



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 31. 5. 2017
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

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

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Účinný a spoľahlivý dopravný systém je základným predpokladom bezproblémového fungovania vnútorného trhu a predstavuje kľúčový sektor hospodárstva. Cestná doprava zohráva najdôležitejšiu úlohu vo vnútrozemskom dopravnom systéme, zároveň však spôsobuje najrôznejšie sociálno-hospodárske a environmentálne problémy (napr. zmenu klímy, znečisťovanie ovzdušia, hluk, kongescia). Spoplatnenie používania ciest môže zohrávať kľúčovú úlohu pri motivovaní k čistejšej a efektívnejšej doprave a jeho jednotnosť je veľmi dôležitá na zabezpečenie spravodlivého zaobchádzania s účastníkmi cestnej premávky a dosiahnutie udržateľného financovania infraštruktúry.

Smernicou 1999/62/ES¹ sa poskytuje právny rámec na spoplatňovanie ťažkých nákladných vozidiel za používanie určitých ciest. Cieľom smernice je odstrániť narušenia hospodárskej súťaže medzi dopravnými podnikmi postupnou harmonizáciou daní z vozidiel a zavedením spravodlivých mechanizmov spoplatňovania infraštruktúry. Stanovujú sa v nej minimálne úrovne daní z vozidiel pre ťažké nákladné vozidlá a určujú modalitu spoplatňovania infraštruktúry vrátane diferenciácie poplatkov na základe environmentálnych vlastností vozidiel.

Zatiaľ však smernica neobsahuje prvky, ktoré by boli osobitne zamerané na znižovanie emisií CO₂ z dopravy. Emisie CO₂ z cestnej dopravy boli v roku 2014 stále o 17 % vyššie než v roku 1990. Najviac sa na týchto emisiách podieľajú osobné automobily (viac než 60 %), stúpajú však aj emisie z ťažkých nákladných vozidiel. Ak bude súčasný trend pokračovať, zníženie emisií nebude dostatočné na dosiahnutie cieľov EÚ stanovených na roky 2030 a 2050.

Cestná infraštruktúra sa v mnohých členských štátoch v dôsledku nedostatočnej údržby zhoršuje. Verejné výdavky na údržbu ciest v EÚ sa v rokoch 2006 až 2013 znížili približne o 30 % a v roku 2013 dosiahli úroveň 0,5 % HDP (v porovnaní s 1,5 % v roku 1975 a 0,8 % v roku 2008). To má za následok rôzne negatívne hospodárske, sociálne a environmentálne vplyvy, ako napríklad zvýšené náklady na prevádzku vozidla, emisie znečisťujúcich látok a hluku, dlhšie cestovanie, nehody a negatívne vplyvy na hospodárstvo.

Súčasný právny predpis sa uplatňuje iba na ťažké nákladné vozidlá, ostatných vozidiel sa netýka. V tejto oblasti, v ktorej ide najmä o osobné automobily a neexistujúce osobitné obmedzenia, existuje riziko príliš vysokých cien za krátkodobé diaľničné známky, čím sa diskriminujú príležitostní, zväčša zahraniční, účastníci cestnej premávky. Ďalšou možnou diskrimináciou, ktorá sa týka všetkých typov vozidiel, je kompenzácia vnútroštátnych účastníkov cestnej premávky v prípade zavedenia poplatkov na základe času.

Negatívne účinky na cestnú dopravu predstavujú značné náklady pre spoločnosť. Automobily a dodávky spôsobujú na infraštruktúre menšie škody než ťažké úžitkové vozidlá (ťažké úžitkové vozidlá vrátane ťažkých nákladných vozidiel a autobusov/autokarov), pričom osobné automobily zodpovedajú za dve tretiny externých nákladov (vrátane nákladov súvisiacich so

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami, Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42 – 50.

zmenou klímy, znečisťovaním ovzdušia, hlukom, nehodami a ďalšími negatívnymi vplyvmi), ktoré vznikajú v cestnej doprave, resp. približne za 1,8 až 2,4 % HDP.

Pretrvávajúcim problémom v mestských oblastiach aj mimo nich je okrem toho kongescia; členské štáty ju však riešia len sporadicky. Dopravné špičky majú podstatný vplyv na vznik sociálnych nákladov, ktoré dosahujú výšku 1 % HDP EÚ. Dve tretiny týchto nákladov možno pripísať osobným automobíľom a 20 až 30 % medzimestskej doprave.

Cieľom iniciatívy je dosiahnuť pokrok pri uplatňovaní zásad „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“, a tým podporiť finančne a environmentálne udržateľnú a sociálne spravodlivú cestnú dopravu.

Iniciatíva prispieva k Programu regulačnej vhodnosti (REFIT), keďže jej cieľom je zabezpečiť aktualizáciu a zjednodušenie určitých ustanovení smernice.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Táto iniciatíva sa zameriava na riešenie nedostatkov existujúceho právneho predpisu (smernice 1999/62/ES), t. j. na lepšie plnenie cieľov právneho predpisu. Navrhovanými podmienkami sa zjednodušia určité ustanovenia smernice tým, že sa odstráni diferenciácia mýta na základe emisných tried Euro, ktorých prínosy sa v súčasnosti rýchlo strácajú, a že sa odstránia nepružné požiadavky na oznamovanie, najmä tie, ktoré sa týkajú poplatkov za externé náklady.

Okrem toho sa navrhuje začleniť do rozsahu pôsobnosti smernice autobusy, osobné automobily a dodávky, a tým zabezpečiť jednotnejšie spoplatňovanie používania infraštruktúry v celom sektore cestnej dopravy. Vzhľadom na uvedený problém s emisiami CO₂ sa ďalej navrhuje, aby sa takéto emisie zohľadňovali pri cestných poplatkoch.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Táto iniciatíva je súčasťou úsilia Komisie o vytvorenie energetickej únie a série návrhov týkajúcich sa nízkoemisnej dopravy² vrátane revízie nariadení o emisiách CO₂ v prípade automobilov a dodávok, návrhov osvedčovania a monitorovania/vykazovania emisií CO₂ z nákladných vozidiel a autobusov; a súvisiacich iniciatív v oblasti cestnej dopravy týkajúcich sa najmä revízie právnych predpisov o službách interoperabilného elektronického mýta a pravidiel upravujúcich vnútorný trh so službami cestnej nákladnej dopravy, autobusovými a autokarovými službami.

Navrhované zmeny sú v súlade s cieľmi stanovenými v Bielej knihe z roku 2011 o doprave³, v ktorej sa vyzýva na prechod na úplné uplatňovanie zásady „znečisťovateľ platí“ (zakotvenej v Zmluve o fungovaní Európskej únie) a zásady „používateľ platí“ s cieľom zabezpečiť udržateľnejšie financovanie dopravy a infraštruktúry. S cieľom zjednodušiť spoplatňovanie na základe vzdialenosti sa súbežne revidujú aj právne predpisy o interoperabilite elektronického výberu mýta⁴. Navrhované zmeny sú v súlade aj s environmentálnymi právnymi predpismi týkajúcimi sa emisií vozidiel a hluku.

² COM(2016) 501 final: Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu.

³ KOM(2011) 144 v konečnom znení: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje.

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v Spoločenstve, Ú. v. EÚ L 166, 30.4.2004, s. 124, a rozhodnutie Komisie zo 6.

Pri rozširovaní jej rozsahu pôsobnosti okrem toho iniciatíva vychádza z postupov osvedčovania, ktoré sa majú prijať v oblasti emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel, a z nariadení, ktorými sa upravujú emisie znečisťujúcich látok a CO₂ z ľahkých vozidiel. Pokiaľ ide o dotknutú cestnú sieť, v návrhu sa odkazuje na revidované usmernenia Únie týkajúce sa rozvoja transeurópskej dopravnej siete.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Právnym základom smernice 1999/62/ES sú články 71 a 93 Zmluvy o ES (teraz články 91 a 113).

Ustanovenia smernice dotknuté týmto návrhom sa týkajú mýta a užívateľských poplatkov, teda oblasti, na ktorú sa vzťahuje článok 91 ZFEÚ.

Pokiaľ ide o zmeny určitých ustanovení kapitoly II smernice o daniach z vozidiel, tie patria do článku 113 ZFEÚ a venuje sa im samostatný právny návrh.

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

Podľa článku 4 ods. 2 písm. g) ZFEÚ má EÚ, pokiaľ ide o reguláciu v oblasti dopravy, spoločnú právomoc s členskými štátmi. Úpravu existujúcich pravidiel však môže vykonať iba samotná Únia. Rozšírenie pravidiel EÚ na ďalšie kategórie vozidiel sa odôvodňuje ich vplyvom na problémy na úrovni EÚ aj celosvetovej úrovni. Pokiaľ ide o osobné automobily, autobusy a dodávky, ich začlenením by sa mohlo zabrániť najmä riziku, že by členské štáty nespravodlivo zaobchádzali s príležitostnými účastníkmi cestnej premávky alebo vozidlami zaevidovanými v zahraničí. Začlenením autobusov/autokarov by sa mohlo prispieť k odstráneniu narušení hospodárskej súťaže na vnútornom trhu s osobnou dopravou vyplývajúcich z preferenčného zaobchádzania (t. j. oslobodenia od poplatkov za používanie infraštruktúry) s týmito vozidlami v porovnaní so železničnou dopravou, na ktorú sa také poplatky vzťahujú.

Všeobecnejšie platí, že všetky tieto vozidlá využívajú rovnakú cestnú infraštruktúru a prispievajú k emisiám CO₂, znečisťovaniu ovzdušia a kongescii, preto je ich začlenenie vzhľadom na zistené problémy odôvodnené.

• Proporcionalita

Navrhovanými opatreniami sa prispeje iba k dosahovaniu stanovených cieľov, najmä k jednotnému uplatňovaniu zásad „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“, pričom sa nimi neprekročí rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie tohto cieľa.

Rozšírenie rozsahu pôsobnosti nad rámec ťažkých nákladných vozidiel je potrebné preto, aby sa zabezpečilo uplatňovanie jednotných pravidiel na všetky cestné vozidlá a aby sa mohli riešiť problémy, ktoré sa netýkajú iba alebo prvotne dopravy v prípade ťažkých nákladných vozidiel (zhoršovanie kvality infraštruktúry, vysoké emisie CO₂ z cestnej dopravy, znečisťovanie ovzdušia, hluk, kongescia alebo diskriminácia zahraničných účastníkov cestnej premávky).

októbra 2009 o definícii Európskej služby elektronického výberu mýta a jej technických prvkov, Ú. v. EÚ L 268, 13.10.2009, s. 11.

Náklady členských štátov, podnikov a občanov sú v porovnaní s možnými prínosmi obmedzené. Návrhom sa neukladá členským štátom povinnosť uplatňovať cestné poplatky, ale má sa ním harmonizovať spôsob, ktorým by sa takéto poplatky mohli uplatňovať v celej Únii. Nevyplýva z neho ani zvýšenie úrovne existujúcich poplatkov.

Pri posudzovaní vplyvu sa zamietlo množstvo možných politických opatrení na základe zásady proporcionality, ako napríklad povinné spoplatnenie infraštruktúry alebo povinné spoplatnenie kongescie.

- **Výber nástroja**

Keďže právnym aktom, ktorý sa má zmeniť, je smernica, pozmeňujúci akt by mal mať v zásade rovnakú formu.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Komisia uverejnila svoje hodnotenie smernice 1999/62/ES v roku 2013⁵. Externé hodnotenie vykonávania a účinkov politiky EÚ v oblasti spoplatňovania infraštruktúry od roku 1995 bolo uverejnené v januári 2014⁶. V hodnoteniach sa zistilo viacero problémov súvisiacich so spoplatňovaním ciest podľa súčasného legislatívneho rámca v prípade ťažkých nákladných vozidiel.

Hoci spoplatňovanie ciest v určitej podobe zaviedlo 24 členských štátov a postupne sa prechádza na celosieťové mýto na základe vzdialenosti, tento prechod je pomalý a v Únii stále nejednotný. Z hodnotenia vyplynuli veľké rozdiely vo vnútroštátnych politikách spoplatňovania ciest a dospelo sa k záveru, že nedostatočná harmonizácia typu poplatkov (ďiaľničné známky na základe času, mýto na základe vzdialenosti, diferencované alebo nediferencované) a typu používaných technológií na výber poplatkov má za následok ďalšie administratívne zaťaženie a náklady pre orgány verejnej moci aj účastníkov cestnej premávky.

Hoci smernica podporuje stanovené ciele, zistilo sa množstvo nedostatkov:

- rozsah pôsobnosti: môžu sa z neho vyňať ťažké nákladné vozidlá do 12 ton, čím sa v nákladnej doprave vytvárajú nerovnaké podmienky,
- poplatky na základe času, ktoré smernica umožňuje, sú neefektívne na úhradu nákladov na infraštruktúru, motivovanie k čistejšej a efektívnejšej doprave alebo znižovanie kongescie,
- uplatňovanie poplatkov za externé náklady je príliš zložité, zatiaľ čo v prípade (povinnej) diferenciácie na základe emisných tried Euro sa vymedzuje iba maximálna diferenciácia, ktorej určenie sa ponecháva členským štátom na voľné uváženie,
- diferenciácia poplatkov na boj proti kongescii: požiadavka na neutralitu z hľadiska príjmov sa javí ako príliš nepružná a ak sa uplatňuje iba na ťažké nákladné vozidlá,

⁵ Hodnotenie ex post smernice 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami, v znení zmien, SWD(2013) 1 final.

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

môže sa považovať za nespravodlivú, keďže ku kongescii prispievajú všetci účastníci cestnej premávky.

Hoci sa hodnotenie zameriavalo na súčasné podmienky smernice, zainteresované strany upozornili aj na ďalšie relevantné problémy, ako napríklad na potrebu znížiť emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel a poskytnúť rámec na spoplatňovanie osobných automobilov (a ďalších kategórií vozidiel), najmä s cieľom zabrániť diskriminácii príležitostných (zahraničných) účastníkov cestnej premávky.

• **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Konzultácie so zainteresovanými stranami zodpovedali minimálnym normám pre konzultácie so zainteresovanými stranami, ktoré sú stanovené v oznámení Komisie z 11. decembra 2002 [KOM(2002) 704 v konečnom znení].

Použili sa otvorené a cielené konzultačné metódy a rôzne konzultačné nástroje.

1. Prostredníctvom webovej lokality „Váš hlas v Európe“ sa zorganizovala štandardná 12-týždňová otvorená verejná online konzultácia na základe dotazníkov.

Otvorená verejná konzultácia prebiehala od 8. júla do 5. októbra, pričom sa prijali aj oneskorené príspevky. Otvorená verejná konzultácia pozostávala z dvoch súborov otázok: jeden bol zameraný na pochopenie názorov účastníkov cestnej premávky a bol určený verejnosti a druhý bol odbornejšej povahy a určený odborníkom.

Komisia dostala 135 vyplnených dotazníkov a 48 ďalších dokumentov. Vyplnené dotazníky zaslali rôzne skupiny zainteresovaných strán vrátane dopravných podnikov (42 %), spotrebiteľov/občanov (14 %), orgánov verejnej moci (13 %), subjektov sektora stavebníctva (7 %), združení verejnej dopravy (4 %) a poskytovateľov mýtnych služieb/riešení (4 %).

2. Cielené konzultácie s konkrétnymi zainteresovanými stranami a špecialistami sa uskutočňovali počas celého posudzovania vplyvu a obsahovali:

- a) sériu tematických seminárov so zainteresovanými stranami a členskými štátmi, ktorú organizovala Komisia počas septembra a októbra 2015;
- b) konferenciu o cestných iniciatívach, ktorá sa konala 19. apríla 2016;
- c) 21 rozhovorov so zainteresovanými stranami vybratými na základe osobitných údajových potrieb, ktoré uskutočnil zmluvný dodávateľ, ktorý vypracoval podpornú štúdiu posúdenia vplyvu.

Súhrn prijatých vstupov a použitie výsledkov

Opatrenia na stimulovanie využívania palivovo účinných vozidiel získali všeobecnú podporu, hoci realizácia týchto opatrení prostredníctvom diferenciácie cestných poplatkov získala menšiu podporu. Veľký počet respondentov z iných ako členských štátov podporil zavedenie diferenciácie na základe CO₂ a postupné rušenie rozlíšenia na základe emisných tried Euro. Pokiaľ ide o diferenciáciu poplatkov na základe emisií CO₂, ktorá je neutrálna z hľadiska príjmov, neboli proti nej vyjadrené žiadne zjavné námietky, aj keď sa spochybňovala jej uskutočniteľnosť v krátkom čase.

V súvislosti s možnými opatreniami na zabezpečenie kvality ciest sa vyskytli veľké rozdiely medzi 1. názormi pochádzajúcimi z verejnej online konzultácie a názormi väčšiny oslovených zainteresovaných strán; a 2. názormi oslovených členských štátov. Väčšina respondentov z prvej skupiny vo všeobecnosti podporila opatrenia na zabezpečenie kvality cestnej infraštruktúry. Na druhej strane, členské štáty vo všeobecnosti tieto opatrenia nepodporovali.

Názory členských štátov a ostatných zainteresovaných strán sa líšili aj v prípade možných opatrení na zabránenie diskriminácii a zabezpečenie rovnakých podmienok. Respondenti verejnej online konzultácie do veľkej miery podporili uplatňovanie zásad „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ a stanovenie proporčných cien diaľničných známok v EÚ. V množstve ďalších príspevkov a vyjadrení respondentov z iných ako členských štátov sa podporilo postupné zrušenie užívateľských poplatkov na základe času, aby spoplatňovanie vychádzalo iba zo vzdialenosti. Na druhej strane, členské štáty neboli jednotné v otázke potreby ďalších opatrení v tejto oblasti.

Pokiaľ ide o zabezpečenie efektívnejšieho dopravného systému, väčšina respondentov verejnej online konzultácie sa domnievala, že riešenie kongescie by sa malo ponechať na členské štáty, pričom najpopulárnejšou možnosťou spoplatňovania kongescie bola možnosť spoplatňovania všetkých vozidiel. Potrebu spoplatňovania kongescie v prípade všetkých, a nielen ťažkých nákladných vozidiel, zdôrazňovali najmä respondenti, ktorí podporovali spoplatňovanie kongescie. Členské štáty vo všeobecnosti podporili viac flexibility.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Vymedzenie problému vychádzalo z hodnotení, pri ktorých sa čiastočne využila externá expertíza (hodnotenie vykonávania a účinkov politiky EÚ spoplatňovania infraštruktúry od roku 1995, aktualizácia príručky o externých nákladoch na dopravu⁷) doplnená ďalším výskumom.

Na príprave podpornej štúdie posúdenia vplyvu sa podieľal aj externý dodávateľ⁸. Dokončená bola v apríli 2017.

- **Posúdenie vplyvu**

Iniciatíva sa opiera o posúdenie vplyvu, ku ktorému výbor pre kontrolu regulácie zaujal pozitívne stanovisko s výhradami. Výbor vypracoval odporúčania, v ktorých sa vyžadovali lepšie odôvodnenie cieľ a súvisiaceho so znížením emisií CO₂ a objasnenia

- diferencovaného nakladania s príjmami zo spoplatnenia ciest,
- nedostatkov súčasných právnych predpisov,
- zamietnutia určitých možností a
- očakávaných vplyvov.

Pripomienky sa zohľadnili v revidovanom posúdení vplyvu, ktoré obsahovalo ďalšie podrobnosti a vysvetlenia, ako je uvedené v prílohe I k správe o posúdení vplyvu. Na riešenie uvedených problémov sa okrem iných úprav prijali tieto zmeny:

⁷ Ricardo-AEA a kol. (2014), Update of the Handbook on External Costs of Transport (Aktualizácia príručky o externých nákladoch na dopravu): http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ Ricardo a kol. (2017), Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC (Podporná štúdia posúdenia vplyvu priložená k revízii smernice 1999/62/ES).

- Do vymedzenia problému, a najmä do opisu príčin problému boli doplnené vysvetlenia týkajúce sa komplementarity s inými environmentálnymi poplatkami/daňami a s normami pre CO₂. Iné nástroje mohli byť účinné, ale nestačili by na zníženie emisií CO₂ z dopravy do miery vyžadovanej záväzkami EÚ.
- Do prílohy, v ktorej sa vysvetľujú prijaté politické opatrenia, boli pridané vysvetlenia dôvodov rozličného zaobchádzania s príjmami, ktoré boli vytvorené voliteľným spoplatňovaním kongescie. Jeden z hlavných dôvodov sa týka prípustnosti, spravodlivosti a cieľa potlačiť akýkoľvek regresívny účinok zmeny.
- Do opisu hodnotenia a vykonávania súčasných právnych predpisov a príčin problému bolo pridané ďalšie vysvetlenie, ktoré sa odvoláva najmä na úlohu právnych predpisov a ich nedostatky.
- Bol doplnený podrobnejší opis dôvodov zamietnutia opatrení týkajúcich sa povinného spoplatňovania ciest a všeobecného účelového viazania príjmov.
- Do príslušných oddielov pribudol podrobnejší opis očakávaných vplyvov emisií CO₂ na dotknuté členské štáty, ako aj na zjednodušenie.

Zvažovali sa štyri možnosti politiky s postupným zintenzívňovaním regulačného zásahu, pričom následné možnosti (možnosť politiky 1 až možnosť politiky 4) na seba vzájomne nadväzovali.

Prvá možnosť politiky (možnosť politiky 1) obsahovala legislatívne zmeny, ktorými sa všetky zistené problémy riešia aktualizovaním iba niektorých ustanovení smernice a rozšírením jej rozsahu pôsobnosti na autobusy a autokary, dodávky a osobné automobily. Zmeny spočívali v odstránení výnimiek, aktualizácii požiadaviek na podávanie správ a maximálnych hodnôt poplatkov za externé náklady, ako aj v zjednodušení požiadaviek na spoplatňovanie externých nákladov. Táto možnosť obsahovala aj zavedenie požiadaviek na nediskrimináciu a proporionalitu pri spoplatňovaní ľahkých vozidiel.

Možnosť politiky 2 sa zameriava na problém emisií CO₂ a obsahuje postupné rušenie poplatkov na základe času v prípade ťažkých úžitkových vozidiel. Táto možnosť obsahuje pravidlá týkajúce sa diferenciácie poplatkov za infraštruktúru na základe emisií CO₂ v prípade ťažkých úžitkových vozidiel a postupné rušenie súčasnej diferenciácie na základe emisných tried Euro.

Možnosť politiky 3 (s variantmi a a b) obsahuje ďalšie opatrenia pre ľahké vozidlá na riešenie medzimestskej kongescie, ako aj emisií CO₂ a znečisťujúcich látok zo všetkých vozidiel (možnosť politiky 3b). A nakoniec sa možnosťou politiky 4 zavádza povinné spoplatňovanie externých nákladov v prípade ťažkých úžitkových vozidiel a postupne sa rušia poplatky na základe času pre všetky vozidlá, takže v platnosti zostanú iba poplatky na základe vzdialenosti.

Z posúdenia vplyvu jednoznačne vyplynulo, že za predpokladu nahradenia súčasných systémov poplatkov na základe času systémami poplatkov na základe vzdialenosti, ktoré sa predpokladajú v možnostiach politiky 2 až 4 (alternatíva pre členské štáty je nespoplatňovať), je najefektívnejšou možnosť politiky 4, ktorá je však v porovnaní so svojimi prínosmi najnákladnejšia. Možnosťou politiky 1 by sa mohlo k dosahovaniu cieľov prispieť iba v obmedzenej miere, hoci prakticky bez nákladov. Možnosti politiky 2 a 3 mali vyváženejší hospodársky, sociálny a environmentálny vplyv a výsledky by sa dosahovali za primeraných nákladov.

V posúdení vplyvu sa za uprednostňovanú určila možnosť politiky 3b, variant obsahujúci diferenciáciu poplatkov v prípade ľahkých vozidiel na základe vyprodukovaných emisií CO₂ a znečisťujúcich látok, ktorý sa môže doplniť o požiadavku na spoplatňovanie externých nákladov v prípade ťažkých úžitkových vozidiel minimálne pre časť siete a postupné rušenie poplatkov na základe času v prípade ľahkých vozidiel v dostatočne dlhom období. V tomto návrhu sa zachovávajú opatrenia na pomedzí možnosti politiky 3b a možnosti politiky 4, ktoré však majú bližšie k možnosti politiky 4.

Možnosťami politiky 3b a 4 by sa do roku 2030 znížili v porovnaní s východiskovou hodnotou náklady na kongesciu o 2,5 až 6 % alebo o 9 až 22 miliárd EUR, zabezpečili dodatočné príjmy z mýta vo výške 10 až 63 miliárd EUR ročne a zvýšili investície do ciest o 25 až 260 %.

Významne by sa znížil objem emisií CO₂, NO_x a tuhých častíc z cestnej dopravy. To by malo mať pozitívny vplyv na verejné zdravie, odporúčané zníženie znečistenia ovzdušia a výsledkom by bolo 370 miliónov až 1,56 miliardy EUR v podobe úspor na nákladoch súvisiacich so znečistením ovzdušia a nehodami do roku 2030, v súčasnej hodnote.

Možnosti politiky 3b a 4 by priniesli 62 000 až 152 000 nových pracovných miest už vtedy, keby sa do údržby ciest opätovne investovalo aspoň 30 % dodatočných príjmov z mýta. Všetky možnosti by okrem toho prispeli k rovnakému zaobchádzaniu s občanmi EÚ znížením ceny krátkodobých diaľničných známok na polovicu.

Možnosťou politiky 3 (a a b) by sa zvýšili náklady na nákladnú dopravu o 1,1 %, zatiaľ čo náklady na osobnú dopravu by zostali nezmenené. Možnosťou politiky 4 by sa mohli náklady na osobnú a nákladnú dopravu zvýšiť o 1,3 až 2,0 percenta v závislosti od aktuálneho využívania spoplatňovania na základe vzdialenosti v členských štátoch (môžu sem patriť aj tie, ktoré v súčasnosti nespoplatňujú určité kategórie vozidiel). Orgány by museli podporiť náklady na zavádzanie nových mýtnych systémov alebo rozšírenie existujúcich, ktoré by mohli v príslušných členských štátoch do roku 2030 dosiahnuť celkovú výšku 2 až 3,7 miliardy EUR. Rozšírením spoplatňovania ciest o nové časti siete a nové skupiny účastníkov cestnej premávky by sa mohli účastníkom cestnej premávky od roku 2025 zvýšiť náklady na dodržiavanie predpisov o 198 až 850 miliónov EUR ročne.

Vplyv na MSP vrátane celého sektora cestnej nákladnej dopravy bude obmedzený, pretože cestné poplatky predstavujú iba malé percento celkových nákladov na dopravu. Každé zvýšenie nákladov sa buď presunie na klientov (odosielateľov), alebo vykompenzuje daňovými úľavami, ktoré sa umožňujú na základe zmeny kapitoly II smernice týkajúcej sa zdaňovania vozidiel. Spotrebiteľské ceny v priemere nestúpnu o viac ako 0,1 %, aj ak sa 100 % nákladov presunie.

• **Vhodnosť právnych predpisov a ich zjednodušenie**

Hoci sa po prechode na mýto na základe vzdialenosti zvýšia regulačné náklady súvisiace s iniciatívou, ako aj náklady mnohých účastníkov trhu na dodržiavanie predpisov, tieto náklady sa vyvážia vyššími príjmami (v prípade členských štátov a mýtnych úradov), vyššou kvalitou ciest a spoľahlivejšími časmi cestovania (v prípade účastníkov cestnej premávky), znížením negatívneho vplyvu na životné prostredie a na zdravie (v prípade občanov), ako aj znížením súvisiacich externých nákladov, ktoré znáša spoločnosť (v prípade daňovníkov).

Rozmer programu REFIT tohto návrhu vychádza zo zjednodušenia a aktualizácie požiadaviek na spoplatňovanie ciest tak, aby boli vhodné na daný účel, teda:

- nahradenie zastaraného systému diferenciácie na základe tried Euro v prípade ťažkých úžitkových vozidiel primeranejšou úpravou poplatkov na základe emisií CO₂,
- zjednodušenie uplatňovania poplatkov za externé náklady súvisiace so znečistením ovzdušia a hlukom (čo je lepší nástroj ako úprava na základe tried Euro) tým, že sa umožní používanie aktualizovaných referenčných hodnôt bez potreby výpočtov,
- zjednodušenie a aktualizácia uplatňovania prirážok a uľahčenie uplatňovania poplatkov za kongesciu.

Zjednodušenia sa týkajú viac vnútroštátnych orgánov ako podnikov. Tieto zmeny však dopĺňa osobitný uvedený návrh, ktorým sa umožňuje zníženie cestných daní, čo by mohlo viesť k zníženiu zaťaženia dopravcov (MSP). Celkové náklady účastníkov cestnej premávky vrátane občanov a podnikov sa pravdepodobne zvýšia, aj keď len mierne.

Očakáva sa, že iniciatíva bude mať mierne pozitívny vplyv na konkurencieschopnosť, a to v dôsledku spoplatňovania na základe diferenciácie emisií CO₂, čo bude viesť k miernemu nárastu využívania vozidiel s nízkymi emisiami a s nulovými emisiami, čím sa podporia inovácie. Intenzívnejšie využívanie spoplatňovania kongescie bude prospešné pre konkurencieschopnosť podnikov, najmä tých, ktoré využívajú výrobu časovo prispôbenú spotrebe.

• **Základné práva**

V návrhu sa dodržiavajú základné práva a zásady uznané najmä v Charte základných práv Európskej únie.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiaden vplyv na rozpočet Únie.

5. ĎALŠIE PRVKY

• **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Správa o posúdení vplyvu obsahuje súbor siedmich základných ukazovateľov, ktoré sa použijú pri monitorovaní pokroku v hlavných politických cieľoch: vývoj emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel; stav cestnej infraštruktúry spoplatňovanej mýtom; proporionalita a úhrada sociálnych nákladov z cestných poplatkov a úroveň kongescie medzimestskej siete v EÚ.

S cieľom posúdiť vplyv právnych predpisov je potrebné po zrušení všetkých zmien vypracovať dôkladné hodnotenie. Vhodným časom na takéto hodnotenie je päť rokov po úplnom nadobudnutí platnosti nového rámca. Účinky medzikrokov sa môžu vyhodnocovať aj skôr.

Návrh obsahuje osobitné požiadavky pre členské štáty na podávanie správ o príjmoch zo spoplatňovania ciest a o využívaní týchto príjmov, ako aj o kvalite ciest spoplatnených mýtom.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Vzhľadom na rozsah pôsobnosti návrhu a skutočnosť, že sa ním len mení smernica 1999/62/ES, ktorú všetky členské štáty transponovali v plnom rozsahu, sa nezdá odôvodnené ani primerané požadovať vysvetľujúce dokumenty.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

V nadpise sa zohľadňuje rozšírený rozsah pôsobnosti.

Článok 1 – Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

Tento článok sa upravuje s cieľom začleniť do rozsahu pôsobnosti uplatňovanie pravidiel na výber mýta a užívateľských poplatkov za používanie iných ako ťažkých nákladných vozidiel. Odôvodňuje sa to potrebou riešiť množstvo problémov, ktoré sa netýkajú iba alebo prvotne ťažkých nákladných vozidiel.

Článok 2 – Vymedzenie pojmov

Upravuje sa toto vymedzenie pojmov:

- „transeurópska cestná sieť“: vymedzenie sa aktualizuje tak, aby bolo v súlade s koridorovým prístupom stanoveným v revidovaných usmerneniach pre sieť TEN-T v nariadení (EÚ) č. 1315/2013,
- „mýto“: vymedzenie sa preformuluje tak, aby sa v ňom zohľadňovala možnosť poplatku za kongesciu uvedená v článku 7da,
- „vozidlo“: nové navrhované vymedzenie zahŕňa všetky ťažké úžitkové vozidlá a všetky ľahké vozidlá, t. j. okrem nákladných vozidiel, na ktoré sa už vzťahuje, aj vozidlá nad obmedzením 3,5 tony, osobné automobily, minibusy a dodávky, ako aj autobusy a autokary,
- „vozidlo [určitej kategórie EURO]“ a „typ vozidla“: vymedzenie sa preformuluje tak, aby zahŕňalo aj autobusy a autokary.

S cieľom zabezpečiť právnu zrozumiteľnosť osobitných pojmov a lepšie špecifikovať rozsah pôsobnosti určitých ustanovení sa pridávajú vymedzenia pojmov „kongescia“, „poplatok za preťaženie“, „dopravca“, ako aj rôznych typov vozidiel vrátane „vozidiel s nulovými emisiami“ a „podstatne zmenenej úpravy výberu mýta“.

Vymedzenie pojmu „vážený priemerný poplatok za externé náklady“ sa vypúšťa, keďže sa odstraňuje požiadavka na jeho výpočet.

Článok 7 – Mýto a užívateľské poplatky

Odsek 1 sa rozdeľuje na dva odseky, aby sa rozlišovalo medzi sieťami, ktoré sa používajú najmä na medzinárodnú dopravu (transeurópska cestná sieť a diaľnice), a inými cestami. Navrhuje sa, aby sa ustanovenia o nediskriminácii, proporcionality poplatkov a výbere a platbe mýta a užívateľských poplatkov uplatňovali aj na iné cesty.

S cieľom dosiahnuť pokrok pri uplatňovaní zásad „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“ a postupne znižovať rozdiely medzi rôznymi systémami poplatkov sa pridávajú odseky 6 a 7, aby sa v sieťach využívaných na medzinárodnú dopravu postupne zrušili užívateľské poplatky na základe času (diaľničné známky), a to najskôr pre ťažké nákladné vozidlá

a autobusy/autokary, a potom, v neskoršej fáze, pre osobné automobily a dodávky. Navrhované dátumy poskytujú členským štátom dostatok času na prípadnú úpravu ich systémov poplatkov. Diferencované zaobchádzanie s ťažkými úžitkovými vozidlami a ľahkými vozidlami vychádza z ich rozdielného vplyvu na infraštruktúru a z nižšej úrovne splatnosti v prípade spoplatňovania ľahkých vozidiel.

S cieľom zabezpečiť spravodlivé zaobchádzanie s dopravcami sa pridáva odsek 9, aby sa odstránila možnosť vyňať ťažké nákladné vozidlá do 12 ton zo spoplatňovania ciest a rozšíril rozsah pôsobnosti uplatňovania každého systému spoplatňovania na autobusy/autokary. Spoplatňovanie autobusov/autokarov sa odôvodňuje ich porovnateľným vplyvom na cesty.

Článok 7a – *Užívateľské poplatky: proporionalita a rovnaké zaobchádzanie*

V článku 7a sa stanovujú horné hranice užívateľských poplatkov a relatívne cenové rozdiely medzi ročnými diaľničnými známkami a diaľničnými známkami kratšími ako rok. V tejto súvislosti sa navrhujú nasledujúce zmeny.

Odsek 1 sa rozdeľuje na dva odseky s cieľom stanoviť, že existujúce požiadavky sa uplatňujú na ťažké nákladné vozidlá a autobusy/autokary.

Nový odsek 3 sa týka osobných automobilov a na základe dostupných údajov sa v ňom stanovujú horné hranice relatívnych cenových rozdielov medzi ročnými diaľničnými známkami a diaľničnými známkami kratšími ako rok podľa príslušných spôsobov používania⁹. Stanovuje sa v ňom aj dátum, do ktorého sa musia existujúce systémy diaľničných známkov upraviť. Odsek 4 sa zaoberá tou istou otázkou v prípade minibusov a dodávok.

Článok 7c – *Spoplatnenie externých nákladov*

Pokiaľ ide o odsek 1, navrhuje sa zavedenie referenčných hodnôt namiesto maximálnych (stanovené v prílohe IIb). Pridáva sa odsek 5, v ktorom sa vyžaduje uplatňovanie spoplatňovania externých nákladov minimálne na časti mýtnej siete s najväčším znečistením ovzdušia a hlukom, ktoré spôsobuje premávka ťažkých úžitkových vozidiel, napr. pokiaľ ide o počet obyvateľov, ktorí sú im vystavení.

Článok 7da – *Spoplatnenie kongescie*

V novom článku 7da sa umožňuje uplatňovanie poplatkov za kongesciu (okrem poplatkov za infraštruktúru) s cieľom efektívne riešiť problematiku medzimestskej kongescie. S cieľom zabrániť diskriminácii účastníkov cestnej premávky vozidiel akejkoľvek kategórie sa musí každý takýto poplatok za kongesciu uplatňovať proporčne a rovnomerne na všetky kategórie vozidiel. Maximálne úrovne poplatkov a faktory ekvivalencie medzi vozidlami sa stanovujú v prílohách V a VI.

Článok 7f – *Prirážky*

⁹ Pozri posúdenie vplyvu a dokument Booz a kol. (2012), *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles* (Štúdia vplyvov uplatňovania systému diaľničných známk na súkromné vozidlá). <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

Navrhuje sa rozšíriť možnosť uplatňovania prirážok nad rámec horských regiónov, pričom sa zachovávajú ostatné, už existujúce, podmienky na ich uplatňovanie (pravidelná kongescia alebo závažné environmentálne škody a opätovné investovanie príjmov do projektu TEN-T). Odsek 4 sa vypúšťa, keďže pri financovaní prioritných projektov nepomáha a mohol by spomaľovať uplatňovanie spoplatňovania externých nákladov. Keďže prirážky a poplatky za kongesciu sú určené na riešenie kongescie, nemali by sa kumulovať (odsek 5).

Článok 7g – *Diferenciácia poplatkov najmä pre ťažké úžitkové vozidlá*

Navrhuje sa zrušenie diferenciácie poplatkov pre vozidlá na základe emisných tried Euro. Pridáva sa nový odsek 4, ktorým sa zavádza diferenciácia poplatkov za infraštruktúru podľa emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel čo najskôr po sprístupnení potrebných údajov o osvedčených emisiách CO₂. Po nadobudnutí platnosti sa ustanovením motivuje k používaniu najčistejších a najefektívnejších ťažkých úžitkových vozidiel.

Keďže sa navrhuje osobitne upraviť spoplatňovanie kongescie (nový článok 7da, pozri vyššie), navrhuje sa aj zrušenie možnosti diferenciácie poplatkov podľa času dňa, typu dňa alebo ročného obdobia, ktorá je neutrálna z hľadiska príjmov (por. zmenu v odseku 1, predtým odseku 3).

Článok 7ga – *Diferenciácia poplatkov pre ľahké vozidlá*

V novom článku 7ga sa stanovujú modalities pre diferenciáciu mýta a užívateľských poplatkov na základe environmentálnych vlastností osobných automobilov, minibusov a dodávok. Diferenciácia vychádza z emisií CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie, ako je to stanovené v prílohe VII. Toto ustanovenie by malo motivovať k využívaniu čistejších a efektívnejších vozidiel.

Článok 7h – *Oznámenia*

Navrhuje sa zmeniť odsek 3 tak, aby sa predchádzajúce informácie Komisie, pokiaľ ide o zamýšľané spoplatňovanie externých nákladov, zjednodušili na potrebné základné minimum. S cieľom zjednodušiť zavedenie spoplatňovania externých nákladov sa navrhuje odstrániť odsek 4 o požiadavke na predchádzajúce rozhodnutie Komisie.

Článok 7j – *Výber a platba mýta a užívateľských poplatkov*

Do odsekov 3 a 4 sa navrhuje pridať odkaz na poplatky za kongesciu, aby sa zabezpečili jednotné výbery a platby všetkých prvkov poplatkov.

Článok 7k – *Kompenzácie*

Navrhuje sa obmedziť možnosť poskytovania kompenzácií na prípad zavedenia mýta (na rozdiel od užívateľských poplatkov). Tým sa odstráni existujúci potenciál na diskrimináciu účastníkov cestnej premávky, ktorí nie sú rezidenti v danom členskom štáte.

Článok 9 – *Využívanie príjmov*

V novom odseku 3 sa vyžaduje, aby sa príjmy z poplatkov za kongesciu využili na riešenie problémov s kongesciou, napr. na podporu alternatívnych dopravných riešení alebo odstraňovanie úzkych miest.

Článok 10a

Navrhuje sa zmena odseku 1 s cieľom aktualizovať doložku o preskúmaní a dosiahnuť súlad so zjednodušením prílohy IIIb.

Článok 11 – Podávanie správ

Odsek 1 sa mení s cieľom aktualizovať požiadavky na podávanie správ o mýte, príjmoch z mýta a využívaní príjmov, aby sa zahrnuli informácie o kvalite spoplatnených ciest. V ods. 2 sa odstraňuje existujúce písmeno e) a pridávajú sa nové písmená e) až i), ktoré obsahujú informácie o príjmoch z poplatkov za kongesciu, celkových príjmoch zo spoplatňovania ciest, využívaní týchto príjmov, ako aj hodnotenie údržby ciest a úrovne kongescie. Pridáva sa odsek 3, v ktorom sa stanovuje minimálny súbor ukazovateľov na hodnotenie kvality spoplatnených ciest. Pridávajú sa odseky 4 a 5, ktorými sa Komisii umožňuje vymedziť vykonávacím aktom harmonizované ukazovatele a členským štátom podávať správy o ich uplatňovaní.

Prílohy

V oddiele 3 prílohy 0 sa navrhuje odstránenie odkazov na vozidlá kategórie „EEV“ a pridanie tabuľky s emisnými limitmi Euro VI, aby sa zohľadnilo nariadenie (ES) č. 595/2009.

V prílohe III sa v navrhovaných zmenách zohľadňuje začlenenie autobusov a autokarov do rozsahu pôsobnosti smernice.

Navrhuje sa obmedziť oddiely 2, 3 a 4 prílohy IIIa na prípady, v ktorých členský štát zamýšľa uplatniť vyššie poplatky za externé náklady, než sú referenčné hodnoty stanovené v prílohe IIIb. Určité ustanovenia oddielu 4.2 sa aktualizujú s cieľom zohľadniť najnovšie právne predpisy o hladine akustického tlaku motorových vozidiel.

V prílohe IIIb sa navrhuje nahradiť maximálne vážené priemerné poplatky za externé náklady súvisiace so znečisťovaním ovzdušia a hlukom odkazmi na referenčné hodnoty poplatkov za externé náklady vrátane poplatkov za znečisťovanie ovzdušia a hluk, ktoré spôsobujú ťažké nákladné vozidlá (tabuľka 1) a autokary (tabuľka 2). Hodnoty sa vypočítavajú podľa aktualizácie príručky o externých nákladoch na dopravu¹⁰. Hodnoty môžu byť dvojnásobné nielen v horských oblastiach, ale aj v okolí aglomerácií.

Do tabuľky jazdných súprav v prílohe IV sa navrhuje začleniť odkaz na súpravy so 7, 8 alebo 9 nápravami.

V novej prílohe V súvisiacej s navrhovaným článkom 7da (o spoplatňovaní kongescie) sa stanovujú minimálne požiadavky na odvádzanie poplatkov za kongesciu, a to aj v prípade častí siete a časových období, ktorých sa týka. Cesty sa na účely rozlišovania medzi viac či menej husto obývanými oblasťami rozdeľujú na metropolitné a nemetropolitné. S cieľom zabezpečiť rovnomerné a proporčné ceny sa pre rôzne kategórie vozidiel stanovujú faktory ekvivalencie. V oddiele 2 sa vyžaduje, aby bol výpočet poplatkov transparentný, aby boli informácie o výške poplatkov za kategóriu vozidla a časových obdobiach pre každý príslušný

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

úsek cesty verejne dostupné a aby sa pravidelne upravovali s cieľom zachovať účinnosť systému.

V novej prílohe VI, rovnako súvisiacej s článkom 7da, sa obmedzuje výška poplatku za kongesciu na kilometer na základe zanedbateľných nákladov súvisiacich s kongesciou uvedených v aktualizácii príručky o externých nákladoch na dopravu.

Nová príloha VII súvisí s navrhovaným článkom 7ga o diferenciácii mýta a užívateľských poplatkov pre ľahké vozidlá na základe environmentálnych vlastností a stanovujú sa v nej emisné kategórie na účely takejto diferenciácie. Odkazuje sa v nej na emisie CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie, pričom sa v nej zohľadňujú normy na úrovni celej EÚ a najnovšie a najpresnejšie postupy merania.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej
infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹¹,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov¹²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Pokrok smerom k cieľu, ktorý si Komisia stanovila vo svojej bielej knihe z 28. marca 2011¹³, a síce uplatňovať v plnej miere zásady „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“, vytvárať zisky a zabezpečovať financovanie budúcich dopravných investícií, je pomalý a v spoplatňovaní cestnej infraštruktúry naprieč Úniou pretrvávajú isté nezrovnalosti
- (2) Komisia vo svojom oznámení Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu¹⁴ predznamenalala, že navrhne revíziu smernice o poplatkoch pre nákladné automobily s cieľom umožniť spoplatňovanie aj na základe rozlíšenia podľa emisií oxidu uhličitého a rozšíriť uplatňovanie niektorých jej zásad na autobusy a autokary, ako aj na osobné automobily a dodávky.
- (3) Všetky ťažké úžitkové vozidlá majú významný vplyv na cestnú infraštruktúru a prispievajú k znečisteniu ovzdušia, pričom ľahké vozidlá sú zdrojom väčšiny negatívnych environmentálnych a sociálnych vplyvov súvisiacich s cestnou dopravou, emisiami či kongesciou. V záujme rovnakého zaobchádzania a spravodlivej hospodárskej súťaže by sa malo zabezpečiť, aby vozidlá, na ktoré sa zatiaľ nevzťahuje rámec stanovený v smernici Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES¹⁵, pokiaľ ide

¹¹ Ú. v. EÚ C , , s. .¹² Ú. v. EÚ C , , s. .¹³ Biela kniha z 28. marca 2011: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, [KOM(2011) 144 v konečnom znení].¹⁴ COM(2016) 501 final.¹⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42).

o mýto a užívateľské poplatky, boli do tohto rámca zahrnuté. Rozsah pôsobnosti uvedenej smernice by sa preto mal rozšíriť na ťažké úžitkové vozidlá iné ako vozidlá určené na prepravu tovaru, ako aj na ľahké vozidlá vrátane osobných vozidiel.

- (4) Užívateľské poplatky na základe času svojou povahou presne neodrážajú skutočné náklady na infraštruktúru a z podobných dôvodov nie sú účinné, pokiaľ ide o motivovanie k čistejšej a efektívnejšej doprave alebo o znižovanie kongescie. Postupne by sa mali nahrádzať poplatkami založenými na vzdialenosti, ktoré sú spravodlivejšie, účinnejšie a efektívnejšie.
- (5) S cieľom zabezpečiť u užívateľov prijateľnosť budúcich režimov spoplatňovania ciest by členské štáty mali mať možnosť zaviesť adekvátne systémy výberu poplatkov v rámci širšieho balíka služieb mobility. Takéto systémy by mali zabezpečiť spravodlivé rozdelenie nákladov na infraštruktúru a odrážať zásadu „znečisťovateľ platí“. Každý členský štát, ktorý zavedie takýto systém, by mal zabezpečiť, že spĺňa ustanovenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES¹⁶.
- (6) Pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá, je dôležité zabezpečiť, aby každý poplatok na základe času uplatňovaný na ľahké vozidlá bol proporčný, a to aj vzhľadom na obdobia používania kratšie ako jeden rok. Z tohto aspektu treba zohľadniť skutočnosť, že ľahké vozidlá sa používajú iným spôsobom než ťažké úžitkové vozidlá. Výpočet proporčných poplatkov na základe času by sa mohol zakladať na dostupných údajoch o zvyčajnom type jász.
- (7) Podľa smernice 1999/62/ES možno poplatok za externé náklady uložiť na úrovni, ktorá sa približuje sociálnym medzným nákladom na používanie daného vozidla. Táto metóda sa ukázala ako najspravodlivejší a najefektívnejší spôsob zohľadnenia negatívnych vplyvov znečistenia ovzdušia a hluku spôsobených ťažkými úžitkovými vozidlami na životné prostredie a zdravie a zabezpečil by sa ňou spravodlivý príspevok ťažkých úžitkových vozidiel k splneniu noriem EÚ o kvalite ovzdušia¹⁷ a všetkých obmedzení alebo cieľov týkajúcich sa hluku. Uplatňovanie takýchto poplatkov by sa preto malo uľahčiť.
- (8) Na tento účel by sa maximálny vážený priemer poplatkov za externé náklady mal nahradiť ľahko uplatniteľnými referenčnými hodnotami aktualizovanými podľa inflácie, dosiahnutého vedeckého pokroku pri odhade externých nákladov na cestnú dopravu a vývoja zloženia vozidlového parku.
- (9) Diferenciácia poplatkov za infraštruktúru podľa emisnej triedy EURO prispela k používaniu čistejších vozidiel. Očakáva sa však, že s obnovou vozidlového parku sa diferenciácia poplatkov na tomto základe v medzimestskej sieti stane zastaranou do konca roku 2020, a preto by sa dovtedy mala postupne zrušiť. Od toho istého momentu by sa poplatky za externé náklady mali uplatňovať systematickejšie ako cieleňý prostriedok na úhradu externých nákladov v situáciách, keď je to najviac potrebné.

¹⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v Spoločenstve (Text s významom pre EHP), Ú. v. EÚ L 166, 30.4.2004, s. 124 – 143.

¹⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe, Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1 – 44.

- (10) Podiel emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel rastie. Diferenciácia poplatkov za infraštruktúru podľa takýchto emisií dokáže prispieť k zlepšeniu v tejto oblasti, a preto by sa mala zaviesť.
- (11) Ľahké vozidlá sa na negatívnych vplyvoch cestnej dopravy na životné prostredie a zdravie podieľajú dvomi tretinami. Preto je dôležité motivovať k používaniu čistejších a palivovo úspornejších vozidiel diferenciáciou cestných poplatkov na základe faktorov zhody vymedzených v nariadení Komisie (EÚ) 2016/427¹⁸, nariadení Komisie (EÚ) 2016/646¹⁹ a nariadení Komisie (EÚ) 2017/xxx²⁰.
- (12) Na podporu používania čistejších a účinnejších vozidiel by členské štáty mali na tieto vozidlá uplatňovať výrazne nižšie cestné mýta a užívateľské poplatky.
- (13) Cestná kongescia, ku ktorej všetky motorové vozidlá prispievajú rozličnou mierou, predstavuje náklady asi 1 % HDP. Značnú časť tohto podielu možno pripísať medzimestskej kongescii. Mal by sa preto umožniť osobitný poplatok za kongesciu, pod podmienkou, že sa bude vzťahovať na všetky kategórie vozidiel. Poplatok by sa mal vypočítavať na základe medzných nákladov súvisiacich s kongesciou a diferencovať podľa miesta, času a kategórie vozidla. S cieľom maximalizovať pozitívny účinok poplatkov za kongesciu by sa zodpovedajúce príjmy mali prideliť na projekty, ktorými sa riešia príčiny problému.
- (14) Poplatky za kongesciu by mali proporčne odrážať skutočné náklady, ktoré spôsobuje každé vozidlo priamo iným účastníkom cestnej premávky, a nepriamo aj celej spoločnosti. S cieľom zabrániť, aby neprimerane nebránili voľnému pohybu osôb a tovaru, mali by byť obmedzené na konkrétne sumy, ktoré odrážajú medzné náklady na kongesciu blížiacu sa kapacitným obmedzeniam, to znamená, keď sa objem dopravy priblíži k cestnej kapacite.
- (15) Diferenciácia poplatkov za infraštruktúru, ktoré sa uplatňujú na ťažké nákladné vozidlá a ktoré sú z hľadiska príjmov neutrálne a sú suboptimálnym nástrojom na znižovanie kongescie, by sa postupne mala zrušiť.
- (16) Prirážky k poplatkom za infraštruktúru by tiež mohli byť užitočným príspevkom k riešeniu problémov so značnou environmentálnou škodou alebo kongesciou a ktoré vznikli používaním určitých ciest, nielen výlučne v hornatých oblastiach. Súčasné obmedzenie prirážok na takéto oblasti by sa preto malo odstrániť. S cieľom zabrániť dvojitému spoplatneniu používateľov by sa prirážky nemali uplatňovať na cestných úsekoch, na ktorých sa uplatňuje poplatok za kongesciu.
- (17) V prípade, že členský štát zavedie systém spoplatňovania ciest, môžu udelené kompenzácie v jednotlivých prípadoch viesť k diskriminácii účastníkov cestnej premávky, ktorí nie sú rezidentmi. Možnosť udeliť kompenzáciu pri takejto príležitosti by sa preto mala obmedziť na prípady mýta a nemala by už byť k dispozícii v prípade užívateľských poplatkov.

¹⁸ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/427 z 10. marca 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 692/2008, pokiaľ ide o emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 6) (Ú. v. EÚ L 82, 31.3.2016, s. 1 – 98).

¹⁹ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/646 z 20. apríla 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 692/2008, pokiaľ ide o emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 6) (Ú. v. EÚ L 109, 26.4.2016, s. 1 – 22).

²⁰

- (18) S cieľom využiť potenciálne synergie medzi existujúcimi systémami spoplatňovania ciest tak, aby sa znížili prevádzkové náklady, by sa Komisia mala v plnej miere zapojiť do spolupráce medzi členskými štátmi, ktoré majú v úmysle zaviesť spoločné systémy spoplatňovania ciest.
- (19) Cestné poplatky môžu mobilizovať zdroje, ktoré prispievajú k financovaniu údržby a rozvoju vysokokvalitnej dopravnej infraštruktúry. Preto je vhodné motivovať členské štáty, aby príjmy z cestných poplatkov používali zodpovedajúcim spôsobom, a na tento účel vyžadovať, aby primerane podávali správy o použití týchto príjmov. Malo by to pomôcť pri zisťovaní možných nedostatkov vo financovaní a zvyšovať verejnú prijateľnosť spoplatňovania ciest.
- (20) Keďže cieľom tejto smernice je najmä zabezpečiť, aby sa národné systémy spoplatňovania iných než ťažkých nákladných vozidiel uplatňovali v istom súdržnom rámci, ktorým sa zabezpečí rovnaké zaobchádzanie v celej únii, a tento cieľ nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale vzhľadom na cezhraničnú povahu cestnej dopravy a problémy, ktoré sa majú touto smernicou riešiť, ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (21) Treba dbať na to, aby poplatky za externé náklady naďalej čo najpresnejšie odrážali náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia a hluku spôsobených ťažkými úžitkovými vozidlami, a pritom systém spoplatňovania príliš nezneprehľadnil, aby motivovali k používaniu palivovo najúspornejších vozidiel, pričom zároveň treba udržať účinnosť stimulov a aktualizovať diferenciáciu cestných poplatkov. Preto by sa v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty, aby sa referenčné hodnoty pri spoplatňovaní externých nákladov prispôbili vedeckému pokroku, aby sa vymedzili podmienky diferenciácie poplatkov za infraštruktúru, ktoré sú z hľadiska príjmov neutrálne, a to podľa emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel a aby sa technickému pokroku prispôbili podmienky diferenciácie poplatkov za infraštruktúru v prípade ľahkých vozidiel. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016²¹. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (22) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania príslušných ustanovení tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Na prijímanie vykonávacích aktov, ktorými sa zavedie harmonizovaný súbor ukazovateľov hodnotenia kvality cestných sietí, by sa mal uplatňovať konzultačný postup. Uvedené

²¹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011²².

(23) Smernica 1999/62/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,
PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 1999/62/ES sa mení takto:

(1) názov sa nahrádza takto:

„Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o spoplatňovaní vozidiel za používanie cestnej infraštruktúry“;

(2) články 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

„Článok 1

1. Táto smernica sa vzťahuje na:

- a) dane z vozidiel pre ťažké nákladné vozidlá,
- b) mýto a užívateľské poplatky za vozidlá.

2. Táto smernica sa neuplatňuje na vozidlá vykonávajúce dopravu výlučne na mimoeurópskych územiach členských štátov.

3. Táto smernica sa neuplatňuje na vozidlá evidované na Kanárskych ostrovoch, v Ceute a Melille, na Azoroch alebo Madeire, ktoré vykonávajú dopravu výlučne na týchto územiach, alebo medzi týmito územiami a pevninskou časťou Španielska alebo prípadne Portugalska.

Článok 2

Na účely tejto smernice:

- 1. „transeurópska cestná sieť“ je cestná dopravná infraštruktúra uvedená v kapitole II oddiele 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013* podľa znázornenia na mapách v prílohe I k uvedenému nariadeniu,
- 2. „stavebné náklady“ sú náklady súvisiace so stavbou, prípadne vrátane finančných nákladov, vynaložené na jednu z nasledujúcich možností:
 - a) nová infraštruktúra alebo nové zlepšenia infraštruktúry vrátane významných stavebných opráv,
 - b) infraštruktúra alebo zlepšenia infraštruktúry vrátane významných stavebných opráv, dokončené najviac 30 rokov pred 10. júnom 2008, ak už 10. júna 2008 platili mýtné režimy, alebo dokončené najviac 30 rokov pred vytvorením akýchkoľvek nových mýtnych režimov zavedených po 10. júni 2008,
 - c) infraštruktúra alebo zlepšenia infraštruktúry dokončené pred 10. júnom 2008, keď:

²² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

- i) členský štát zaviedol mýtny systém, ktorý zabezpečuje úhradu týchto nákladov prostredníctvom zmluvy s prevádzkovateľom mýtného systému alebo prostredníctvom iných právnych aktov s rovnocenným účinkom, ktoré nadobudli účinnosť pred 10. júnom 2008, alebo
- ii) členský štát môže preukázať, že pre stavbu danej infraštruktúry bolo rozhodujúce, že jej očakávaná životnosť bude dlhšia ako 30 rokov,
3. „finančné náklady“ sú úroky z pôžičiek a výnosy akcionárov z vkladov do vlastného imania,
4. „významné stavebné opravy“ sú stavebné opravy s výnimkou opráv, ktoré už v súčasnosti neprinášajú účastníkom cestnej premávky žiaden úžitok, najmä ak sa oprava nahradila ďalšou úpravou povrchu cestných komunikácií alebo inými stavebnými prácami,
5. „diaľnica“ je cesta osobitne projektovaná a budovaná pre dopravu motorovými vozidlami, ktorá neslúži na obsluhu nehnuteľností s ňou hraničiacich a ktorá spĺňa tieto kritériá:
- a) má, s výnimkou osobitných miest alebo dočasne, samostatné jazdné pruhy pre premávku v oboch smeroch vzájomne oddelené buď deliacim pásom, ktorý nie je určený pre dopravu, alebo výnimočne inými spôsobmi,
 - b) úrovňovo nekrižuje žiadnu cestu, železničnú trať alebo trať električky, cestu pre cyklistov alebo chodcov,
 - c) je špeciálne označená ako diaľnica,
6. „mýto“ je suma určená na základe vzdialenosti prejdenej na danej infraštruktúre a na základe typu vozidla a po ktorej zaplatení má vozidlo právo používať infraštruktúru, obsahuje poplatok za infraštruktúru a prípadne poplatok za kongesciu alebo poplatok za externé náklady alebo obidva,
7. „poplatok za infraštruktúru“ je poplatok vyberaný na účely úhrady nákladov vynaložených členským štátom na výstavbu, údržbu, prevádzku a rozvoj infraštruktúry,
8. „poplatok za externé náklady“ je poplatok vyberaný na účely úhrady nákladov vynaložených v členskom štáte v súvislosti so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou alebo s hlukom spôsobeným premávkou alebo obomi,
9. „kongescia“ je situácia, keď sa objem premávky blíži k cestnej kapacite alebo ju prekročí,
10. „poplatok za kongesciu“ je poplatok, ktorý sa vyberá za vozidlá na účely úhrady nákladov na kongesciu, ktoré vznikli v danom členskom štáte, a na znížovanie kongescie,
11. „náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia premávkou“ sú náklady na škodu spôsobenú uvoľňovaním tuhých častíc a prekursorov ozónu, ako sú napríklad oxidy dusíka a prchavé organické zlúčeniny, v priebehu prevádzky vozidla,
12. „náklady v dôsledku hluku z premávky“ sú náklady na škodu spôsobenú hlukom vydávaným vozidlami alebo vytvoreným vzájomným pôsobením vozidiel a povrchu vozovky,

13. „vážený priemerný poplatok za infraštruktúru“ je celkový príjem z poplatku za infraštruktúru za dané obdobie vydelený počtom kilometrov, ktoré ťažké úžitkové vozidlo prešlo na úsekoch ciest spoplatňovaných počas tohto obdobia,
14. „užívateľský poplatok“ je špecifická suma, ktorej úhrada udeľuje vozidlu právo v určenom období používať infraštruktúru uvedenú v článku 7 ods. 1 a 2,
15. „vozidlo“ je motorové vozidlo so štyrmi alebo viacerými kolesami, alebo jazdná súprava, ktoré sú určené alebo používané na cestnú prepravu osôb alebo tovaru,
16. „ťažké úžitkové vozidlo“ je ťažké nákladné vozidlo, autokar alebo autobus,
17. „ťažké nákladné vozidlo“ je vozidlo určené na prepravu tovaru a s najväčšou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony,
18. „autokar alebo autobus“ je vozidlo určené na prepravu viac než ôsmich osôb okrem vodiča a s najväčšou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony,
19. „ľahké vozidlo“ je osobný automobil, minibus alebo dodávkové vozidlo,
20. „osobný automobil“ je vozidlo so štyrmi kolesami určené na prepravu maximálne ôsmich osôb okrem vodiča,
21. „minibus“ je vozidlo určené na prepravu viac než ôsmich osôb okrem vodiča a s najvyššou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony,
22. „dodávkové vozidlo“ je vozidlo určené na prepravu tovaru a s najväčšou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony,
23. „vozidlo s nulovými emisiami“ je vozidlo, ktoré nemá žiadne výfukové emisie,
24. „dopravca“ je každý podnik vykonávajúci cestnú prepravu tovaru alebo osôb,
25. „vozidlo kategórie EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, EURO VI“ je ťažké úžitkové vozidlo, ktoré spĺňa limitné hodnoty emisií stanovené v prílohe 0,
26. „typ vozidla“ je kategória, 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 vozidla používanej vo všetkých členských štátoch alebo je viditeľne zrejmá,
27. „koncesná zmluva“ je „verejná zákazka na uskutočnenie stavebných prác“ v zmysle vymedzenia pojmu v článku 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ**,
28. „koncesné mýto“ je mýto, ktoré vyberá koncesionár na základe koncesnej zmluvy,
29. „podstatne zmenená úprava výberu mýta alebo spoplatnenia“ je režim výberu mýta alebo spoplatnenia zmenený tak, že náklady alebo príjmy sú ovplyvnené aspoň o 5 % v porovnaní s predchádzajúcim rokom, po úprave o infláciu meranú podľa zmien v harmonizovanom indexe spotrebiteľských cien v celej EÚ a s vylúčením energie a nespracovaných potravín, ako ho uverejňuje Komisia (Eurostat).

Na účely bodu 2:

a) v žiadnom prípade pomerná časť stavebných nákladov, ktorá sa má zohľadniť, nesmie presiahnuť pomernú časť súčasnej životnosti prvkov infraštruktúry, ktorá ešte zostávala k 10. júnu 2008 alebo v deň zavedenia nových mýtnych režimov, pokiaľ je tento dátum neskorší,

b) náklady na infraštruktúru alebo na zlepšenia infraštruktúry môžu zahŕňať akékoľvek osobitné výdavky 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 je ochrana pred kontamináciou pôdy.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

** Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65).“;

(3) článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 9 ods. 1a, môžu členské štáty zachovať alebo zaviesť mýto a užívateľské poplatky na transeurópskej cestnej sieti alebo na určitých úsekoch tejto siete a na akýchkoľvek iných ďalších úsekoch svojej siete diaľnic, ktoré nie sú súčasťou transeurópskej cestnej siete, za podmienok stanovených v odsekoch 3 až 9 tohto článku a v článkoch 7a až 7k.

2. Odsekom 1 nie je dotknuté právo členských štátov uplatňovať v súlade so Zmluvou o fungovaní Európskej únie mýto a užívateľské poplatky na iných cestách pod podmienkou, že vyberanie mýta a užívateľských poplatkov na takýchto iných cestách nevedie k diskriminácii medzinárodnej premávky a narušeniu hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi. Mýto a užívateľské poplatky uplatňované na iných cestách, než sú cesty transeurópskej cestnej siete a diaľnice, musia spĺňať podmienky stanovené v odsekoch 3 a 4 tohto článku, v článku 7a a článku 7j ods. 1, 2 a 4.

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

4. Mýto a užívateľské poplatky nesmú diskriminovať účastníkov cestnej premávky priamo ani nepriamo na základe štátnej príslušnosti, členského štátu alebo tretej krajiny, v ktorej má dopravca sídlo alebo evidované vozidlo, alebo na základe pôvodu či cieľa dopravnej operácie.

5. Členské štáty môžu zaviesť znížené sadzby mýta alebo užívateľských poplatkov alebo oslobodenie od povinnosti platiť mýto alebo užívateľské poplatky pre ťažké úžitkové vozidlá oslobodené od povinnosti inštalovať a používať záznamové zariadenie podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014* a v prípadoch, na ktoré sa vzťahujú podmienky stanovené v článku 6 ods. 2 písm. a), b) a c) tejto smernice.

6. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 9, členské štáty nesmú od 1. januára 2018 zavádzať užívateľské poplatky pre ťažké úžitkové vozidlá. Užívateľské poplatky zavedené pred týmto dátumom môžu ostať zachované do 31. decembra 2023.

7. Od [dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice] členské štáty nesmú zavádzať užívateľské poplatky pre ľahké vozidlá. Užívateľské poplatky zavedené pred týmto dátumom sa do 31. decembra 2027 postupne zrušia.

8. Pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá, členský štát sa do 31. decembra 2019 môže rozhodnúť uplatňovať mýto alebo užívateľské poplatky iba na vozidlá, ktoré majú najväčšiu prípustnú hmotnosť naloženého vozidla najmenej 12 ton, pokiaľ sa domnieva, že rozšírenie na vozidlá s hmotnosťou menej ako 12 ton by:

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

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

Členské štáty, ktoré sa rozhodnú uplatňovať mýto alebo užívateľské poplatky alebo oboje iba na vozidlá s najväčšou prípustnou hmotnosťou naloženého vozidla najmenej 12 ton, informujú Komisiu o svojom rozhodnutí a dôvodoch jeho prijatia.

9. Od 1. januára 2020 sa mýto a užívateľské poplatky uplatňované na ťažké úžitkové vozidlá musia uplatňovať na všetky ťažké úžitkové vozidlá.

10. Mýto a užívateľské poplatky pre ťažké úžitkové vozidlá na jednej strane a ľahké vozidlá na druhej strane sa môžu zavádzať alebo zachovávať nezávisle od seba.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).“;

(4) Článok 7a sa nahrádza takto:

„Článok 7a

1. Užívateľské poplatky musia byť úmerné dobe použitia infraštruktúry.

2. Pokiaľ sa užívateľské poplatky uplatňujú na ťažké úžitkové vozidlá, malo by sa použitie infraštruktúry umožniť aspoň na tieto obdobia: deň, týždeň, mesiac a rok. Mesačná sadzba nesmie prevyšovať 10 % ročnej sadzby, týždenná sadzba nesmie prevyšovať 5 % ročnej sadzby a denná sadzba nesmie prevyšovať 2 % ročnej sadzby.

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

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

3. Pokiaľ sa užívateľské poplatky uplatňujú na osobné automobily, malo by sa použitie infraštruktúry umožniť aspoň na tieto obdobia: 10 dní, mesiac alebo dva mesiace alebo obidve možnosti, a rok. Dvojmesačná sadzba nesmie prevyšovať 30 % ročnej sadzby, mesačná sadzba nesmie prevyšovať 18 % ročnej sadzby a 10-dňová sadzba nesmie prevyšovať 8 % ročnej sadzby.

Členské štáty môžu umožniť používanie infraštruktúry aj v iných časových obdobiach. V takýchto prípadoch môžu členské štáty uplatňovať sadzby v súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania s užívateľmi, berúc do úvahy všetky relevantné faktory, najmä ročnú sadzbu a sadzby uplatňované na iné obdobia uvedené v prvom pododseku, existujúce modely používania a administratívne náklady.

Pokiaľ ide o systémy užívateľských poplatkov prijaté pred 31. májom 2017, členské štáty môžu zachovať sadzby, ktoré sú vyššie ako limity stanovené v prvom pododseku a ktoré boli v platnosti pred uvedeným dátumom, ako aj zodpovedajúce vyššie sadzby pre iné obdobia používania, v súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania. Musia však byť v súlade s limitmi stanovenými v prvom pododseku, ako aj druhom pododseku, hneď ako podstatne zmenené mýtné režimy alebo režimy spoplatňovania nadobudnú účinnosť a najneskôr od 1. januára 2024.

4. V prípade minibusov a dodávkových vozidiel musia členské štáty spĺňať ustanovenia buď odseku 2 alebo odseku 3. Členské štáty však musia stanoviť vyššie užívateľské poplatky pre minibusy a dodávkové vozidlá než pre osobné automobily najneskôr od 1. januára 2024.“;

(5) Článok 7c sa nahrádza takto:

„Článok 7c

1. Členské štáty môžu zachovať alebo zaviesť poplatok za externé náklady v súvislosti s nákladmi v dôsledku znečistenia ovzdušia premávkou alebo v dôsledku hluku z premávky alebo v súvislosti s obomi.

V prípade ťažkých úžitkových vozidiel sa výška poplatku za externé náklady diferencuje a stanovuje sa podľa minimálnych požiadaviek a metód uvedených v prílohe IIIa, pričom sa dodržiavajú referenčné hodnoty stanovené v prílohe IIIB.

2. Príslušné náklady sa vzťahujú na sieť alebo časť siete, na ktorej sa vyberajú poplatky za externé náklady, a na vozidlá, ktoré podliehajú povinnosti platiť tieto poplatky. Členské štáty sa môžu rozhodnúť pre návratnosť len určitého percentuálneho podielu týchto nákladov.

3. Poplatok za externé náklady v súvislosti so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou sa nevzťahuje na ťažké úžitkové vozidlá spĺňajúce tie najprísnejšie emisné normy EURO.

Prvý pododsek sa prestane uplatňovať štyri roky odo dňa, keď sa začnú uplatňovať pravidlá zavedené týmito normami.

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

5. Členské štáty, ktoré vyberajú mýto, musia od 1. januára 2021 uplatňovať na ťažké úžitkové vozidlá poplatok za externé náklady, a to minimálne na časti siete uvedenej v článku 7 ods. 1, na ktorej je environmentálna škoda spôsobená ťažkými úžitkovými vozidlami vyššia

než priemerná environmentálna škoda spôsobená ťažkými úžitkovými vozidlami podľa vymedzenia v príslušných požiadavkách nahlasovania uvedených v prílohe IIIa.“;

(6) Vkladá sa tento článok 7da:

„Článok 7da

1. Členské štáty môžu v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe V zaviesť poplatok za kongesciu na ktoromkoľvek úseku svojej cestnej siete, na ktorom dochádza ku kongescii. Poplatok za kongesciu možno zaviesť len na tých cestných úsekoch, ktoré bývajú pravidelne preťažené a len v obdobiach, keď bývajú zvyčajne preťažené.
2. Členské štáty určia cestné úseky a časové obdobia uvedené v odseku 1 na základe objektívnych kritérií v súvislosti s úrovňou vystavenia týchto ciest a ich okolia kongescii, ako napríklad priemerné zdržanie alebo dĺžka radov vozidiel.
3. Poplatok za kongesciu uložený na ktoromkoľvek úseku cestnej siete sa uplatňuje nediskriminačne na všetky kategórie vozidiel v súlade so štandardnými koeficientmi rovnocennosti stanovenými v prílohe V.
4. Poplatok za kongesciu odráža náklady, ktoré v súvislosti s vozidlom znášajú iní účastníci cestnej premávky a nepriamo aj spoločnosť, pri žiadnom druhu cesty však nesmie prekročiť maximálne úrovne stanovené v prílohe VI.
5. Členské štáty zavedú adekvátne mechanizmy monitorovania vplyvu poplatkov za kongesciu a preskúmania ich úrovne. Úroveň poplatkov musia preskúmať pravidelne aspoň každé tri roky, aby sa zabezpečilo, že nie sú vyššie ako náklady na kongesciu, ku ktorej dochádza v danom členskom štáte a že sa vybrali na tých cestných úsekoch, ktoré podliehajú poplatku za kongesciu.“;

(7) Články 7f a 7g sa nahrádzajú takto:

„Článok 7f

1. Členský štát po informovaní Komisie môže zaviesť prirážku k poplatku za infraštruktúru účtovanému na konkrétnych cestných úsekoch, na ktorých dochádza pravidelne ku kongescii alebo ktorých používanie vozidlami je príčinou značnej environmentálnej škody, keď sú splnené tieto podmienky:
 - a) príjmy získané z prirážky sa investujú do financovania výstavby dopravnej infraštruktúry základnej siete určenej v súlade s kapitolou III nariadenia (EÚ) č. 1315/2013, ktorá prispeje priamo k zmierneniu kongescie alebo environmentálnej škody a ktorá sa nachádza v rovnakom koridore ako cestný úsek, na ktorom sa uplatňuje prirážka,
 - b) prirážka nepresiahne 15 % váženého priemerného poplatku za infraštruktúru vypočítaného v súlade s článkom 7b ods. 1 a článkom 7e s výnimkou prípadov, keď sa vytvorené príjmy investujú do cezhraničných úsekov koridorov základnej siete, v ktorých prirážka nesmie presiahnuť 25 %,
 - c) uplatnenie prirážky nemá za následok nespravodlivé zaobchádzanie s komerčnou dopravou v porovnaní s ostatnými účastníkmi cestnej premávky,

d) opis presného miesta, v ktorom sa zavedie prirážka, a dôkaz o rozhodnutí financovať výstavbu koridorov základnej siete uvedených v písmene a) sa predložia Komisii pred tým, než sa prirážka začne uplatňovať,

e) obdobie, na ktoré sa prirážka uplatňuje, sa vopred definuje a obmedzí a je v súlade s finančnými plánmi a analýzou nákladov a prínosov, pokiaľ ide o očakávané príjmy, pre projekty spolufinancované z príjmov z prirážky.

1a. V nových cezhraničných projektoch sa prirážka môže uplatniť len v prípade súhlasu všetkých členských štátov zúčastnených na projekte.

2. Prirážku možno uplatniť na poplatok za infraštruktúru, ktorý sa diferencuje v súlade s článkom 7g alebo 7ga.

3. Po doručení požadovaných informácií od členského štátu, ktorý má v úmysle uplatniť prirážku, Komisia sprístupní tieto informácie členom výboru uvedeného v článku 9c. Keď Komisia dospeje k názoru, že plánovaná prirážka nespĺňa podmienky stanovené v odseku 1 alebo že plánovaná prirážka bude mať významný nepriaznivý účinok na hospodársky rozvoj okrajových regiónov, môže pomocou vykonávacích aktov zamietnuť plány týkajúce sa poplatkov, ktoré predložil príslušný členský štát, alebo požadovať ich zmenu. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 9c ods. 2.

4. Výška prirážky sa odpočíta od výšky poplatku za externé náklady vypočítanej podľa článku 7c s výnimkou vozidiel emisných tried EURO 0, I a II od 15. októbra 2011, III a IV od 1. januára 2015, V od 1. januára 2019 a VI od januára 2023. Všetky príjmy dosiahnuté súčasným uplatňovaním prirážky a poplatkov za externé náklady sa investujú do financovania výstavby koridorov základnej siete uvedených v časti I prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. 1316/2013.

5. Prirážku nemožno vyberať na cestných úsekoch, na ktorých sa uplatňuje poplatok za kongesciu.

Článok 7g

1. Do 31. decembra 2021 možno poplatok za infraštruktúru diferencovať s cieľom znížiť kongesciu, minimalizovať poškodenie infraštruktúry a optimalizovať využívanie príslušnej infraštruktúry alebo podporiť bezpečnosť cestnej premávky, keď sú splnené tieto podmienky:

- a) diferenciácia je transparentná, zverejnená a prístupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok,
- b) diferenciácia sa uplatňuje podľa časti dňa, typu dňa alebo ročného obdobia,
- c) žiaden poplatok za infraštruktúru nie je o viac ako 175 % vyšší ako maximálna úroveň váženého priemerného poplatku za infraštruktúru uvedeného v článku 7b,
- d) trvanie dopravných špičiek, počas ktorých sa vyberajú vyššie poplatky za infraštruktúru na zníženie kongescie, nepresiahne päť hodín za deň,
- e) diferenciácia poplatkov je navrhnutá a uplatňuje sa transparentným a z hľadiska príjmov neutrálnym spôsobom na cestnom úseku s kongesciou tak, aby sa nákladným dopravcom, ktorí použijú rovnaký úsek cesty mimo období dopravnej špičky, ponúkli znížené sadzby mýta, pričom v prípade dopravcov, ktorí ho použijú počas období dopravnej špičky, sa uplatňujú zvýšené sadzby mýta.

Členský štát, ktorý sa rozhodne zaviesť takúto diferenciáciu alebo zmeniť platnú diferenciáciu, o tom informuje Komisiu, pričom jej poskytne informácie potrebné na posúdenie splnenia podmienok.

2. Pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá, členské štáty musia do 31. decembra 2020 diferencovať poplatok za infraštruktúru podľa emisnej triedy EURO vozidla tak, aby žiaden poplatok za infraštruktúru nebol o viac ako 100 % vyšší ako rovnaký poplatok účtovaný obdobným vozidlám, ktoré spĺňajú najprísnejšie emisné normy. Existujúce koncesné zmluvy môžu byť od tejto požiadavky oslobodené až do obnovenia zmluvy.

Členský štát sa však môže od požiadavky na diferenciáciu poplatku za infraštruktúru odchýliť, keď platí niektorá z týchto skutočností:

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

Všetky takéto odchýlky alebo výnimky sa oznámia Komisii.

3. Keď vodič alebo prípadne dopravca nemôže pri kontrole predložiť doklady o vozidle, ktoré sú potrebné na overenie emisnej triedy vozidla na účely odseku 2, členské štáty môžu uplatniť mýto do najvyššej úrovne, ktorú možno uložiť.

4. Komisia do jedného roka od uverejnenia oficiálnych údajov o emisiách CO₂ podľa nariadenia (EÚ) .../...***** prijme delegovaný akt v súlade s článkom 9e s cieľom stanoviť referenčné hodnoty emisií CO₂ spolu s príslušnou kategorizáciou dotknutých ťažkých úžitkových vozidiel.

Členské štáty do jedného roka od nadobudnutia účinnosti delegovaného aktu musia diferencovať poplatok za infraštruktúru s ohľadom na referenčné hodnoty emisií CO₂ a príslušnú kategorizáciu vozidiel. Poplatky sa musia diferencovať tak, aby žiadny poplatok za infraštruktúru nebol vyšší o viac než 100 % ako ten istý poplatok za obdobné vozidlá s najnižšími, avšak nie nulovými emisiami CO₂. Na vozidlá s nulovými emisiami sa vzťahuje zníženie poplatkov za infraštruktúru o 75 % v porovnaní s najvyššou sadzou.

5. Diferenciácia uvedená v odsekoch 1, 2 a 4 nemá za cieľ vytvárať dodatočné príjmy z mýta. Každé neplánované zvýšenie príjmov sa vyváža zmenami štruktúry diferenciácie, ktoré sa musia implementovať do dvoch rokov od skončenia účtovného roka, v ktorom sa dodatočné príjmy dosiahnu.

***** Nariadenie Komisie (EÚ) .../... z XXX, ktorým sa vykonáva nariadenie (EÚ) č. 595/2009, pokiaľ ide o certifikáciu emisií CO₂ a spotrebu paliva ťažkých úžitkových vozidiel a ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L ..., ..., s. ...).“;

(8) vkladá sa tento článok 7ga:

„Článok 7ga

1. V prípade ľahkých vozidiel môžu členské štáty do 31. decembra 2021 diferencovať mýto a užívateľské poplatky podľa environmentálnych vlastností vozidla.

2. Členské štáty môžu od 1. januára 2022 diferencovať mýto a v prípade užívateľských poplatkov aspoň ročné poplatky podľa emisií CO₂ a znečisťujúcich látok vozidiel v súlade s pravidlami stanovenými v prílohe VII.

3. Keď vodič alebo prípadne dopravca nemôže pri kontrole predložiť doklady o vozidle, ktoré sú potrebné na overenie emisných úrovní vozidla (osvedčenie o zhode) podľa nariadenia Komisie (EÚ) .../...*****, členské štáty môžu uplatniť mýto alebo ročné užívateľské poplatky do najvyššej úrovne, ktorú možno uložiť.

4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 9e, ktorým sa mení príloha VII s cieľom prispôsobiť podmienky uvedené v prílohe technickému pokroku.

***** Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/xxx z xxx, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 692/2008 (Ú. v. EÚ L xxx) a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).“;

(9) Článok 7h sa mení takto:

a) v odseku 1 sa úvodná veta nahrádza takto:

„Najmenej šesť mesiacov pred zavedením nového alebo podstatne zmeneného mýtného režimu v podobe poplatku za infraštruktúru členské štáty zašlú Komisii.“;

b) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Pred zavedením nového alebo podstatne zmeneného mýtného režimu v podobe poplatku za externé náklady členské štáty informujú Komisiu o príslušnej sieti, predpokladaných poplatkoch za každú kategóriu vozidiel a emisnú triedu.“;

c) odsek 4 sa vypúšťa,

(10) Článok 7i sa mení takto:

a) v odseku 2 sa písmená b) a c) nahrádzajú takto:

„b) takéto zľavy alebo zníženia poplatku odrážajú skutočné úspory administratívnych nákladov na častých používateľov v porovnaní s príležitostnými používateľmi,

c) takéto zľavy alebo zníženia poplatku nepresiahnu 13 % z poplatku za infraštruktúru, ktorý platia rovnocenné vozidlá, ktoré nemajú nárok na zľavu alebo zníženie poplatku.“;

b) odsek 3 sa mení takto:

„3. Sadzby mýta môžu s výhradou podmienok stanovených v článku 7g ods. 1 písm. b) a ods. 5 pre špecifické projekty vo výsostnom európskom záujme určené v prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 1315/2013 podliehať iným formám

diferenciácie, aby sa zabezpečila komerčná životaschopnosť takýchto projektov, keď sú vystavené priamej súťaži s inými druhmi dopravy. Výsledná štruktúra poplatkov musí byť lineárna, úmerná, zverejnená a prístupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok a nesmie viesť k preneseniu dodatočných nákladov na iných používateľov v podobe vyššieho mýta.“;

(11) Článok 7j sa mení takto:

a) v odseku 1 sa druhá veta nahrádza takto:

„Členské štáty v záujme toho spolupracujú pri výbere metód, ktoré umožnia účastníkom cestnej premávky uhrádzať mýto a užívateľské poplatky 24 hodín denne aspoň na väčších predajných miestach, používať bežné spôsoby úhrady v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú, aj mimo nich.“;

b) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Keď členský štát vyberá mýto za vozidlo, celková výška mýta, výška poplatku za infraštruktúru, poplatku za externé náklady a poplatku za kongesciu, ak sa uplatňuje, sa uvedie v doklade, ktorý sa poskytuje účastníkovi cestnej premávky, pokiaľ možno elektronicky.“;

c) v odseku 4 sa prvá veta nahrádza takto:

„Keď je to ekonomicky uskutočniteľné, členské štáty ukladajú a vyberajú poplatky za externé náklady a za kongesciu prostredníctvom elektronického systému, ktorý spĺňa požiadavky článku 2 ods. 1 smernice 2004/52/ES.“;

(12) Článok 7k sa nahrádza takto:

„Článok 7k

Bez toho, aby boli dotknuté články 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, sa touto smernicou neobmedzuje sloboda členských štátov, ktoré zavedú systém mýta, poskytovať primeranú kompenzáciu.“;

(13) v článku 8 sa odsek 2 mení takto:

a) v písmene a) sa odkaz „v článku 7 ods. 7“ nahrádza odkazom „v článku 7a“;

b) v písmene b) sa za slová „v článku 7 ods. 1“ vkladajú slová „a 2“;

(14) článok 9 sa mení takto:

a) v odseku 2 sa vypúšťa druhý pododsek,

b) dopĺňa sa tento odsek 3:

„3. Príjmy získané z poplatkov za kongesciu alebo ekvivalent vo finančnej hodnote týchto príjmov sa musia použiť na riešenie problémov kongescie, a to najmä:

a) podporovaním hromadnej dopravnej infraštruktúry a služieb,

b) odstránením úzkych miest v transeurópskej dopravnej sieti,

c) rozvojom alternatívnej infraštruktúry pre používateľov dopravy.“;

(15) články 9d a 9e sa nahrádzajú takto:

„Článok 9d

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 9e prijímať delegované akty na zmenu prílohy 0, súm v tabuľkách 1 a 2 v prílohe IIIb a vzorcov v oddieloch 4.1 a 4.2 prílohy IIIa s cieľom prispôsobiť ich technickému a vedeckému pokroku.

Článok 9e

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 7g ods. 4, článku 7ga ods. 4 a článku 9d sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od [deň nadobudnutia účinnosti tejto smernice].

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 7g ods. 4, článku 7ga ods. 4 a článku 9d môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Pred prijatím delegovaného aktu Komisia konzultuje s expertmi, ktorých určili jednotlivé členské štáty v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 7g ods. 4, článku 7ga ods. 4 a článku 9d nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.“;

(16) články 9f a 9 g sa vypúšťajú,

(17) článok 10a sa nahrádza takto:

„1. Sumy v eurách uvedené v prílohe II a sumy v centoch uvedené v tabuľkách 1 a 2 v prílohe IIIb sa prispôbujú každé dva roky v záujme zohľadnenia zmien v harmonizovanom indexe spotrebiteľských cien v celej EÚ a s vylúčením energie a nespracovaných potravín, ako ho uverejňuje Komisia (Eurostat). Prvé prispôbenie sa uskutoční do 31. marca [roku nasledujúceho dva roky po nadobudnutí účinnosti tejto smernice].

Sumy sa prispôbujú automaticky, a to zvýšením základnej sumy v eurách alebo centoch o percentuálnu zmenu uvedeného indexu. Výsledné sumy sa zaokrúhľia nahor na najbližšiu celú sumu v eurách v prípade prílohy II, na najbližšiu sumu v desatinách centov v prípade prílohy IIIb.

2. Komisia uverejní upravené sumy uvedené v odseku 1 v Úradnom vestníku Európskej únie do 31. marca roku nasledujúceho po skončení dvoch kalendárnych rokov uvedených v odseku 1. Tieto upravené sumy nadobudnú účinnosť prvým dňom mesiaca nasledujúceho po uverejnení.“;

(18) článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

1. Členské štáty každoročne uverejnia v súhrnnej forme správu o mýte a užívateľských poplatkoch vyberaných na ich území vrátane informácií o použití príjmov a o kvalite ciest, na ktorých sa uplatňuje mýto alebo užívateľské poplatky, ako sa konkretizuje v odsekoch 2 a 3.

2. Správa uverejnená podľa odseku 1 musí obsahovať informácie o:

- a) poplatku za externé náklady vyberanom za každú kombináciu triedy vozidla, typu cesty a časového obdobia,
- b) diferenciacii poplatkov za infraštruktúru podľa typu vozidla,
- c) váženom priemernom poplatku za náklady na infraštruktúru a celkových príjmoch, ktoré vyplynuli z poplatku za infraštruktúru s uvedením každej možnej odchýlky v porovnaní so skutočnými nákladmi na infraštruktúru vyplývajúcej z diferenciacie poplatku za infraštruktúru,
- d) celkových príjmoch z poplatkov za externé náklady,
- e) celkových príjmoch z poplatkov za kongesciu,
- f) celkových príjmoch z mýta a/alebo užívateľských poplatkov,
- g) použitia príjmov vytvorených uplatňovaním tejto smernice a ako toto použitie umožnilo členskému štátu splniť ciele uvedené v článku 9 ods. 2 a 3,
- h) hodnotení založenom na objektívnych kritériách o stave údržby cestnej infraštruktúry na území členského štátu a o vývoji tohto stavu od poslednej správy,
- i) hodnotení úrovne kongescie siete, na ktorú sa vzťahuje mýto, v čase dopravnej špičky na základe pozorovaní premávky v reálnej situácii vykonaných na reprezentatívnom počte preťažených cestných úsekov príslušnej siete a vývoj situácie od poslednej správy.

3. Členské štáty použijú na hodnotenie kvality častí cestnej siete, na ktorých sa uplatňuje mýto alebo užívateľské poplatky, kľúčové ukazovatele výkonnosti. Tieto ukazovatele sa musia týkať aspoň:

- a) kvality povrchu ciest,
- b) bezpečnosti na cestách,
- c) úrovne kongescie.

4. Komisia do troch rokov od [nadobudnutia účinnosti revidovanej smernice] prijme vykonávací akt v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 9c ods. 2 s cieľom definovať harmonizovaný súbor ukazovateľov.

5. Komisia do šiestich rokov od [nadobudnutia účinnosti revidovanej smernice] uverejní správu založenú na uplatňovaní ukazovateľov uvedených v odseku 4 v členských štátoch.“;

(18) prílohy sa menia takto:

- a) Prílohy 0, IIIa, IIIb a IV sa menia tak, ako je stanovené v prílohe k tejto smernici.
- b) Prílohy V, VI a VII sa dopĺňajú tak, ako je stanovené v prílohe k tejto smernici.

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do . Členské štáty bezodkladne oznámia Komisii znenie týchto ustanovení.
Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.
2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

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

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*