

V Bruseli 17. novembra 2021  
(OR. en)

14043/21

---

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

---

**TRANS 687  
FISC 194  
ENV 902  
CODEC 1491**

**SPRIEVODNÁ POZNÁMKA**

|                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Od:              | Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie                                                                                                                                                                                                                                          |
| Dátum doručenia: | 16. novembra 2021                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Komu:            | Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Č. dok. Kom.:    | COM(2021) 693 final                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Predmet:         | OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU podľa článku 294 ods. 6 Zmluvy o fungovaní Európskej únie o pozícii Rady k prijatiu SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa menia smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a smernica (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry vozidlami |

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2021) 693 final.

---

Príloha: COM(2021) 693 final



EURÓPSKA  
KOMISIA

V Bruseli 16. 11. 2021  
COM(2021) 693 final

2017/0114 (COD)

## **OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU**

**podľa článku 294 ods. 6 Zmluvy o fungovaní Európskej únie**

**o**

**pozícii Rady k prijatiu SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou  
sa menia smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a smernica (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide  
o poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry vozidlami**

## OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU

podľa článku 294 ods. 6 Zmluvy o fungovaní Európskej únie

o

**pozícii Rady k prijatiu SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa menia smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a smernica (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry vozidlami**

### 1. CHRONOLÓGIA

|                                                                                                       |                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| Dátum predloženia návrhu Európskemu parlamentu a Rade [dokument COM(2017) 275 final – 2017/0114 COD]: | 1. júna 2017     |
| Dátum stanoviska Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru:                                        | 18. októbra 2017 |
| Dátum stanoviska Európskeho výboru regiónov:                                                          | 1. februára 2018 |
| Dátum pozície Európskeho parlamentu v prvom čítaní:                                                   | 25. októbra 2018 |
| Dátum predloženia zmeneného návrhu:                                                                   | Neuplatňuje sa   |
| Dátum prijatia pozície Rady:                                                                          | 9. novembra 2021 |

### 2. CIEĽ NÁVRHU KOMISIE

Komisia 31. mája 2017 navrhla ako súčasť prvého balíka opatrení v oblasti mobility (ďalej len „Európa v pohybe“) revíziu smernice 1999/62/ES (ďalej len „smernica Eurovignette“). Táto zmena sa týka aspektov výberu cestných poplatkov podľa uvedenej smernice.

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

- prispieť k vykonávaniu Parížskej dohody a k dosiahnutiu cieľov EÚ v oblasti klímy prostredníctvom zníženia emisií CO<sub>2</sub> z cestnej dopravy,
- znížiť riziko diskriminácie príležitostných, zväčša zahraničných, účastníkov cestnej premávky, najmä osobných vozidiel a
- riešiť konkrétne nedostatky existujúceho právneho predpisu, t. j. lepšie plniť jeho ciele, najmä jednoduchším uplatnením poplatkov za externé náklady, ktoré si v súčasnosti vyžaduje nepružný proces odôvodnenia a oznamovania, ako aj zavedením novej možnosti spoplatňovania kongescie.

### 3. PRIPOMIENKY K POZÍCII RADY

#### 3.1. Typ poplatkov (mýto a/alebo diaľničné známky)

a) Ťažké úžitkové vozidlá

Zatiaľ čo Komisia navrhla do šiestich rokov postupne zrušiť poplatky na základe času (t. j. užívateľské poplatky známe ako diaľničné známky), podľa pozície Rady:

- diaľničné známky pre ťažké úžitkové vozidlá sa majú v základnej transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T) postupne zrušiť do ôsmich rokov,
- pričom o najviac dva ďalšie roky sa môže táto lehota predĺžiť v prípade spoločných systémov užívateľských poplatkov (t. j. zmluva o Eurovignette<sup>1</sup>),
- okrem riadne odôvodnených prípadov (týkajúcich sa nákladov/prínosov spojených s hustotou dopravy/obyvateľstva alebo rizikom odklonu dopravy).

Možnosť uplatňovať „kombinovaný systém spoplatňovania“ by okrem toho členským štátom, ktoré už majú zavedené mýto, umožnil zaviesť diaľničné známky, t. j. uložiť za určitých podmienok užívateľské poplatky pre kategórie ciest alebo vozidiel, ktoré nie sú v súčasnosti spoplatňované.

Komisia by uprednostnila postupné zrušenie diaľničných známk v celej sieti TEN-T, a to pre všetky ťažké úžitkové vozidlá. Rozsah pôsobnosti kombinovaného systému spoplatňovania by sa zároveň mohol presnejšie zohľadniť v príslušnom právnom predpise. Takéto ustanovenie je potrebné vykladať v súvislosti s dotknutou smernicou a jej odôvodneniami, pričom jeho uplatňovanie sa obmedzuje momentálne existujúcimi mýtnymi systémami. Vzhľadom na relatívne obmedzený vplyv menších ťažkých úžitkových vozidiel (ktoré v niektorých členských štátoch v súčasnosti nie sú spoplatňované) na infraštruktúru a externé náklady a so zreteľom na dostupné záruky (t. j. predchádzajúce oznámenie Komisii) môže Komisia v prípadoch odôvodnených výnimiek a zavedenia kombinovaných systémov spoplatňovania súhlasiť s kompromisom.

#### *b) Ľahké vozidlá*

Komisia zároveň navrhla postupné zrušenie diaľničných známk pre ľahké vozidlá. Spoluzákonnodarcovia sa však zhodli na možnosti členských štátov zachovať a zaviesť diaľničné známky pre tieto vozidlá (osobné automobily, ľahké úžitkové vozidlá a minibusy).

Pokiaľ ide o proporcionalitu cien diaľničných známk, Komisia navrhla mierne nižšie hranice pre krátkodobé diaľničné známky v porovnaní s hranicami stanovenými v pozícii Rady. Pozíciou Rady sa zároveň teraz od členských štátov vyžaduje, aby sprístupnili **denné diaľničné známky**, čo predstavuje významný krok smerom k primeranejšiemu spoplatneniu ľahkých vozidiel. Na základe žiadosti Európskeho parlamentu sa okrem toho zahŕňajú doložky o preskúmaní týkajúce sa pravidiel uplatniteľných na ľahké vozidlá vo všeobecnosti a konkrétne na zaobchádzanie s ľahkými úžitkovými vozidlami.

Primeranejšie spoplatňovanie je v súlade s návrhom Komisie.

---

<sup>1</sup> Tento spoločný systém užívateľských poplatkov pre ťažké úžitkové vozidlá stále uplatňujú Dánsko, Luxembursko, Švédsko a Holandsko: <https://www.eurovignettes.eu/>.

### 3.2. Diferenciácia poplatkov na základe environmentálnych vlastností

#### a) Ťažké úžitkové vozidlá

Komisia navrhla nahradiť diferenciáciu na základe emisných tried Euro **povinnou diferenciáciou na základe emisií CO<sub>2</sub>** ťažkých úžitkových vozidiel (pričom látky znečisťujúce prostredie má riešiť spoplatňovanie externých nákladov, pozri oddiel 3.3). Komisia vzhľadom na absenciu východiskovej hodnoty v čase prijatia návrhu navrhla rozpracovať podrobnosti v rámci delegovaných aktov.

Európsky parlament vo svojej pozícii v prvom čítaní do veľkej miery súhlasil s návrhom a vykonal len malé zmeny týkajúce sa zaobchádzania s dopravou s nulovými emisiami, ktoré sú v súlade pozíciou Rady. Rada vypracovala podrobnosti diferenciácie na základe emisií CO<sub>2</sub> ťažkých úžitkových vozidiel, pričom vychádzala z noriem CO<sub>2</sub> prijatých v roku 2019<sup>2</sup>. Rada súbežne rozšírila povinnosť diferencovať poplatky aj na diaľničné známky (užívateľské poplatky).

Vzhľadom na nedávny návrh systému na obchodovanie s emisiami pre odvetvie cestnej dopravy<sup>3</sup> je súčasťou pozície Rady doložka o preskúmaní/hodnotení s cieľom riešiť každé skutočné alebo vnímané riziko duplicity v rámci stanovovania cien uhlíka.

Komisia podporuje metodiku diferenciácie poplatkov na základe emisií CO<sub>2</sub>, ktorú vypracovala Rada, ako aj doložku o preskúmaní.

#### b) Ľahké vozidlá

Komisia navrhla diferencovať cestné poplatky aj v prípade ľahkých vozidiel na základe ich environmentálnych vlastností, t. j. zohľadňujúc emisie CO<sub>2</sub> aj emisie znečisťujúcich látok. Spoluzákondarcovia súhlasia, že diferenciácia poplatkov v prípade osobných vozidiel by mala byť voliteľná.

Od členských štátov sa na základe pozície Rady bude požadovať, ak je to technicky možné, aby od roku 2026 diferencovali mýto a ročné užívateľské poplatky pre dodávky (podskupina ľahkých úžitkových vozidiel) a minibusy, a to na základe environmentálnych vlastností. Systém stanovený v článku 7gb a v prílohe VII, ktorý je založený na najnovších emisných normách, by bol orientačný. Členské štáty, ktoré sa rozhodnú uplatňovať odlišný systém (napr. z hľadiska emisných kritérií, rozsahu diferenciácie alebo potenciálne zahrnutia iných kritérií), by museli svoj výber zdôvodniť a oznámiť to Komisii. Členské štáty sa však môžu rozhodnúť uplatňovať znížené sadzby iba v prípade vozidiel s nulovými emisiami, a to bez diferenciácie poplatkov pre iné vozidlá a bez toho, aby to oznámili Komisii.

Napriek tomu, že Komisia by uprednostnila podobné pravidlo v prípade všetkých ľahkých úžitkových vozidiel, môže tento kompromis podporiť, keďže zásada diferenciácie poplatkov, ktorá odráža náklady na používanie ciest, je v súlade s návrhom Komisie.

<sup>2</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO<sub>2</sub> pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202 – 240).

<sup>3</sup> Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES, rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 a nariadenie (EÚ) 2015/757 [COM(2021) 551 final].

### **3.3. Spoplatňovanie externých nákladov**

Komisia navrhla zjednodušiť spoplatňovanie externých nákladov (priamo použiteľnými referenčnými hodnotami), ktoré by bolo povinné v prípade ťažkých úžitkových vozidiel, a to aspoň v tých častiach siete, v ktorých externé náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia a/alebo hluku presahujú priemerné hodnoty. Konečná pozícia Rady rozšírila rozsah pôsobnosti tejto povinnosti jej uplatnením na celú sieť, na ktorú sa vzťahuje mýto, a to najneskôr štyri roky po nadobudnutí účinnosti pozmeňujúcej smernice.

Členské štáty budú musieť uplatňovať spoplatňovanie externých nákladov za znečisťovanie životného prostredia ako pravidlo s výnimkou konkrétnych riadne odôvodnených prípadov, čo predstavuje vítané zvýšenie ambícií v porovnaní s návrhom Komisie.

Rada doplnila možnosť uplatňovať poplatky aj za náklady v dôsledku emisií CO<sub>2</sub> ako alternatívu k diferenciacii poplatkov za infraštruktúru na základe emisií CO<sub>2</sub> (prípadne ako ich kombináciu) pre ťažké úžitkové vozidlá (pozri oddiel 3.2). Hoci ide o ďalšie jasné zvýšenie ambícií, povedie to k duplicite v rámci stanovovania cien uhlíka v tom prípade, ak uplatniteľná vnútroštátna palivová daň už obsahuje prvok týkajúci sa CO<sub>2</sub> a ak budú palivá v cestnej doprave súčasťou obchodovania s emisiami, ako to v júli navrhla Komisia. Ako sa uvádza v oddiele 3.2, doložky o preskúmaní by mali poskytnúť záruky na minimalizovanie takéhoto rizika. Jedna z týchto doložiek o preskúmaní ukladá Komisii povinnosť upraviť množstvá spoplatniteľných emisií CO<sub>2</sub> zohľadňujúc skutočnú cenu uhlíka, ktorá je uplatniteľná na palivá v cestnej doprave v EÚ. Komisia sa domnieva, že záruky sú dostatočné, a podporuje možnosť spoplatňovať náklady spojené s emisiami CO<sub>2</sub> za predpokladu, že sa na ne nevzťahuje vhodnejší nástroj, napríklad obchodovanie s emisiami alebo zdanenie palív.

### **3.4. Spoplatňovanie kongescie**

Pozícia Rady k možnosti spoplatňovania kongescie je do veľkej miery v súlade s návrhom Komisie: členské štáty môžu zaviesť poplatok za kongesciu na ktoromkoľvek úseku svojej cestnej siete, na ktorej dochádza ku kongescii, pričom poplatok sa uplatňuje nediskriminačne na všetky kategórie vozidiel. Rada nahradila maximálne spoplatniteľné náklady referenčnými hodnotami, ktoré sa môžu za určitých podmienok presiahnuť, čo je potrebné oznámiť Komisii. Zároveň doplnila jednu výnimku v súlade s pozíciou Európskeho parlamentu, t. j. členské štáty môžu z tejto povinnosti čiastočne alebo úplne vyňať minibusy, autobusy a autokary. Komisia podporuje tieto zmeny.

### **3.5. Prirážky**

Prirážky by sa podľa návrhu Komisie mohli uplatňovať v ktorejkoľvek citlivej oblasti (nielen v horských regiónoch), pričom by sa príjmy získané z prirážok museli investovať do financovania rozvoja dopravných služieb alebo do výstavby alebo údržby dopravnej infraštruktúry základnej transeurópskej siete.

Podľa pozície Rady by prirážka mohla presiahnuť súčasné maximum 25 % len na základe dohody všetkých zúčastnených členských štátov, pričom by v takom prípade mohla dosiahnuť úroveň najviac 50 %. Ani toto nie je v rozpore s návrhom Komisie.

### **3.6. Využívanie príjmov a podávanie správ**

Ako to navrhla Komisia, v pozícii Rady sa vyžaduje, aby členské štáty okrem účelového viazania príjmov z prirážok využívali aspoň finančné zdroje, ktorých hodnota zodpovedá

príjmom z každého voliteľného poplatku za kongesciu, na zmierňovanie problému kongescie alebo v prospech udržateľnej prepravy.

Pokiaľ ide o podávanie správ, Rada nemohla súhlasiť s požiadavkou v návrhu Komisie na hodnotenie kvality cestnej siete, na ktorú sa vzťahuje mýto. Pokiaľ ide o ďalšie aspekty, pozície Rady a Európskeho parlamentu sú dobre zosúladené, pričom sa vzťahujú na rôzne poplatky, diferenciácie podľa kategórie vozidiel, ako aj na získané príjmy, ich využitie a na vývoj environmentálnych vlastností vozidiel, ktoré používajú cesty spoplatnené mýtom.

Komisia tieto zlepšenia podporuje.

### **3.7. Výnimky**

Rada chce zachovať možnosť vyňať existujúce koncesné zmluvy z povinnosti diferencovať poplatky alebo uplatňovať spoplatňovanie externých nákladov, s čím môže Komisia súhlasiť. Výnimka by sa neuplatňovala na nové, obnovené alebo podstatným spôsobom zmenené koncesie. Na tento účel bolo na základe návrhu Komisie vypracované vymedzenie podstatne zmenenej úpravy výberu mýta.

Ako to navrhuje Komisia, najneskôr do piatich rokov by sa odstránila možnosť vyňať vozidlá do 12 ton zo spoplatňovania.

V pozícii Rady sa umožňuje vyňatie z povinnosti pre:

- vozidlá do 7,5 tony, ktoré sa používajú na remeselné účely,
- vozidlá, ktoré používajú osoby so zdravotným postihnutím,
- historické vozidlá.

Napriek tomu, že politikou Komisie je obmedziť počet výnimiek, nie je pravdepodobné, že by zachované výnimky spôsobili akékoľvek výrazné narušenie, ani to, že by mali významný vplyv na environmentálne ciele návrhu. Dôvodom je to, že by sa týkali relatívne malého segmentu nákladných vozidiel do 7,5 tony, ktoré sa používajú na remeselné účely, historické vozidlá a na vozidlá, ktoré používajú osoby so zdravotným postihnutím, pričom všetky uvedené vozidlá sa v porovnaní s inými vozidlami používajú na zanedbateľné vzdialenosti, najmä na cestách spoplatnených mýtom. Komisia môže preto súhlasiť s uvedenými výnimkami.

## **4. ZÁVER**

Napriek určitému zníženiu úrovne ambícií v určitých aspektoch (postupné zrušenie poplatkov na základe času, diferenciácia poplatkov pre ľahké vozidlá, výnimky) sa pozíciou Rady zvyšujú ambície vo viacerých rovnako dôležitých otázkach. Ide o:

- sprísnenie ustanovenia o spoplatňovaní na základe emisií CO<sub>2</sub>, najmä rozšírením jeho pôsobnosti na všetky ostatné systémy diaľničných známok,
- povinné spoplatňovanie externých nákladov za znečisťovanie životného prostredia v celej sieti, na ktorú sa vzťahuje mýto,
- možnosť spoplatniť externé náklady spojené s emisiami CO<sub>2</sub>,
- flexibilnejšie uplatňovanie spoplatňovania kongescie a prirážok,

- denné diaľničné známky pre príležitostných účastníkov cestnej premávky kategórie ľahkých vozidiel.

Pozícia Rady ako taká predstavuje významný pokrok v oblasti spravodlivejšieho a účinnejšieho spoplatňovania používania ciest, a tým aj v oblasti vykonávania zásad „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“. Táto zmena smernice Eurovignette je kľúčovým prvkom Európskej zelenej dohody a má podporu Komisie.