

19.10.2018

A8-0202/ 001-131

POZMEŇUJÚCE NÁVRHY 001-131

predložené Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Správa

Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

A8-0202/2018

Poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami

Návrh smernice (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh smernice

Odôvodnenie 1 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(1a) Komisia v tejto bielej knihe stanovila rok 2020 ako lehotu, do ktorej sa bude „pokračovať“ v zavádzaní celkovej a povinnej internalizácie externých nákladov (okrem povinnej úhrady nákladov súvisiacich s opotrebovaním sa to zároveň týka hluku, miestneho znečistenia a preťaženia dopravy) v cestnej a železničnej doprave“.

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh smernice

Odôvodnenie 1 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(1b) Pohyb nákladných a osobných vozidiel je faktorom, ktorý prispieva k uvoľňovaniu znečisťujúcich látok do ovzdušia. Medzi takéto znečisťujúce

látky, ktoré majú závažný vplyv na zdravie osôb a vedú k zhoršeniu kvality okolitého ovzdušia v Únii, patria PM_{2,5}, NO₂ a O₃. V roku 2014 tieto tri znečisťujúce látky spôsobili v Únii 399 000, 75 000 a 13 600 predčasných úmrtí v dôsledku dlhodobého vystavenia, ako vo svojich odhadoch v roku 2017 uviedla Európska environmentálna agentúra.

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh smernice

Odôvodnenie 1 c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(1c) Podľa údajov Svetovej zdravotníckej organizácie hluk pochádzajúci len z cestnej dopravy je druhým najškodlivejším faktorom environmentálneho stresu v Európe, pričom mu predchádza iba znečistenie ovzdušia. Najmenej 9 000 predčasných úmrtí ročne možno pripísať ochoreniam srdca zapríčineným hlukom z dopravy.

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh smernice

Odôvodnenie 1 d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(1d) Podľa správy Európskej environmentálnej agentúry z roku 2017 o kvalite ovzdušia v Európe bola cestná doprava v roku 2015 odvetvím s najvyššími emisiami NO_x a druhým odvetvím v poradí, pokiaľ ide o znečisťovanie sadzami.

Pozmeňujúci návrh 5

Návrh smernice

Odôvodnenie 3

(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 boli do tohto rámca zahrnuté vozidlá, na ktoré sa zatiaľ nevzťahuje rámec stanovený v smernici Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES15, pokiaľ ide o mýto a užívateľské poplatky. 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**.

(3) Všetky vozidlá majú významný vplyv na cestnú infraštruktúru a prispievajú k znečisteniu ovzdušia **a** 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 boli do tohto rámca zahrnuté vozidlá, na ktoré sa zatiaľ nevzťahuje rámec stanovený v smernici Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES15, pokiaľ ide o mýto a užívateľské poplatky. 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, **osobné vozidlá a motocykle**. **Poplatky za osobné vozidlá by sa mohli upraviť tak, aby sa predišlo nadmernej penalizácii častých používateľov. V záujme rovnakého zaobchádzania by sa poplatky mali uplatňovať nediskriminačne na základe kategórie vozidla a diferencovane na základe vplyvu vozidla na infraštruktúru, na životné prostredie a spoločnosť a na základe sociálno-ekonomickej situácie niektorých účastníkov cestnej premávky, ktorí sa nemôžu dostať na pracovisko inak ako po ceste.**

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh smernice Odôvodnenie 3 a (nové)

(3a) Na dobudovanie vnútorného trhu cestnej dopravy so spravodlivými podmienkami hospodárskej súťaže by sa mali pravidlá uplatňovať jednotne. Jedným z hlavných cieľov tejto smernice je odstrániť narušenia hospodárskej súťaže medzi jej účastníkmi. Je preto vhodné zahrnúť do rozsahu pôsobnosti

poplatkov vzťahujúcich sa na ťažké vozidlá a dodávkové vozidlá, ktoré sa používajú na prepravu tovaru v cestnej doprave.

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh smernice

Odôvodnenie 3 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(3b) S cieľom zabezpečiť proporcionalitu tohto opatrenia je dôležité zamerať sa len na dodávkové vozidlá používané na prepravu tovaru po ceste, na ktoré sa vzťahujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009^{1a} a č. 1072/2009^{1b} a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014^{1c}.

Č.

^{1a} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51).

^{1b} Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72).

^{1c} 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

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh smernice Odôvodnenie 4

Text predložený Komisiou

(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.

Pozmeňujúci návrh

(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. **V prípade ťažkých vozidiel** by sa **postupne** mali nahrádzať poplatkami založenými na vzdialenosti, ktoré sú spravodlivejšie, účinnejšie a efektívnejšie.

Pozmeňujúci návrh 9

Návrh smernice Odôvodnenie 4 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(4a) Súčasne s vývojom a/alebo zachovaním systémov spoplatňovania na základe prejdenej vzdialenosti by sa mali vo všetkých členských štátoch zriadiť nezávislé dozorné orgány, ktoré budú kontrolovať správne fungovanie vnútroštátnych systémov spoplatňovania tak, aby sa zaručila transparentnosť a nediskriminácia a aby sa overilo, že úrovně sadzieb mýta a používanie príjmov z mýta sú v súlade s touto smernicou. Každý členský štát by mal mať možnosť ustanoviť nezávislý dozorný orgán podľa osobitností svojej vnútroštátnej siete.

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh smernice Odôvodnenie 4 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(4b) S cieľom zabezpečiť, aby sa toto postupné nahrádzanie poplatkov na základe času poplatkami na základe prejdenej vzdialenosti nestalo ďalšou prekážkou prístupu na hlavné európske trhy v prípade prepravy z okrajových krajín a regiónov, by sa mal zaviesť čo najskôr kompenzačný systém, aby sa vyrovnali dodatočné náklady a tým sa zabezpečilo, že to nebude predstavovať významnú stratu konkurencieschopnosti.

Pozmeňujúci návrh 11

Návrh smernice

Odôvodnenie 4 c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(4c) S cieľom zabrániť presunu premávky na bezplatné cesty, čo môže mať vážne dôsledky na bezpečnosť cestnej premávky a optimálne využívanie cestnej siete, musia mať členské štáty možnosť vyberať mýto na všetkých cestách, ktoré sú v priamej konkurencii s transeurópskymi sieťami.

Pozmeňujúci návrh 12

Návrh smernice

Odôvodnenie 4 d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(4d) Poplatky založené na čase podnecujú vodičov k tomu, aby viac cestovali počas obdobia platnosti diaľničnej známky, čím nesprávne uplatňujú zásady „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“.

Pozmeňujúci návrh 13

Návrh smernice

Odôvodnenie 4 e (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(4e) Na zaistenie správneho uplatňovania tejto smernice by mali byť zmluvné rámce, ktorými sú upravené koncesné zmluvy na výber cestných poplatkov, zamerané na uľahčenie možnosti prispôsobiť tieto zmluvy vývoju regulačného rámca Únie v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ.

Pozmeňujúci návrh 14

Návrh smernice Odôvodnenie 4 f (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(4f) V tejto súvislosti by sa mala zvážiť možnosť kompenzovať dodatočné náklady vyplývajúce z odľahlosti prostredníctvom možnosti prístupu k energeticky účinnejším flotilám a prioritného poskytovania exkluzívnej infraštruktúry alebo technológií, ako sú elektrické diaľnice. Tieto kompenzačné možnosti by mohli tvoriť súčasť budúceho NPE na obdobie po roku 2020.

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh smernice Odôvodnenie 5

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(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,

(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“ **a mali by sa do nich zahrnúť opatrenia na účelové**

by mal zabezpečiť, že spĺňa ustanovenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES.

viazanie príjmov z užívateľských poplatkov. V tejto súvislosti by členské štáty mali mať možnosť vyberať mýto na cestách, ktoré nie sú súčasťou hlavnej dopravnej siete. Každý členský štát, ktorý zavedie takýto systém, by mal zabezpečiť, že spĺňa ustanovenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES.

Pozmeňujúci návrh 16

Návrh smernice

Odôvodnenie 5 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(5a) Členské štáty by mali byť nabádané k tomu, aby pri uplatňovaní systémov spoplatňovania infraštruktúry a ciest pre osobné automobily zohľadňovali sociálno-ekonomické faktory.

Pozmeňujúci návrh 17

Návrh smernice

Odôvodnenie 5 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(5b) Systém vyberania poplatkov od všetkých účastníkov cestnej premávky prostredníctvom elektronických prostriedkov zahŕňa hromadný zber a uchovávanie osobných údajov, ktoré sa budú môcť použiť na vypracovanie komplexných profilov pohybu. Členské štáty a Komisia by mali pri vykonávaní tejto smernice systematicky zohľadňovať zásady obmedzenia účelu a minimalizácie údajov. Technické riešenia zberu údajov v súvislosti s výberom poplatkov za používanie ciest by preto mali obsahovať možnosť anonymizovaných, šifrovaných alebo zálohových platieb.

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh smernice

Odôvodnenie 5 c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(5c) Dane z vozidiel by mohli byť prekážkou zavedenia mýta. V snahe podporiť zavedenie mýta je potrebné, aby mali členské štáty väčšiu voľnosť pri urýchlennom znížení dane z vozidiel, čo znamená, že treba čo najskôr znížiť minimálne sadzby stanovené v smernici 1999/62/ES.

Pozmeňujúci návrh 19

Návrh smernice

Odôvodnenie 5 d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(5d) S cieľom zaručiť jednotné uplatňovanie tejto smernice a monitorovať jej dosah na fungovanie európskeho priestoru voľného pohybu a interoperabilitu mýtnych systémov je vhodné poveriť výkonom dohľadu nad touto inoperabilitou európsku agentúru pre cestnú dopravu. Táto agentúra by mohla byť okrem iného poverená monitorovaním vykonávania tejto smernice a mohla by konať v prípade narušenia správneho fungovania vnútorného trhu cestnej dopravy alebo v prípade prekážok voľného pohybu cestujúcich.

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh smernice

Odôvodnenie 5 e (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(5e) Je mimoriadne dôležité, aby členské štáty zaviedli spravodlivý systém poplatkov, ktorý nebude penalizovať

používateľov súkromných vozidiel, ktorí sú z dôvodu bydliska na vidieku alebo v oblasti s ťažkým prístupom, či na izolovanom území nútení pravidelnejšie používať spoplatnené cesty. V rámci politiky územného rozvoja by členské štáty mali v prípade používateľov z takýchto území uplatniť zľavy.

Pozmeňujúci návrh 21

Návrh smernice Odôvodnenie 6

Text predložený Komisiou

(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.

Pozmeňujúci návrh

(6) Pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá, je dôležité zabezpečiť, aby **v prípade, že členské štáty zavedú** poplatok na základe času uplatňovaný na ľahké vozidlá, bol **tento poplatok** 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, **pokiaľ to zabezpečí nediskrimináciu.**

Pozmeňujúci návrh 22

Návrh smernice Odôvodnenie 7

Text predložený Komisiou

(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

Pozmeňujúci návrh

(7) Podľa smernice 1999/62/ES **by sa** poplatok za externé náklady **v súlade so zásadou „znečisťovateľ platí“ mal** 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

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.

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.

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh smernice

Odôvodnenie 8

Text predložený Komisiou

(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.

Pozmeňujúci návrh

(8) Na tento účel by sa ***mala zaviesť možnosť uplatniť poplatok za externé náklady v sieťach, na ktoré sa nevzťahuje žiaden poplatok za infraštruktúru, a*** maximálny vážený priemer poplatkov za externé náklady ***by sa*** mal nahradiť ľahko uplatniteľnými ***minimálnymi*** hodnotami aktualizovanými podľa inflácie, dosiahnutého vedeckého pokroku pri odhade externých nákladov na cestnú dopravu a vývoja zloženia vozidlového parku.

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh smernice

Odôvodnenie 8 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(8a) S cieľom prispieť k plneniu cieľa uvedeného v Bielej knihe o doprave, ktorým je snaha o úplné uplatňovanie zásady „znečisťovateľ platí“, by sa malo zaručiť uplatňovanie poplatku za externé náklady v prípade ťažkých vozidiel a dodávok prepravujúcich tovar v cestnej doprave v sieťach, na ktoré sa vzťahuje poplatok za infraštruktúru.

Pozmeňujúci návrh 25

Návrh smernice Odôvodnenie 8 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(8b) S cieľom zabezpečiť primerané opätovné využitie príjmov z poplatkov za externé náklady by bolo vhodné, aby sa tieto príjmy opätovne investovali do odvetvia dopravnej infraštruktúry, aby sa podporili udržateľnejšie spôsoby dopravy s nižším vplyvom na životné prostredie.

Pozmeňujúci návrh 26

Návrh smernice Odôvodnenie 8 c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(8c) Príručka o externých nákladoch na dopravu (Handbook on External Costs of Transport), ktorú vydalo Generálne riaditeľstvo Komisie pre dopravu a mobilitu, by sa mala považovať za základ určovania minimálnych súm na internalizáciu externých nákladov.

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh smernice Odôvodnenie 9

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(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 dotedy mala postupne zrušiť. Od toho istého momentu by sa poplatky za externé náklady mali uplatňovať systematickejšie

(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 **menej účinnou** do konca roku 2020, a preto by sa dotedy 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.

ako cieleňý prostriedok na úhradu externých nákladov v situáciách, keď je to najviac potrebné.

Pozmeňujúci návrh 28

Návrh smernice Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou

(12) Na podporu používania čistejších a účinnejších vozidiel by členské štáty mali na tieto vozidlá uplatňovať výrazne nižšie cestné mýto a užívateľské poplatky.

Pozmeňujúci návrh

(12) Na podporu používania čistejších a účinnejších vozidiel by členské štáty mali na tieto vozidlá uplatňovať výrazne nižšie cestné mýto a užívateľské poplatky. ***Na ul'ahčenie a urýchlenie vykonávania týchto mechanizmov by sa toto zníženie malo uplatňovať bez ohľadu na nadobudnutie účinnosti nariadenia Komisie (EÚ) .../..., ktorým sa vykonáva nariadenie (EÚ) č. 595/2009, pokiaľ ide o certifikáciu emisií CO₂ a spotrebu paliva ťažkých úžitkových vozidiel. Vozidlá s nulovými emisiami by nemali podliehať žiadnemu poplatku za externé náklady súvisiacemu so znečisťovaním ovzdušia.***

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh smernice Odôvodnenie 12 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(12a) Tranzit cez Alpy predstavuje pre dotknuté regióny osobitný problém v podobe hluku a znečistenia ovzdušia a opotrebovania infraštruktúry, čo vyostruje cenová konkurencia neďalekých koridorov. Dotknuté regióny a členské štáty preto musia mať k dispozícii rozsiahly manévrovací priestor, pokiaľ ide o spoplatňovanie externých nákladov a uplatňovanie opatrení riadenia premávky, v neposlednom rade s cieľom zabrániť neželaným účinkom presunu a odklonu dopravy medzi koridormi.

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh smernice Odôvodnenie 13

Text predložený Komisiou

(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.

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh smernice Odôvodnenie 13 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(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, **aby bol účinný, primeraný a nediskriminačný. Podobne je potrebné nájsť vyrovnávacie a kompenzačné vzorce, ktoré nebudú diskriminovať pracovníkov žijúcich na okraji miest, ktorí by museli znášať náklady za užívateľské poplatky i za mýto.** S cieľom maximalizovať pozitívny účinok poplatkov za kongesciu by sa zodpovedajúce príjmy mali prideliť na projekty, ktorými sa riešia príčiny problému.

(13a) S cieľom chrániť automobilové dedičstvo Únie by členské štáty mali na účely úpravy rôznych poplatkov vybraných podľa tejto smernice uvádzať historické vozidlá v osobitnej kategórii.

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh smernice Odôvodnenie 15 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(15a) Vzhľadom na vysokú úroveň externých nákladov spojených s nehodami, ktoré sa pohybujú v desiatkach miliárd eur ročne, by sa mala v súvislosti s ustanoveniami smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/96^{1a} týkajúcimi sa výpočtu priemerných sociálnych nákladov na smrteľnú nehodu a vážnu nehodu poskytnúť členským štátom možnosť lepšie internalizovať náklady nekryté z poistenia. Pomerná časť týchto nákladov by bola krytá príslušným systémom sociálneho zabezpečenia alebo celkovo spoločnosťou, napríklad vyplývajúce administratívne náklady na verejné služby, určité náklady na zdravotnícku starostlivosť, straty ľudského kapitálu a náklady na fyzickú a psychickú ujmu.

^{1a} Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/EÚ z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 319, 29.11.2008, s. 59).

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh smernice Odôvodnenie 16

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(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. **Súčasnú obmedzenú prirážku na takéto oblasti by sa preto malo odstrániť.** S cieľom zabrániť dvojitému

(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. **Uplatňovanie prirážok by sa preto malo uľahčiť odstránením súčasných obmedzení prirážok na takéto**

spoplatneniu používateľov by **sa prirážky nemali uplatňovať** na cestných úsekoch, na ktorých sa uplatňuje poplatok za kongesciu.

regióny a ich použitím na projekty v základnej sieti transeurópskej dopravnej siete. S cieľom zabrániť dvojitému spoplatneniu používateľov by **mali byť prirážky uplatňované** na cestných úsekoch, na ktorých sa uplatňuje poplatok za kongesciu, **ešte prísnejšie obmedzené.** **Mala by sa tiež upraviť maximálna úroveň, ktorá sa vzťahuje na rôzne situácie.**

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh smernice Odôvodnenie 17 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(17a) Pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá, je dôležité zabezpečiť, aby táto smernica nebránila voľnému pohybu občanov. Členské štáty by mali mať možnosť zaviesť zľavy a zníženia, ak sú účastníci cestnej premávky neúmerne spoplatňovaní z geografických alebo sociálnych dôvodov.

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh smernice Odôvodnenie 18

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(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.

(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 **a interoperabilné** systémy spoplatňovania ciest.

Pozmeňujúci návrh 36

Návrh smernice

Odôvodnenie 19

Text predložený Komisiou

(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.

Pozmeňujúci návrh

(19) Cestné poplatky **zmobilizujú** zdroje, ktoré prispievajú k financovaniu, **krížovému financovaniu alternatívnych projektov dopravnej infraštruktúry, údržbe** a rozvoju vysokokvalitnej, dopravnej infraštruktúry **a služieb**. Preto je vhodné, **aby** členské štáty **používali** príjmy z cestných poplatkov zodpovedajúcim spôsobom, a aby **museli** primerane **podávať** správy o použití týchto príjmov. **Príjmy z poplatkov za infraštruktúru a externé náklady by preto mali byť investované naspäť do odvetvia dopravy**. Malo by to pomôcť pri zisťovaní možných nedostatkov vo financovaní a zvyšovať verejnú prijateľnosť spoplatňovania ciest.

Pozmeňujúci návrh 37

Návrh smernice

Odôvodnenie 21

Text predložený Komisiou

(21) Treba dbať na to, aby poplatky za externé náklady naďalej čo najpresnejšie odrážali náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia a hluku spôsobeného ťažkými úžitkovými vozidlami, a pritom systém spoplatňovania príliš nezneprehľadnili, aby motivovali k používaniu palivovo najúspornejších vozidiel, pričom zároveň treba udržať účinnosť stimulov a aktualizovať diferenciaciu 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 prispôsobili vedeckému pokroku, aby sa vymedzili podmienky diferenciacie poplatkov za infraštruktúru, ktoré sú z hľadiska príjmov neutrálne, a to podľa emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel a aby sa technickému pokroku prispôsobili

Pozmeňujúci návrh

(21) Treba dbať na to, aby poplatky za externé náklady naďalej čo najpresnejšie odrážali náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia a hluku spôsobeného ťažkými úžitkovými vozidlami, a pritom systém spoplatňovania príliš nezneprehľadnili, aby motivovali k používaniu palivovo najúspornejších vozidiel, pričom zároveň treba udržať účinnosť stimulov a aktualizovať diferenciaciu cestných poplatkov. Preto by sa v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty, aby sa **minimálne** hodnoty pri spoplatňovaní externých nákladov prispôsobili vedeckému pokroku, aby sa vymedzili podmienky diferenciacie poplatkov za infraštruktúru, ktoré sú z hľadiska príjmov neutrálne, a to podľa emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel a aby sa technickému pokroku prispôsobili

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 2016. 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.

Pozmeňujúci návrh 38

Návrh smernice Odôvodnenie 21 a (nové)

Text predložený Komisiou

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 2016. 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.

Pozmeňujúci návrh

(21a) Komisia predloží najneskôr do dvoch rokov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice všeobecne uplatniteľný, transparentný a jasný rámec na internalizáciu nákladov na ochranu životného prostredia, kongesciu a zdravotné náklady, ktorý bude základom budúcich výpočtov nákladov na infraštruktúru. V tejto súvislosti by Komisia mala byť schopná navrhnúť model s priloženou analýzou vplyvu internalizácie externých nákladov pre všetky druhy dopravy. Pokiaľ ide o zásadu proporcionality, treba zohľadniť všetky druhy dopravy v súvislosti so spoplatňovaním externých nákladov.

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh smernice

Odôvodnenie 21 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(21b) V záujme transparentnosti by bolo vhodné, keby členské štáty zverejnili účastníkom cestnej premávky výsledky dosiahnuté z preinvestovania poplatkov za infraštruktúru, poplatkov za externé náklady a poplatkov za kongesciu. Preto by mali oznámiť dosiahnuté výhody z hľadiska vyššej bezpečnosti na cestách, nižšieho vplyvu na životné prostredie a zníženia dopravnej kongescie.

Pozmeňujúci návrh 40

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 1 – názov

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o spoplatňovaní vozidiel za používanie cestnej infraštruktúry **na základe vzdialenosti**

Pozmeňujúci návrh 41

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 2 – písmeno a

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

a) nová infraštruktúra alebo nové zlepšenia infraštruktúry vrátane významných stavebných opráv,

a) nová infraštruktúra alebo nové zlepšenia infraštruktúry vrátane významných stavebných opráv **alebo alternatívne dopravné infraštruktúry na prechod na iné druhy dopravy,**

Pozmeňujúci návrh 42

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES
Článok 2 – odsek 1 – bod 6

Text predložený Komisiou

(6) „mýto“ je suma určená na základe vzdialenosti prejdenej na danej infraštruktúre a na základe typu vozidla a po ktorej zaplacení má vozidlo právo používať infraštruktúru, **obsahuje poplatok za infraštruktúru a prípadne** poplatok za **kongesciu** alebo poplatok za externé náklady **alebo obidva**,

Pozmeňujúci návrh

(6) „mýto“ je suma určená na základe vzdialenosti prejdenej na danej infraštruktúre a na základe typu vozidla a po ktorej zaplacení má vozidlo právo používať infraštruktúru, **pričom zahŕňa jeden alebo viac týchto poplatkov:** poplatok za **infraštruktúru** alebo poplatok za externé náklady,

Pozmeňujúci návrh 43

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 11

Text predložený Komisiou

(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,

Pozmeňujúci návrh

(11) „náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia premávkou“ sú náklady na **poškodenie ľudského zdravia a** škodu spôsobenú **na životnom prostredí** uvoľňovaním tuhých častíc a prekursorov ozónu, ako sú napríklad oxidy dusíka a prchavé organické zlúčeniny, v priebehu prevádzky vozidla,

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 12

Text predložený Komisiou

(12) „náklady v dôsledku hluku z premávky“ sú náklady na škodu spôsobenú hlukom vydávaným vozidlami alebo vytvoreným vzájomným pôsobením vozidiel a povrchu vozovky,

Pozmeňujúci návrh

(12) „náklady v dôsledku hluku z premávky“ sú náklady na **poškodenie ľudského zdravia a** škodu **na životnom prostredí** spôsobenú hlukom vydávaným vozidlami alebo vytvoreným vzájomným pôsobením vozidiel a povrchu vozovky,

Pozmeňujúci návrh 45

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 15

Text predložený Komisiou

(15) „vozidlo“ je motorové vozidlo *so štyrmi* alebo viacerými kolesami, alebo jazdná súprava, ktoré sú určené alebo používané na cestnú prepravu osôb alebo tovaru,

Pozmeňujúci návrh

(15) „vozidlo“ je motorové vozidlo s *dvomi* alebo viacerými kolesami, alebo jazdná súprava, ktoré sú určené alebo používané na cestnú prepravu osôb alebo tovaru,

Pozmeňujúci návrh 46

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 18 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(18a) „ľahké vozidlo“ je ľahké úžitkové vozidlo, osobný automobil alebo motocykel,

Pozmeňujúci návrh 47

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 19

Text predložený Komisiou

(19) „ľahké vozidlo“ je *osobný automobil, minibus* alebo dodávkové vozidlo,

Pozmeňujúci návrh

(19) „ľahké *úžitkové* vozidlo“ je *minibus, dodávkové vozidlo* alebo dodávkové vozidlo *určené na prepravu tovaru,*

Pozmeňujúci návrh 48

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES
Článok 2 – odsek 1 – bod 20 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(20a) „historické vozidlo“ je historické vozidlo v zmysle článku 3 ods. 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ*

*** Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 51).**

Pozmeňujúci návrh 49

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 22

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(22) „dodávkové vozidlo“ je vozidlo **určené na prepravu tovaru a** s najväčšou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony,

(22) „dodávkové vozidlo“ je **iné** vozidlo **než osobný automobil** s najväčšou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony,

Pozmeňujúci návrh 50

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 22 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(22a) „dodávkové vozidlo určené na prepravu tovaru“ je vozidlo zapojené do výkonu povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, ako sa stanovuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009*, ktorého najväčšia prípustná hmotnosť naloženého vozidla

dosahuje od 2,4 do 3,5 tony a ktorého výška presahuje 2 metre.

** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51).*

Pozmeňujúci návrh 51

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 22 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(22b) „prevádzka s nulovými emisiami“ je prevádzka vozidla, ktorá overiteľným spôsobom nevytvára emisie výfukových plynov v celej pokrytej cestnej sieti;

Pozmeňujúci návrh 52

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 23 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(23a) „motocykel“ je dvojkolesové vozidlo s postranným vozíkom alebo bez neho, ako aj každá trojkolka a štvorkolka kategórie L3e, L4e, L5e, L6e a L7e, ako sa uvádza v nariadení (EÚ) č. 168/2013,

Pozmeňujúci návrh 53

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 27

Text predložený Komisiou

(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**,

**** 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).**

Pozmeňujúci návrh

(27) „koncesná zmluva“ je **koncesia** v zmysle článku 5 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ**;

**** Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ z 26. februára 2014 o udelení koncesných zmlúv (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 1).**

Pozmeňujúci návrh 54

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 29

Text predložený Komisiou

(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).

Pozmeňujúci návrh

(29) „podstatne zmenená úprava výberu mýta alebo spoplatnenia“ je režim výberu mýta alebo spoplatnenia zmenený tak, že náklady alebo príjmy sú ovplyvnené aspoň o 15 % 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). **V koncesných zmluvách sa zmeny, ktoré spĺňajú kritériá uvedené v článku 43 ods. 1 a 2 smernice 2014/23/EÚ nepovažujú za podstatné.**

Odôvodnenie

Je vhodné vyhnúť sa príliš reštriktívnemu vymedzeniu podstatných zmien, aby sa zabránilo nadmernej administratívnej záťaži príslušných orgánov. Cieľom tohto PN je umožniť moduláciu mýtnych systémov, najmä s cieľom ľahšie uplatňovať ustanovenia predmetnej smernice, pričom sa zabráni, aby sa všetky zmeny mýtnych zariadení museli nahlasovať

Komisii. Tento PN zároveň umožňuje zosúladiť vymedzenie podstatných zmien so smernicou 2014/23/EÚ o prideľovaní koncesných zmlúv.

Pozmeňujúci návrh 55

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 29 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(29a) „financovanie“ je financovanie účinných, alternatívnych projektov dopravnej infraštruktúry z výnosov z mýta a poplatkov za infraštruktúru na základe existujúcej dopravnej infraštruktúry;

Pozmeňujúci návrh 56

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 29 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(29b) „členské štáty“ sú všetky orgány členských štátov, t. j. orgány ústrednej moci, orgány v rámci federatívneho štátu alebo iné územné orgány, ktoré sú oprávnené zabezpečovať dodržiavanie práva Únie.

Pozmeňujúci návrh 57

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 2 – písmeno b

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

b) náklady na infraštruktúru alebo na zlepšenia infraštruktúry môžu zahŕňať

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.

akékoľvek osobitné výdavky **vrátane výdavkov vyplývajúcich z nových regulačných požiadaviek**, určené na zníženie zaťaženia hlukom, **na zavedenie inovačných technológií** 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.

Pozmeňujúci návrh 58

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2 a (nový)

Smernica 1999/62/ES

Článok 6 – pododsek 2 – písmeno b a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(2a) v článku 6 sa v odseku 2 dopĺňa nové písmeno ba):

„ba) historické vozidlá;“

Pozmeňujúci návrh 59

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 1999/62/ES

Článok 7 – odsek 6

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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**.

6. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 9, členské štáty nesmú od **[dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice]** zavádzať užívateľské poplatky pre ťažké úžitkové vozidlá **a dodávkové vozidlá určené na prepravu tovaru**. Užívateľské poplatky zavedené pred týmto dátumom môžu ostať zachované do 31. decembra **2022 a od 1. januára 2013 ich nahradia poplatky za infraštruktúru na cestnej sieti, na ktorú sa vzťahuje táto smernica**.

Pozmeňujúci návrh 60

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 1999/62/ES

Článok 7 – odsek 7

Text predložený Komisiou

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 **2021 postupne zrušia**.

Pozmeňujúci návrh

7. Od ... [dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice] členské štáty nesmú zavádzať užívateľské poplatky pre ľahké vozidlá. Užívateľské poplatky zavedené pred týmto dátumom **môžu ostať zachované** do 31. decembra **2025**.

Pozmeňujúci návrh 61

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 1999/62/ES

Článok 7 – odsek 9

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

9. Od 1. januára 2020 sa mýto a užívateľské poplatky uplatňované na ťažké úžitkové vozidlá musia uplatňovať na všetky ťažké úžitkové vozidlá **a dodávkové vozidlá určené na prepravu tovaru**.

Pozmeňujúci návrh 62

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 1999/62/ES

Článok 7 – odsek 10

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh

10. Mýto a užívateľské poplatky pre ťažké úžitkové vozidlá **a dodávkové vozidlá určené na prepravu tovaru** na jednej strane a **iné ľahké úžitkové vozidlá než dodávkové vozidlá určené na prepravu tovaru** na druhej strane sa môžu **do 31. decembra 2022** zavádzať alebo zachovávať nezávisle od seba.

Pozmeňujúci návrh 63

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 1999/62/ES

Článok 7a – odsek 3 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh

Pokiaľ sa užívateľské poplatky uplatňujú na osobné automobily, malo by sa použitie infraštruktúry umožniť aspoň na tieto obdobia: **deň, týždeň**, 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, **týždenná a denná** sadzba nesmie prevyšovať 8 % ročnej sadzby.

Pozmeňujúci návrh 64

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 1999/62/ES

Článok 7a – odsek 4

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh 65

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 1999/62/ES

Článok 7a – odsek 4 a (nový)

4a. Primeranosť užívateľských poplatkov môže zohľadňovať osobitné charakteristiky dopravných operácií, ktoré sa začínajú v niektorom členskom štáte v okrajových častiach Únie.

Pozmeňujúci návrh 66

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4 a (nový)

Smernica 1999/62/ES

Článok 7b – odsek 2 a (nový)

4a. V článku 7b sa dopĺňa tento odsek 2a:

„2a. Na diaľničných úsekoch, na ktorých sa uplatňuje poplatok za infraštruktúru, sa musí nachádzať potrebná infraštruktúra na zaistenie bezpečnej premávky všetkých jej účastníkov a môžu sa na nich nachádzať bezpečné parkoviská pre všetky meteorologické podmienky v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) .../..., ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a časy denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov (2017/0122(COD)).”

Odôvodnenie

V diaľničných sieťach, na ktorých sa uplatňuje poplatok za infraštruktúru, by sa malo umožniť, aby si podniky v cestnej doprave v plnej miere plnili povinnosti stanovené v nariadení o časoch odpočinku a jazdy a aby sa všetkým účastníkom zaručila vysoká úroveň bezpečnosti cestnej premávky.

Pozmeňujúci návrh 67

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 1999/62/ES

Článok 7c – odsek 1

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh 68

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 1999/62/ES

Článok 7c – odsek 5

Text predložený Komisiou

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**

Pozmeňujúci návrh

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.

Poplatky za externé náklady sa môžu zaviesť alebo zachovať na úsekoch cestnej siete, ktoré nepodliehajú poplatkom za infraštruktúru.

Výška poplatku za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou a v dôsledku hluku z premávky sa diferencuje a stanovuje sa podľa minimálnych požiadaviek a metód uvedených v prílohe IIIa, pričom musí byť v súlade aspoň s minimálnymi hodnotami stanovenými v prílohe IIIb.

Pozmeňujúci návrh

5. ***Od 1. januára 2021 členské štáty, ktoré vyberajú mýto, uplatňujú poplatok za externé náklady v súvislosti so znečistením ovzdušia spôsobeného premávkou a v dôsledku hluku z premávky na ťažké úžitkové vozidlá a dodávkové vozidlá určené na prepravu tovaru na všetkých častiach siete uvedenej v článku 7 ods. 1, ktoré podliehajú poplatku za infraštruktúru.***

príloha IIIa.

Pozmeňujúci návrh 69

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 1999/62/ES

Článok 7c – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5a. Od 1. januára 2026 sa poplatok za externé náklady vzťahujúci sa na všetky časti cestnej siete uvedenej v článku 7 ods. 1 uplatňuje nediskriminačne na všetky kategórie vozidiel.

Pozmeňujúci návrh 70

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 1999/62/ES

Článok 7c – odsek 5 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5b. Členské štáty môžu uplatňovať odchýlky, ktoré v prípade historických vozidiel umožnia úpravu poplatkov za externé náklady.

Pozmeňujúci návrh 71

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 6

Smernica 1999/62/ES

Článok 7da – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

1a. Poplatky za kongesciu možno zaviesť alebo zachovať bez ohľadu na poplatky za infraštruktúru.

Pozmeňujúci návrh 72

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 6

Smernica 1999/62/ES

Článok 7da – odsek 3

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh

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. **Členské štáty sa však v záujme podpory hromadnej dopravy a sociálno-ekonomického rozvoja a územnej súdržnosti môžu rozhodnúť oslobodiť od poplatku autobusy a autokary.**

Pozmeňujúci návrh 73

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 6

Smernica 1999/62/ES

Článok 7da – odsek 4

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh

4. Poplatok za kongesciu **nesmie byť** pri žiadnom druhu cesty **nižší ako** úrovne stanovené v prílohe VI.

Pozmeňujúci návrh 74

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 6

Smernica 1999/62/ES

Článok 7da – odsek 5

Text predložený Komisiou

5. Členské štáty zavedú adekvátne mechanizmy monitorovania vplyvu poplatkov za kongesciu a preskúmania ich úrovne. Úroveň poplatkov musia

Pozmeňujúci návrh

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.“;

preskúmať **každý rok**, 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.“;

Pozmeňujúci návrh 75

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7f – odsek 1 – písmeno a

Text predložený Komisiou

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,

Pozmeňujúci návrh

a) príjmy získané z prirážky sa investujú do financovania výstavby dopravnej infraštruktúry **alebo dopravných služieb, ktoré sa nachádzajú** v rovnakom koridore ako cestný úsek, na ktorom sa uplatňuje prirážka,

Pozmeňujúci návrh 76

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7f – odsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

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 %,

Pozmeňujúci návrh

b) prirážka nepresiahne 15 % váženého priemerného poplatku za infraštruktúru vypočítaného v súlade s článkom 7b ods. 1 a článkom 7e s výnimkou **hornatých oblastí, v ktorých sú náklady na infraštruktúru, ako aj klimatické a environmentálne škody vyššie, a tak** prirážka nesmie presiahnuť 50 %,

Odôvodnenie

Cieľom tohto pozmeňujúceho návrhu je zjednodušiť zavádzanie režimov prirážok stanovením jednotnej sadzby prirážky na 25 % bez ohľadu na vyčleňovanie príjmov.

Pozmeňujúci návrh 77

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7f – odsek 1 – písmeno d

Text predložený Komisiou

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,

Pozmeňujúci návrh

d) opis presného miesta, v ktorom sa zavedie prirážka, a dôkaz o rozhodnutí financovať **dopravnú infraštruktúru alebo dopravné služby uvedené** v písmene a) sa predložia Komisii pred tým, než sa prirážka začne uplatňovať,

Pozmeňujúci návrh 78

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7f – odsek 1a

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

Odôvodnenie

Cieľom tohto pozmeňujúceho návrhu je zjednodušiť regulačný rámec, ktorým je upravené zavádzanie režimov prirážok.

Pozmeňujúci návrh 79

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7f – odsek 3

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.

Pozmeňujúci návrh 80

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7f – odsek 4

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.

Pozmeňujúci návrh 81

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. ***V prípadoch, keď sa prirážka uplatňuje na mýtné systémy uvedené v článku 7e ods. 3, nepovažuje sa za podstatnú úpravu na účely tejto smernice.***

vypúšťa sa

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7g – odsek 1 – písmeno d

Text predložený Komisiou

d) trvanie dopravných špičiek, počas ktorých sa vyberajú vyššie poplatky za infraštruktúru na zníženie kongescie, nepresiahne päť hodín za deň,

Pozmeňujúci návrh

d) trvanie dopravných špičiek, počas ktorých sa vyberajú vyššie poplatky za infraštruktúru na zníženie kongescie, nepresiahne päť hodín za deň **alebo počet hodín, počas ktorých miera kongescie prekročí 100% kapacity,**

Pozmeňujúci návrh 82

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7g – odsek 3

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh

3. Keď vodič alebo prípadne dopravca **nevykonáva platbu za použitie elektronického mýtného systému alebo nemá platnú registráciu alebo sa v jeho vozidle nenachádza palubné zariadenie schválené prevádzkovateľom mýtného systému,** ktoré je potrebné na overenie emisnej triedy vozidla na účely odseku 2, členské štáty môžu uplatniť mýto do najvyššej úrovne, ktorú možno uložiť.

Pozmeňujúci návrh 83

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7g – odsek 4 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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.

emisií CO₂ spolu s príslušnou kategorizáciou dotknutých ťažkých úžitkových vozidiel, *pričom zohľadní technológie znižujúce emisie.*

Pozmeňujúci návrh 84

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7g – odsek 4 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

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.***

Pozmeňujúci návrh

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.

Pozmeňujúci návrh 85

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7g – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. Od ... [dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice] sa na vozidlá s nulovými emisiami vzťahuje zníženie poplatkov za infraštruktúru o 50 % v porovnaní s najnižšou sadzou. Rovnaké zníženie sa vzťahuje aj na prevádzku s nulovými emisiami, ak takúto prevádzku možno preukázať.

Pozmeňujúci návrh 86

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7g – odsek 4 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Komisia vypracuje hodnotiacu správu, ktorá vyhodnotí trhový podiel vozidiel s nulovými emisiami alebo prevádzku bez emisií do ... [päť rokov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice]. Komisia je splnomocnená prijať v prípade potreby delegované akty v súlade s článkom 9e s cieľom prepočítať zľavy uplatniteľné na vozidlá s nulovými emisiami v porovnaní s najnižšou sadzou poplatku za infraštruktúru.

Pozmeňujúci návrh 87

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 8

Smernica 1999/62/ES

Článok 7ga – odsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

(Netýka sa slovenskej verzie.)

Pozmeňujúci návrh 88

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 8

Smernica 1999/62/ES

Článok 7ga – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2a. Členské štáty môžu vziať do úvahy zlepšovanie environmentálnych vlastností vozidla, ktoré súvisí s prechodom tohto

vozidla na alternatívne palivá. Platné predplatné alebo akýkoľvek iný mechanizmus schválený prevádzkovateľom mýtného systému by používateľom umožnilo čerpať výhody z rozdielov v mýtnych poplatkoch, v rámci ktorých sa budú odmeňovať lepšie environmentálne vlastnosti vozidla po tomto prechode na alternatívne palivá.

Pozmeňujúci návrh 89

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 8

Smernica 1999/62/ES

Článok 7ga – odsek 3

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh

3. Keď vodič alebo prípadne dopravca ***nie je držiteľom predplatného alebo akéhokoľvek iného mechanizmu schváleného dopravcom alebo*** 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. ***Dodatočné poskytnutie príslušných dokumentov preukazujúcich úroveň emisií vozidla má za následok vrátenie prípadného rozdielu medzi uplatnenými mýtami alebo poplatkami a zodpovedajúcim mýtom či poplatkom za dané vozidlo.***

Pozmeňujúci návrh 90

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 8

Smernica 1999/62/ES

Článok 7ga – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. Členské štáty môžu prijať výnimočné opatrenia na účely vyberania

Pozmeňujúci návrh 91

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7ga – odsek 4

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh

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 **a zohľadniť úlohu zložiek pri dosahovaní prínosov v bezpečnosti cestnej premávky a v dekarbonizácii dopravy.**

Pozmeňujúci návrh 92

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 9 – písmeno a a (nové)

Smernica 1999/62/ES

Článok 7h – odsek 1 – písmeno a – zarážka 3 (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

aa) V článku 7h ods. 1 sa v písmene a) dopĺňa táto zarážka:

„– jasné informácie o interoperabilite palubného zariadenia, ktoré sa nachádza na palube vozidiel na platbu užívateľských poplatkov a mýta; uvedú sa v nej dôvody, prečo používatelia tohto mýtného systému nemôžu uplatňovať iné palubné zariadenia, ktoré sa používajú v iných členských štátoch“.

Pozmeňujúci návrh 93

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 9 – písmeno a a (nové)

Smernica 2008/98/ES

Článok 7h – odsek 1 a (nový)

aa) vkladá sa tento odsek:

„1a. Cieľom zmluvného rámca, ktorým sa upravujú vzťahy medzi obstarávateľmi a koncesionármi, je umožniť prispôsobenie koncesných zmlúv vývoju úniijného alebo vnútroštátneho regulačného rámca v súvislosti s povinnosťami stanovenými v článkoch 7c, 7da, 7g a 7ga tejto smernice.“

Pozmeňujúci návrh 94

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 10 – písmeno -a (nové)

Smernica 1999/62/ES

Článok 7i – odsek 2 – úvodná časť

Platný text

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

Pozmeňujúci návrh

-a) v odseku 2 sa úvodná časť nahrádza takto:

2. **V prípade ťažkých úžitkových vozidiel a dodávkových vozidiel určených na prepravu tovaru** môžu členské štáty zaviesť zľavy z poplatku za infraštruktúru pod podmienkou, že:

Pozmeňujúci návrh 95

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 10 – písmeno a

Smernica 1999/62/ES

Článok 7i – odsek 2 – písmeno c

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

c) takéto zľavy alebo zníženia poplatku nepresiahnu **20** % z poplatku za infraštruktúru, ktorý platia rovnocenné vozidlá, ktoré nemajú nárok na zľavu alebo zníženie poplatku, **a tie, ktoré sa používajú na miestnu alebo zvyčajnú prepravu alebo oboje**.“;

Pozmeňujúci návrh 96

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 10 – písmeno a a (nové)

Smernica 1999/62/ES

Článok 7i – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

aa) za odsek 2 sa vkladá tento odsek:

„2a. V prípade ľahkých vozidiel, a najmä pokiaľ ide o častých účastníkov v oblastiach rozptýleného osídlenia a na okraji miest, môžu členské štáty zaviesť zľavy alebo zníženia poplatku za infraštruktúru pod podmienkou, že:

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

b) takéto zľavy a zníženia prispievajú

i) k sociálnej súdržnosti a/alebo

ii) k zabezpečeniu mobility v okrajových regiónoch alebo odľahlých oblastiach alebo v oboch;

Pozmeňujúci návrh 97

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 10 – písmeno a b (nové)

Smernica 1999/62/ES

Článok 7i – odsek 2 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ab) za odsek 2 sa vkladá tento odsek:

„2b. Členské štáty alebo príslušné orgány môžu na konkrétnom úseku cesty zaviesť paušálne oslobodenie na základe prejazdených kilometrov, pričom sa zohľadnia modely mobility a hospodársky záujem okrajových regiónov, pokiaľ je

výsledná štruktúra poplatkov úmerná, zverejnená a je prístupná používateľom za rovnakých podmienok a nevedie k tomu, že sa dodatočné náklady prenesú na ostatných používateľov v podobe vyššieho mýta;

Pozmeňujúci návrh 98

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 10 – písmeno b

Smernica 1999/62/ES

Článok 7i – odsek 3

Text predložený Komisiou

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.**

Pozmeňujúci návrh 99

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 10 – písmeno b a (nové)

Smernica 1999/62/ES

Článok 7i – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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 zverejnená a prístupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok.

ba) za odsek 3 sa vkladá tento odsek:

„3a. V horských oblastiach a okrajových regiónoch môžu členské štáty alebo príslušné orgány diferencovať sadzby mýta pre ťažké vozidlá v závislosti od vzdialenosti prejdenej spoplatnenými

vozidlami s cieľom minimalizovať sociálno-ekonomický vplyv za predpokladu, že:

- a) diferenciacia podľa najazdenej vzdialenosti zohľadňuje rôzne charakteristiky dopravy na krátke a dlhé vzdialenosti, najmä dostupné možnosti na presun na iné druhy dopravy;*
- b) diferenciacia sa uplatňuje nediskriminačným spôsobom;*
- c) technické vybavenie umožňuje zistenie miesta vstupu a výstupu vozidla cez štátne hranice.“*

Pozmeňujúci návrh 100

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 11 – písmeno a

Smernica 1999/62/ES

Článok 7j – odsek 1 – druhá veta

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh 101

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 11 – písmeno b

Smernica 1999/62/ES

Článok 7j – odsek 3

Text predložený Komisiou

3. Keď členský štát vyberá mýto za vozidlo, celková výška mýta, výška poplatku za infraštruktúru, poplatku za

Pozmeňujúci návrh

Členské štáty v záujme toho spolupracujú pri výbere metód, ktoré umožnia účastníkom cestnej premávky uhrádzať mýto a užívateľské poplatky 24 hodín denne, **či už na hranici alebo na akomkoľvek predajnom mieste, s možnosťou dokladu**, používať bežné spôsoby úhrady **vrátane elektronických prostriedkov** v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú, aj mimo nich.

Pozmeňujúci návrh

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.

externé náklady a poplatku za kongesciu, ak sa uplatňuje, sa **na požiadanie** uvedie v doklade, ktorý sa poskytuje účastníkovi cestnej premávky, pokiaľ možno elektronicky.

Pozmeňujúci návrh 102

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 12

Smernica 1999/62/ES

Článok 7k – odsek 1

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh

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, **pokiaľ nenarúšajú alebo nemajú negatívny dosah na miestnych alebo zvyčajných dopravcov alebo oboje.**

Pozmeňujúci návrh 103

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 13 a (nový)

Smernica 1999/62/ES

Článok 8 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

13a. Vkladá sa tento článok 8a:

„Článok 8a

Monitorovanie a podávanie správ

- 1. Každý členský štát ustanoví nezávislý dozorný orgán nad poplatkami za infraštruktúru, ktorý je zodpovedný zabezpečiť dodržiavanie tejto smernice.**
- 2. Dozorný orgán zabezpečuje hospodársku a finančnú kontrolu koncesných zmlúv, a to najmä s cieľom zabezpečiť dodržiavanie článku 7b.**
- 3. Členské štáty informujú Komisiu o**

Pozměňující návrh 104

Návrh směrnice

Článek 1 – odsek 1 – bod 14 – písmeno -a (nové)

Smernica 1999/62/ES

Článek 9 – odsek 2 – úvodná část

Platný text

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

Pozměňující návrh

-a) V článku 9 ods. 2 sa úvodná část nahradza takto:

“2. S cieľom umožniť vývoj dopravnej siete ako celku sa príjmy z poplatkov za infraštruktúru a externé náklady alebo finančný ekvivalent týchto príjmov **musia** využiť **na vykonanie údržby a prevádzky cestnej siete** a na optimalizáciu celého dopravného systému. Príjmy z poplatkov za externé náklady alebo finančný ekvivalent týchto príjmov sa **použijú** najmä na to, aby sa doprava stala udržateľnejšou, vrátane jednej alebo viacerých z týchto úloh:

Pozměňující návrh 105

Návrh směrnice

Článek 1 – odsek 1 – bod 14 – písmeno -a a (nové)

Smernica 1999/62/ES

Článek 9 – odsek 2 – písmeno b

Platný text

b) zníženie znečistenia z cestnej dopravy **pri zdroji**;

Pozměňující návrh

-aa) v odseku 2 sa písmeno b) nahradza takto:

„b) zníženie znečistenia **ovzdušia** z cestnej dopravy **a znečistenia v dôsledku hluku**;“

Pozměňující návrh 106

Návrh směrnice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14 – písmeno -a b (nové)

Smernica 1999/62/ES

Článok 9 – odsek 2 – písmeno b a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

-ab) v odseku 2 sa vkladá toto písmeno:

*„ba) financovanie kolektívnych a
udržateľných druhov dopravy;“*

Pozmeňujúci návrh 107

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14 – písmeno -a c (nové)

Smernica 1999/62/ES

Článok 9 – odsek 2 – písmeno e

Platný text

Pozmeňujúci návrh

*-ac) v odseku 2 sa písmeno e) nahrádza
takto:*

e) rozvoj alternatívnej *infraštruktúry*
pre používateľov dopravy a/alebo
rozšírenie súčasných kapacít;

*„e) rozvoj **infraštruktúry pre
alternatívne palivá v súlade so smernicou
2014/94/EÚ a alternatívnej služby** pre
používateľov dopravy a/alebo rozšírenie
súčasných kapacít;“*

Pozmeňujúci návrh 108

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14 – písmeno -a d (nové)

Smernica 1999/62/ES

Článok 9 – odsek 2 – písmeno f

Platný text

Pozmeňujúci návrh

*-ad) v odseku 2 sa písmeno f) nahrádza
takto:*

f) podpora transeurópskej dopravnej
siete;

*„f) podpora transeurópskej dopravnej
siete **a odstraňovanie úzkych miest;***

Pozmeňujúci návrh 109

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14 – písmeno -a e (nové)

Smernica 1999/62/ES
Článok 9 – odsek 2 – písmeno h

Platný text

h) zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky; a

Pozmeňujúci návrh

-ae) v odseku 2 sa písmeno h) nahrádza takto:

„h) zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a **bezpečná cestná infraštruktúra a**“

Pozmeňujúci návrh 110

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14 – písmeno -a f (nové)

Smernica 1999/62/ES

Článok 9 – odsek 2 – bod i

Text predložený Komisiou

i) poskytnutie bezpečných parkovacích miest.

Pozmeňujúci návrh

-af) v odseku 2 sa písmeno f) nahrádza takto:

„*i) poskytnutie bezpečných a **zaistených** parkovacích **plôch.**“*

Pozmeňujúci návrh 111

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14 – písmeno b

Smernica 1999/62/ES

Článok 9 – odsek 3 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh 112

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14 – písmeno b

Smernica 1999/62/ES

Článok 9 – odsek 3 – písmeno b

Text predložený Komisiou

b) odstránením úzkych miest v transeurópskej dopravnej sieti,

Pozmeňujúci návrh

b) odstránením úzkych miest *a chýbajúcich prepojení na ich siet'ach všade tam, kde sa uplatňuje poplatok*, a v transeurópskej dopravnej sieti;

Pozmeňujúci návrh 113

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14 – písmeno b

Smernica 1999/62/ES

Článok 9 – odsek 3 – písmeno c

Text predložený Komisiou

c) rozvojom alternatívnej infraštruktúry pre používateľov dopravy.

Pozmeňujúci návrh

c) rozvojom alternatívnej infraštruktúry *a multimodálnych uzlov* pre používateľov dopravy.

Pozmeňujúci návrh 114

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14 – písmeno b a (nové)

Smernica 1999/62/ES

Článok 9 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

c) rozvojom alternatívnej infraštruktúry pre používateľov dopravy.

Pozmeňujúci návrh

*ba) za odsek 3 sa vkladá nový odsek:
„3a. Prijmy z poplatkov za infraštruktúru a externé náklady sa využijú na území, na ktorom sa nachádzajú úseky cesty, na ktorých sa vyberajú poplatky.“*

Pozmeňujúci návrh 115

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 15

Smernica 1999/62/ES

Článok 9e – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 7g ods. 4, článku 7ga

Pozmeňujúci návrh

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].

ods. 4 a článku 9d sa Komisii udeľuje na **dobu piatich rokov** od... [deň nadobudnutia účinnosti tejto smernice]. **Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.**

Pozmeňujúci návrh 116

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 18

Smernica 1999/62/ES

Článok 11 – odsek -1 (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

-1. Členské štáty alebo príslušné orgány poskytujú čo najtransparentnejším a najjasnejším spôsobom informácie o využití príjmov získaných od účastníkov cestnej premávky.

Pozmeňujúci návrh 117

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 18

Smernica 1999/62/ES

Článok 11 – odsek 2 – písmeno e a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

ea) celkové príjmy z prirážok a úseky ciest, na ktorých boli vybrané,

Pozmeňujúci návrh 118

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 18

Smernica 1999/62/ES

Článok 11 – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. Členské štáty zverejnia výsledky preinvestovania poplatkov za infraštruktúru a poplatkov za externé náklady, ako aj výhody z hľadiska zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky, zníženia vplyvu na životné prostredie a zníženia dopravnej kongescie.

Pozmeňujúci návrh 119

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 18

Smernica 1999/62/ES

Článok 11 – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5a. Do piatich rokov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice predloží Komisia správu o vývoji časti trhu s vozidlami s nulovými emisiami a následne v prípade potreby zreviduje mieru zníženia vzťahujúcu sa na tieto vozidlá.

Pozmeňujúci návrh 120

Návrh smernice

Príloha I – bod 1 – písmeno b – bod i – zarážka 1

Smernica 1999/62/ES

Príloha III – oddiel 2 – bod 2.1 – zarážka 6

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

- Pridelenie nákladov **ťažkým úžitkovým vozidlám** sa uskutočňuje na objektívnom a transparentnom základe, pričom sa zohľadní proporčná časť dopravy **ťažkých úžitkových vozidiel**, ktorá sa má vykonať na sieti, a s tým spojené náklady. Vozokilometre ťažkých úžitkových vozidiel sa môžu na tento účel upraviť podľa objektívne oprávnených „koeficientov rovnocennosti“, ako sú napríklad uvedené v bode 4 (*).

- Pridelenie nákladov **každému druhu vozidla** sa uskutočňuje na objektívnom a transparentnom základe, pričom sa zohľadní proporčná časť dopravy **každého druhu vozidla**, ktorá sa má vykonať na sieti, a s tým spojené náklady. Vozokilometre ťažkých úžitkových vozidiel sa môžu na tento účel upraviť podľa objektívne oprávnených „koeficientov rovnocennosti“, ako sú napríklad uvedené v bode 4 (*).

Odôvodnenie

Po rozšírení uplatňovania výpočtu nákladov cestnej premávky sa pravidlo pridelenia nákladov musí uplatňovať na všetky typy vozidiel.

Pozmeňujúci návrh 121

Návrh smernice

Príloha I – bod 1 – písmeno b – bod i – zarážka 2

Smernica 1999/62/ES

Príloha III – oddiel 2 – bod 2.2 – zarážka 2

Text predložený Komisiou

— **Také** náklady sa proporčne rozdelia medzi ťažké úžitkové 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.

Pozmeňujúci návrh

— **Takéto** náklady sa proporčne rozdelia medzi ťažké úžitkové vozidlá a **ľahké vozidlá** na základe skutočných a predpokladaných podielov vozokilometrov a môžu sa upraviť podľa objektívne oprávnených koeficientov rovnocennosti, ako sú napríklad uvedené v bode 4.

Pozmeňujúci návrh 122

Návrh smernice

Príloha I – odsek 1 – písmeno c

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIa – odsek 1 – pododsek 2

Text predložený Komisiou

Ak má členský štát v úmysle vyberať poplatok za externé náklady len v časti alebo častiach cestnej siete pozostávajúcej z jeho podielu v transeurópskej sieti a z jeho diaľnic, táto časť alebo tieto časti sa vyberú po posúdení, v ktorom sa zistí, že:

využívanie ciest vozidlami tam, kde sa uplatňuje poplatok za externé náklady, poškodzuje životné prostredie viac, ako je priemer takéhoto poškodzovania posúdeného v súlade s nahlasovaním kvality ovzdušia, národnými súpismi emisií, objemom dopravy a v prípade hluku v súlade so smernicou 2002/49/ES,

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

alebo

zavedenie poplatku za externé náklady v iných častiach takto zostavenej cestnej siete by mohlo mať nepriaznivé účinky na životné prostredie alebo bezpečnosť cestnej premávky, alebo že uloženie a vyberanie poplatkov za externé náklady by spôsobovalo neúmerné náklady.

Pozmeňujúci návrh 123

Návrh smernice

Príloha I – odsek 1 – písmeno c

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIa – odsek 2

Text predložený Komisiou

2. Vozidlá, cesty a časové obdobia

Ak má členský štát v úmysle uplatňovať vyššie poplatky za externé náklady, než sú referenčné hodnoty uvedené v prílohe IIIb, oznámi Komisii klasifikáciu vozidiel, podľa ktorej sa poplatok za externé náklady diferencuje. Komisii oznámi aj miesto, kde sa nachádzajú cesty, ktoré podliehajú vyšším poplatkom za externé náklady [ďalej ako „predmestské cesty (vrátane diaľnic)“], a cesty, ktoré podliehajú nižším poplatkom za externé náklady [ďalej ako „medzimestské cesty (vrátane diaľnic)“].

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

Klasifikácia ciest na predmestské cesty (vrátane diaľnic) a medzimestské cesty (vrátane diaľnic) a vymedzenie časových období sa musí zakladať na objektívnych kritériách súvisiacich so stupňom vystavenia ciest a ich okolia znečisteniu, ako sú hustota obyvateľstva, ročná stredná hodnota znečistenia ovzdušia (najmä pokiaľ ide o PM10 a NO₂) a počet dní

Pozmeňujúci návrh

2. Vozidlá, cesty a časové obdobia

Klasifikácia ciest na predmestské cesty (vrátane diaľnic) a medzimestské cesty (vrátane diaľnic) a vymedzenie časových období sa musí zakladať na objektívnych kritériách súvisiacich so stupňom vystavenia ciest a ich okolia znečisteniu, ako sú hustota obyvateľstva, ročná stredná hodnota znečistenia ovzdušia (najmä pokiaľ ide o PM10 a NO₂) a počet dní

(pokiaľ ide o PM10) a hodín (NO2), keď došlo k prekročeniu limitných hodnôt stanovených v smernici 2008/50/ES. Uplatnené kritériá sa uvedú v oznámení.

(pokiaľ ide o PM10) a hodín (NO2), keď došlo k prekročeniu limitných hodnôt stanovených v smernici 2008/50/ES. Uplatnené kritériá sa uvedú v oznámení.

Pozmeňujúci návrh 124

Návrh smernice

Príloha I – odsek 1 – písmeno c

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIa – tabuľka 3 (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Tabuľka 3: Minimálne hodnoty poplatku za externé náklady pre osobné automobily (v centoch/vozokilometer)

<i>Vozidlo</i>	<i>Motor</i>	<i>Trieda EURO</i>	<i>Predmestská</i>	<i>Medzimestská</i>	
<i>Automobily s naftovým motorom</i>	<i><1,4 l</i>	<i>Euro 2</i>	<i>1.9</i>	<i>0.9</i>	
		<i>Euro 3</i>	<i>1.6</i>	<i>0.9</i>	
		<i>Euro 4</i>	<i>1.3</i>	<i>0.7</i>	
	<i>1,4 – 2,0 l</i>	<i>Euro 5</i>	<i>0.9</i>	<i>0.5</i>	
		<i>Euro 6</i>	<i>0.6</i>	<i>0.3</i>	
		<i>Euro 0</i>	<i>3.6</i>	<i>1.0</i>	
		<i>Euro 1</i>	<i>1.9</i>	<i>0.9</i>	
		<i>Euro 2</i>	<i>1.8</i>	<i>0.8</i>	
		<i>Euro 3</i>	<i>1.7</i>	<i>0.9</i>	
		<i>Euro 4</i>	<i>1.4</i>	<i>0.7</i>	
	<i>>2,0 l</i>	<i>Euro 5</i>	<i>0.9</i>	<i>0.5</i>	
		<i>Euro 6</i>	<i>0.6</i>	<i>0.3</i>	
		<i>Euro 0</i>	<i>3.9</i>	<i>1.3</i>	
		<i>Euro 1</i>	<i>1.9</i>	<i>0.9</i>	
		<i>Euro 2</i>	<i>1.8</i>	<i>0.9</i>	
			<i>Euro 3</i>	<i>1.7</i>	<i>0.9</i>
			<i>Euro 4</i>	<i>1.4</i>	<i>0.7</i>

		<i>Euro 5</i>	<i>0.9</i>	<i>0.5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0.6</i>	<i>0.3</i>
<i>Automobily s benzínovým motorom</i>	<i><1,4 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3.7</i>	<i>2.4</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1.0</i>	<i>0.4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0.7</i>	<i>0.3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0.5</i>	<i>0.2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0.5</i>	<i>0.2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0.5</i>	<i>0.2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0.5</i>	<i>0.2</i>
	<i>1,4 – 2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3.9</i>	<i>3.0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1.1</i>	<i>0.4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0.7</i>	<i>0.3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0.5</i>	<i>0.2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0.5</i>	<i>0.2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0.4</i>	<i>0.2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0.4</i>	<i>0.2</i>
	<i>>2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>4.0</i>	<i>3.0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1.0</i>	<i>0.4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0.5</i>	<i>0.3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0.5</i>	<i>0.2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0.5</i>	<i>0.2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0.4</i>	<i>0.2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0.4</i>	<i>0.2</i>

Pozmeňujúci návrh 125

Návrh smernice

Príloha I – odsek 1 – písmeno c

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIa – tabuľka 4 (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Tabuľka 4: Minimálne hodnoty poplatku za externé náklady pre ľahké úžitkové vozidlá

(v centoch/vozokilometer)

<i>Vozidlo</i>	<i>Trieda EURO</i>	<i>Predmestská</i>	<i>Medzimestská</i>
<i>Lahké úžitkové vozidlo s benzínovým motorom</i>	<i>Euro 1</i>	<i>2.4</i>	<i>0.7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>1.9</i>	<i>0.4</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>1.8</i>	<i>0.4</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>1.7</i>	<i>0.3</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>1.6</i>	<i>0.3</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1.6</i>	<i>0.3</i>
<i>Lahké úžitkové vozidlo s naftovým motorom</i>	<i>Euro 1</i>	<i>4.0</i>	<i>1.7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>4.1</i>	<i>1.7</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>3.5</i>	<i>1.3</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>3.0</i>	<i>1.1</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>2.2</i>	<i>0.8</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1.9</i>	<i>0.5</i>

Pozmeňujúci návrh 126

Návrh smernice

Príloha I – odsek 1 – písmeno d

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIb – názov

Text predložený Komisiou

REFERENČNÉ HODNOTY POPLATKU
ZA EXTERNÉ NÁKLADY

V tejto prílohe sa stanovujú *referenčné* hodnoty poplatku za externé náklady vrátane poplatku za znečistenie ovzdušia a hluk.

Pozmeňujúci návrh

MINIMÁLNE HODNOTY POPLATKU
ZA EXTERNÉ NÁKLADY

V tejto prílohe sa stanovujú *minimálne* hodnoty poplatku za externé náklady vrátane poplatku za znečistenie ovzdušia a hluk.

Pozmeňujúci návrh 127

Návrh smernice

Príloha I – bod 1 – písmeno d

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIb – tabuľka 1 – názov

Text predložený Komisiou

Tabuľka 1: **referenčné** hodnoty poplatku za externé náklady pre ťažké nákladné vozidlá

Pozmeňujúci návrh

Tabuľka 1: **minimálne** hodnoty poplatku za externé náklady pre ťažké nákladné vozidlá

Pozmeňujúci návrh 128

Návrh smernice

Príloha I – bod 1 – písmeno d

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIb – tabuľka 2 – názov

Text predložený Komisiou

Tabuľka 2 **referenčné** hodnoty poplatku za externé náklady pre autokary

Pozmeňujúci návrh

Tabuľka 2 **minimálne** hodnoty poplatku za externé náklady pre autokary

Pozmeňujúci návrh 129

Návrh smernice

Príloha I – bod 1 – písmeno d

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIb – odsek 2

Text predložený Komisiou

Hodnoty v tabuľkách 1 a 2 sa môžu v horských oblastiach a okolitých aglomeráciách vynásobiť koeficientom najviac **2** v rozsahu, v akom je to zdôvodnené menším rozptylom, sklonom ciest, nadmorskou výškou alebo teplotnými inverziami.

Pozmeňujúci návrh

Hodnoty v tabuľkách 1 a 2 sa môžu v horských oblastiach a okolitých aglomeráciách vynásobiť **referenčným** koeficientom najviac **4** v rozsahu, v akom je to zdôvodnené menším rozptylom, sklonom ciest, nadmorskou výškou alebo teplotnými inverziami. **Ak existujú vedecké dôkazy podporujúce vyšší horský alebo aglomeračný koeficient, možno túto referenčnú hodnotu na základe podrobného odôvodnenia zvýšiť.**

Pozmeňujúci návrh 130

Návrh smernice

Príloha I – bod 1 – písmeno e a (nové)

Smernica 1999/62/ES

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

*ea) v prílohe IV sa dopĺňa tento odsek:
„Pre všetky motorové vozidlá s pohonom
na alternatívne palivo sa maximálna
povolená hmotnosť zvyšuje o dodatočnú
hmotnosť potrebnú pre technológiu
alternatívnych palív, a to maximálne o 1
tonu.“*

Pozmeňujúci návrh 131

Návrh smernice

Príloha I – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Príloha V – oddiel 1 – písmeno c – tabuľka 2 – stĺpec 1 – riadok 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Autobusy a autokary	Autobusy a autokary
2.5	1.5