



Dokument na schôdzu

A8-0202/2018

7.6.2018

*****I**
SPRÁVA

k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami
(COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajkyňa: Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko (*):
Seb Dance, Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

(*) Pridružený výbor – článok 54 rokovacieho poriadku

Označenie postupov

- * Konzultácia
- *** Súhlas
- ***I Riadny legislatívny postup (prvé čítanie)
- ***II Riadny legislatívny postup (druhé čítanie)
- ***III Riadny legislatívny postup (tretie čítanie)

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého v návrhu aktu.)

Pozmeňujúce návrhy k návrhu aktu

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v dvoch stĺpcoch

Vypustenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v ľavom stĺpci. Nahradenia sa označujú ***hrubou kurzívou*** v oboch stĺpcoch. Nový text sa označuje ***hrubou kurzívou*** v pravom stĺpci.

Prvý a druhý riadok záhlavia každého pozmeňujúceho návrhu vymedzujú príslušnú časť v návrhu aktu predloženého na prerokovanie. Ak sa pozmeňujúci návrh týka platného aktu, ktorý sa má návrhom aktu zmeniť, záhlavie navyše obsahuje tretí riadok uvádzajúci platný akt a štvrtý riadok uvádzajúci príslušné ustanovenie tohto aktu.

Pozmeňujúce návrhy Európskeho parlamentu v podobe konsolidovaného textu

Nové časti textov sa označujú ***hrubou kurzívou***. Vypustené časti textu sa označujú symbolom **■** alebo sa prečiarkujú. V prípade nahradenia sa nový text vyznačí ***hrubou kurzívou*** a nahradený text sa vymaže alebo sa prečiarkne.

Čisto technické zmeny, ktoré vykonávajú útvary s cieľom vypracovať konečný text, sa však nevyznačujú.

OBSAH

| | strana |
|---|---------------|
| NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU | 5 |
| DÔVODOVÁ SPRÁVA..... | 65 |
| PRÍLOHA: ZOZNAM SUBJEKTOV ALEBO OSÔB, KTORÉ SPRAVODAJKYNI POSKYTLI PODNETY..... | 68 |
| STANOVISKO VÝBORU PRE ŽIVOTNÉ PROSTREDIE, VEREJNÉ ZDRAVIE A BEZPEČNOSŤ POTRAVÍN..... | 72 |
| POSTUP GESTORSKÉHO VÝBORU..... | 110 |
| ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE | 111 |

NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

**k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami
(COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))**

(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2017)0275),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C8-0171/2017),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
 - so zreteľom na odôvodnené stanovisko predložené na základe Protokolu č. 2 o uplatňovaní zásad subsidiarity a proporcionality Rakúskou spolkovou radou, ktorá tvrdí, že návrh legislatívneho aktu nie je v súlade so zásadou subsidiarity,
 - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 18. októbra 2017¹,
 - so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z štvrtok, 1. februára 2018²,
 - so zreteľom na článok 59 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanovisko Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín (A8-0202/2018),
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;
 2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak nahrádza, podstatne mení alebo má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh;
 3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh smernice

Odôvodnenie 1 a (nové)

¹ EÚ C 81, 2.3.2018, s. 188.

² EÚ C 176, 23.5.2018, s. 66.

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 399 000, 75 000 a 13 600 predčasných úmrtí v Únii v dôsledku dlhodobého vystavenia, ako 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 bola cestná doprava odvetvím s najvyššími emisiami NOx a druhým odvetvím v poradí, pokiaľ ide o znečisťovanie sadzami.

**Návrh smernice
Odôvodnenie 3***Text predložený Komisiou*

(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.

Pozmeňujúci návrh 6**Návrh smernice
Odôvodnenie 3 a (nové)***Text predložený Komisiou**Pozmeňujúci návrh*

(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 automobily a motocykle. Poplatky za osobné automobily by sa mali 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 vozidiel na infraštruktúru, na životné prostredie a spoločnosť a na základe osobitnej sociálno-ekonomickej situácie niektorých účastníkov cestnej premávky, ktorí sa nemôžu dostať na pracovisko inak ako po ceste.**

Pozmeňujúci návrh

(3a) Dobudovanie vnútorného trhu cestnej dopravy so spravodlivými

podmienkami hospodárskej súťaže by si malo vyžadovať jednotné uplatňovanie pravidiel. 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 dodávky, ktoré sa používajú prepravu tovaru v cestnej doprave.

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh smernice

Odôvodnenie 3 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(3b) *S cieľom zabezpečiť proporcionality tohto opatrenia je dôležité zamerať sa len na dodávky používané na činnosť prevádzkovateľa cestnej nákladnej dopravy, ktorá je upravená nariadeniami Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1071/2009^{1a}, č. 1072/2009^{1b} a nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014^{1c}.*

^{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 L 60, 28.2.2014, s. 1).

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 medzi prevádzkovateľmi a aby sa preverilo, že úrovne sadzieb mýta a používanie príjmov z mýta sú v súlade s ustanoveniami tejto smernice. Každý členský štát by mal mať možnosť ustanoviť nezávislý dozorný orgán podľa osobitností svojej vnútroštátnej siete.

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 vzdialenosti nestalo ďalšou prekážkou prístupu na hlavné európske trhy v prípade prepravy z okrajových krajín a regiónov, by sa kompenzačný systém mal zaviesť čo najskôr, aby sa vyrovnali dodatočné náklady a tým by 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 používania 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 zväziť možnosť kompenzovať dodatočné náklady vyplývajúce z odľahlosti prostredníctvom možnosti ľahšieho 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

(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/ES.

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 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 a mohli urýchlene znížiť 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 ustanovení tejto smernice a monitorovať jeho 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 účinného vykonávania ustanovení tejto smernice a mohla by prijímať opatrenia v prípade narušenia správneho fungovania vnútorného trhu cestnej dopravy alebo prekážok voľného

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

Pozmeňujúci návrh

(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.

(6) Pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá, je dôležité zabezpečiť, aby **v prípade, že členský štát zavedie** 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**

(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.

(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 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

(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.

(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“, je potrebné zaručiť uplatňovanie poplatku za externé náklady v prípade ťažkých vozidiel, ako aj dodávkových vozidiel 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 mobilitu a dopravu, by sa mala považovať za základ určovania minimálnych súm na internalizáciu externých nákladov.*

Pozmeňujúci návrh 27

Návrh smernice

Odôvodnenie 9

(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 dovedy mala postupne zrušiť. Od toho istého momentu by sa poplatky za externé náklady mali uplatňovať systematickejšie ako cielený prostriedok na úhradu externých nákladov v situáciách, keď je to najviac potrebné.

(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 dovedy mala postupne zrušiť. Od toho istého momentu by sa poplatky za externé náklady mali uplatňovať systematickejšie ako cielený 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 uľahčenie a urýchlenie vykonávania týchto mechanizmov by sa zníženie uvedených poplatkov malo uplatňovať bez ohľadu na dátum nadobudnutia 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 súvisiace so znečisťovaním ovzdušia.***

Pozmeňujúci návrh 29

Návrh smernice Odôvodnenie 12 a (nové)

(12a) Tranzit cez Alpy predstavuje pre postihnuté regióny osobitný problém v podobe hluku a znečistenia ovzdušia a opotrebovania infraštruktúry, čo vyostruje cenová konkurencia ned'alekých koridorov. Postihnuté 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 vypočítať 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

(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 vypočítať na základe medzných nákladov súvisiacich s kongesciou a diferencovať podľa miesta, času a kategórie vozidla, **aby bol účinný, pomerný 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.

Pozmeňujúci návrh 31

Návrh smernice Odôvodnenie 13 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(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 ľudskeho 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

(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.

Pozmeňujúci návrh 34

Návrh smernice Odôvodnenie 17 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh smernice Odôvodnenie 18

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. **Uplatňovanie prirážok preto treba uľahčiť odstránením súčasných obmedzení** prirážok na takéto **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**. **Rovnako treba upraviť maximálnu úroveň, ktorá sa vzťahuje na rôzne situácie**.

Pozmeňujúci návrh

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

Text predložený Komisiou

(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.

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 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

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 **a interoperabilné** systémy spoplatňovania ciest.

Pozmeňujúci návrh

(19) Cestné poplatky **zmobilizujú** zdroje, ktoré prispievajú k financovaniu, **krížovému financovaniu alternatívnych projektov dopravnej infraštruktúry, údržbe** a rozvoju vysokokvalitnej, **efektívnej a ekologickej** dopravnej infraštruktúry. Preto je **na mieste, aby** členské štáty **používali** príjmy z cestných poplatkov zodpovedajúcim spôsobom, a na tento účel vyžadovať, aby primerane podávali 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

(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 prispôbili vedeckému pokroku, aby sa vymedzili podmienky diferencie 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 diferencie 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

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 prispôbili vedeckému pokroku, aby sa vymedzili podmienky diferencie 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 diferencie 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 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

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

Pozmeňujúci návrh

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 zaplatení 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 zaplatení 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

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

priebehu prevádzky vozidla,

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 ľudskeho 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

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 vymedzenia 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

(22) „dodávkové vozidlo“ je vozidlo **určené na prepravu tovaru a** 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

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

Pozmeňujúci návrh

(22a) „dodávkové vozidlo určené na prepravu tovaru“ je vozidlo zapojené do výkonu povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, ako sa ustanovuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) 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

Pozmeňujúci návrh

*(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**,*

(27) „koncesná zmluva“ je koncesia v zmysle vymedzenia v 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 odsekoch 1 a 2 článku 43 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 pridelovaní koncesných zmlúv.

Pozmeňujúci návrh 55

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2 (nový)

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 29 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(29a) „financovanie“ znamená 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) „Členskými štátmi“ sa rozumejú všetky orgány členských štátov: orgány ústrednej moci, orgány štátu, ktorý je súčasťou federácie, alebo iné územné orgány, ktoré sú v rámci svojich právomocí zodpovedné za zabezpečenie dodržiavania ustanovení 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 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.

b) náklady na infraštruktúru alebo na zlepšenia infraštruktúry môžu zahŕňať 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) Do článku 6 ods. 2 sa 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

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**.

Pozmeňujúci návrh

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 infraštruktúry 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

Pozmeňujúci návrh

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

9. Od 1. januára 2020 sa mýto a užívateľské poplatky uplatňované na ťažké úžitkové vozidlá musia uplatňovať na všetky ťažké úžitkové vozidlá **a na všetky 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 65

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4

Smernica 1999/62/ES

Článok 7a – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh 66

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 4 a (nový)

Smernica 1999/62/ES

Článok 7b – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4. V prípade minibusov, **dodávkových vozidiel** a dodávkových vozidiel **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

4a. Primeranosť užívateľských poplatkov môže zohľadňovať osobitné charakteristiky dopravných operácií, ktoré sa začínajú na území niektorého členského štátu v okrajových častiach EÚ.

Pozmeňujúci návrh

4a. Do 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

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

dodržiavajú referenčné hodnoty stanovené v prílohe IIIb.

požiadaviek a metód uvedených v prílohe IIIa, pričom **je v súlade aspoň s minimálnymi hodnotami stanovenými 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 prílohe 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 70

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 1999/62/ES

Článok 7c – odsek 5 b (nový)

Text predložený Komisiou

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, ktoré podliehajú poplatku za infraštruktúru.“;**

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh

5b. Členské štáty môžu uplatňovať odchýlky, ktoré v prípade historických vozidiel umožňujú 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

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.

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 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 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.“;

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

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh

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

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,

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

Pozmeňujúci návrh

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

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

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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.

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.

Pozmeňujúci návrh 80

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7f – odsek 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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.

vypúšťa sa

Pozmeňujúci návrh 81

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7g – odsek 1 – písmeno d

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

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 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 emisií CO₂ spolu s príslušnou kategorizáciou dotknutých ťažkých úžitkových vozidiel.

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, **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

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. **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 85

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7g – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

kategorizáciu vozidiel.

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 ... [Ú.v. EÚ: vložte prosím dátum: 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

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

Pozmeňujúci návrh

(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 vozidla na alternatívne palivá. Platné predplatné alebo akýkoľvek iný mechanizmus schválený prevádzkovateľom systému výberu mýta 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

Pozmeňujúci návrh

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.

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 poplatkov za historické vozidlá.

Pozmeňujúci návrh 91

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7ga – odsek 4

Text predložený Komisiou

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.

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 písm. a) sa vkladá tento bod:

„– 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 EÚ“.

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)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

aa) vkladá sa tento odsek:

„1a. Cieľom zmluvného rámca, ktorým sú upravené vzťahy medzi obstarávateľom a koncesionárom, je umožniť prispôbenie koncesných zmlúv vývoju úniijného alebo vnútroštátneho regulačného rámca v súvislosti s povinnosťami vymedzenými 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 určené 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 20 % 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 z 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 alebo 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 sprístupnená 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

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 diferenciacie, 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

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 diferenciacie, 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.;

Pozmeňujúci návrh

ba) za odsek 3 sa vkladá tento odsek:

„3a. V horských oblastiach a okrajových regiónoch môžu členské štáty alebo príslušné orgány meniť 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) táto 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

„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 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 externé náklady a poplatku za kongesciu, ak sa uplatňuje, sa uvedie v doklade, ktorý sa poskytuje účastníkovi cestnej premávky, pokiaľ možno elektronicky.“;

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 **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 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 8:

Článok 8a

Monitorovanie a podávanie správ

1. Každý členský štát ustanoví nezávislý orgán dohľadu nad poplatkami za infraštruktúru, ktorý je poverený zodpovednosťou zabezpečiť dodržiavanie tejto smernice.

2. Dozorný orgán zabezpečuje hospodársku a finančnú kontrolu koncesných zmlúv, a to najmä s cieľom zabezpečiť dodržiavanie ustanovení článku 7c.

3. Členské štáty informujú Komisiu o ustanovení dozorného orgánu.

Pozmeňujúci návrh 104

Návrh smernice

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

Smernica 1999/62/ES

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:

Pozmeňujúci návrh 105

Návrh smernice

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

Smernica 1999/62/ES

Článok 9 – odsek 2 – písmeno b

Platný text

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

Pozmeňujúci návrh 106

Návrh smernice

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

-a) V článku 9 ods. 2 sa úvodná časť nahrádza 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:

Pozmeňujúci návrh

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

„**b)** zníženie znečistenia **ovzdušia a znečistenia v dôsledku hluku spôsobeného cestnou dopravou**;“

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

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

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

**„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

f) podpora transeurópskej dopravnej
siete;

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

**„f) podpora transeurópskej dopravnej
siete a jej oprava a údržba;**

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

Pozmeňujúci návrh

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

h) zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky; a

„*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

Pozmeňujúci návrh

i) poskytnutie bezpečných parkovacích **miest**.

-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

Pozmeňujúci návrh

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

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

Pozmeňujúci návrh

b) odstránením úzkych miest v transeurópskej dopravnej sieti,

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

Pozmeňujúci návrh

ba) vkladá sa nový odsek:
**„3a. Príjmy z poplatkov za
infraštruktúru a externé náklady sa
uplatňujú na tých úsekoch 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
ods. 4 a článku 9d sa Komisii udeľuje na
dobu neurčitú od [deň nadobudnutia
účinnosti tejto smernice].

Pozmeňujúci návrh

2. Právomoc prijímať delegované akty
uvedené v článku 7g ods. 4, článku 7ga
ods. 4 a článku 9d sa Komisii udeľuje na
obdobie piatich rokov od... [deň
nadobudnutia účinnosti tejto smernice].
**Komisia vypracuje správu týkajúcu sa
delegovania právomoci najneskôr deväť**

mesiacov pred uplynutím tohto 5-ročného 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 používanie

infraštruktúry 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 vozidlá s nulovými emisiami.*

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

— **Také** náklady sa proporčne rozdelia medzi ťažké úžitkové vozidlá a **ostatné 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

Pozmeňujúci návrh

vypúšťa sa

hluku v súlade so smernicou 2002/49/ES, 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 hlukom, 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

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.

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.

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 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)

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

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 3 – písmeno c – tabuľka 2 – stĺpec 2 – riadok 4

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

| | |
|---------------------|---------------------|
| Autobusy a autokary | Autobusy a autokary |
| 2.5 | 1.5 |

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. *Súčasná situácia*

Účelom smernice 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami bolo predovšetkým odstrániť narušenia hospodárskej súťaže medzi dopravnými podnikmi s cieľom zabezpečiť správne fungovanie vnútorného trhu a uplatňovanie zásady voľného pohybu tovaru.

Revízia smernice 1999/62/ES v roku 2011 umožnila zohľadniť negatívne externality pri úprave poplatkov a zahrnúť možnosť zavedenia poplatkov za externé náklady. Smernica z roku 2011 však aj napriek tomu v plnej miere neprispela k plneniu cieľov uvedených v Bielej knihe o doprave týkajúcich sa úplného uplatňovania zásad „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“ v transeurópskej cestnej sieti. V súčasnosti iba takmer 25 % súhrnnej transeurópskej cestnej siete podlieha poplatkom založeným na vzdialenosti pre ťažké nákladné vozidlá.

2. *Návrh Komisie*

- Zahrnúť do rozsahu pôsobnosti všetky ťažké vozidlá: od roku 2020 sa jestvujúce a nové mýtné systémy vzťahujúce sa na ťažké nákladné vozidlá budú musieť vzťahovať aj na autobusy a autokary. Okrem toho, už nebude možné udeliť výnimku z mýtnych systémov pre vozidlá s hmotnosťou do 12 ton. Cieľom tohto opatrenia je obmedziť narušenia hospodárskej súťaže medzi ťažkými vozidlami a neprenášať platenie poplatkov len na ťažké nákladné vozidlá s hmotnosťou viac ako 12 ton;
- Komisia navrhuje rozšíriť niektoré ustanovenia smernice na ľahké vozidlá, najmä pokiaľ ide o úpravy poplatkov za infraštruktúru.
- Zákaz diaľničných známok pre ťažké vozidlá od roku 2024 a od roku 2028 pre ľahké vozidlá s cieľom lepšie uplatňovať zásadu „používateľ platí“.
- Možno zaviesť poplatky za kongesciu;
- Úprava poplatkov za infraštruktúru podľa emisií CO₂ pre ťažké nákladné vozidlá od roku 2021 a podľa emisií CO₂ a noriem EURO pre ľahké vozidlá;
- Zníženie poplatkov za infraštruktúru o 75 % pre vozidlá s nulovými emisiami;
- Povinnosť zaviesť poplatky za externé náklady na určitých cestách, na ktorých je environmentálna škoda spôsobená ťažkými nákladnými vozidlami väčšia ako priemerná environmentálna škoda.
- Komisia takisto navrhuje posilniť transparentnosť mýtnych systémov a monitorovanie používania príjmov.

3. *Návrhy spravodajkyne*

Návrh Komisie obsahuje viaceré opatrenia, ktoré sú v súlade s cieľmi uvedenými v Bielej knihe o doprave týkajúcimi sa úplného uplatňovania zásad „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“. Spravodajkyňa v tejto súvislosti zastáva názor, že Európsky parlament by mal zachovať úroveň ambícií uvedených v návrhu Komisie.

Spravodajkyňa sa tiež domnieva, že návrh Komisie treba vo viacerých kľúčových bodoch vylepšiť a posilniť. Z tohto hľadiska sa v správe predkladá niekoľko pozmeňujúcich návrhov k dôležitým prvkom textu, ktoré sa týkajú piatich veľkých výziev:

- a) odstránenie diskriminácie medzi rôznymi účastníkmi cestnej premávky a uplatňovanie zásad „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ na všetky vozidlá:
- Na splnenie tohto cieľa spravodajkyňa navrhuje, aby sa po skončení systému diaľničných známok mýto vzťahovalo na všetky vozidlá bez rozdielu, pričom sa budú všetci účastníci cestnej premávky podieľať na poplatkoch za infraštruktúru a poplatkoch za externé náklady.
 - V snahe objasniť návrh Komisie týkajúci sa externých nákladov je potrebné zaviesť poplatok za externé náklady v sieťach, v ktorých sa uplatňuje poplatok za infraštruktúru.
 - Uplatňovanie zásad „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ pri všetkých vozidlách prispieje k odstráneniu nerovnakého zaobchádzania medzi rôznymi účastníkmi cestnej premávky.
- b) odstránenie narušení hospodárskej súťaže v cestnej doprave a medzi druhmi dopravy:
- Na splnenie tohto cieľa spravodajkyňa navrhuje, aby sa nielen zakázali diaľničné známky, ale aby sa aj nahradili systémami založenými na vzdialenosti. Cieľom je zabezpečiť, aby sa na cestné siete TEN-T, na ktoré sa vzťahovali diaľničné známky, uplatňoval poplatok, a to najmä v snahe zabrániť narušeniu hospodárskej súťaže s inými druhmi dopravy.
 - Na odstránenie narušení hospodárskej súťaže sa navrhuje, aby sa zjednotili ustanovenia, ktoré sa vzťahujú na dodávkové vozidlá používané na prepravu tovaru, s ustanoveniami týkajúcimi sa ťažkých nákladných vozidiel.
- c) boj proti neustálemu zhoršovaniu stavu cestných sietí v Európe:
- Verejné výdavky na údržbu ciest sa v rokoch 2006 až 2013 v EÚ znížili približne o 30 %. Ide o hrozbu pre bezpečnosť cestnej premávky. Ako riešenie tohto problému spravodajkyňa navrhuje nasmerovať poplatky za infraštruktúru do údržby a vylepšovania cestnej infraštruktúry, ako aj zlepšenia dopravného systému.
- d) urýchlenie prechodu na ekologickú mobilitu:
- Spravodajkyňa navrhuje, aby sa príjmy z poplatkov za externé náklady používali na financovanie prechodu na nízkoemisnú mobilitu.
 - Spravodajkyňa tiež navrhuje uľahčiť uplatňovanie systémov prirážok na financovanie projektov v rámci transeurópskej dopravnej siete.
- e) prijateľnosť a transparentnosť mýtnych systémov:
- Spravodajkyňa sa domnieva, že vyčleňovanie príjmov prispieva k prijateľnosti mýtnych systémov. V tejto súvislosti spravodajkyňa navrhuje, aby sa príjmy z poplatkov používali na území cestného úseku, na ktorom sa poplatky uplatňujú.
 - V snahe zohľadniť osobitosti niektorých území spravodajkyňa navrhuje zaviesť možnosť uplatnenia paušálnej výnimky v kilometroch na konkrétnom cestnom

úseku, aby sa vzhľadom na situáciu vo vzdialených regiónoch zabezpečila väčšia pružnosť a flexibilita.

- Na zabezpečenie sociálneho začlenenia a územnej súdržnosti spravodajkyňa navrhuje zvýšiť zľavy pre účastníkov, ktorí často používajú infraštruktúru, a to najmä na predmestiach veľkých aglomerácií.
- Spravodajkyňa sa domnieva, že v sieťach, na ktoré sa vzťahuje poplatok za infraštruktúru, sa musí zabezpečiť vysoká úroveň bezpečnosti cestnej premávky a existencia potrebnej infraštruktúry, ako sú bezpečné a strážené parkoviská, aby bolo možné plniť povinnosti vyplývajúce z nariadenia o časoch odpočinku a časoch jazdy vodičov v cestnej doprave.
- V snahe zaručiť transparentnosť mýtnych systémov, najmä pokiaľ ide o výpočet sadzieb poplatkov a pridelovanie príjmov, spravodajkyňa navrhuje, aby sa v každom členskom štáte zriadil nezávislý orgán dohľadu nad mýtnymi systémami a aby sa zaručila vysoká úroveň informovania všetkých účastníkov cestnej premávky o používaní príjmov.
- Spravodajkyňa mení návrh Komisie týkajúci sa poplatkov za kongesciu s cieľom zabezpečiť, aby neboli bezdôvodne sankcionované autobusy, a najmä prostriedky hromadnej dopravy.

**PRÍLOHA: ZOZNAM SUBJEKTOV ALEBO OSÔB,
KTORÉ SPRAVODAJKYNI POSKYTLI PODNETY**

Tento zoznam bol vypracovaný absolútne dobrovoľne na základe výlučnej zodpovednosti spravodajkyne. Počas prípravy návrhu správy prijala spravodajkyňa podnety od týchto subjektov alebo osôb:

| SUBJEKT ALEBO OSOBA |
|--|
| AEGPL EUROPE |
| ALBERTIS |
| ALBERTO MAZZO – SPRAVODAJCA EURÓPSKEHO HOSPODÁRSKEHO A SOCIÁLNEHO VÝBORU |
| KONTAKTNÁ KANCELÁRIA ASFINAG V BRUSELI |
| ASSOCIATION DES RÉGIONS DE FRANCE |
| BORNE ÉLISABETH – MINISTERKA DOPRAVY FRANCÚZSKA |
| CLECAT |
| PORADNÝ VÝBOR PRE ZASADNUTIA O MOBILITE |
| VÝBOR PRE SPOJENIE LA TRANSALPINE |
| KONFERENCIA OKRAJOVÝCH PRÍMORSKÝCH REGIÓNOV (CRPM) |
| EURÓPSKA KONFERENCIA RIADITEĽOV SPRÁVY CIEST |
| EURÓPSKA KONFERENCIA PRE ŽELEZNICE (CER) |
| DEUTSCHE BAHN |
| EL KHADRAOUI SAÏD – EURÓPSKE CENTRUM POLITICKEJ STRATÉGIE |

| |
|---|
| PLATFORMA E-MOBILITY |
| EURELECTRIC |
| EURÓPSKE ZDRUŽENIE SPOPLATNENÝCH DIAĽNIC (ASECAP) |
| EURÓPSKE ZDRUŽENIE VÝROBCOV AUTOMOBILOV (ACEA) |
| EURÓPSKE ZDRUŽENIE EXPRESNÝCH DORUČOVATEĽOV (EEA) |
| EURÓPSKE ZDRUŽENIE NÁKLADNEJ ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY |
| RADA EURÓPSKÝCH LODNÝCH DOPRAVCOV (ESC) |
| FEDERÁCIA CESTNEJ DOPRAVY EURÓPSKEJ ÚNIE (ERF) |
| MEDZINÁRODNÁ AUTOMOBILOVÁ FEDERÁCIA (FIA) |
| FERROVIE DELLO STATO ITALIANE |
| SKUPINA PRE HISTORICKÉ VOZIDLÁ |
| IMONITRAF |
| MEDZINÁRODNÁ ÚNIA CESTNEJ DOPRAVY (IRU) |
| LAHELLEC GERARD – PODPREDEDA REGIÓNU BRETÓNSKO ZODPOVEDNÝ ZA DOPRAVU |
| MICHELIN |
| DELEGÁCIA NÓRSKA PRI EURÓPSKEJ ÚNII |
| MOSKOVSKI IVAYLO – MINISTER DOPRAVY BULHARSKA |

| |
|--|
| PICHEREAU DAMIEN – POSLANEC NÁRODNÉHO ZHROMAŽDENIA |
| ÖBB-HOLDING AG (RAKÚSKE SPOLKOVÉ ŽELEZNICE) |
| SHV ENERGY |
| SIEMENS |
| SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF) |
| TDIE |
| TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT |
| VAN ESSEN HUIB CE DEFLT |
| VINCI CONCESSION |
| ŽAGAR IVAN – SPRAVODAJCA VÝBORU REGIÓNOV |

28.3.2018

STANOVISKO VÝBORU PRE ŽIVOTNÉ PROSTREDIE, VEREJNÉ ZDRAVIE A BEZPEČNOSŤ POTRAVÍN

pre Výbor pre dopravu a cestovný ruch

k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko (*): Seb Dance

(*) Postup pridružených výborov – článok 54 rokovacieho poriadku

STRUČNÉ ODÔVODNENIE

Smernica 1999/62/ES poskytuje právny rámec na spoplatňovanie ťažkých nákladných vozidiel za používanie určitých ciest. Neukladá členským štátom povinnosť zaviesť poplatky, ale zavádza minimálne požiadavky týkajúce sa spôsobu, akým by sa mali stanoviť poplatky za infraštruktúru.

Podľa Európskej environmentálnej agentúry (EEA) je cestná doprava najväčším zdrojom emisií skleníkových plynov v EÚ. Doprava všeobecne je zodpovedná za 23 % celkových emisií CO₂ v EÚ, pričom 72 % z nich sa tvorí v cestnej doprave. Najvyšší podiel týchto emisií (viac ako 60 %) pochádza z osobných automobilov a zároveň sa zvyšujú emisie z ťažkých nákladných vozidiel. Súdiac podľa súčasných trendov nebude znižovanie emisií z odvetvia cestnej dopravy postačovať na dosiahnutie cieľov EÚ v oblasti klímy na roky 2030 a 2050.

Emisie znečisťujúcich látok v ovzduší spôsobené cestnou dopravou predstavujú ďalšie významné náklady pre spoločnosť. Podľa EEA má znečistenie ovzdušia za následok približne 500 000 predčasných úmrtí v EÚ ročne, ktoré spôsobujú hlavne emisie z cestnej dopravy.

Keďže dopyt po doprave rastie, čoraz páľčivejšou otázkou je jej preťaženie, ktoré vedie k výrazným ekonomickým, sociálnym a environmentálnym nákladom vrátane omeškaní, plytvania palivom a ďalších emisií CO₂ a znečisťujúcich emisií, čo spolu predstavuje 1 – 2 % HDP EÚ. Hoci sa v súčasnej smernici uvádza možnosť vyberať poplatky za externé náklady cestnej dopravy, toto ustanovenie sa takmer vôbec nevyužíva.

Komisia vo svojej bielej knihe z roku 2011 s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne

využívajúceho zdroje 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“. Na základe súčasných trendov je EÚ ešte ďaleko od dosiahnutia tohto cieľa.

Spravodajca celkovo víta ciele návrhu Komisie: podporiť finančne a environmentálne udržateľnú cestnú dopravu prostredníctvom všeobecnejšieho uplatňovania zásad „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“. Zámerom tohto stanoviska je zabezpečiť, aby účinné a spravodlivé spoplatnenie používania ciest mohlo prispieť k úsiliu EÚ znížiť emisie CO₂ i emisie znečisťujúcich látok tým, že sa bude lepšie presadzovať zásada „znečisťovateľ platí“ a pomôže sa urýchliť prechod na čistú mobilitu s nulovými emisiami.

Rozsah pôsobnosti

Súčasná smernica sa vzťahuje iba na ťažké nákladné vozidlá, ale Komisia navrhuje rozšíriť právny rámec na všetky ťažké úžitkové vozidlá (autobusy a autokary) a ľahké vozidlá (osobné automobily a dodávkové vozidlá). Spravodajca podporuje toto rozšírenie rozsahu pôsobnosti. Poplatky za používanie ciest autobusmi, autokarmi, automobilmi a dodávkovými vozidlami neprestávajú dostatočný príspevok, hoci sa tieto vozidlá vo významnej miere podieľajú na dopravnej činnosti a zodpovedajú z veľkej časti za opotrebovanie infraštruktúry (ako aj za iné externé náklady).

Na podporu spravodlivej a efektívnej cenotvorby spravodajca navrhuje oddeliť osobné vozidlá a dodávkové vozidlá určené na prevoz tovaru, aby sa mýto za ťažké úžitkové vozidlá, ktoré sa účtuje od hmotnosti 3,5 tony, vzťahovalo aj na veľké dodávkové vozidlá používané v doprave. Veľké dodávkové vozidlá sa čoraz častejšie používajú na prepravu nákladu s cieľom obísť pravidlá vzťahujúce sa na ťažké úžitkové vozidlá.

Poplatky za infraštruktúru: v závislosti od vzdialenosti alebo v závislosti od času

Spravodajca víta návrh na postupné zrušenie spoplatňovania používania ciest v závislosti od času (diaľničné známky), pretože tento systém nezodpovedá skutočnému využívaniu ciest a nabáda vodičov k tomu, aby počas času, za ktorý zaplatili, jazdili viac. Mýto založené na vzdialenosti je naopak primerané používaniu ciest a lepšie sa ním uplatňuje zásada „znečisťovateľ platí“ a zásada „používateľ platí“.

Spravodajca navrhuje, aby sa postupné rušenie diaľničných známk pre ťažké úžitkové vozidlá vrátane dodávkových vozidiel prepravujúcich tovar a ľahké vozidlá preložilo na skorší dátum, pretože sa tak urýchli internalizácia externých nákladov z cestnej dopravy a urýchli sa uplatňovanie zásady „znečisťovateľ platí“.

Externé náklady

Cestná doprava je zdrojom významných externých nákladov vrátane zmeny klímy, znečistenia ovzdušia a hluku. V súčasnosti tieto náklady znáša odvetvie cestnej dopravy len čiastočne. Hoci spravodajca víta návrh Komisie rozšíriť povinné spoplatňovanie externých nákladov na ťažké úžitkové vozidlá v najznečistenejších častiach cestnej siete, nestačí to na dosiahnutie stanoveného cieľa povinnej internalizácie externých nákladov v cestnej doprave.

Spravodajca preto navrhuje, aby sa uplatňovanie poplatku za externé náklady v súvislosti

s nákladmi v dôsledku znečistenia ovzdušia a hluku stalo povinné v celej cestnej sieti podliehajúcej poplatku za infraštruktúru. Na uľahčenie efektívnejšej cenotvorby a prechodu na čistejšie vozidlá sa referenčné hodnoty uvedené v prílohe IIIb zmenili na záväzné minimálne hodnoty poplatkov za spoplatnenie nákladov na znečistenie ovzdušia a hluk.

Mobilita s nulovými emisiami

Cestné poplatky môžu byť účinným nástrojom na strane dopytu, ktorý môže uľahčiť zavádzanie vozidiel s nulovými emisiami. S cieľom urýchliť prechod na mobilitu s nulovými emisiami spravodajca navrhuje ponechať 75 % diskontnú sadzbu na vozidlá s nulovými emisiami, ale nezávisle od nadobudnutia účinnosti vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 595/2009.

Spravodajca tiež navrhuje, aby sa vypustilo štvorročné oslobodenie od poplatku za externé náklady pre vozidlá najvyššej triedy Euro. Toto oslobodenie nielen prestane byť relevantné v prípade vozidiel Euro VI, ale zrušenie výnimky pre budúce triedy Euro urýchli tiež zavádzanie vozidiel s nulovými emisiami.

Účelové viazanie príjmov

Cestné poplatky vytvárajú zdroje, ktoré by mali prispievať k financovaniu údržby a rozvoja dopravnej infraštruktúry, znižovaniu znečistenia spôsobeného cestnou dopravou pri zdroji a uľahčovaniu výroby a zavádzania vozidiel s nulovými emisiami.

POZMEŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín vyzýva Výbor pre dopravu a cestovný ruch, aby ako gestorský výbor vzal do úvahy tieto pozmeňujúce návrhy:

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 a podľa odhadu Európskej environmentálnej agentúry z roku 2017 došlo v dôsledku dlhodobého vystavenia týmto látkam v Únii v roku 2014 k 399 000 (PM_{2,5}), 75 000 (NO₂), resp. 13 600 (O₃) predčasným úmrtiam.

Pozmeňujúci návrh 3

Návrh smernice

Odôvodnenie 1 c (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(1c) Kongescia predstavuje čoraz vážnejší problém, ktorý prináša vysoké hospodárske, sociálne a environmentálne náklady vrátane omeškaní, plytvania palivom, dodatočných emisií CO₂ a znečisťujúcich látok.

Pozmeňujúci návrh 4

Návrh smernice

Odôvodnenie 1 d (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(1d) 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 5

Návrh smernice

Odôvodnenie 1 e (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh 6

Návrh smernice

Odôvodnenie 3 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(3a) S cieľom zabezpečiť proporcionality spoplatňovania je dôležité rozlišovať medzi ľahkými vozidlami určenými na prepravu ľudí a dodávkovými vozidlami určenými na prepravu tovaru v súlade s nariadeniami Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009^{1a} a (ES) č. 1072/2009^{1b}, ako aj v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 165/2014^{1c}.

^{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 L 60, 28.2.2014, s. 1).**

Pozmeňujúci návrh 7

Návrh smernice

Odôvodnenie 3 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(3b) *Dodávkové vozidlá sa čoraz častejšie používajú na obchádzanie sociálnej a trhovej regulácie týkajúcej sa nákladných vozidiel. Touto smernicou by sa malo zabezpečiť, aby krajiny uplatňovali mýto na veľké dodávkové vozidlá využívané na účely profesionálnej nákladnej dopravy.*

Pozmeňujúci návrh 8

Návrh smernice

Odôvodnenie 4 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh 9

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. **Členské štáty by mali pri zavádzaní poplatkov zohľadňovať ich sociálnu prijateľnosť a sociálno-ekonomické faktory, a to najmä s cieľom zachovať konkurencieschopnosť odvetvia**

by mal zabezpečiť, že spĺňa ustanovenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES¹⁶.

dopravy, ktoré tvorí množstvo malých a stredných podnikov, a umožniť väčšiu pružnosť poplatkov v prípade používateľov osobných vozidiel, ktorí sú nútení pravidelne používať túto infraštruktúru. 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.

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.

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.

Pozmeňujúci návrh 10

Návrh smernice Odôvodnenie 5 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(5a) Je mimoriadne dôležité, aby členské štáty zaviedli spravodlivý systém poplatkov, ktorý netrešťa 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 11

Návrh smernice Odôvodnenie 5 b (nové)

(5b) S cieľom zabezpečiť, aby používatelia prijali budúce režimy spoplatňovania ciest, je potrebné nabádať členské štáty, aby pri zavádzaní opatrení spoplatnenia ciest pre osobné automobily zohľadňovali sociálno-ekonomické faktory.

Pozmeňujúci návrh 12

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 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.

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.

Pozmeňujúci návrh

(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, zabezpečil by sa ňou spravodlivý príspevok ťažkých úžitkových vozidiel k splneniu noriem EÚ o kvalite ovzdušia a všetkých obmedzení alebo cieľov týkajúcich sa hluku **a umožnila by stimulovať využívanie čistých vozidiel.** Uplatňovanie takýchto poplatkov by sa preto malo uľahčiť.

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.

Pozmeňujúci návrh 13

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 maximálny vážený priemer poplatkov za externé náklady 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 14

Návrh smernice Odôvodnenie 8 a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(8a) Aby sa prispelo k cieľu stanovenému v bielej knihe Komisie z 28. marca 2011, ktorým je zavádzanie celkovej a povinnej internalizácie externých nákladov, by poplatky za externé náklady mali byť povinné na tej časti cestnej siete, ktorá podlieha poplatku za infraštruktúru.

Pozmeňujúci návrh 15

Návrh smernice Odôvodnenie 8 b (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(8b) Bez toho, aby bol dotknutý článok 9 ods. 1a smernice 1999/62/ES, by členské štáty mali mať možnosť uplatňovať a zachovať poplatok za externé náklady v tých častiach siete, ktoré nepodliehajú poplatku za infraštruktúru.

Pozmeňujúci návrh 16

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 mobilitu a dopravu, by sa mala považovať za základ určovania minimálnych súm na internalizáciu externých nákladov.

Pozmeňujúci návrh 17

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 dovedy mala postupne zrušiť. Od toho istého momentu **by** sa poplatky za externé náklady **mali uplatňovať systematickejšie** ako cieľný prostriedok na úhradu externých nákladov v situáciách, keď je to najviac potrebné.

(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 dovedy mala postupne zrušiť. Od toho istého momentu sa poplatky za externé náklady **musia uplatňovať** ako cieľný prostriedok na úhradu externých nákladov v situáciách, keď je to najviac potrebné.

Pozmeňujúci návrh 18

Návrh smernice Odôvodnenie 12

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(12) Na podporu používania **čistejších a účinnejších** vozidiel by členské štáty mali na tieto vozidlá uplatňovať **výrazne** nižšie

(12) Na podporu používania **najčistejších a najúčinnejších** vozidiel, **najmä vozidiel s nulovými emisiami,**

cestné mýto a užívateľské poplatky.

a v záujme zmenšenia ich konkurenčnej nevýhody voči konvenčným vozidlám by členské štáty mali na tieto vozidlá čo najskôr uplatňovať nižšie cestné mýto a užívateľské poplatky. *S cieľom urýchliť prechod na najmenej znečisťujúce a energeticky úsporné vozidlá je potrebné uplatniť tieto zníženia nezávisle od nadobudnutia účinnosti vykonávacieho nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009^{1a}.*

^{1a} *Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel, a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1).*

Pozmeňujúci návrh 19

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 vypočítať 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*

Pozmeňujúci návrh

(13) Cestná kongescia, ku ktorej všetky motorové vozidlá prispievajú rozličnou mierou, predstavuje náklady asi 1 až 2 % HDP. Značnú časť tohto podielu možno pripísať medzimestskej *a cezhraničnej* kongescii. Mal by sa preto umožniť osobitný poplatok za kongesciu, *a to bez toho, aby bol dotknutý článok 9 ods. 1a smernice 1999/62/ES*, a pod podmienkou, že sa bude vzťahovať na všetky kategórie vozidiel. Poplatok by sa mal vypočítať na základe medzných nákladov súvisiacich s kongesciou a diferencovať podľa miesta, času a kategórie vozidla. S cieľom maximalizovať pozitívny účinok poplatkov

problému.

za kongesciu by sa zodpovedajúce príjmy mali prideliť na projekty, **ktoré sú zamerané na riešenie základných príčin problému a ktoré podnecujú prechod dopravy na alternatívne spôsoby dopravy, ako aj čo najväčšie používanie prostriedkov nízkoemisnej verejnej dopravy. V prípade novej infraštruktúry na výber poplatkov by samotná metóda výberu poplatkov za kongesciu nemala prispievať k vytváraniu alebo zhoršovaniu kongescie.**

Pozmeňujúci návrh 20

Návrh smernice Odôvodnenie 14

Text predložený Komisiou

(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 blížiac sa kapacitným obmedzeniam, to znamená, keď sa objem dopravy priblíži k cestnej kapacite.

Pozmeňujúci návrh

(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 **zabezpečiť**, aby neprimerane nebránili voľnému pohybu osôb a tovaru, **najmä v cezhraničných a mestských oblastiach, by mali byť** obmedzené na konkrétne sumy, ktoré odrážajú medzné náklady na kongesciu blížiac sa kapacitným obmedzeniam, to znamená, keď sa objem dopravy priblíži k cestnej kapacite.

Pozmeňujúci návrh 21

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**

Pozmeňujúci návrh

(19) Cestné poplatky **generujú** zdroje, ktoré prispievajú k financovaniu údržby a rozvoju vysokokvalitnej dopravnej infraštruktúry **vrátane alternatívnej dopravnej infraštruktúry, znižovaniu**

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.

znečistenia z cestnej dopravy pri zdroji a ul'ahčovaní výroby a zavádzania vozidiel s nulovými emisiami. Členské štáty *by preto mali* príjmy z cestných poplatkov *používať* zodpovedajúcim spôsobom a na tento účel *by mali* primerane *podávať* správy o použití týchto príjmov. Malo by to pomôcť pri zisťovaní možných nedostatkov vo financovaní a zvyšovať verejnú prijateľnosť spoplatňovania ciest *na základe vzdialenosti.*

Pozmeňujúci návrh 22

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 spôsobených ťažkými úžitkovými vozidlami, a pritom systém spoplatňovania príliš neznehľadnili, 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 prispôbili 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 prispôbili podmienky diferenciacie 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

Pozmeňujúci návrh

(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 dodávkovými vozidlami určenými na prepravu tovaru*, a *aby* pritom systém spoplatňovania príliš neznehľadnili, aby motivovali k používaniu palivovo najúspornejších *a čistých* 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 prispôbili 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 dodávkových vozidiel určených na prepravu tovaru*, a aby sa technickému pokroku prispôbili podmienky diferenciacie poplatkov za infraštruktúru v prípade ľahkých vozidiel. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov,

tvorbe práva z **13. apríla 2016**²¹.
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.

²¹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

Pozmeňujúci návrh 23

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 1 – odsek 1 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh 24

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 2 – písmeno a

Text predložený Komisiou

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

a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z **13. apríla 2016 o** lepšej tvorbe práva²¹.
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.

²¹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

Pozmeňujúci návrh

1a. Pre existujúce koncesné zmluvy môže platiť výnimka z povinností uvedených v tejto smernici až do obnovenia zmluvy.

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh 25

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 zaplatení 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 zaplatení má vozidlo právo používať infraštruktúru, obsahuje poplatok za infraštruktúru a poplatok za **externé náklady, a prípadne poplatok za kongesciu**,

Pozmeňujúci návrh 26

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 7

Text predložený Komisiou

7. „poplatok za infraštruktúru“ je poplatok vyberaný na účely úhrady nákladov vynaložených členským štátom na výstavbu, údržbu, prevádzku a **rozvoj** infraštruktúry,

Pozmeňujúci návrh

7. „poplatok za infraštruktúru“ je poplatok vyberaný na účely úhrady nákladov vynaložených členským štátom na výstavbu, údržbu, prevádzku, **rozvoj infraštruktúry a krížové financovanie nových alternatívnych projektov dopravnej** infraštruktúry,

Pozmeňujúci návrh 27

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

Pozmeňujúci návrh

11. „náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia premávkou“ sú náklady na

spôsobenú uvoľňovaním tuhých častíc a prekurzorov ozónu, ako sú napríklad oxidy dusíka a prchavé organické zlúčeniny, v priebehu prevádzky vozidla,

poškodenie zdravia ľudí a škodu spôsobenú na životnom prostredí uvoľňovaním tuhých častíc a prekurzorov ozónu, ako sú napríklad oxidy dusíka a prchavé organické zlúčeniny, v priebehu prevádzky vozidla,

Pozmeňujúci návrh 28

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 zdravia ľudí a škodu na životnom prostredí** spôsobenú hlukom vydávaným vozidlami alebo vytvoreným vzájomným pôsobením vozidiel a povrchu vozovky,

Pozmeňujúci návrh 29

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 vozidlo“ je osobný automobil, minibus, **dodávkové vozidlo** alebo dodávkové vozidlo **určené na prepravu tovaru**,

Pozmeňujúci návrh 30

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 22

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

(22) „dodávkové vozidlo“ je vozidlo s najväčšou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony,

Pozmeňujúci návrh 31

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 kategórie N1 triedy III v súlade s nariadením (ES) č. 715/2007^{1a}, ktoré je určené na prepravu tovaru;

^{1a} *Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 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 (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1).*

Pozmeňujúci návrh 32

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2 (nový)

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 1 – bod 23 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

(23a) „prevádzka s nulovými emisiami“ označuje prevádzku hybridných vozidiel bez výfukových emisií na pokrytej cestnej sieti;

Pozmeňujúci návrh 33

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Článok 2 – odsek 2 – písmeno b

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh

b) náklady na infraštruktúru alebo na zlepšenia infraštruktúry môžu zahŕňať akékoľvek osobitné výdavky na infraštruktúru určené na zníženie zaťaženia hlukom, **znečistenia ovzdušia** 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 34

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 1999/62/ES

Článok 7 – odsek 6

Text predložený Komisiou

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**.

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 **2021**.

Odôvodnenie

Neexistuje technický dôvod, prečo by členské štáty nemohli užívateľské poplatky pre ťažké úžitkové vozidlá postupne zrušiť skôr.

Pozmeňujúci návrh 35

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 1999/62/ES

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, **ako aj na všetky dodávkové vozidlá určené na prepravu tovaru vybavené tachografom, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) č. 165/2014.**

Pozmeňujúci návrh 36

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. **Do 31. decembra 2025 sa** mýto a užívateľské poplatky pre ťažké úžitkové vozidlá na jednej strane a ľahké vozidlá na druhej strane môžu zavádzať alebo zachovávať nezávisle od seba.

Odôvodnenie

Postupné zrušenie diaľničných známok pre všetky vozidlá do 31. decembra 2025.

Pozmeňujúci návrh 37

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**.

Pozmeňujúci návrh

1. Členské štáty **musia 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 **oboma pre všetky kategórie**

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 38

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 1999/62/ES

Článok 7c – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

vozidiel.

Výška poplatku za externé náklady sa diferencuje a stanovuje sa podľa minimálnych požiadaviek a metód uvedených v prílohe IIIa, pričom sa dodržiavajú ***aspoň minimálne*** hodnoty stanovené v prílohe IIIb.

Pozmeňujúci návrh

4a. Od 1. januára 2022 členské štáty, ktoré vyberajú mýto, musia uplatňovať poplatok za externé náklady v súvislosti s nákladmi v dôsledku znečistenia ovzdušia spôsobeného premávkou a v dôsledku hluku z premávky na ťažké úžitkové vozidlá a dodávkové vozidlá určené na prepravu tovaru na všetkých častiach cestnej siete, ktoré podliehajú poplatku za infraštruktúru.

Pozmeňujúci návrh 39

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 1999/62/ES

Článok 7c – odsek 4 b (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4b. Od 1. januára 2025 členské štáty musia uplatňovať alebo zachovať poplatok za externé náklady v súvislosti s nákladmi na znečistenie ovzdušia spôsobeného premávkou a v dôsledku hluku z premávky na všetky ťažké úžitkové a ľahké vozidlá na všetkých

častiach cestnej siete, ktoré podliehajú poplatku za infraštruktúru.

Pozmeňujúci návrh 40

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 prílohe IIIa.

Pozmeňujúci návrh

5. Členské štáty, ktoré vyberajú mýto, **môžu** uplatňovať na ťažké úžitkové **a ľahké** vozidlá **vyšší** poplatok za externé náklady, a to na časti siete uvedenej v článku 7 ods. 1, na ktorej je environmentálna škoda spôsobená ťažkými úžitkovými vozidlami **a dodávkovými vozidlami určenými na prepravu tovaru** vyššia než priemerná environmentálna škoda spôsobená ťažkými úžitkovými vozidlami **a dodávkovými vozidlami určenými na prepravu tovaru** podľa vymedzenia v príslušných požiadavkách nahlasovania uvedených v prílohe IIIa.

Pozmeňujúci návrh 41

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 5

Smernica 1999/62/ES

Článok 7c – odsek 5 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

5a. **Členské štáty a príslušné regióny môžu uplatňovať alebo zachovať poplatok za externé náklady v súvislosti s nákladmi v dôsledku znečistenia ovzdušia premávkou alebo v dôsledku hluku z premávky na častiach cestnej siete, ktoré nepodliehajú poplatku za infraštruktúru.**

Pozmeňujúci návrh 42

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 6 (nový)

Smernica 1999/62/ES

Článok 7da – odsek 2 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

2a. *V prípade novej infraštruktúry na výber poplatkov nesmie výber poplatkov za kongesciu prispievať k vytváraniu ani k ďalšiemu rozvoju kongescie.*

Pozmeňujúci návrh 43

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7f – odsek 1 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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:

1. Členský štát **alebo príslušný región** 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:

Pozmeňujúci návrh 44

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7f – odsek 1 – písmeno b

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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

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 %,

prirážka nesmie presiahnuť 50 %,

Pozmeňujúci návrh 45

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. 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. ***Od ... [dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice] sa na vozidlá s nulovými emisiami vzťahuje zníženie poplatkov za infraštruktúru o 75 % v porovnaní s najvyššou sadzou. Rovnaké zníženie sa vzťahuje aj na prevádzku s nulovými emisiami, ak takúto prevádzku možno preukázať.***

Pozmeňujúci návrh 46

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 7

Smernica 1999/62/ES

Článok 7g – odsek 4 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

4a. Komisia do [Ú. v.: vložiť dátum päť rokov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice] vypracuje hodnotiacu správu, v ktorej vyhodnotí podiel vozidiel s nulovými emisiami na trhu. Komisia je splnomocnená prijať v prípade potreby delegovaný akt v súlade s článkom 9e s cieľom prepočítať zľavy uplatniteľné

*na vozidlá s nulovými emisiami
v porovnaní s najvyššou sadzou poplatku
za infraštruktúru.*

Pozmeňujúci návrh 47

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 8

Smernica 1999/62/ES

Článok 7ga – odsek 2

Text predložený Komisiou

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.

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh 48

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 8

Smernica 1999/62/ES

Článok 7ga – odsek 3 a (nový)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

3a. Od [dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice] sa na ľahké vozidlá s nulovými emisiami vzťahuje zníženie poplatkov za infraštruktúru o 75 % v porovnaní s najvyššou sadzou.

Pozmeňujúci návrh 49

Návrh smernice

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

Smernica 1999/62/ES

Článok 7i – odsek 2 – písmeno c a (nové)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

aa) v odseku 2 sa vkladá toto písmeno:

„ca) v prípade používateľov osobných vozidiel, ktorí sú nútení využívať túto infraštruktúru pravidelne, najmä z dôvodu bydliska na vidieku alebo v oblasti s ťažkým prístupom či na izolovanom území, sa uplatňujú tieto zľavy alebo zníženia do maximálnej výšky 50 %.“

Pozmeňujúci návrh 50

Návrh smernice

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

Smernica 1999/62/ES

Článok 9 – odsek 2 – pododsek 1

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

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:

-a) v odseku 2 sa prvý pododsek nahrádza takto:

„S cieľom umožniť vývoj dopravnej siete ako celku sa príjmy z poplatkov za infraštruktúru a externé náklady musia využiť v prospech dopravného sektora a na optimalizáciu celého dopravného systému. Príjmy z poplatkov za infraštruktúru alebo finančný ekvivalent týchto príjmov sa musia reinvestovať do jednej alebo viacerých z týchto oblastí:

- a) podpora transeurópskej dopravnej siete a jej oprava a údržba;*
- b) optimalizácia logistiky;*
- c) zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky;*
- d) poskytnutie bezpečných parkovacích miest.*

Príjmy z poplatkov za externé náklady alebo finančný ekvivalent týchto príjmov sa *použijú* na to, aby sa *zlepšila udržateľnosť dopravy a aby sa predišlo poškodeniu zdravia ľudí a životného prostredia*, vrátane jednej alebo viacerých z týchto úloh:

- a) uľahčenie efektívnej cenotvorby;
- b) zníženie znečistenia z cestnej dopravy pri zdroji;
- c) zmiernenie vplyvov znečistenia z cestnej dopravy pri zdroji;
- d) zlepšenie vlastností vozidiel z hľadiska emisií CO₂ a spotreby energie;
- e) rozvoj alternatívnej infraštruktúry pre používateľov dopravy a/alebo rozšírenie súčasných kapacít;
- f) podpora *transeurópskej dopravnej siete*;
- g) *optimalizácia logistiky*;
- h) *zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky; a*
- i) *poskytnutie bezpečných parkovacích miest.*

Pozmeňujúci návrh 51

Návrh smernice

Článok 1 – odsek 1 – bod 14 – písmeno b

Smernica 1999/62/ES

Článok 9 – odsek 3 – písmeno a a (nové)

Text predložený Komisiou

- a) uľahčenie efektívnej cenotvorby;
- b) zníženie znečistenia z cestnej dopravy pri zdroji;
- c) zmiernenie vplyvov znečistenia z cestnej dopravy pri zdroji;
- d) zlepšenie vlastností vozidiel z hľadiska emisií CO₂ a spotreby energie;
- e) rozvoj alternatívnej infraštruktúry pre používateľov dopravy a/alebo rozšírenie súčasných kapacít;
- f) podpora *a posilnenie rozvoja elektromobility vrátane infraštruktúry na prenos elektrickej energie do vozidiel*;
- g) *križové financovanie alternatívnych efektívnych dopravných projektov, ktoré majú za následok ekologický odklon dopravy*;
- h) *podpora kolektívnych spôsobov dopravy.*“

Pozmeňujúci návrh

- aa) *presadzovaním väčšieho využívania elektrických a hybridných (plug-in) vozidiel*;

Pozmeňujúci návrh 52

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 ods. 4 a článku 9d sa Komisii udeľuje na **dobu neurčitú** od **[deň]** nadobudnutia účinnosti tejto smernice].

Pozmeňujúci návrh

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 7g ods. 4, článku 7ga ods. 4 a článku 9d sa Komisii udeľuje na **obdobie piatich rokov** od... **[dátum]** nadobudnutia účinnosti tejto smernice]. **Komisia predloží správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto 5-ročného 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 53

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

- 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 (*).

Pozmeňujúci návrh

- Pridelenie nákladov ťažkým úžitkovým **a ľahkým** vozidlám sa uskutočňuje na objektívnom a transparentnom základe, pričom sa zohľadní proporčná časť dopravy **rozličných** 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 (*).

Pozmeňujúci návrh 54

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 porporčne 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

- Také náklady sa porporčne rozdelia medzi ťažké úžitkové vozidlá a **ostatné 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 55

Návrh smernice

Príloha I – bod 1 – písmeno c

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIa – názov

Text predložený Komisiou

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA
VYBERANIE POPLATKU ZA
EXTERNÉ NÁKLADY

Pozmeňujúci návrh

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA
VYBERANIE **VYŠŠIEHO** POPLATKU
ZA EXTERNÉ NÁKLADY

Pozmeňujúci návrh 56

Návrh smernice

Príloha I – bod 1 – písmeno c

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIa – úvodná časť

Text predložený Komisiou

V tejto prílohe sa stanovujú minimálne požiadavky na vyberanie poplatku za externé náklady a v prípade potreby na výpočet maximálneho poplatku za externé náklady.

Pozmeňujúci návrh

V tejto prílohe sa stanovujú minimálne požiadavky na vyberanie **vyššieho** poplatku za externé náklady **v porovnaní s minimálnymi hodnotami stanovenými v prílohe IIIb** a v prípade potreby na výpočet maximálneho poplatku za externé náklady.

Pozmeňujúci návrh 57

Návrh smernice

Príloha I – bod 1 – písmeno c

Text predložený Komisiou

Členský štát presne špecifikuje časť alebo časti svojej cestnej siete, na ktoré sa má vzťahovať poplatok za externé náklady.

Pozmeňujúci návrh

Členský štát presne špecifikuje časť alebo časti svojej cestnej siete, na ktoré sa má vzťahovať **vyšší** poplatok za externé náklady **v porovnaní s minimálnymi hodnotami stanovenými v prílohe IIIb**.

Pozmeňujúci návrh 58

Návrh smernice

Príloha I – bod 1 – písmeno c

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIa – časť 2 – odsek 1

Text predložený Komisiou

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)“].

Pozmeňujúci návrh

Ak má členský štát v úmysle uplatňovať vyššie poplatky za externé náklady, než sú **minimálne** 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 **minimálnym** poplatkom za externé náklady [ďalej ako „medzimestské cesty (vrátane diaľnic)“].

Pozmeňujúci návrh 59

Návrh smernice

Príloha I – bod 1 – písmeno c

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIa – časť 3 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Tento oddiel sa uplatňuje v prípade, keď členský štát zamýšľa uplatňovať vyššie poplatky za externé náklady, než sú

Pozmeňujúci návrh

Tento oddiel sa uplatňuje v prípade, keď členský štát zamýšľa uplatňovať vyššie poplatky za externé náklady, než sú

referenčné hodnoty uvedené v prílohe IIIb.

minimálne hodnoty uvedené v prílohe IIIb.

Pozmeňujúci návrh 60

Návrh smernice

Príloha I – bod 1 – písmeno c

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIa – časť 4 – bod 4.1 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Ak má členský štát v úmysle uplatňovať vyššie poplatky za externé náklady, než sú *referenčné* hodnoty uvedené v prílohe IIIb, tento členský štát alebo prípadne nezávislý orgán vypočíta účtovateľné náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia premávkou pomocou tohto vzorca:

Pozmeňujúci návrh

Ak má členský štát v úmysle uplatňovať vyššie poplatky za externé náklady, než sú *minimálne* hodnoty uvedené v prílohe IIIb, tento členský štát alebo prípadne nezávislý orgán vypočíta účtovateľné náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia premávkou pomocou tohto vzorca:

Pozmeňujúci návrh 61

Návrh smernice

Príloha I – bod 1 – písmeno c

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIa – časť 4 – bod 4.2 – úvodná časť

Text predložený Komisiou

Ak má členský štát v úmysle uplatňovať vyššie poplatky za externé náklady, než sú *referenčné* hodnoty uvedené v prílohe IIIb, tento členský štát alebo prípadne nezávislý orgán vypočíta účtovateľné náklady v dôsledku hluku z premávky pomocou týchto vzorcov:

Pozmeňujúci návrh

Ak má členský štát v úmysle uplatňovať vyššie poplatky za externé náklady, než sú *minimálne* hodnoty uvedené v prílohe IIIb, tento členský štát alebo prípadne nezávislý orgán vypočíta účtovateľné náklady v dôsledku hluku z premávky pomocou týchto vzorcov:

Pozmeňujúci návrh 62

Návrh smernice

Príloha I – bod 1 – písmeno d

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIb – názov

Text predložený Komisiou

**REFERENČNÉ HODNOTY POPLATKU
ZA EXTERNÉ NÁKLADY**

Pozmeňujúci návrh

**MINIMÁLNE HODNOTY POPLATKU
ZA EXTERNÉ NÁKLADY**

Pozmeňujúci návrh 63

Návrh smernice

Príloha I – bod 1 – písmeno d

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIb – odsek 1

Text predložený Komisiou

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

Pozmeňujúci návrh

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

Pozmeňujúci návrh 64

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 65

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 66

Návrh smernice

Príloha I – bod 1 – písmeno d

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIb – tabuľka 2 a (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Tabuľka 2a: minimálne hodnoty poplatku za externé náklady pre osobné automobily:

| Vozidlo | Motor | Trieda EURO | Predmestská | Medzimestská | |
|--|------------------------------------|--------------------|--------------------|---------------------|------------|
| Automobily s naftovým motorom | <1,4 l | Euro 2 | 1,9 | 0,9 | |
| | | Euro 3 | 1,6 | 0,9 | |
| | | Euro 4 | 1,3 | 0,7 | |
| | | Euro 5 | 0,9 | 0,5 | |
| | | Euro 6 | 0,6 | 0,3 | |
| | 1,4 – 2,0 l | Euro 0 | 3,6 | 1,0 | |
| | | Euro 1 | 1,9 | 0,9 | |
| | | Euro 2 | 1,8 | 0,8 | |
| | | Euro 3 | 1,7 | 0,9 | |
| | | Euro 4 | 1,4 | 0,7 | |
| | | Euro 5 | 0,9 | 0,5 | |
| | | Euro 6 | 0,6 | 0,3 | |
| | >2,0 l | Euro 0 | 3,9 | 1,3 | |
| | | Euro 1 | 1,9 | 0,9 | |
| | | Euro 2 | 1,8 | 0,9 | |
| | | Euro 3 | 1,7 | 0,9 | |
| | | Euro 4 | 1,4 | 0,7 | |
| | | Euro 5 | 0,9 | 0,5 | |
| | | Euro 6 | 0,6 | 0,3 | |
| | Automobily s benzínovým | <1,4 l | Euro 0 | 3,7 | 2,4 |
| | | | Euro 1 | 1,0 | 0,4 |

| | | | | | |
|----------------|--------------------|------------------|---------------|------------|------------|
| <i>motorom</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 67

Návrh smernice

Príloha I – bod 1 – písmeno d

Smernica 1999/62/ES

Príloha IIIb – tabuľka 2 b (nová)

Text predložený Komisiou

Pozmeňujúci návrh

Tabuľka 2b: minimálne hodnoty poplatku za externé náklady pre dodávkové vozidlá určené na prepravu tovaru:

| <i>Vozidlo</i> | <i>Trieda EURO</i> | <i>Predmestská</i> | <i>Medzimestská</i> |
|------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| <i>Dodávkové</i> | <i>Euro 1</i> | <i>2,4</i> | <i>0,7</i> |

| | | | |
|---|---------------|------------|------------|
| <i>vozidlo určené na prepravu tovaru s benzínovým motorom</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>Dodávkové vozidlo určené na prepravu tovaru 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 68

Návrh smernice

Príloha I – bod 2

Smernica 1999/62/ES

Príloha V – časť 1 – tabuľka 2

Text predložený Komisiou

Tabuľka 2: Koeficienty rovnocennosti na stanovenie pomeru medzi úrovňami poplatkov za kongesciu pre jednotlivé kategórie vozidiel

| Kategória vozidla | Koeficient rovnocennosti |
|---|--------------------------|
| Lahké vozidlá | 1 |
| Ťažké nákladné vozidlá bez prípojného vozidla | 1,9 |
| Autobusy a autokary | 2,5 |
| Ťažké nákladné vozidlá s prípojným vozidlom | 2,9 |

Pozmeňujúci návrh

Tabuľka 2: Koeficienty rovnocennosti na stanovenie pomeru medzi úrovňami poplatkov za kongesciu pre jednotlivé kategórie vozidiel

| Kategória vozidla | Koeficient rovnocennosti |
|---------------------------------------|--------------------------|
| Lahké vozidlá | 1 |
| Ťažké nákladné vozidlá bez prípojného | 1,9 |

| | |
|---|------------|
| vozidla | |
| Autobusy a autokary | <i>1,5</i> |
| Ťažké nákladné vozidlá s prípojným vozidlom | 2,9 |

POSTUP VÝBORU POŽIADANÉHO O STANOVISKO

| | |
|---|--|
| Názov | Poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami |
| Referenčné čísla | COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD) |
| Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi | TRAN 15.6.2017 |
| Výbor požiadaný o stanovisko dátum oznámenia na schôdzi | ENVI 15.6.2017 |
| Postup pridružených výborov - dátum oznámenia na schôdzi | 16.11.2017 |
| Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko dátum vymenovania | Seb Dance 21.6.2017 |
| Prerokovanie vo výbore | 24.1.2018 |
| Dátum prijatia | 27.3.2018 |
| Výsledok záverečného hlasovania | +: 50 -: 11 0: 1 |
| Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní | Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Alberto Cirio, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Mark Demesmaecker, Stefan Eck, Bas Eickhout, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Peter Liese, Lukas Mandl, Valentinas Mazuronis, Joëlle Mélin, Massimo Paolucci, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Michèle Rivasi, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli |
| Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní | Cristian-Silviu Buşoi, Nicola Caputo, Albert Deß, Eleonora Evi, Christofer Fjellner, Elena Gentile, Norbert Lins, Gabriele Preuß, Christel Schaldemose, Dubravka Šuica, Keith Taylor, Carlos Zorrinho |

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

| 50 | + |
|------------|--|
| ALDE: | Catherine Bearder, Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis, Frédérique Ries |
| EFDD: | Eleonora Evi |
| GUE/NGL: | Stefan Eck, Kateřina Konečná |
| PPE: | Pilar Ayuso, Ivo Belet, Cristian-Silviu Buşoi, Alberto Cirio, Angélique Delahaye, Albert Deß, Christofer Fjellner, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Lukas Mandl, Annie Schreijer-Pierik, Dubravka Šuica, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean |
| S&D: | Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nicola Caputo, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Elena Gentile, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Gabriele Preuß, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho |
| VERTS/ALE: | Marco Affronte, Bas Eickhout, Benedek Jávor, Michèle Rivasi, Davor Škrlec, Keith Taylor |

| 11 | - |
|-------|---|
| ECR: | Arne Gericke, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter, Jadwiga Wiśniewska |
| EFDD: | Julia Reid |
| ENF: | Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh, Joëlle Mélin |
| NI : | Zoltán Balczó |
| PPE: | György Hölvényi |

| 1 | 0 |
|-----|------------------|
| ECR | Mark Demesmaeker |

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania

POSTUP GESTORSKÉHO VÝBORU

| | | | |
|---|--|-------------------|-----------|
| Názov | Poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami | | |
| Referenčné čísla | COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD) | | |
| Dátum predloženia v EP | 31.5.2017 | | |
| Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi | TRAN 15.6.2017 | | |
| Výbory požiadané o stanovisko dátum oznámenia na schôdzi | ECON 16.11.2017 | ENVI 15.6.2017 | |
| Bez predloženia stanoviska dátum rozhodnutia | ECON 27.2.2018 | | |
| Postup pridružených výborov dátum oznámenia na schôdzi | ENVI 16.11.2017 | | |
| Spravodajcovia dátum menovania | Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy 4.7.2017 | | |
| Prerokovanie vo výbore | 22.1.2018 | 20.3.2018 | 14.5.2018 |
| Dátum prijatia | 24.5.2018 | | |
| Výsledok záverečného hlasovania | +: -: 0: | 35 2 3 | |
| Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní | Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska | | |
| Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní | Michael Gahler, Ramona Nicole Mănescu, Marek Plura, Jozo Radoš, Matthijs van Miltenburg | | |
| Náhradníci (čl. 200 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní | Eric Andrieu, Eleonora Evi, Jude Kirton-Darling, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo | | |
| Dátum predloženia | 7.6.2018 | | |

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE

| 35 | + |
|-----------|---|
| ALDE | Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg |
| EFDD | Eleonora Evi, Marco Zullo |
| GUE/NGL | Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu |
| PPE | Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Gahler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ramona Nicole Mănescu, Marek Plura, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska |
| S&D | Lucy Anderson, Eric Andrieu, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jude Kirton-Darling, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Janusz Zemke, Claudia Țapardel |
| VERTS/ALE | Michael Cramer, Karima Delli, Keith Taylor |

| 2 | - |
|-----|-------------------|
| ECR | Jacqueline Foster |
| PPE | Andor Deli |

| 3 | 0 |
|-----|---|
| ECR | Tomasz Piotr Poręba, Anneleen Van Bossuyt |
| PPE | Dieter-Lebrecht Koch |

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania