokrokom oproti smernici z roku 1999, pričom opatrne vyvažuje potrebu smerovania k trvalo udržateľnej dopravnej politike a dôležitosti riadne fungujúceho vnútorného trhu.