



Rada
Európskej únie

V Bruseli 29. októbra 2021
(OR. en)

**Medziinštitucionálny spis:
2017/0114(COD)**

**10542/21
ADD 1**

**TRANS 459
FISC 116
ENV 484
CODEC 1046**

NÁVRH ODÔVODNENÉHO STANOVISKA RADY

Predmet: Pozícia Rady v prvom čítaní na účely prijatia SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa menia smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry vozidlami

– návrh odôvodneného stanoviska Rady

I. ÚVOD

1. Európska komisia predložila uvedený návrh Európskemu parlamentu a Rade 1. júna 2017 ako súčasť prvého balíka opatrení v oblasti mobility.
2. Týmto návrhom sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami¹ (ďalej len „smernica 1999/62/ES“) s cieľom riešiť problémy súvisiace s emisiami skleníkových plynov, financovaním cestnej infraštruktúry a kongesciou.
3. Európsky parlament určil za gestorský výbor pre tento návrh Výbor pre dopravu a cestovný ruch (výbor TRAN) a za spravodajkyňu v 8. volebnom období pani Christine Revaultovú D'Allonnesovú Bonnefoyovú.
4. Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal stanovisko k návrhu na svojom 529. plenárnom zasadnutí 18. októbra 2017. Európsky výbor regiónov prijal stanovisko 1. februára 2018 na 127. plenárnom zasadnutí.

¹ Ú. v. ES L 187, 20.7.1999.

5. Európsky parlament prijal stanovisko v prvom čítaní 25. októbra 2018.
6. Po parlamentných voľbách v roku 2019 bol za spravodajcu v 9. volebnom období určený pán Giuseppe Ferrandino.
7. Výbor TRAN prijal 24. septembra 2019 rozhodnutie o začatí neformálnych politických trialógov na základe pozície Európskeho parlamentu v prvom čítaní.
8. Na úrovni Rady začala pracovná skupina pre pozemnú dopravu na spise pracovať 1. júna 2017 po všeobecnej prezentácii návrhu. Dňa 21. júna 2017 sa analyzovalo posúdenie vplyvu.
9. Rada (TTE, doprava) usporiadala prvú diskusiu o smerovaní k návrhu 5. decembra 2017².
10. Odvtedy sa o návrhu rokovalo pri viacerých príležitostiach a vykonala sa rozsiahla práca.
11. Výbor stálych predstaviteľov 18. decembra 2020 schválil mandát uvedený v prílohe k dokumentu 13827/20, ktorý umožňuje začať rokovania s Európskym parlamentom.
12. V období od januára do júna 2021 sa na úrovni pracovnej skupiny pre pozemnú dopravu a Výboru stálych predstaviteľov uskutočnilo značné množstvo zasadnutí s cieľom pripraviť rokovania a nadviazať na ne.
13. Tri neformálne politické trialógy s Európskym parlamentom, ktoré sa uskutočnili 29. januára, 23. marca a 15. júna 2021, spolu s niekoľkými technickými stretnutiami, umožnili spoluzákondarcom ich pozície zbližiť a dosiahnuť tak politickú dohodu.
14. Výbor stálych predstaviteľov 30. júna 2021 analyzoval predbežné kompromisné znenie s cieľom dosiahnuť dohodu³.

² Referenčný dokument 14426/17.

³ Referenčné dokumenty 9960/21 a 9960/19 COR 1.

15. Predsedníčka výboru Európskeho parlamentu TRAN zaslala 14. júla 2021 predsedníčke Výboru stálych predstaviteľov list⁴, v ktorom uviedla, že v prípade, ak Rada prijme pozíciu v prvom čítaní, ktorá bude v súlade so znením uvedeným v prílohe k tomuto listu, odporučí členom výboru TRAN a následne plénu, aby sa pozícia Rady v druhom čítaní Európskeho parlamentu akceptovala bez pozmeňujúcich návrhov s výhradou overenia právnikmi lingvistami.
16. Rada by mala 9. novembra 2021 prijať k danému návrhu pozíciu v prvom čítaní uvedenú v prílohe k dokumentu 10542/21.

II. CIEĽ

17. Zmeny smernice 1999/62/ES uvedené v návrhu Európskej komisie boli zamerané na zintenzívnenie dekarbonizácie cestnej dopravy. Sústreďujú sa hlavne na tieto aspekty:
- rozšírenie rozsahu pravidiel spoplatňovania na autobusy a autokary, na nákladné vozidlá s hmotnosťou od 3,5 do 12 ton a do určitej miery na ľahké vozidlá vrátane osobných vozidiel,
 - postupné zrušenie systémov spoplatňovania na základe času (tzv. diaľničné známky) pre ťažké úžitkové vozidlá a ľahké vozidlá,
 - povinné uplatňovanie poplatku za externé náklady na ťažké úžitkové vozidlá na tých častiach siete, kde by environmentálna škoda spôsobená týmito vozidlami bola závažná, ako aj revízia požiadaviek na vyberanie takýchto poplatkov,
 - cenové rozlíšenie podľa emisií CO₂ namiesto emisnej klasifikácie Euro a
 - pridelovanie príjmov z poplatkov za kongesciu alebo ich ekvivalentu vo finančnej hodnote na riešenie problému kongescie.

⁴ Referencia: IM 010110 2021. Vezmite na vedomie, že vzhľadom na pandémiu COVID-19 nebola papierová verzia listu zaslaná štandardnou poštou.

III. ANALÝZA POZÍCIE RADY V PRVOM ČÍTANÍ

A. Všeobecne

18. V kompromisnom znení, ktoré potvrdila Rada 9. novembra 2021, sa v plnej miere odráža dohoda dosiahnutá spoluzákondarcami. Zachovávajú sa v ňom aj hlavné ciele návrhu Európskej komisie a zároveň sa v ňom odráža rovnováha medzi najdôležitejšími pozmeňujúcimi návrhmi, ktoré prijal Európsky parlament v prvom čítaní, a mandátom Rady.
19. Európsky parlament prijal v prvom čítaní okolo 130 pozmeňujúcich návrhov, ktoré pracovná skupina pre pozemnú dopravu analyzovala pri viacerých príležitostiach. Na začiatku sa pozície oboch spoluzákondarcov k mnohým ustanoveniam vrátane tých najkontroverzejších, ako je napríklad postupné zrušenie užívateľských poplatkov, výrazne líšili. Po intenzívnych rokovaníach na politickej aj technickej úrovni sa ich však podarilo zbližiť.

B. Hlavné otázky

20. Zmenami vykonanými v návrhu Európskej komisie sa vo všeobecnosti rešpektujú jeho hlavné ciele:
- posilniť uplatňovanie zásad „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“,
 - náležite prispievať k financovaniu cestnej infraštruktúry,
 - riešiť kongesciu,
 - zintenzívniť dekarbonizáciu dopravy a
 - prispievať k dosahovaniu cieľov v oblasti klímy.

21. Spoluzákonodarcovia zároveň našli správnu rovnováhu medzi ambíciou, pokiaľ ide o uvedené ciele, a potrebou zabezpečiť regulačný rámec, ktorý bude môcť odvetvie alebo orgány ľahko uplatňovať a ktorý bude dostatočne flexibilný, aby si členské štáty mohli vybrať najvhodnejšie systémy spoplatňovania tak, aby nevzniklo neodôvodnené administratívne zaťaženie.
22. Hlavné zmeny v porovnaní s pôvodným návrhom Európskej komisie možno zhrnúť takto:
- a) rozšíril sa zoznam vymedzení pojmov v článku 2, pričom sa doplnili niektoré nové vymedzenia pojmov (napr. „motorový karavan“, „dodávkové vozidlo“, „vozidlo s nulovými emisiami“) a iné sa sprehľadnili alebo spresnili (napr. „ťažké úžitkové vozidlo“, „ľahké úžitkové vozidlo“, „podstatne zmenený mýtny režim alebo režim spoplatnenia“);
 - b) článok 7, teda základné ustanovenie vymedzujúce všeobecné zásady spoplatňovania, sa zrevidoval tak, že:
 - poplatky je možné ukladať nezávisle od kategórie vozidiel – či už ide o ľahké vozidlá alebo ťažké úžitkové vozidlá alebo typy vozidiel v rámci týchto kategórií. Ak sa však poplatky uložia na osobné vozidlá, rovnaké alebo vyššie poplatky sa musia uložiť aj na ľahké úžitkové vozidlá,
 - členské štáty sa môžu rozhodnúť zachovať súčasný stav existujúcich koncesných zmlúv, pričom nebudú uplatňovať nové pravidlá spoplatňovania, kým sa zmluva neobnoví alebo kým sa podstatne nezmení mýtny režim alebo režim spoplatňovania,
 - členské štáty môžu v osobitných prípadoch stanoviť znížené mýto alebo užívateľské poplatky alebo výnimky z povinnosti platiť mýto alebo užívateľské poplatky (napr. v prípade vozidiel s nulovými emisiami s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou do 4,25 tony),

- užívateľské poplatky za ťažké úžitkové vozidlá sa v základnej sieti TEN-T postupne zrušia do ôsmich rokov od nadobudnutia účinnosti smernice. Členské štáty, ktoré uplatňujú spoločný systém užívateľských poplatkov (napr. „zmluva o Eurovignette“), však môžu na prispôsobenie alebo zrušenie tohto systému využiť dodatočnú dvojročnú lehotu. Ako odchýlka od všeobecnej zásady postupného ukončovania sú povolené výnimky v riadne odôvodnených prípadoch a po oznámení systému Komisii,
 - uvedený článok (spolu s článkom 7a) teraz obsahuje dve doložky o preskúmaní, ktoré Komisii umožňujú posúdiť vykonávanie a účinnosť smernice, pokiaľ ide o spoplatňovanie ľahkých vozidiel, ako aj technickú a právnu uskutočniteľnosť diferencovaného prístupu k ľahkým úžitkovým vozidlám;
- c) v novom ustanovení, článku 7aa, sa teraz ustanovuje takzvaný „kombinovaný systém spoplatňovania“. V tomto článku sa ustanovuje, že členské štáty, ktoré uplatňovali mýto na svojej základnej sieti TEN-T alebo na jej časti pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice, môžu zaviesť kombinovaný systém spoplatňovania pre všetky ťažké úžitkové vozidlá alebo pre niektoré typy ťažkých úžitkových vozidiel. V rámci tohto systému sa musia užívateľské poplatky diferencovať podľa emisií CO₂ vozidla a emisnej triedy Euro;
- d) v článku 7a sa urobili mierne úpravy primeranosti užívateľských poplatkov za osobné vozidlá. Okrem toho sa podľa tohto ustanovenia musí používanie infraštruktúry umožniť aj na jeden deň, na jeden týždeň alebo desať dní alebo oboje. Členské štáty však môžu obmedziť denný užívateľský poplatok len na účely tranzitu. Ak členské štáty stanovia rôzne poplatky za ľahké úžitkové vozidlá a osobné vozidlá, sadzby poplatkov za ľahké úžitkové vozidlá budú vyššie ako v prípade osobných vozidiel;

- e) pokiaľ ide o internalizáciu externých nákladov spojených s ťažkými úžitkovými vozidlami, v článkoch 7ca a 7cb sa teraz zavádza povinnosť uplatňovať, po štvorročnom prechodnom období, poplatky za externé náklady tam, kde sa vyberá mýto. Členské štáty však budú môcť po tom, ako to oznámia Komisii, neuplatňovať poplatok za externé náklady v prípade znečistenia ovzdušia, ak pôjde o neúmyselné dôsledky spojené s odklonením dopravy. Týmto povinným spoplatňovaním nie je dotknutá voľba členských štátov naďalej uplatňovať poplatok za externé náklady v prípade emisií CO₂. Komisia však bude môcť posúdiť vykonávanie a účinnosť uplatňovania poplatkov za externé náklady v prípade emisií CO₂;
- f) pokiaľ ide o nepovinné spoplatňovanie:
- v článku 7da sa teraz ustanovuje, že príjmy získané z (nepovinných) poplatkov za kongesciu alebo ich ekvivalent vo finančnej hodnote sa musia použiť na riešenie problémov kongescie alebo na rozvoj udržateľnej dopravy a mobility vo všeobecnosti. Ak sú takéto príjmy pridelené do všeobecného rozpočtu, táto povinnosť sa považuje za splnenú členským štátom, ak členský štát vykonáva politiky finančnej podpory na riešenie problému kongescie alebo na rozvoj udržateľnej dopravy a mobility vo všeobecnosti, ktorých hodnota zodpovedá príjmom z poplatkov za kongesciu, a
 - v článku 7f sa teraz ustanovuje, že ak sa dva alebo viaceré členské štáty rozhodnú uplatniť prirážku v tom istom koridore, prirážka môže presiahnuť 25 % (ale nie 50 %) len na základe dohody všetkých členských štátov, ktoré sú súčasťou daného koridoru a ktoré susedia s členskými štátmi, na ktorých území sa uplatňuje prirážka;

g) pokiaľ ide o diferenciáciu na základe emisií CO₂ a na základe environmentálnych vlastností vozidiel:

- v novom ustanovení, článku 7ga, sa v súlade s cieľmi v oblasti klímy CO₂ vkladá do zoznamu spoplatňovaných nákladov. V tomto ustanovení sa od členských štátov vyžaduje, aby sa v prípade ťažkých úžitkových vozidiel poplatky za infraštruktúru a užívateľské poplatky diferencovali na základe emisií CO₂. Spočiatku by sa mal systém uplatňovať len na najväčšie nákladné vozidlá, ale postupne by sa mal rozšíriť na iné typy ťažkých úžitkových vozidiel, pričom by sa pravidelne prispôboval technickému pokroku. Členské štáty budú takisto môcť uplatňovať preferenčný režim na vozidlá s nulovými emisiami s cieľom stimulovať nákup vozidiel, ktoré sú vo svojej triede najlepšie. Nové ustanovenie však obsahuje záruky na zabránenie dvojitému zvýhodňovaniu hybridných vozidiel a možnému prekryvaniu s inými nástrojmi stanovovania cien uhlíka a
- v článku 7gb sa teraz ponecháva členským štátom priestor na voľné uváženie, pokiaľ ide o diferenciáciu mýta a užívateľských poplatkov za ľahké vozidlá podľa environmentálnych vlastností vozidla. Týmto ustanovením sa však od roku 2026 ukladá povinná diferenciácia mýta a ročnej sadzby užívateľských poplatkov za dodávkové vozidlá a autobusy podľa environmentálnych vlastností vozidla, ak sa mýto alebo užívateľské poplatky uplatňujú a ak je to technicky možné;

h) upravil sa článok 11, pokiaľ ide o druh informácií, ktoré majú členské štáty zverejniť v súhrnnej správe, ako aj o periodicitu uverejňovania tejto správy (t. j. správa sa musí vypracovať do troch rokov od nadobudnutia účinnosti smernice a potom každých päť rokov);

i) v článku 4 pozmeňujúcej smernice sa stanovuje dvojročná lehota na transpozíciu a

j) zrevidovali sa prílohy, pokiaľ ide o maximálne výšky užívateľských poplatkov, minimálne požiadavky a referenčné hodnoty poplatkov za externé náklady, minimálne požiadavky a referenčné hodnoty poplatkov za kongesciu a emisné kritériá pre znečisťujúce látky v prípade ľahkých vozidiel.

IV.

23. V pozícii Rady sa zachovali hlavné ciele návrhu Európskej komisie a plne sa v nej zohľadňuje kompromis dosiahnutý s jej podporou počas neformálnych rokovaní medzi Radou a Európskym parlamentom.
 24. Tento kompromis potvrdila predsedníčka výboru Európskeho parlamentu TRAN v liste zo 14. júla 2021 adresovanom predsedníctvu a očakáva sa, že Rada (ECOFIN) ho prijme 9. novembra 2021 ako pozíciu v prvom čítaní.
-