

Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

► **B** ► **M9** SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 1999/62/ES
ze dne 17. června 1999
o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly ◀
(Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
► M1	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES ze dne 17. května 2006	L 157	8	9.6.2006
► M2	Směrnice Rady 2006/103/ES ze dne 20. listopadu 2006	L 363	344	20.12.2006
► M3	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU ze dne 27. září 2011	L 269	1	14.10.2011
► M4	Směrnice Rady 2013/22/EU ze dne 13. května 2013	L 158	356	10.6.2013
► M5	Aktualizace přílohy II a tabulky 1 a 2 přílohy IIIb, pokud jde o použitelné eurové hodnoty podle čl. 10a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES, ve znění pozdějších předpisů 2014/C 46/05	C 46	3	18.2.2014
► M6	Aktualizace přílohy II a tabulky 1 a 2 přílohy IIIb, pokud jde o použitelné eurové hodnoty podle čl. 10a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU 2016/C 101/01	C 101	1	17.3.2016
► M7	Aktualizace přílohy II a tabulky 1 a 2 přílohy IIIb, pokud jde o použitelné částky v eurech podle článku 10a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU 2018/C 205/01	C 205	1	14.6.2018
► M8	Aktualizace přílohy II a tabulky 1 a 2 přílohy IIIb, pokud jde o použitelné částky v eurech podle článku 10a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU 2020/C 223/01	C 223	1	7.7.2020

- **M9** Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/362 ze dne L 69 1 4.3.2022
24. února 2022

Ve znění:

- **A1** Akt o podmínkách přistoupení České republiky, Estonské republiky, Kyperské republiky, Lotyšské republiky, Litevské republiky, Maďarské republiky, Republiky Malta, Polské republiky, Republiky Slovinsko a Slovenské republiky a o úpravách smluv, na nichž je založena Evropská unie L 236 33 23.9.2003

Opravena:

- **C1** Oprava, Úř. věst. L 229, 23.8.2006, s. 15 (1999/62/ES)
► **C2** Oprava, Úř. věst. C 194, 1.6.2016, s. 15 (2016/C 101/01)
► **C3** Oprava, Úř. věst. L 227, 1.9.2022, s. 133 (2022/362)

▼ B▼ M9**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY
1999/62/ES****ze dne 17. června 1999****o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly**▼ B**KAPITOLA I****Obecná ustanovení**▼ M9*Článek 1*

1. Tato směrnice se vztahuje na:
 - a) daně z vozidel ukládané na těžká nákladní vozidla;
 - b) mýtné a poplatky za užívání ukládané na vozidla.
2. Tato směrnice se nevztahuje na vozidla, která jsou používána výlučně na mimoevropských územích členských států.
3. Tato směrnice se nevztahuje na vozidla evidovaná na Kanárských ostrovech, Ceutě a Melille, Azorech nebo Madeiře, která jsou používána pro dopravu výlučně na těchto územích nebo mezi těmito územími a pevninským územím Španělska, popřípadě Portugalska.

Článek 2

1. Pro účely této směrnice se rozumí:
 - 1) „transevropskou silniční sítí“ silniční dopravní infrastruktura uvedená v kapitole II oddílu 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ⁽¹⁾, jak je vyobrazena na mapách v příloze I uvedeného nařízení;
 - 2) „hlavní transevropskou dopravní sítí“ dopravní infrastruktura vymezená v souladu s kapitolou III nařízením (EU) č. 1315/2013;
 - 3) „stavebními náklady“ náklady související s výstavbou, případně zahrnující i finanční náklady na:
 - a) nové pozemní komunikace nebo nové zlepšení pozemních komunikací, včetně významných strukturálních oprav;
 - b) pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací, včetně významných strukturálních oprav, dokončené nejvýše 30 let před 10. červnem 2008, pokud již 10. června 2008 fungoval režim mýtného, nebo dokončené nejvýše 30 let před zavedením jakéhokoli nového režimu mýtného zavedeného po 10. červnu 2008; nebo

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

▼ M9

- c) zlepšení infrastruktury nebo pozemních komunikací dokončené před lhůtami uvedenými v písmenu b), pokud:
- i) členský stát zavedl systém výběru mýtného, který zajišťuje návratnost těchto nákladů na základě smlouvy s provozovatelem systému mýtného nebo na základě jiných právních aktů s rovnocenným účinkem, které vstoupily v platnost před 10. červnem 2008, nebo
 - ii) členský stát může prokázat, že vybudování dotyčné pozemní komunikace bylo zdůvodněno tím, že její předpokládaná životnost bude delší než 30 let;
- 4) „finančními náklady“ úroky z půjček nebo výnosy akcionářů z vkladů do vlastního jmění;
- 5) „významnými strukturálními opravami“ strukturální opravy vyjma oprav, které již nepřinášejí žádný aktuální užitek uživatelům silnic, zejména pokud byly opravné práce nahrazeny další obnovou povrchu silnic nebo jinými stavebními činnostmi;
- 6) „dálnicí“ pozemní komunikace určená a postavená speciálně pro dopravu motorovými vozidly, z níž není přímý přístup na sousedící pozemky a která splňuje následující kritéria:
- a) má, s výjimkou jednotlivých míst nebo na omezenou dobu, směrově oddělené jízdní pásy, které jsou od sebe odděleny buď dělicím pruhem, jenž není určen pro dopravu, nebo výjimečně jinak;
 - b) nekříží se úrovnově s žádnou pozemní komunikací, železniční nebo tramvajovou tratí, cyklistickou stezkou ani stezkou pro pěší; a
 - c) je zvlášť označena jako dálnice;
- 7) „mýtným“ určitá částka, která se platí za vozidlo podle ujeté vzdálenosti po určité pozemní komunikaci a typu vozidla, jejímž zaplacením vzniká právo na používání pozemních komunikací vozidlem a která zahrnuje jeden nebo více z těchto poplatků:
- a) poplatek za pozemní komunikace;
 - b) poplatek za kongesci; nebo
 - c) poplatek za externí náklady;
- 8) „poplatkem za pozemní komunikace“ poplatek stanovený k dosažení návratnosti nákladů vzniklých v členském státě na stavbu, údržbu, provoz a rozvoj souvisejících s danými pozemními komunikacemi;
- 9) „poplatkem za externí náklady“ poplatek stanovený k dosažení návratnosti nákladů souvisejících s jedním či více z těchto důsledků:
- a) znečištěním ovzduší provozem;

▼ M9

- b) hlukem z provozu; nebo
- c) emisemi CO₂ z provozu;
- 10) „náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem“ náklady za poškození lidského zdraví a škody na životním prostředí způsobené uvolňováním některých částic a prekurzorů ozonu, jako například NO_x a těžkých organických látek, během provozu vozidla;
- 11) „náklady v důsledku hluku z provozu“ náklady za poškození lidského zdraví a škody na životním prostředí způsobené hlukem vydávaným vozidly nebo vzniklým jejich interakcí s povrchem vozovky;
- 12) „náklady v důsledku emisí CO₂ z provozu“ náklady za škody způsobené uvolňováním CO₂ během provozu vozidla;
- 13) „kongescí“ situace, kdy se dopravní provoz blíží kapacitě silnice, nebo ji překračuje;
- 14) „poplatkem za kongesci“ poplatek pro vozidla stanovený k dosažení návratnosti nákladů kongesce vzniklých v členském státě, určený k jejímu zmírnění;
- 15) „váženým průměrným poplatkem za pozemní komunikace“ celkový příjem z poplatků za pozemní komunikace za stanovenou dobu vydělený počtem vozokilometrů ujetých těžkými vozidly na silničních úsecích podléhajících v tomto období zpoplatnění;
- 16) „poplatkem za užívání“ určitá částka, která se platí za oprávnění využívat vozidlem po určitou dobu pozemní komunikace uvedené v čl. 7 odst. 1 a 2;
- 17) „vozidlem“ motorové vozidlo se čtyřmi nebo více koly nebo jízdní souprava, které jsou určeny nebo používány k přepravě osob nebo zboží po silnici;
- 18) „těžkým vozidlem“ vozidlo s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla přesahující 3,5 tuny;
- 19) „těžkým nákladním vozidlem“ těžké vozidlo určené k přepravě zboží;
- 20) „autokarem“ a „autobusem“ těžké vozidlo určené k přepravě více než osmi cestujícími a řidiče;
- 21) „lehkým vozidlem“ vozidlo s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla nepřesahující 3,5 tuny;

▼ **M9**

- 22) „osobním automobilem“ lehké vozidlo určené k přepravě maximálně osmi cestujícími a řidiče;
- 23) „historickým vozidlem“ historické vozidlo ve smyslu čl. 3 bodu 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ⁽¹⁾;
- 24) „minibusem“ lehké vozidlo určené k přepravě více než osmi cestujícími a řidiče;
- 25) „obytným automobilem“ vozidlo s obytným prostorem, který obsahuje sedadla a stůl, prostor určený ke spaní, jenž může být oddělený nebo vytvořený ze sedadel, vybavení pro vaření a skladovací prostory;
- 26) „lehkým užitkovým vozidlem“ lehké vozidlo určené k přepravě zboží;
- 27) „skříňovým automobilem“ lehké vozidlo ve smyslu části C bodu 4.2 přílohy I nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ⁽²⁾;
- 28) „emisemi CO₂“ těžkého vozidla jeho specifické emise CO₂ stanovené v bodě 2.3 jeho souboru informací pro zákazníky, jak je vymezen v části II přílohy IV nařízení Komise (EU) 2017/2400 ⁽³⁾;
- 29) „vozidlem s nulovými emisemi“:
- a) těžké vozidlo s nulovými emisemi ve smyslu čl. 3 bodu 11 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ⁽⁴⁾; nebo
- b) osobní automobil, minibus nebo lehké užitkové vozidlo bez vnitřního spalovacího motoru;
- 30) „těžkým vozidlem s nízkými emisemi“:
- a) těžké vozidlo s nízkými emisemi ve smyslu čl. 3 bodu 12 nařízení (EU) 2019/1242; nebo

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU ze dne 3. dubna 2014 o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a o zrušení směrnice 2009/40/ES (Úř. věst. L 127, 29.4.2014, s. 51).

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

⁽³⁾ Nařízení Komise (EU) 2017/2400 ze dne 12. prosince 2017, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o stanovení emisí CO₂ a spotřeby paliva u těžkých nákladních vozidel, a o změně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES a nařízení Komise (EU) č. 582/2011 (Úř. věst. L 349, 29.12.2017, s. 1).

⁽⁴⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES, (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202).

▼ **M9**

- b) těžké vozidlo, které nespadá do oblasti působnosti čl. 2 odst. 1 písm. a) až d) uvedeného nařízení, s emisemi CO₂ nižšími než 50 % referenčních emisí CO₂ jeho skupiny vozidel, jiné než vozidlo s nulovými emisemi;
- 31) „dopravcem“ jakýkoli podnik provozující silniční přepravu zboží nebo osob;
- 32) „vozidlem emisní třídy „Euro 0“, „Euro I“, „Euro II“, „Euro III“, „Euro IV“, „Euro V“, „EEV“ nebo „Euro VI““ těžké vozidlo, které splňuje mezní hodnoty emisí stanovené v příloze 0;
- 33) „typem těžkého vozidla“ kategorie, do které těžké vozidlo spadá na základě počtu náprav, rozměrů nebo hmotnosti nebo na základě jiných faktorů klasifikace vozidel podle škody, kterou působí komunikacím, jako je systém klasifikace škod způsobených komunikacím stanovený v příloze IV, pokud je použitý systém klasifikace založen na vlastnostech vozidla, které jsou uvedeny v dokumentaci vozidla používané ve všech členských státech nebo které jsou vizuálně patrné;
- 34) „podskupinou vozidel“ podskupina vozidel ve smyslu čl. 3 bodu 8 nařízení (EU) 2019/1242;
- 35) „skupinou vozidel“ seskupení vozidel uvedené v tabulce 1 přílohy I nařízení (EU) 2017/2400;
- 36) „vykazovaným obdobím roku Y“ vykazované období roku Y ve smyslu čl. 3 bodu 3 nařízení (EU) 2019/1242;
- 37) „plánovaným snížením emisí“ pro vykazované období roku (Y) a podskupinu vozidel (sg), totiž $ET_{Y,sg}$, součin koeficientu ročního snížení emisí CO₂ ($R-ET_Y$) a referenčních emisí CO₂ (rCO_{2sg}) podskupiny (sg), totiž $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$ přičemž obě veličiny $R-ET_Y$ a rCO_{2sg} jsou pro roky $Y \leq 2030$ stanoveny v souladu s bodem 5.1 přílohy I nařízení (EU) 2019/1242; pro roky $Y > 2030$ se pro koeficient $R-ET_Y$ stanoví hodnota 0,70; koeficient rCO_{2sg} se použije tak, jak byl upraven prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci přijatých v souladu s čl. 11 odst. 2 nařízení (EU) 2019/1242 pro vykazovaná období začínající po příslušných datech, od nichž se použijí tyto akty v přenesené pravomoci;
- 38) „referenčními emisemi CO₂ skupiny vozidel“:
- a) u vozidel, na něž se vztahuje nařízení (EU) 2019/1242, hodnota vypočítaná v souladu se vzorcem stanoveným v bodě 3 přílohy I uvedeného nařízení;
- b) u vozidel, na něž se nařízení (EU) 2019/1242 nevztahuje, průměrná hodnota všech emisí CO₂ vozidel v dané skupině vozidel, vykázaná podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956 ⁽¹⁾ pro první vykazované období, které začne po dni, k němuž se v souladu s článkem 24 nařízení (EU)

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956 ze dne 28. června 2018 o sledování a vykazování emisí CO₂ a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel (Úř. věst. L 173, 9.7.2018, s. 1).

▼ M9

2017/2400 zakazuje registrace, prodej nebo uvedení do provozu vozidel v dané skupině vozidel, která nesplňují povinnosti uvedené v článku 9 nařízení (EU) 2017/2400;

- 39) „koncesní smlouvou“ koncese na stavební práce ve smyslu čl. 5 bodu 1 písm. a) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU ⁽¹⁾ nebo koncese na služby ve smyslu čl. 5 bodu 1 písm. b) uvedené směrnice;
- 40) „koncesním mýtným“ mýtné vybírané koncesionářem podle koncesní smlouvy;
- 41) „podstatně změněným režimem výběru mýtného nebo poplatků“ režim výběru mýtného nebo poplatků, pokud se očekává, že změna sazeb zvýší příjmy o více než 10 % ve srovnání s předchozím účetním rokem, s vyloučením účinku nárůstu provozu a po očištění od inflace měřené na základě změn celounijního harmonizovaného indexu spotřebitelských cen (dále jen „HISC“) zveřejňovaného Komisí (Eurostatem) vyjma cen za energii a cen nezpracovaných potravin.
2. Pro účely odst. 1 bodu 2:
- a) v žádném případě nesmí být poměrná část stavebních nákladů, jež je nutné vzít v úvahu, vyšší než poměrná část současné předpokládané doby životnosti prvků pozemní komunikace, která ještě zbývá dne 10. června 2008 nebo dne, kdy bude zaveden nový režim mýtného, pokud je tento den pozdějšího data;
- b) náklady na pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací mohou zahrnovat jakékoli zvláštní výdaje na pozemní komunikace určené ke snížení hlučnosti, k zavedení inovativních technologií nebo ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu a skutečné platby prováděné provozovatelem pozemní komunikace a související s objektivními prvky ochrany životního prostředí, jako například s ochranou před znečišťováním půdy.
3. Aniž je dotčen čl. 7da odst. 3, mohou členské státy zacházet s obytným automobilem buď jako s autokarem či autobusem, nebo jako s osobním automobilem.

▼ B

KAPITOLA II
Zdanění vozidel

Článek 3

1. Daně z vozidel zmíněné v článku 1 jsou následující:

— *Belgie:*

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen,

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU ze dne 26. února 2014 o udělování koncesí (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 1).

▼ M2

— *Bulharsko*:
данък върху превозните средства,

▼ A1

— *Česká republika*:
silniční daň,

▼ B

— *Dánsko*:
vægtafgift af motorkøretøjer m.v.,

— *Německo*:
Kraftfahrzeugsteuer,

▼ A1

— *Estono*:
raskeveokimaks,

▼ B

— *Řecko*:
Τέλη κυκλοφορίας,

— *Španělsko*:
a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;
b) impuesto sobre actividades económicas (pouze část poplatku týkající se motorových vozidel),

— *Francie*:
a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;
b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,

▼ M4

— *Chorvatsko*:
godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila,

▼ B

— *Irsko*:
vehicle excise duty,

— *Itálie*:
a) assa automobilistica;
b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

▼ A1

— *Kypr*:
Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,

▼ A1

— *Lotyšsko:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,

— *Litva:*

a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;

b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones,

▼ B

— *Lucembursko:*

taxe sur les véhicules automoteurs,

▼ A1

— *Mad'arsko:*

gépjárműadó,

— *Malta:*

licenzja tat-triqroad licence fee,

▼ B

— *Nizozemska:*

motorrijtuigenbelasting,

— *Rakousko:*

Kraftfahrzeugsteuer,

▼ A1

— *Polsko:*

podatek od środków transportowych,

▼ B

— *Portugalsko:*

a) imposto de camionagem;

b) imposto de circulação,

▼ M2

— *Rumunska:*

Taxa asupra mijloacelor de transport,

▼ A1

— *Slovinska:*

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,

— *Slovenska:*

cestná daň,

▼ B

— *Finska:*

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,

▼ B

— *Švédsko:*

fordonsskatt,

— *Spojené království:*

a) vehicle excise duty;

b) motor vehicle licence.

2. Členské státy, které nahradí kteroukoli daň uvedenou v odstavci 1 daní stejného druhu, o tom uvědomí Komisi, která provede nezbytné změny.

Článek 4

Postupy vyměřování a vybírání daní uvedených v článku 3 stanoví každý členský stát.

Článek 5

V případě vozidel evidovaných v členských státech vybírá daň uvedená v článku 3 pouze členský stát, v němž je vozidlo evidováno.

Článek 6

1. Bez ohledu na strukturu daní uvedených v článku 3 stanoví členské státy jejich sazby tak, aby pro každou kategorii nebo podkategorii vozidel uvedenou v příloze I nebyla daňová sazba nižší než minimální sazba stanovená v uvedené příloze.

Do dvou let od vstupu této směrnice v platnost smějí Řecko, Itálie, Portugalsko a Španělsko uplatňovat sazby nižší než minimální sazby stanovené v příloze I, nejméně však ve výši 65 % minimálních sazeb.

2. Členské státy mohou poskytnout snížené sazby nebo osvobození od daně:

a) vozidlům používaným pro účely národní obrany nebo civilní ochrany, požárním nebo jiným záchranným vozidlům, vozidlům pořádkových služeb a vozidlům údržby pozemních komunikací;

b) vozidlům, která jsou v silničním provozu používána pouze příležitostně v členském státě, v němž jsou evidována, a která používají pouze fyzické nebo právnické osoby, jejichž hlavní činností není přeprava zboží, pokud přeprava uskutečňovaná těmito vozidly narušuje hospodářskou soutěž a pokud to schválí Komise.

3. a) Rada může jednohlasně na návrh Komise zmocnit členský stát, aby ponechal v platnosti další osvobození od daně nebo sníženou sazbu ze zvláštních sociálně ekonomických důvodů nebo z důvodů infrastruktury daného státu. Tato osvobození od daně nebo snížené sazby se mohou vztahovat pouze na vozidla,

▼ B

kteřá jsou evidována v daném členském státě a uskutečňují přepravu výlučně v rámci přesně vymezené části jeho území.

- b) Každý členský stát, který hodlá ponechat v platnosti toto osvobození od daně nebo snížené sazby, o tom uvědomí Komisi a zašle jí rovněž všechny nezbytné informace. Komise uvědomí do jednoho měsíce ostatní členské státy o návrhu na osvobození od daně nebo sníženou sazbu.

Má se za to, že Rada schválila ponechání navrhovaného osvobození od daně nebo snížené sazby v platnosti, pokud do dvou měsíců ode dne, kdy byly ostatní členské státy uvědoměny podle prvního pododstavce, nepožádá Komise ani žádný členský stát, aby Rada věc přezkoumala.

4. Aniž jsou dotčeny odst. 1 druhý pododstavec, odstavce 2 a 3 tohoto článku nebo článek 6 směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy⁽¹⁾, nesmějí členské státy poskytnout žádné osvobození od daně nebo snížení sazeb daní uvedených v článku 3, které by vedlo k tomu, že by vyměřená daň poklesla pod minimální sazbu zmíněnou v odstavci 1 tohoto článku.

KAPITOLA III**Mýtné a poplatky za užívání****▼ M9***Článek 7*

1. Aniž je dotčen čl. 9 odst. 1a, mohou členské státy ponechat v platnosti nebo zavést mýtné a poplatky za užívání na transevropské silniční síti nebo na některých úsecích této sítě anebo na jakýchkoliv dalších úsecích své dálniční sítě, které nejsou součástí transevropské silniční sítě, za podmíněk uvedených v odstavcích 4 až 14 tohoto článku a článcích 7a až 7k.

2. Odstavcem 1 není dotčeno právo členských států v souladu se Smlouvou o fungování EU uplatňovat mýtné a poplatky za užívání na jiných komunikacích za předpokladu, že uložení mýtného a poplatků za užívání na těchto jiných silnicích neznevýhodňuje mezinárodní dopravu a nevede k narušení hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty. Mýtné a poplatky za užívání uplatňované na pozemních komunikacích, které nejsou součástí transevropské silniční sítě, a jiných než dálnice, musí splňovat podmínky stanovené v odstavcích 4 a 5 tohoto článku, v článku 7a a v čl. 7j odst. 1, 2 a 4.

3. Aniž jsou dotčena jiná ustanovení této směrnice, mýtné a poplatky za užívání pro různé kategorie vozidel, jako jsou těžká vozidla, těžká nákladní vozidla, autokary a autobusy, lehká vozidla, lehká užitková vozidla, minibusy a osobní automobily, mohou být zavedeny nebo ponechány v platnosti nezávisle na sobě. Pokud však členské státy ukládají poplatky pro osobní automobily, musí rovněž ukládat poplatky pro lehká užitková vozidla.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38.

▼ M9

4. Členské státy neuloží pro žádnou kategorii vozidel současně mýtné a poplatky za užívání pro týž silniční úsek. Pokud však členský stát ukládá poplatek za užívání své sítě, může uložit rovněž mýtné za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků.

Členské státy se mohou rozhodnout, že na toto mýtné za používání mostů, tunelů a horských průsmyků nepoužijí čl. 7ca odst. 3, čl. 7ga odst. 1 a čl. 7gb odst. 2, pokud je splněna jedna nebo obě tyto podmínky:

- a) použití čl. 7ca odst. 3, čl. 7ga odst. 1 a čl. 7gb odst. 2 by nebylo technicky proveditelné za účelem zavedení tohoto rozlišování u dotčeného systému výběru mýtného;
- b) použití čl. 7ca odst. 3, čl. 7ga odst. 1 a čl. 7gb odst. 2 by vedlo k odklánění vozidel způsobujících nejvyšší znečištění, s nepříznivými dopady na bezpečnost silničního provozu a veřejné zdraví.

Členský stát, který se rozhodne v souladu s druhým pododstavcem tohoto odstavce, že nepoužije ustanovení čl. 7ca odst. 3, čl. 7ga odst. 1 a čl. 7gb odst. 2, oznámí své rozhodnutí Komisi.

5. Mýtné a poplatky za užívání nesmějí být přímo ani nepřímo diskriminující na základě:

- a) státní příslušnosti uživatele silnic;
- b) členského státu nebo třetí země usazení dopravce;
- c) členského státu nebo třetí země registrace vozidla; nebo
- d) výchozího či cílového místa přepravní operace.

6. Členské státy mohou stanovit snížené sazby mýtného nebo poplatků za užívání u určitých silničních úseků nebo mohou ze silničních poplatků určité silniční úseky zcela vyloučit, zejména v místech s nízkou intenzitou provozu v řídké osídlených oblastech.

7. V případě pozemních komunikací, na něž se vztahují koncesní smlouvy, a za podmínky, že smlouva byla podepsána před 24. březnem 2022, nebo nabídky nebo reakce na výzvy k vyjednávání v rámci jednacího řízení byly obdrženy v souladu s postupem zadávání veřejných zakázek před 24. březnem 2022, se členské státy mohou rozhodnout, že nepoužijí čl. 7ca odst. 3, čl. 7 g odst. 1 a 2 a články 7ga a 7gb na mýtné a poplatky za užívání na těchto pozemních komunikacích, dokud nebude smlouva obnovena nebo dokud nebude režim výběru mýtného nebo poplatků podstatně změněn.

8. Odstavec 7 se použije rovněž na dlouhodobé smlouvy na provedení stavebních prací nebo řízení jiných služeb, než jsou stavební práce, uzavřené mezi veřejným a jiným než veřejným subjektem, podepsané před 24. březnem 2022 a nezahrnující přenos rizika na straně poptávky.

▼ **M9**

9. Členské státy mohou stanovit snížené mýtné nebo poplatky za užívání nebo osvobození od povinnosti platit mýtné nebo poplatky za užívání:

- a) u těžkých vozidel osvobozených od povinnosti instalovat a používat záznamové zařízení podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ⁽¹⁾;
- b) u těžkých nákladních vozidel s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla přesahující 3,5 tuny a menší než 7,5 tuny, která jsou používána pro přepravu materiálu, zařízení nebo strojů, jež řidič potřebuje při výkonu svého povolání, nebo pro doručování zboží vyrobeného řemeslným způsobem, u něhož není oprava prováděna na cizí účet nebo za úplatu;
- c) u veškerých vozidel, na něž se vztahují podmínky uvedené v čl. 6 odst. 2 písm. a) a b), nebo u veškerých vozidel užívaných či vlastněných osobami se zdravotním postižením; a
- d) u vozidel s nulovými emisemi a maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla do 4,25 tuny.

10. Ode dne 25. března 2030 členské státy neuplatňují poplatky za užívání těžkých vozidel na hlavní transevropské dopravní síti.

11. Odchylně od odstavce 10 členské státy mohou v řádně odůvodněných případech uplatňovat poplatky za užívání těžkých vozidel na určitých úsecích hlavní transevropské dopravní sítě, pokud by uplatnění mýtného:

- a) znamenalo nepřiměřené administrativní, investiční a provozní náklady ve srovnání s očekávanými příjmy nebo přínosy, které by takové mýtné přineslo, například v důsledku omezené délky dotčených silničních úseků, relativně nízké hustoty osídlení nebo relativně nízkého provozu; nebo
- b) vedlo k odklonu dopravy s negativními dopady na bezpečnost silničního provozu nebo veřejné zdraví.

Před uplatněním těchto poplatků za užívání členské státy tento svůj záměr oznámí Komisi. Toto oznámení musí obsahovat důvody pro uplatnění poplatku za užívání na základě objektivních kritérií a jasných informací o vozidlech a silničních úsecích, na něž se poplatky za užívání vztahuje, s ohledem na první pododstavec.

Členské státy mohou předložit jediné oznámení pro více silničních úseků, na něž se vztahují výjimky, pokud je odůvodnění uvedeno pro každý úsek.

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

▼ M9

12. Členské státy, které uplatňují společný systém poplatků za užívání v souladu s článkem 8, tento společný systém upraví nebo přestanou používat do 25. března 2032.

13. Pokud jde o těžká nákladní vozidla, do 25. března 2027 má členský stát možnost uplatňovat mýtné nebo poplatky za užívání pouze na těžká nákladní vozidla s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla nejméně 12 tun, pokud se domnívá, že by výběr mýtného nebo poplatků za užívání u těžkých nákladních vozidel lehčích než 12 tun:

- a) měl v důsledku odklánění provozu významný nepříznivý dopad na plynulost dopravy, životní prostředí, hladinu hluku, kongesci, zdraví nebo bezpečnost silničního provozu;
- b) vyžadoval administrativní náklady přesahující 15 % dodatečných příjmů vytvořených tímto rozšířením; nebo
- c) zahrnoval kategorii vozidel, která nezpůsobují více než 10 % úctovatelných nákladů na pozemní komunikace.

Členské státy, které se rozhodnou, že budou uplatňovat mýtné nebo poplatky za užívání nebo obojí pouze u těžkých nákladních vozidel s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla nejméně 12 tun, o svém rozhodnutí a důvodech, které k němu vedly, informují Komisi.

14. Pokud se mýtné uplatní na všechna těžká vozidla, členské státy se mohou rozhodnout, že dosáhnou návratnosti odlišné procentní části nákladů u autokarů a autobusů a obytných automobilů na jedné straně a u těžkých nákladních vozidel na straně druhé.

15. Do 25. března 2027 Komise posoudí provádění a účinnost této směrnice, pokud jde o výběr poplatků za lehká vozidla.

Toto posouzení zohlední vývoj systémů poplatků uplatňovaných na lehká vozidla, pokud jde o typ poplatků uplatňovaných na různé kategorie vozidel, rozsah pokryté sítě, přiměřenost cen a další relevantní prvky.

Na základě tohoto posouzení Komise v případě potřeby předloží legislativní návrh na změnu příslušných ustanovení této směrnice.

Článek 7a

1. Poplatky za užívání musí být úměrné době užívání dotčených pozemních komunikací.

2. Uplatňují-li se poplatky za užívání na těžká vozidla, umožní se užívání daných pozemních komunikací alespoň na tyto doby: jednoho dne, týdne, měsíce a roku. Měsíční sazba nesmí překročit 10 % roční sazby, týdenní sazba nesmí překročit 5 % roční sazby a denní sazba nesmí překročit 2 % roční sazby.

▼ M9

Členský stát se může rozhodnout, že na vozidla registrovaná v tomto státě uplatní pouze roční sazby poplatků.

Členské státy stanoví poplatky za užívání, včetně správních nákladů, pro všechna těžká vozidla na úrovni nepřekračující maximální sazby stanovené v příloze II.

3. Jsou-li uplatňovány poplatky za užívání na osobní automobily, užívání daných pozemních komunikací se umožní alespoň na tyto doby: jednoho dne, jednoho týdne nebo 10 dnů či obou těchto období, jednoho nebo dvou měsíců či obou těchto období a jednoho roku. Dvoutměsíční sazba nesmí překročit 30 % roční sazby, měsíční sazba nesmí překročit 19 % roční sazby, desetidenní sazba nesmí překročit 12 % roční sazby, týdenní sazba nesmí přesáhnout 11 % roční sazby a denní sazba nesmí překročit 9 % roční sazby.

Členské státy mohou omezit denní poplatek za užívání pouze pro účely tranzitu.

Členské státy mohou umožnit užívání pozemních komunikací také na jiná období. V takových případech členské státy použijí sazby, jež jsou v souladu se zásadou rovného přístupu ke všem uživatelům, a zohlední všechny související faktory, zejména roční sazbu a sazby pro ostatní období uvedené v prvním pododstavci, stávající režimy užívání a správní náklady.

Co se týče systémů poplatků za užívání přijatých před 24. březnem 2022, mohou členské státy ponechat v platnosti sazby převyšující limity stanovené v prvním pododstavci, pokud byly platné k tomuto datu, a mohou ponechat v platnosti i odpovídající vyšší sazby pro jiná období užívání, za dodržení zásady rovného přístupu. ► **C3** Členské státy však musí limity stanovené v prvním pododstavci, jakož i ustanovení třetího pododstavce začít dodržovat, jakmile vstoupí v platnost podstatně změněné režimy výběru poplatků, nejpozději však k 25. březnu 2030. ◀

4. Pokud jde o minibusy a lehká užitková vozidla, musí členské státy dodržovat ustanovení buď odstavce 2, nebo odstavce 3. Pokud členské státy stanoví pro lehká užitková vozidla jiné poplatky za užívání než pro osobní automobily, stanoví za užívání pro lehká užitková vozidla vyšší poplatky než pro osobní automobily.

5. Do 25. března 2027 Komise posoudí technickou a právní proveditelnost rozlišení zacházení s různými lehkými užitkovými vozidly na základě toho, zda je dotčené lehké užitkové vozidlo vybaveno tachografem. Na základě tohoto posouzení Komise v případě potřeby předloží legislativní návrh na odpovídající změnu této směrnice.

Článek 7aa

1. Členské státy, které před 24. březnem 2022 uplatňovaly na své hlavní transevropské dopravní síti nebo její části mýtné, mohou pro všechna těžká vozidla nebo pro některé typy těžkých vozidel zavést kombinovaný systém výběru poplatků.

▼ M9

2. V tomto kombinovaném systému výběru poplatků mohou členské státy na hlavní transevropské dopravní síti nebo jejích částech bez ohledu na čl. 7 odst. 10 uplatňovat v souladu s čl. 7 odst. 4 poplatky za užívání pro všechna těžká vozidla nebo některé typy těžkých vozidel, včetně některých hmotnostních kategorií těžkých vozidel.

3. Poplatky za užívání uvedené v odstavci 2 tohoto článku se rozlišují v souladu s článkem 7ga a podle emisní třídy Euro. Členské státy mimoto stanoví poplatky za užívání, včetně administrativních výdajů, pro dotčená těžká vozidla na úrovni nepřekračující maximální sazby stanovené v příloze II.

4. Členské státy, které zavedou kombinovaný systém poplatků, provedou posouzení dopadů nebo analýzu vysvětlující a zdůvodňující jeho zavedení a toto posouzení či analýzu oznámí Komisi nejméně šest měsíců před jeho zavedením.

Článek 7b

1. Poplatek za pozemní komunikace pro těžká vozidla musí být založen na zásadě návratnosti nákladů na pozemní komunikace. Vážený průměrný poplatek za pozemní komunikace pro těžká vozidla musí být vztahen ke stavebním nákladům a nákladům na provoz, údržbu a rozvoj dané sítě pozemních komunikací. Vážený průměrný poplatek za pozemní komunikace může rovněž zahrnovat návratnost kapitálu nebo ziskovou marži vycházející z tržních podmínek.

2. Zohledněné náklady se musí vztahovat k síti nebo části sítě, kde jsou vybírány poplatky za pozemní komunikace pro těžká vozidla, a k vozidlům, na která se tyto poplatky vztahují. Členský stát se může rozhodnout dosáhnout návratnosti pouze určité procentní části těchto nákladů.

Článek 7c

1. Členské státy mohou ponechat v platnosti nebo zavést poplatek za externí náklady spojené s náklady v důsledku znečištění ovzduší, hluku, emisí CO₂ nebo jakékoli jejich kombinace způsobených provozem.

Pokud je uplatňován poplatek za externí náklady u těžkých vozidel, členské státy jej musí rozlišit a stanovit jej v souladu s minimálními požadavky a metodami uvedenými v příloze IIIa a musí dodržovat referenční hodnoty stanovené v přílohách IIIb a IIIc. Členský stát se může rozhodnout dosáhnout návratnosti pouze určité procentní části těchto nákladů.

2. Výši poplatku za externí náklady stanoví dotčený členský stát. Určí-li členský stát k tomuto účelu určitý orgán, musí být tento orgán právně a finančně nezávislý na organizaci pověřené správou nebo výběrem části nebo celého poplatku.

3. Členské státy mohou použít výjimky, které u historických vozidel umožňují úpravu poplatku za externí náklady.

▼ M9*Článek 7ca*

1. Pokud je vybírán poplatek za externí náklady v důsledku znečištění ovzduší nebo hluku, členské státy zohlední náklady, které se vztahují k síti nebo části sítě, kde je vybírán tento poplatek, a vozidla, na která se tento poplatek vztahuje.

2. Poplatek za externí náklady v důsledku znečištění ovzduší způsobeného provozem se neuplatní na těžká vozidla, která splňují nejprísnější emisní normy Euro.

První pododstavec pozbývá účinku uplynutím čtyř let od data začátku použitelnosti pravidel, jimiž byly tyto normy zavedeny.

3. Od 25. března 2026 uplatní členské státy na těžká vozidla na zpoplatněné síti uvedené v čl. 7 odst. 1 poplatek za externí náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem.

Odchylně od prvního pododstavce se členské státy mohou rozhodnout, že poplatek za externí náklady neuplatní na těch úsecích silnic, kde by to vedlo k odklonu nejvíce znečišťujících vozidel s negativními dopady na bezpečnost silničního provozu a veřejné zdraví.

4. Členské státy mohou posoudit možnost uplatnit poplatek za externí náklady na emise CO₂ a znečištění ovzduší nebo slevy související s těmito emisemi, pokud není koncesní mýtné rozlišení v souladu s články 7 g a 7ga pro těžká vozidla a v souladu s článkem 7gb pro lehká vozidla.

Výsledek tohoto nepovinného posouzení, včetně důvodů, proč se poplatek za externí náklady nebo sleva neuplatňuje, se oznámí Komisi.

Článek 7cb

1. Členské státy mohou uplatnit vyšší poplatky za externí náklady na emise CO₂, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIIc, pokud tak učiní nediskriminačním způsobem a pokud tyto vyšší poplatky nejsou vyšší než dvojnásobek hodnot stanovených v příloze IIIc. Použijí-li členské státy tento odstavec, své rozhodnutí odůvodní a oznámí je Komisi v souladu s přílohou IIIa.

2. V případě autobusů a autokarů se mohou členské státy rozhodnout, že budou uplatňovat hodnoty stejné jako u těžkých nákladních vozidel nebo nižší.

3. Poplatek za externí náklady na emise CO₂ může být kombinován s poplatkem za pozemní komunikace, rozlišeným v souladu s článkem 7ga.

▼ **M9**

4. Do 25. března 2027 posoudí Komise provádění a účinnost poplatků za externí náklady na emise CO₂, jakož i jejich soulad se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ⁽¹⁾ a směrnicí Rady 2003/96/ES ⁽²⁾ Na základě tohoto posouzení Komise případně předloží legislativní návrh na změnu tohoto článku. Pokud tento článek nebude do 1. ledna 2027 odpovídajícím způsobem změněn, avšak směrnice 2003/87/ES nebo 2003/96/ES budou pozměněny způsobem, který povede k účinné internalizaci alespoň části externích nákladů na emise CO₂ ze silniční dopravy, přijme Komise v souladu s článkem 9d této směrnice akty v přenesené pravomoci, kterými se mění příloha IIIc této směrnice za účelem přizpůsobení referenčních hodnot poplatku za externí náklady na emise CO₂, s přihlédnutím k efektivní ceně uhlíku uplatňované na paliva v silniční dopravě v Unii.

Článek 7d

Nejpozději do šesti měsíců od přijetí nových a přísnějších emisních norem Euro Komise případně předloží legislativní návrh ke stanovení odpovídajících referenčních hodnot v příloze IIIb a k úpravě maximálních sazeb poplatků za užívání uvedených v příloze II.

Článek 7da

1. Členské státy mohou v souladu s požadavky přílohy V zavést poplatek za kongesci na jakémkoliv úseku své silniční sítě, na němž dochází ke kongesci. Poplatek za kongesci lze uplatnit pouze na ty silniční úseky, na nichž pravidelně dochází ke kongesci, a pouze během období, kdy ke kongesci dochází.

2. Členské státy určí silniční úseky a časová období podle odstavce 1 na základě objektivních kritérií souvisejících s úrovní, v níž jsou silnice a jejich okolí vystavené kongesci, již lze měřit mimo jiné průměrnou délkou zdržení nebo délkou kolony.

3. Poplatek za kongesci uložený na jakémkoliv úseku silniční sítě musí být uplatňován nediskriminačně na všechny kategorie vozidel v souladu se standardními koeficienty ekvivalence stanovenými v příloze V. Členské státy mohou nicméně za účelem podpory hromadné dopravy a socioekonomického rozvoje a územní soudržnosti od poplatku za kongesci částečně nebo zcela osvobodit minibusy, autobusy a autokary.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁽²⁾ Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny (Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51).

▼ M9

Obytné automobily, bez ohledu na jejich maximální technicky přípustnou hmotnost, se pro účely tohoto odstavce nepovažují za automobily a autobusy.

4. Poplatek za kongesci se stanoví v souladu s minimálními požadavky uvedenými v příloze V. Odráží náklady, které vozidlo působí ostatním uživatelům pozemních komunikací a nepřímo i celé společnosti, a dodržuje referenční hodnoty stanovené pro daný typ silnice v příloze VI. Pokud členský stát hodlá uplatňovat poplatky za kongesci vyšší než referenční hodnoty stanovené v příloze VI, oznámí to Komisi v souladu s požadavky uvedenými v příloze V.

Příjmy z poplatků za kongesci nebo finanční hodnota rovnocenná těmto příjmům se použijí na řešení problému kongesce nebo na rozvoj udržitelné dopravy a mobility obecně.

Jsou-li tyto příjmy přiděleny do souhrnného rozpočtu, má se za to, že členský stát uplatňuje druhý pododstavec, pokud provádí politiky finanční podpory za účelem řešení problému kongesce nebo za účelem rozvíjení udržitelné dopravy a mobility, jejichž hodnota odpovídá příjmům z poplatků za kongesci.

5. Členské státy zavedou potřebné mechanismy pro monitorování dopadu poplatků za kongesci a pro účely přezkoumávání jejich výše. Každý členský stát pravidelně, alespoň však jednou za tři roky, výši poplatků přezkoumá, aby zajistil, že nepřekračují náklady kongesce vzniklé v daném členském státě na silničních úsecích, na které se poplatek za kongesci vztahuje.

▼ M3*Článek 7e***▼ M9**

1. Členské státy vypočítávají maximální úroveň poplatku za pozemní komunikace pro těžká vozidla pomocí metodiky založené na základních zásadách výpočtu stanovených v článku 7b a v příloze III.

2. U koncesního mýtného je maximální úroveň poplatku za pozemní komunikace pro těžká vozidla nejvýše rovna úrovni, která by byla vypočtena pomocí metodiky založené na základních zásadách výpočtu mýtného stanovených v článku 7b a v příloze III. Posouzení takové rovnocennosti se provede za dostatečně dlouhé referenční období odpovídající povaze koncesní smlouvy.

▼ M3

3. Pro režimy výběru mýtného, které již byly ke dni 10. června 2008 zavedeny nebo pro které již byly předloženy nabídky nebo reakce na výzvy k vyjednávání v rámci vyjednávacího řízení v souladu s postupem zadávání veřejných zakázek před 10. červnem 2008, neplatí povinnosti uvedené v odstavcích 1 a 2 po dobu platnosti těchto režimů a za předpokladu, že nebudou podstatně změněny.

▼ **M9***Článek 7f*

1. Členský stát může poté, co informuje Komisi, zavést přírážku k poplatkům za pozemní komunikace na určitých silničních úsecích, na nichž pravidelně dochází ke kongesci, nebo jejichž užívání vozidly působí značné škody na životním prostředí, a to za následujících podmínek:

- a) příjmy plynoucí z přírážky se investují do financování rozvoje dopravních služeb nebo do výstavby či údržby dopravní infrastruktury hlavní transevropské dopravní sítě, které přímo přispívají ke zmírnění kongesce nebo škod na životním prostředí a které se nacházejí ve stejném koridoru jako silniční úsek, na němž je přírážka zavedena;
- b) přírážka nepřesáhne 15 % váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace vypočteného podle čl. 7b odst. 1 a článku 7e této směrnice; avšak jsou-li vytvořené příjmy investovány do přeshraničních úseků koridoru hlavní sítě určeného v souladu s kapitolou IV nařízení (EU) č. 1315/2013, nesmí přírážka přesáhnout 25 % uvedeného váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace, nebo pokud ve stejném koridoru přírážku uplatňují dva nebo více z členských států, může na základě dohody všech členských států, které jsou součástí tohoto koridoru a sousedí s členskými státy, na jejichž území spadá úsek koridoru, na který se má přírážka uplatňovat, tato přírážka přesáhnout 25 %, avšak nesmí přesáhnout 50 % uvedeného váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace;
- c) v důsledku uplatňování přírážky nedochází k nespravedlivému znevýhodňování komerční dopravy v porovnání s jinými uživateli silnic;
- d) popis přesného místa pro zavedení přírážky a doklad o rozhodnutí o financování pozemních komunikací nebo dopravních služeb uvedených v písmenu a) jsou předloženy Komisi ještě před tím, než přírážka začne být uplatňována;
- e) období, po které se přírážka uplatňuje, je stanoveno a omezeno předem a je, pokud jde o očekávané příjmy, v souladu s předloženými finančními plány a analýzou nákladů a přínosů projektů spolufinancovaných z příjmů plynoucích z přírážky.

2. V případech nových přeshraničních projektů lze přírážku zavést pouze se souhlasem všech členských států zapojených do projektu.

3. Přírážku lze uplatnit k poplatku za pozemní komunikace, který byl rozlišen v souladu s článkem 7 g, 7ga nebo 7gb.

4. Jakmile Komise obdrží požadované informace od členského státu, který má v úmyslu uplatnit přírážku, sdělí tyto informace členům výboru uvedeného v článku 9c. Jestliže se Komise domnívá, že zamýšlená přírážka nesplňuje podmínky stanovené v odstavci 1 tohoto článku

▼ **M9**

nebo bude mít významné nepříznivé dopady na hospodářský rozvoj okrajových regionů, může přijmout prováděcí akty, kterými plány týkající se poplatků předložené dotyčným členským státem zamítne nebo si vyžádá jejich změnu. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 9c odst. 3.

5. Přírážka nesmí být uplatňována na silničních úsecích, na kterých je stanoven poplatek za kongesci.

Článek 7 g

1. Poplatek za pozemní komunikace lze rozlišit pro účely snížení kongesce, minimalizace škod na pozemních komunikacích, optimálního využívání dotčených pozemních komunikací nebo podpory bezpečnosti silničního provozu, pokud jsou splněny následující podmínky:

- a) rozlišení je transparentní, zveřejněné a dostupné všem uživatelům za stejných podmínek;
- b) rozlišení se uplatní podle denní doby, druhu dne nebo ročního období;
- c) poplatek za pozemní komunikace nepřesáhne o více než 175 % maximální výši váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace uvedeného v článku 7b;
- d) doba dopravní špičky, pro niž jsou za účelem snížení kongesce stanoveny vyšší poplatky za pozemní komunikace, nepřekračuje šest hodin denně;
- e) rozlišení je navrženo a uplatňováno transparentně a neutrálně z hlediska příjmů v případě silničních úseků, na nichž dochází ke kongesci, a to způsobem, který nabízí snížené sazby mýtného uživatelům silnic, kteří cestují mimo dopravní špičky, a zvýšené sazby mýtného uživatelům silnic, kteří na témže úseku cestují v době dopravních špiček;
- f) pro dotčený silniční úsek není stanoven žádný poplatek za kongesci.

Členský stát, který má v úmyslu takovéto rozlišení zavést nebo změnit stávající rozlišení, informuje o svém záměru Komisi a poskytne jí informace nezbytné k posouzení toho, zda jsou dané podmínky splněny.

2. Pokud jde o těžká vozidla, dokud se nezačne uplatňovat rozlišení poplatků za pozemní komunikace a poplatků za užívání podle článku 7ga, členské státy rozlišují poplatky za pozemní komunikace podle emisní třídy Euro vozidla tak, že nepřesáhnou o více než 100 % stejný poplatek stanovený pro obdobná vozidla, která splňují nejpřísnější emisní třídy Euro. Jakmile jsou poplatky za pozemní komunikace a poplatky za užívání rozlišeny podle článku 7ga, členské státy mohou přestat uplatňovat rozlišení podle emisní třídy Euro.

▼ **M9**

Odchylně od prvního pododstavce se členský stát může rozhodnout, že požadavek na rozlišování výše poplatku za pozemní komunikace nepoužije, pokud:

- a) by to vážně narušilo soudržnost systémů výběru mýtného na jeho území;
- b) by zavedení tohoto rozlišování nebylo u dotčeného systému výběru mýtného technicky proveditelné;
- c) by to vedlo k odklánění vozidel způsobujících nejvyšší znečištění s nepříznivým dopadem na bezpečnost silničního provozu a veřejné zdraví; nebo
- d) mýtné zahrnuje poplatek za externí náklady v důsledku znečištění ovzduší.

Každá taková odchylka nebo výjimka se oznámí Komisi.

3. Rozlišení uvedená v tomto článku nejsou určena k vytváření dodatečných příjmů.

Článek 7ga

1. Členské státy rozlišují poplatky za pozemní komunikace a poplatky za užívání pro těžká vozidla v souladu s tímto článkem.

Členské státy toto rozlišení uplatňují na podskupiny těžkých vozidel, na něž se vztahuje čl. 2 odst. 1 písm. a) až d) nařízení (EU) 2019/1242, nejpozději dva roky po zveřejnění referenčních emisí CO₂ pro dané podskupiny vozidel v prováděcích aktech přijatých v souladu s čl. 11 odst. 1 uvedeného nařízení.

Uvedené rozlišení se pro emisní třídy CO₂ č. 1, 4 a 5 podle odstavce 2 tohoto článku uplatní na skupiny těžkých vozidel, na něž se nevztahuje čl. 2 odst. 1 písm. a) až d) nařízení (EU) 2019/1242, nejpozději dva roky od zveřejnění referenčních emisí CO₂ v prováděcích aktech přijatých podle odstavce 7 tohoto článku pro příslušnou skupinu. Je-li bod 5.1 přílohy I nařízení (EU) 2019/1242 změněn legislativním aktem Unie tak, že se vztahuje na referenční emise CO₂ relevantní pro určitou skupinu těžkých vozidel, nejsou tyto referenční emise CO₂ již stanovovány podle odstavce 7 tohoto článku, nýbrž v souladu s bodem 5.1 přílohy I uvedeného nařízení.

Pokud jsou plánovaná snížení emisí pro skupiny těžkých vozidel, na něž se nevztahuje čl. 2 odst. 1 písm. a) až d) nařízení (EU) 2019/1242, stanovena legislativním aktem Unie, kterým se mění bod 5.1 přílohy I uvedeného nařízení, rozlišení pro emisní třídy CO₂ č. 2 a 3, jak jsou vymezeny v odstavci 2 tohoto článku, se uplatní ode dne vstupu nových plánovaných snížení emisí v platnost.

▼ M9

Aniž je dotčeno snížení sazeb podle odstavce 3, členské státy mohou pro vozidla s nulovými emisemi náležející do jakékoli skupiny vozidel stanovit na období od 24. března 2022 do 31. prosince 2025 snížené sazby poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání či výjimky z placení poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání. Od 1. ledna 2026 se tato snížení omezí na 75 % ve srovnání s poplatkem použitelným pro emisní třídu CO₂ č. 1, jak je vymezena v odstavci 2.

2. Aniž je dotčen odstavec 1, členské státy stanoví pro každý typ těžkého vozidla tyto emisní třídy CO₂:

- a) emisní třída CO₂ č. 1 – vozidla, která nepatří do žádné z emisních tříd CO₂ uvedených v písmenech b) až e);
- b) emisní třída CO₂ č. 2 – vozidla podskupiny vozidel sg poprvé zaregistrovaná ve vykazovaném období roku Y s emisemi CO₂ více než 5 % pod úroveň plánovaného snížení emisí pro vykazované období roku Y a podskupinu vozidel sg, která však nenáleží do žádné z emisních tříd CO₂ uvedených v písmenech c), d) a e);
- c) emisní třída CO₂ č. 3 – vozidla podskupiny vozidel sg poprvé zaregistrovaná ve vykazovaném období roku Y s emisemi CO₂ více než 8 % pod úroveň plánovaného snížení emisí pro vykazované období roku Y a podskupinu vozidel sg, která nenáleží do žádné z emisních tříd CO₂ uvedených v písmenech d) a e);
- d) emisní třída CO₂ č. 4 – těžká vozidla s nízkými emisemi;
- e) emisní třída CO₂ č. 5 – vozidla s nulovými emisemi.

Členské státy zajistí, aby klasifikace vozidla náležejícího do emisní třídy CO₂ č. 2 nebo 3 byla každých šest let ode dne jeho první registrace znovu posouzena a aby bylo vozidlo na základě limitů platných v daném okamžiku případně přeřazeno do příslušné emisní třídy. Pokud jde o poplatky za užívání, nabývá přeřazení účinku nejpozději prvním dnem své platnosti nebo dnem následujícím po tomto dni.

3. Aniž je dotčen odstavec 1, uplatní se snížené poplatky na vozidla v emisních třídách CO₂ č. 2, 3, 4 a 5 takto:

- a) emisní třída CO₂ č. 2 – snížení o 5 až 15 % ve srovnání s poplatkem použitelným pro emisní třídu CO₂ č. 1;
- b) emisní třída CO₂ č. 3 – snížení o 15 až 30 % ve srovnání s poplatkem použitelným pro emisní třídu CO₂ č. 1;
- c) emisní třída CO₂ č. 4 – snížení o 30 až 50 % ve srovnání s poplatkem použitelným pro emisní třídu CO₂ č. 1;
- d) emisní třída CO₂ č. 5 – snížení o 50 až 75 % ve srovnání s poplatkem použitelným pro emisní třídu CO₂ č. 1;

▼ M9

Pokud je poplatek za pozemní komunikace nebo poplatek za užívání rovněž rozlišen podle emisní třídy Euro, uplatní se snížení podle prvního pododstavce ve srovnání s poplatkem uplatňovaným pro nejpřísnější emisní třídu Euro.

4. Rozlišení uvedená v tomto článku nejsou určena k vytváření dodatečných příjmů.

5. Odchylně od odstavce 1 se členský stát může rozhodnout, že požadavek na rozlišení poplatku za pozemní komunikace podle odstavce 2 nepoužije, pokud je poplatek za externí náklady na emise CO₂ stanoven a rozlišen podle referenčních hodnot poplatku za externí náklady na emise CO₂ uvedených v příloze IIIc.

6. Na úsecích silnic, na kterých je vozidlo ověřitelným způsobem provozováno bez emisí CO₂, mohou členské státy na takové vozidlo uplatnit snížené poplatky použitelné pro emisní třídu CO₂ č. 5. Členské státy, které této možnosti využijí, uplatní poplatky za emisní třídu CO₂ č. 1 na toto vozidlo na jiných silničních úsecích.

7. Komise přijme prováděcí akty s cílem upřesnit referenční emise CO₂ pro skupiny vozidel, na něž se nevztahuje čl. 2 odst. 1 písm. a) až d) nařízení (EU) 2019/1242.

Tyto prováděcí akty reprodukují údaje relevantní pro jednotlivé skupiny vozidel zveřejněné ve zprávě podle článku 10 nařízení (EU) 2018/956. Komise přijme tyto prováděcí akty nejpozději šest měsíců po zveřejnění příslušné zprávy podle článku 10 nařízení (EU) 2018/956.

8. Do 25. března 2027 posoudí Komise provádění a účinnost rozlišení poplatků na základě emisí CO₂ uvedeného v tomto článku, jakož i to, zda je toto rozlišení i nadále nezbytné, a jeho soulad se směrnicemi 2003/87/ES a 2003/96/ES. Na základě tohoto posouzení Komise případně předloží legislativní návrh na změnu příslušných ustanovení této směrnice o rozlišení poplatků na základě emisí CO₂.

9. Komise provede každých pět let po 24. březnu 2022 přezkum maximálních sazeb poplatků za užívání uvedených v příloze II a úrovní snížení uvedených v odstavci 3 a na základě výsledků tohoto přezkumného procesu případně předloží legislativní návrh na změnu těchto ustanovení.

10. Každých 30 měsíců po 24. březnu 2022 vyhotoví Komise zprávu, v níž posoudí přiměřenost limitů pro emisní třídy č. 2 a 3 uvedených v čl. 7ga odst. 2 písm. b) a c) této směrnice ve srovnání s referenčními emisemi zveřejněnými v souladu s čl. 11 odst. 1 nařízení (EU) 2019/1242 nebo s emisemi CO₂ vykázanými v souladu s nařízením (EU) 2018/956, a na základě výsledků tohoto posouzení případně předloží legislativní návrh na změnu uvedených limitů.

▼ **M9**

11. Uplatňování rozlišení poplatků na základě emisí CO₂ uvedeného v tomto článku není povinné v případě, že se uplatní jiné opatření Unie pro stanovení ceny uhlíku z paliva v silniční dopravě.

Článek 7gb

1. V případě lehkých vozidel mohou členské státy rozlišovat mýtné a poplatky za užívání podle environmentální výkonnosti vozidla určené kombinovanými specifickými emisemi CO₂ nebo kombinovanými vážnými emisemi CO₂ zaznamenanými v položce 49 prohlášení o shodě vozidla a výkonnostní emisní normou EURO.

Aniž je dotčen odstavec 2 tohoto článku, nižší sazby mýtného a poplatků za užívání se uplatní na osobní automobily, minibusy a lehká užitková vozidla, které splňují obě tyto podmínky:

a) jejich specifické emise CO₂ stanovené v souladu s nařízením Komise (EU) 2017/1151 ⁽¹⁾ jsou nulové nebo jsou nižší než tyto hodnoty:

- i) pro období let 2021 až 2024 cíle pro vozový park EU₂₀₂₁ určené v souladu s bodem 6 části A a bodem 6 části B přílohy I nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ⁽²⁾;
- ii) pro období let 2025 až 2029 cíle pro vozový park EU určené v souladu s bodem 6.1.1 části A a bodem 6.1.1 části B přílohy I nařízení (EU) 2019/631;
- iii) pro období od roku 2030 cíle pro vozový park EU určené v souladu s bodem 6.1.2 části A a bodem 6.1.2 části B přílohy I nařízení (EU) 2019/631;

b) jejich emise znečišťujících látek určené v souladu s nařízením (EU) 2017/1151 odpovídají hodnotám uvedeným v tabulce přílohy VII této směrnice. Členské státy mohou uplatnit snížení pro vozidla s nulovými emisemi podle přílohy VII této směrnice, aniž by uplatnily snížení pro ostatní kategorie výkonnosti z hlediska emisí, jež jsou v dané příloze uvedeny.

⁽¹⁾ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

▼ M9

2. Od 1. ledna 2026, je-li to technicky proveditelné, členské státy rozlišují mýtné a roční sazbu poplatků za užívání u skříňových automobilů a minibusů podle environmentální výkonnosti vozidla v souladu s pravidly stanovenými v příloze VII. Pro tento účel se považují ustanovení druhého pododstavce odst. 1 za orientační.

Rozhodnou-li se členské státy uplatňovat jiná kritéria výkonnosti z hlediska emisí nebo úrovně snížení, než jsou kritéria a úrovně kritérií stanovené v odstavci 1, nebo se rozhodnou začlenit jiná nebo dodatečná kritéria, oznámí svou volbu Komisi včetně jejího odůvodnění nejméně šest měsíců před zavedením jakéhokoli rozlišení.

Členské státy se však mohou rozhodnout, že snížení uplatní pouze na vozidla s nulovými emisemi, aniž by uplatnily jakékoli rozlišení u jiných vozidel a aniž by o tom informovaly Komisi.

3. S výhradou podmínek stanovených v odstavcích 1 a 2 členské státy mohou zohlednit zlepšení environmentální výkonnosti vozidla související s jeho úpravou umožňující používání alternativních pohonných hmot.

4. Členské státy mohou přijmout zvláštní opatření za účelem ukládání poplatků za vozidla historického významu.

5. Rozlišení uvedená v tomto článku nejsou určena k vytváření dodatečných příjmů.

▼ M3*Článek 7h***▼ M9**

1. Členské státy zašlou Komisi nejméně šest měsíců před zavedením nového nebo podstatně změněného režimu výběru mýtného v podobě poplatku za pozemní komunikace:

▼ M3

a) pro režim výběru mýtného nezahrnující koncesní mýtné:

— jednotkové hodnoty a další parametry použité při výpočtu jednotlivých složek nákladů na pozemní komunikace

— jasné informace o vozidlech, na něž se režim mýtného vztahuje, o zeměpisném rozsahu sítě nebo části sítě, které se berou v úvahu při každém výpočtu nákladů, a o procentní výši nákladů, jejichž návratnost má být zajištěna a

▼ M9

— případně jasné informace o hlavních charakteristikách elektronického systému pro výběr mýtného, včetně informací o interoperabilitě;

▼ M3

b) pro režim výběru mýtného zahrnující koncesní mýtné:

- koncesní smlouvy nebo významné změny těchto smluv,
- referenční případ, z něhož zadavatel vycházel v oznámení o koncesi podle přílohy VII B směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby ⁽¹⁾; tento referenční případ zahrnuje odhad nákladů vymezených v čl. 7b odst. 1 této směrnice předpokládaných v rámci dané koncese, odhad provozu v členění podle typu vozidel, předpokládané úrovně mýtného a zeměpisný rozsah sítě, na niž se vztahuje koncesní smlouva.

▼ M9

1a. Při zasílání informací Komisi v souladu s odstavcem 1 může členský stát zahrnout více než jednu změnu režimu výběru mýtného v podobě poplatku za pozemní komunikace. Byla-li Komise již informována o změně, má se za to, že členský stát již splnil požadavek na podávání informací podle odstavce 1 a uvedenou změnu lze provést bez dalšího vyrozumění Komise.

▼ M3

2. Do šesti měsíců od obdržení veškerých nezbytných informací podle odstavce 1 sdělí Komise své stanovisko k tomu, zda byly dodrženy povinnosti stanovené v článku 7e. Stanoviska Komise se poskytnou výboru uvedenému v článku 9c.

▼ M9

3. Před zavedením nového nebo podstatně změněného režimu výběru mýtného v podobě poplatku za externí náklady nebo poplatku za kongesci poskytnou členské státy Komisi informace o dotčené síti a navrhovaných sazbách za kategorie vozidel a emisní třídy a případně podají Komisi oznámení v souladu s bodem 2 přílohy IIIa nebo bodem 2 přílohy V.

▼ M3*Článek 7i*

1. V souvislosti se složkou mýtného v podobě poplatku za externí náklady členské státy nestanoví pro žádné uživatele slevy ani snížené sazby.

2. Členské státy mohou k poplatku za pozemní komunikace stanovit slevy nebo snížené sazby pod podmínkou, že:

- a) výsledná struktura poplatků je úměrná, zveřejněná a dostupná uživatelům za stejných podmínek a nevede k tomu, že na jiné uživatele budou přeneseny dodatečné náklady v podobě vyššího mýtného;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114.

▼ M9

- b) tyto slevy nebo snížení odrážejí skutečné úspory správních nákladů vzniklých v důsledku odlišného přístupu k častým uživatelům ve srovnání s příležitostnými uživateli;
- c) snížení nepřekračují 13 % poplatku za pozemní komunikace placebného obdobnými vozidly, která na slevy nebo snížení nemají nárok.

2a. Členské státy mohou k poplatku za pozemní komunikace pro osobní automobily stanovit slevy nebo snížení v případě častých uživatelů zejména v oblastech, v nichž je osídlení rozptýleno, a na okrajích měst. Snížení příjmů v důsledku slevy poskytnuté častým uživatelům nesmí být kompenzováno přenesením na méně časté uživatele.

3. S výhradou podmínek uvedených v čl. 7 g odst. 1 písm. b) a čl. 7 g odst. 3 této směrnice se mohou na sazby mýtného pro významné projekty hlavní transevropské dopravní sítě, jejíž mapy jsou určeny v příloze I nařízení (EU) č. 1315/2013, vztahovat jiné způsoby rozlišení s cílem zajistit komerční rentabilitu těchto projektů, jestliže jsou vystaveny přímé konkurenci jiných druhů dopravy. Výsledná struktura poplatků musí být lineární a úměrná. Podrobnosti o ní se zveřejní a jsou dostupné všem uživatelům za stejných podmínek. Nesmí vést k tomu, že na jiné uživatele budou přeneseny dodatečné náklady v podobě vyššího mýtného.

▼ M3*Článek 7j***▼ M9**

1. Mýtné a poplatky za užívání musí být ukládány, vybírány a kontrolovány tak, aby co nejméně ovlivňovaly plynulost provozu a aby nebyly nutné povinné kontroly nebo zastavení na vnitřních hranicích Unie. Za tím účelem členské státy spolupracují, aby uživatelům silnic umožnily hradit mýtné a poplatky za užívání 24 hodin denně alespoň elektronicky nebo na hranici nebo na větších výběřích místech prostřednictvím běžných platebních prostředků, a to uvnitř i vně hranic členského státu, ve kterém jsou ukládány. Členské státy nejsou povinny zajistit fyzická místa pro placení.

▼ M3

2. Režimy výběru mýtného a poplatků za užívání nesmějí bezdůvodně finančně ani jinak znevýhodňovat nepravidelné uživatele silniční sítě. Zejména v případě, kdy členský stát vybírá mýtné nebo poplatky za užívání výlučně prostřednictvím systému, který vyžaduje použití vestavěných palubních jednotek, tento stát zajistí, aby příslušné palubní jednotky, které vyhovují požadavkům směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství⁽¹⁾, mohli za přiměřených správních a ekonomických opatření získat všichni uživatelé.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124.

▼ M9

2a. Pokud řidič nebo případně dopravce či poskytovatel evropské služby elektronického mýtného (EETS) nejsou schopni poskytnout důkazy o emisní třídě vozidla pro účely čl. 7 g odst. 2, článku 7ga nebo článku 7gb, mohou členské státy uplatnit mýtné nebo poplatky za užívání do výše nejvyšší použitelné sazby.

Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění toho, aby uživatel silnice mohl vykázat informace o emisní třídě vozidla alespoň elektronicky před použitím pozemní komunikace. Členské státy mohou nabídnout elektronické i jiné prostředky s cílem umožnit uživatelům poskytnout důkazy za účelem využití snížení mýtného nebo pro potřeby kontroly. Členské státy mohou požadovat, aby byly důkazy poskytované elektronicky předkládány před použitím pozemní komunikace.

Členské státy mohou přijmout nezbytná opatření, aby zajistily, že předložení důkazů po použití pozemních komunikací bude přijato po dobu 30 dnů nebo delší období stanovené členskými státy po použití pozemních komunikací, a aby zajistily náhradu jakéhokoli rozdílu mezi uplatněným mýtným nebo poplatky za užívání a mýtným nebo poplatkem za užívání odpovídajícím emisní třídě dotčeného vozidla, která vyplývá z důkazů poskytnutých v příslušné lhůtě.

3. Pokud členský stát uloží mýtné za vozidlo, musí být celková částka mýtného, výše poplatku za pozemní komunikace, výše poplatku za externí náklady a případně výše poplatku za kongesci uvedena v dokladu poskytnutém uživateli silnice, pokud možno elektronicky. Uživatel silnice může souhlasit s tím, že mu nebude doklad poskytnut.

4. „Je-li to ekonomicky proveditelné, členské státy uloží a vybírají poplatky za pozemní komunikace, poplatky za externí náklady a poplatky za kongesci prostřednictvím elektronického systému pro výběr mýtného, který splňuje ustanovení čl. 3 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ⁽¹⁾. Komise podporuje spolupráci členských států, která se ukazuje jako nezbytná k zajištění interoperability elektronického systému výběru mýtného na evropské úrovni.

Článek 7k

Aniž jsou dotčeny články 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie, není touto směrnicí dotčena volnost členských států, které zavedou systém výběru mýtného, stanovit vhodnou kompenzaci.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii (Úř. věst. L 91, 29.3.2019, s. 45).

▼ B*Článek 8*

1. Dva nebo více členských států mohou spolupracovat při zavádění společného systému poplatků za užívání na svých územích. V tom případě spolupracují tyto členské státy úzce s Komisí stejně jako při následném chodu systému a případných změnách.

2. Kromě podmínek stanovených v článku 7 platí pro společný systém tyto podmínky:

▼ M9

a) platba poplatku za společné užívání opravňuje k využití sítě, jak ji vymezí zúčastněné členské státy v souladu s čl. 7 odst. 1 a 2;

b) zúčastněné členské státy určí poplatky za společné užívání, které nejsou vyšší než maximální sazby uvedené v článku 7a;

▼ B

c) ke společnému systému se mohou připojit další členské státy;

d) zúčastněné členské státy sestaví rozdělovací klíč, na jehož základě každý z nich obdrží spravedlivý podíl z příjmů plynoucích z poplatků za užívání.

▼ M9

3. V případě společného systému poplatků za užívání podle odstavce 1 tohoto článku se konečné datum pro uplatnění rozlišení uvedených v čl. 7ga odst. 1 druhém a třetím pododstavci prodlouží do 25. března 2025, nebo jsou-li referenční emise CO₂ zveřejněny po 24. březnu 2022, tři roky od zveřejnění referenčních emisí CO₂.

▼ M1*Článek 8a*

Každý členský stát provádí kontrolu režimu mýtného nebo poplatků za užívání, aby zajistil jeho transparentní a nediskriminační fungování.

▼ M3*Článek 8b*

1. Dva nebo více členských států mohou spolupracovat při zavádění společného systému mýtného na svých územích. V tom případě tyto členské státy zajistí, aby byla Komise informována o této spolupráci, následném provozu systému a případných změnách.

2. Na společný systém mýtného se vztahují podmínky stanovené v člancích 7 až 7k. Ke společnému systému se mohou připojit další členské státy.

▼ B**KAPITOLA IV**
Závěrečná ustanovení*Článek 9***▼ M1**

1. Tato směrnice nebrání členským státům nediskriminačně uplatňovat:

a) zvláštní daně nebo poplatky:

- vybírané při přihlášení vozidla nebo
- ukládané na vozidla nebo náklady nadměrných hmotností nebo rozměrů;

b) parkovací poplatky a zvláštní poplatky za používání městských komunikací.

▼ M9

1a. Tato směrnice nebrání členským státům uplatňovat:

- a) regulační poplatky zvláště určené ke snižování kongesce nebo ke snižování dopadů na životní prostředí, včetně špatné kvality ovzduší, na jakýchkoliv komunikacích v městských oblastech, včetně silnic transevropských sítí procházejících městskými oblastmi;
- b) poplatky zvláště určené k financování výstavby, provozu, údržby a rozvoje zařízení zabudovaných na silnicích nebo rozmístěných podél silnic nebo přes ně, která poskytují energii pro vozidla s nízkými a nulovými emisemi za jízdy a vybírané u těchto vozidel.

Tyto poplatky se uplatňují nediskriminačně.

▼ M3

2. Členské státy rozhodnou o využití příjmů získaných na základě této směrnice. V zájmu rozvoje dopravní sítě jako celku by příjmy z poplatků za používání infrastruktury a za externí náklady nebo finanční hodnoty rovnocenné těmto příjmům měly být využity ve prospěch odvětví dopravy s cílem optimalizovat celý dopravní systém. Zejména příjmy z poplatků za externí náklady nebo finanční hodnoty rovnocenné těmto příjmům by měly být použity na zvýšení dlouhodobé udržitelnosti dopravy, včetně jednoho nebo více z těchto prvků:

- a) usnadnění účinného stanovení cen;
- b) snížení znečištění ze silniční dopravy u zdroje;
- c) zmírnění dopadů znečištění ze silniční dopravy u zdroje;
- d) snížení emisí CO₂ a zlepšení energetické účinnosti vozidel;
- e) rozvoj náhradních komunikací pro uživatele dopravy a rozšíření stávající kapacity;
- f) podpora transevropské dopravní sítě;

▼ M3

- g) optimalizace logistiky;
- h) zlepšení bezpečnosti silničního provozu a
- i) zajištění bezpečných parkovišť.

▼ M9

▼ M1*Článek 9a*

Členské státy zavedou patřičné kontroly a určí systém sankcí použitelný při porušení vnitrostátních ustanovení přijatých podle této směrnice. Přijmou veškerá potřebná opatření k zajištění jejich provádění. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

▼ M3*Článek 9b*

V souvislosti s prováděním této směrnice, a zejména jejích příloh, usnadňuje Komise dialog a vzájemnou výměnu technického know-how mezi členskými státy.

Článek 9c

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí⁽¹⁾.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

▼ M9

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 9d

Komisi je v souladu s článkem 9e svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci, kterými se mění tato směrnice, pokud jde o přílohu 0, vzorce v bodech 4.1 a 4.2 přílohy IIIa a hodnoty uvedené v tabulkách příloh IIIb a IIIc, za účelem jejich přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku.

Za okolností uvedených v čl. 7cb odst. 4 přijme Komise v souladu s článkem 9e akty v přenesené pravomoci za účelem změny této směrnice, pokud jde o referenční hodnoty poplatku za externí náklady na emise CO₂ stanovené v příloze IIIc, s přihlédnutím k efektivní ceně uhlíku uplatňované na paliva v silniční dopravě v Unii. Tyto změny

⁽¹⁾ Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

▼ **M9**

se omezí na zajištění toho, aby výše poplatků za externí náklady za emise CO₂ nepřekračovala rámec toho, co je nezbytné k internalizaci těchto externích nákladů.

Článek 9e

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 9d je svěřena Komisi na dobu pěti let od 24. března 2022. Komise vyhotoví zprávu o přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 9d kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedomnívá se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁽¹⁾.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 9d vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

▼ **B**

Článek 10

1. Pro účely této směrnice jsou směnnými kurzy eura a národních měn členských států, které nepřijaly euro, kurzy platné první pracovní den v měsíci říjnu a zveřejněné v *Úředním věstníku* ► **M3** *Evropské unie* ◄; tyto kurzy se použijí od 1. ledna následujícího kalendářního roku.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

▼ B

2. Členské státy, které nepřijaly euro, mohou při ročních úpravách uvedených v odstavci 1 zachovat v platnosti dosavadní částky, pokud by přepočít částek vyjádřených v eurech vedl ke změně menší než 5 % vyjádřené v národních měnách.

▼ M9*Článek 10a*

1. Částky v eurech uvedené v příloze II a částky v centech uvedené v tabulkách příloh IIIb a IIIc se upravují každé dva roky s cílem zohlednit změny celounijního harmonizovaného indexu spotřebitelských cen, vyjma ceny za energii a ceny nezpracovaných potravin, zveřejňovaného Komisí (Eurostatem). První úprava se provede do 31. března 2025.

Částky se aktualizují automaticky, a to úpravou základní částky v eurech nebo centech na základě procentní změny v tomto indexu. Výsledné částky se zaokrouhlují nahoru na celou částku v eurech, pokud jde o přílohu II, a na desetinu centu, pokud jde o přílohy IIIb a IIIc.

2. Komise zveřejní upravené částky uvedené v odstavci 1 v *Úředním věstníku Evropské unie* do 31. března 2025. Upravené částky vstupují v platnost prvním dnem prvního měsíce po zveřejnění.

Článek 11

1. Do 25. března 2025 a každých pět let poté členské státy zveřejní v souhrnné podobě zprávu o mýtném a poplatcích za užívání, které vybírají na svém území.

2. Zpráva zveřejněná podle odstavce 1 obsahuje údaje o:

- a) vývoji poplatků za používání silniční infrastruktury, totiž o sítích a kategoriích vozidel, na něž se poplatky vztahují, včetně veškerých výjimek podle článků 7, 7c nebo 7gb;
- b) rozlišení poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání podle kategorie vozidla a podle typu těžkého vozidla;
- c) rozlišení poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání podle environmentální výkonnosti vozidel podle článků 7 g, 7 ga nebo 7gb;
- d) případném rozlišení poplatků za pozemní komunikace podle denní doby, druhu dne nebo ročního období podle čl. 7 g odst. 1;
- e) poplatcích za externí náklady vybíraných za každou kombinaci třídy vozidla, typu pozemní komunikace a období;
- f) váženém průměrném poplatku za pozemní komunikace a celkovém příjmu z poplatku za pozemní komunikace;

▼ M9

- g) celkových příjmech získaných z poplatků za externí náklady;
- h) celkových příjmech získaných z poplatků za kongesci podle kategorie vozidla;
- i) celkových příjmech získaných z přírážek a o tom, na jakých silničních úsecích byly uloženy;
- j) celkových příjmech získaných z mýtného nebo poplatků za užívání, případně z obou;
- k) využití příjmů z uplatňování této směrnice a o způsobu, kterým toto využití v daném členském státě přispívá k plnění cílů uvedených v čl. 9 odst. 2, nebo, pokud jsou tyto příjmy odvedeny do souhrnného rozpočtu, informace o výši výdajů přidělených na projekty v oblasti silničních pozemních komunikací a udržitelné dopravy; a
- l) vývoji podílu vozidel spadajících do různých emisních tříd na zpoplatněných silnicích.

Členské státy, které výše uvedené informace zveřejní on-line, se mohou rozhodnout, že zprávu nevypracují.

▼ B*Článek 12*

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 1. července 2000. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice. Komise o tom uvědomí ostatní členské státy.

Článek 13

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

Článek 14

Tato směrnice je určena členskými státy.

▼ **M1**

PŘÍLOHA 0

MEZNÍ HODNOTY EMISÍ

1. Vozidlo „EURO 0“

Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) g/kWh	Hmotnost uhlovodíků (HC) g/kWh	Hmotnost oxidů dusíku (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Vozidla „EURO I“/„EURO II“

	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) g/kWh	Hmotnost uhlovodíků (HC) g/kWh	Hmotnost oxidů dusíku (NOx) g/kWh	Hmotnost částic (PT) g/kWh
Vozidlo „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Vozidlo „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ V případě motorů s výkonem nejvýše 85 kW se na mezní hodnotu emisí částic použije součinitel 1,7.

3. Vozidla „EURO III“/„EURO IV“/„EURO V“/„EEV“

Specifická hmotnost oxidu uhelnatého, celkového množství uhlovodíků, oxidů dusíku a částic, zjištěná testem ESC, a opacita výfukových plynů, zjištěná testem ERL, nesmí překročit tyto hodnoty ⁽¹⁾:

	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) g/kWh	Hmotnost uhlovodíků (HC) g/kWh	Hmotnost oxidů dusíku (NOx) g/kWh	Hmotnost částic (PT) g/kWh	Výfukové plyny m ⁻¹
Vozidlo „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Vozidlo „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vozidlo „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Vozidlo „EEV“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Testovací cyklus sestává z řady testovacích bodů, přičemž každý bod je definován rychlostí a točivým momentem, jež musí motor splňovat za ustáleného stavu (test ESC) nebo za přechodných provozních podmínek (testy ETC a ELR).

⁽²⁾ 0,13 pro motory se zdvihovým objemem jednoho válce menším než 0,7 dm³ a jmenovitými otáčkami nad 3 000 min⁻¹.

▼ **M9**

Mezní hodnoty emisí Euro VI

	Mezní hodnoty							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	hmotnost PM (mg/kWh)	počet PM (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

▼ **M9**

	Mezní hodnoty							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	hmotnost PM (mg/kWh)	počet PM (#/kWh)
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Pozn.:

PI = zážehový motor.

CI = vznětový motor.

⁽¹⁾ Přípustná úroveň složky NO₂ v mezní hodnotě NO_x může být stanovena v pozdější fázi.

▼ **M1**

4. Budoucí emisní třídy vozidel vymezené směrnicí 88/77/EHS a následnými změnami mohou být vzaty v úvahu.

▼B

PŘÍLOHA I

MINIMÁLNÍ SAZBY DANĚ UPLATŇOVANÉ U VOZIDEL

Motorová vozidla

Počet náprav a celková hmotnost (v tunách)		Minimální daň (v eurech za rok)	
Nejméně	Méně než	Hnací nápravy se vzduchovým závěsem nebo uznávaný ekvivalent ⁽¹⁾	Jiný systém závěsu hnací nápravy
2 nápravy			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
3 nápravy			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
4 nápravy			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

(¹) Závěs uznávaný jako ekvivalent v souladu s definicí v příloze II směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se stanoví maximální povolené rozměry pro určitá motorová vozidla ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě v rámci Společenství a celková hmotnost v mezinárodní dopravě (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

JÍZDNÍ SOUPRAVA (KLOUBOVÁ VOZIDLA A VOZOVÉ SOUPRAVY)

Počet náprav a celková hmotnost (v tunách)		Minimální daň (v eurech za rok)	
Nejméně	Méně než	Hnací nápravy se vzduchovým závěsem nebo uznávaný ekvivalent ⁽¹⁾	Jiný systém závěsu hnací nápravy
2 + 1 náprava			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97

▼B

Počet náprav a celková hmotnost (v tunách)		Minimální daň (v eurech za rok)	
Nejméně	Méně než	Hnací nápravy se vzduchovým závěsem nebo uznávaný ekvivalent ⁽¹⁾	Jiný systém závěsu hnací nápravy
23	25	97	175
25	28	175	307
2 + 2 nápravy			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 nápravy			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 nápravy			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 nápravy			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ Závěs uznávaný jako ekvivalent v souladu s definicí v příloze II směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se stanoví maximální povolené rozměry pro určitá motorová vozidla ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě v rámci Společenství a celková hmotnost v mezinárodní dopravě (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

▼ **M9***PŘÍLOHA II***MAXIMÁLNÍ SAZBY V EURECH PRO POPLATKY ZA UŽÍVÁNÍ, VČETNĚ SPRÁVNÍCH nákladů, JAK JE UVEDENO V ČL. 7a ODST. 2****Roční**

	max. tři nápravy	min. čtyři nápravy
Euro 0	1 899	3 185
Euro I	1 651	2 757
Euro II	1 428	2 394
Euro III	1 242	2 073
Euro IV	1 081	1 803
Euro V	940	1 567
Euro VI	855	1 425

Měsíční, týdenní a denní

Maximální měsíční, týdenní a denní sazby jsou úměrné trvání užívání pozemních komunikací.

▼ **M1**

PŘÍLOHA III

ZÁKLADNÍ ZÁSADY ROZVRŽENÍ NÁKLADŮ A VÝPOČTU MÝTNÉHO

▼ **M3**

Tato příloha stanoví základní zásady výpočtu váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace s cílem zohlednit čl. 7b odst. 1. Povinností stanovovat poplatky za pozemní komunikace podle nákladů není dotčena volnost členských států rozhodnout se v souladu s čl. 7b odst. 2 nedosáhnout příjmy z poplatků za pozemní komunikace plné návratnosti nákladů, ani volnost stanovit v souladu s článkem 7f jednotlivé částky poplatku za pozemní komunikace v jiné než průměrné výši.

▼ **M1**

Používání těchto zásad musí být plně v souladu s jinými současnými závazky v rámci právních předpisů ► **M3** Unie ◀, zejména pokud jde o požadavek udělovat koncesní smlouvy v souladu se směrnicí 2004/18/ES a jinými nástroji ► **M3** Unie ◀ v oblasti zadávání veřejných zakázek.

Pokud členský stát jedná s jednou nebo více třetími stranami s cílem udělit koncesní smlouvu na výstavbu nebo provoz části svých pozemních komunikací, nebo za tímto účelem uzavře podobnou dohodu na základě vnitrostátních právních předpisů, nebo dohodu podepsanou vládou členského státu, soulad s těmito zásadami se posoudí na základě výsledku těchto jednání.

1. Definice sítě a vozidel, na něž se směrnice vztahuje

- Pokud se v celé transevropské silniční síti (TEN) nepoužije jediný režim mýtného, upřesní členský stát, která část nebo části sítě mají podléhat režimu mýtného, jakož i systém používaný k třídění vozidel za účely rozlišení sazeb mýtného. Členské státy rovněž uvedou, zda rozšiřují rozsah jejich režimu mýtného na vozidla pod prahovou hodnotu 12 tun.
- Pokud se členský stát rozhodne přijmout různá opatření na dosažení návratnosti nákladů u jednotlivých částí své sítě (jak umožňuje ► **M3** čl. 7b odst. 2 ◀), u každé jasně vymezené části sítě musí být použit samostatný výpočet nákladů. Členský stát se může rozhodnout svoji síť rozdělit do několika jasně vymezených částí za účelem zavedení samostatných koncesních nebo podobných smluv pro každou část.

2. Náklady na pozemní komunikace

2.1 Investiční náklady

- Investiční náklady zahrnují stavební náklady (včetně finančních nákladů) a náklady na rozvoj pozemních komunikací, popřípadě rovněž návratnost kapitálové investice nebo ziskovou marži. K investičním nákladům dále patří pořizovací náklady pozemků, náklady na plánování, projektování, dohled nad stavebními zakázkami a řízením projektů a na archeologický a půdní průzkum, jakož i další příslušné vedlejší náklady.
- Návratnost stavebních nákladů je buď založena na plánované životnosti pozemní komunikace nebo jiné podobné době odepisování (nejméně 20 let), kterou lze považovat za vhodnou z důvodů financování prostřednictvím koncesní smlouvy nebo jiným způsobem. Délka doby odepisování může být klíčovou proměnnou v jednáních o udělení koncesních smluv, zejména přeje-li si dotyčný členský stát stanovit jako součást smlouvy horní mez, co se týče použitelného váženého průměrného mýtného.

▼ M1

- Aniž je dotčen výpočet investičních nákladů, může zajišťování návratnosti nákladů:
 - být rovnoměrně rozděleno po dobu odepisování, nebo zaměřeno spíše do počátečních, středních nebo závěrečných let, pokud se takové zaměření provádí transparentním způsobem,
 - stanovit indexování mýtného po dobu odepisování.
- Veškeré pořizovací náklady vycházejí ze zaplacených částek. Náklady, které mají teprve vzniknout, budou vycházet z přiměřených předpokládaných nákladů.
- Lze předpokládat, že vládní investice jsou financovány výpůjčkami. Úroková sazba, která se použije na pořizovací náklady, je totožná se sazbami používanými pro vládní výpůjčky během uvedeného období.

▼ M9

- Přidělení nákladů těžkým vozidlům se provádí objektivním a transparentním způsobem, s přihlédnutím k podílu těžkých vozidel na provozu v silniční síti a souvisejícím nákladům. Vozokilometry ujeté těžkými vozidly lze za tímto účelem upravit podle objektivně odůvodněných „koeficientů ekvivalence“, jako jsou koeficienty uvedené v bodě 4 ⁽¹⁾.

▼ M1

- Rezerva na odhadovanou kapitálovou návratnost nebo ziskovou marži je přiměřená podle tržních podmínek a může se měnit za účelem poskytnutí výkonnostních pobídek třetí smluvní straně v souvislosti s požadavky na jakost služeb. Kapitálovou návratnost lze vyhodnotit s použitím hospodářských ukazatelů, jako je IRR (vnitřní míra výnosnosti) nebo WACC (vážený průměr ceny kapitálu).

2.2 Roční náklady na údržbu a náklady na strukturální opravy

- Tyto náklady zahrnují jak roční náklady na údržbu sítě a pravidelně se opakující náklady na opravu, zesílení a obnovu povrchu, za účelem trvalého zajištění úrovně provozní funkčnosti sítě.

▼ M9

- Tyto náklady se rozdělí mezi těžká vozidla a jiná vozidla v silničním provozu na základě skutečných a předpokládaných podílů vozokilometrů a lze je upravit s použitím věcně odůvodněných koeficientů ekvivalence, jako jsou koeficienty uvedené v bodě 4.

▼ M1**3. Náklady na provoz, řízení a výběr mýtného**

Tyto náklady zahrnují veškeré náklady provozovatele pozemní komunikace, které nejsou zahrnuty v části 2 a které vznikly v rámci zavádění, provozu a řízení pozemních komunikací a režimu mýtného. Zahrnují zejména:

- náklady na výstavbu, zřízení a údržbu stanovišť na výběr mýtného a jiných platebních systémů,

⁽¹⁾ Použití koeficientů ekvivalence členskými státy může brát v úvahu výstavbu silnic rozvíjenou po etapách nebo s použitím přístupu dlouhé životnosti.

▼ M1

- každodenní náklady na provoz, správu a vymáhání režimu výběru mýtného,
- správní poplatky související s koncesními smlouvami,
- náklady na řízení, správu a obsluhu související s provozem pozemních komunikací.

Náklady mohou zahrnovat kapitálovou návratnost nebo ziskovou marži odrážející stupeň přeneseného rizika.

Tyto náklady se přerozdělují rovným a transparentním způsobem mezi všechny třídy vozidel podléhající režimu mýtného.

▼ M9

4. Podíl těžkých vozidel na provozu, koeficienty ekvivalence a opravný mechanismus

- Výpočet mýtného se zakládá na skutečných nebo předpokládaných podílech těžkých vozidel na vozokilometrech, v případě potřeby upravených s použitím koeficientů ekvivalence, aby se řádně zohlednily zvýšené náklady na výstavbu a opravu pozemních komunikací pro použití těžkými vozidly.

▼ M1

- Tato tabulka uvádí soubor orientačních koeficientů ekvivalence. Pokud členský stát použije koeficienty ekvivalence s poměry odlišnými od poměrů uvedených v tabulce, musejí se zakládat na věcně odůvodnitelných kritériích a musejí být zveřejněny.

Třída vozidla ⁽¹⁾	Koeficienty ekvivalence		
	Strukturální oprava ⁽²⁾	Investice	Roční údržba
Mezi 3,5 t a 7,5 t, třída 0	1	1	1
>7,5 t, třída I	1,96	1	1
>7,5 t, třída II	3,47	1	1
>7,5 t, třída III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42. Směrnice ve znění aktu o přistoupení z roku 2003.

⁽²⁾ Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42. Směrnice ve znění aktu o přistoupení z roku 2003.

- Režimy výběru mýtného, které vycházejí z předpokládané úrovně provozu, zahrnují opravný mechanismus, na jehož základě se mýtné pravidelně upravuje, aby se odstranil případný schodek nebo přebytek v souvislosti s návratností nákladů, vzniklý z důvodu chybného prognózování.

▼ M9*PŘÍLOHA IIIa***MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO uložení POPLATKU ZA EXTERNÍ NÁKLADY**

V této příloze jsou stanoveny minimální požadavky pro uložení poplatku za externí náklady a pro případný výpočet maximálního poplatku za externí náklady.

1. Příslušné části silniční sítě

Členský stát upřesní část nebo části své silniční sítě, na které se má vztahovat poplatek za externí náklady.

Pokud členský stát hodlá uložit poplatek za externí náklady pouze na část nebo části silniční sítě složené z jeho podílu na transevropské silniční síti a z jeho dálnic, musí být tato část nebo části vybrány na základě posouzení, ze kterého vyplývá, že uložení poplatku za externí náklady na jiné části silniční sítě takto složené by mohlo mít nepříznivé účinky na životní prostředí, veřejné zdraví nebo bezpečnost silničního provozu.

Od 25. března 2026 členský stát, který nehodlá uložit poplatek za externí náklady v důsledku znečištění ovzduší na konkrétních úsecích své zpoplatněné silniční sítě, vybere tyto konkrétní úseky rovněž na základě tohoto posouzení.

2. Příslušná vozidla, pozemní komunikace a období

Pokud chce členský stát použít vyšší poplatky za externí náklady, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIIb nebo příloze IIIc, oznámí Komisi klasifikaci vozidel, podle které se mají poplatky za externí náklady rozlišovat. Komisi případně oznámí polohu pozemních komunikací, na které se vztahují vyšší poplatky za externí náklady (dále jen „příměstské komunikace (včetně dálnic)“), a komunikací, na které se vztahují nižší poplatky za externí náklady (dále jen „meziměstské komunikace (včetně dálnic)“).

Členský stát popřípadě Komisi rovněž oznámí přesná období odpovídající noční době, během nichž je možné ukládat vyšší poplatek za externí náklady související s hlukem, aby se zohlednilo větší obtěžování hlukem.

Klasifikace pozemních komunikací jako příměstských komunikací (včetně dálnic) a meziměstských komunikací (včetně dálnic) a vymezení období musí vycházet z objektivních kritérií, která souvisejí s mírou vystavení silnic a jejich okolí znečištění a hluku, jako jsou hustota osídlení, roční průměrné znečištění ovzduší (zejména částicemi PM₁₀ a emisemi NO₂) a počet dnů (pro PM₁₀) a hodin (pro NO₂), po které jsou překračovány mezní hodnoty stanovené směrnicí 2008/50/ES. Použitá kritéria musí být uvedena v oznámení.

3. Výše poplatku

Tento oddíl se vztahuje na situace, kdy chce členský stát použít vyšší poplatky za externí náklady, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIIb nebo IIIc.

▼ **M9**

Pro každou třídu vozidel, typ pozemní komunikace a období v příslušném případě určí členský stát nebo případně nezávislý orgán jedinou konkrétní částku. Výsledná struktura poplatků musí být transparentní, zveřejněná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek. Zveřejnění by mělo být provedeno včas před zavedením. Všechny parametry, údaje a další informace nezbytné k pochopení způsobu výpočtu jednotlivých složek externích nákladů musí být zveřejněny.

Při stanovení poplatků se členský stát nebo případně nezávislý orgán řídí zásadou účinného stanovení cen, tedy ceny, která se blíží sociálním mezním nákladům na používání zpoplatněného vozidla.

Poplatek se stanoví poté, co se zohlední rizika v souvislosti s odkláněním provozu společně s nepříznivými dopady na bezpečnost silničního provozu, životní prostředí a kongesci, jakož i řešení ke zmírnění těchto rizik.

Členský stát nebo případně nezávislý orgán sleduje účinnost systému zpoplatnění při snižování škod na životním prostředí způsobených silniční dopravou. Každé dva roky případně upraví v závislosti na změnách nabídky a poptávky v dopravě strukturu poplatků a konkrétní částku poplatku stanovenou pro jednotlivé třídy vozidel, typy pozemních komunikací a období.

4. Složky externích nákladů

4.1. Náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem

Pokud chce členský stát použít vyšší poplatky za externí náklady, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIIb, vypočte daný členský stát nebo případně nezávislý orgán účtovatelné náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem pomocí tohoto vzorce:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

kde:

— PCV_{ij} = náklady v důsledku znečištění ovzduší třídou vozidel „i“ na pozemní komunikaci typu „j“ (EUR/vozokilometr),

— EF_{ik} = emisní faktor znečišťující látky „k“ a třídy vozidel „i“ (gram/vozokilometr),

— PC_{jk} = peněžní náklady znečišťující látky „k“ na pozemní komunikaci typu „j“ (EUR/gram).

Emisní faktory jsou shodné s faktory, které členský stát používá při vypracování národních emisních inventur stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2284⁽¹⁾ (jež vyžaduje použití příručky EMEP/EEA pro inventury emisí látek znečišťujících ovzduší⁽²⁾). Peněžní náklady znečišťujících látek odhadne tento členský stát nebo případně nezávislý orgán podle čl. 7c odst. 2 této směrnice pomocí vědecky doložených metod.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2284 ze dne 14. prosince 2016 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší, o změně směrnice 2003/35/ES a o zrušení směrnice 2001/81/ES (Úř. věst. L 344, 17.12.2016, s. 1);

⁽²⁾ Metodika Evropské agentury pro životní prostředí: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019 – Technical guidance to prepare national emission inventories (http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019);

▼ **M9**

Členský stát nebo případně nezávislý orgán mohou používat alternativní vědecky doložené metody výpočtu hodnoty nákladů v důsledku znečištění ovzduší a využít údaje z měření látek znečišťujících ovzduší a místní hodnotu peněžních nákladů látek znečišťujících ovzduší.

4.2. *Náklady v důsledku hluku z provozu*

Pokud chce členský stát použít vyšší poplatky za externí náklady, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIIb, vypočte členský stát nebo případně nezávislý orgán účtovatelné náklady v důsledku hluku z provozu pomocí těchto vzorců:

$$\text{NCV}_j \text{ (denně)} = e \times \sum_k \text{NC}_{jk} \times \text{POP}_k / \text{WADT}$$

$$\text{NCV}_j \text{ (den)} = a \times \text{NCV}_j$$

$$\text{NCV}_j \text{ (noc)} = b \times \text{NCV}_j$$

kde:

- NCV_j = náklady v důsledku hluku jednoho těžkého nákladního vozidla na pozemní komunikaci typu „j“ (EUR/vozokilometr),
- NC_{jk} = náklady v důsledku hluku na osobu vystavenou hladině hluku „k“ na pozemní komunikaci typu „j“ (EUR/osobu),
- POP_k = počet obyvatel vystavených denní hladině hluku „k“ na kilometr (osoba/kilometr),
- WADT = vážená průměrná denní hustota provozu (v ekvivalentech osobních automobilů),
- „a“ a „b“ = jsou váhové faktory stanovené členským státem tak, že výsledný vážený průměrný poplatek za hluk za vozokilometr odpovídá NCV_j (denně).

Hluk z provozu se vztahuje na dopad hluku na zdraví obyvatelstva v blízkosti pozemní komunikace.

Počet obyvatel vystavených hladině hluku „k“ se určí podle strategických hlukových map vypracovaných podle článku 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ⁽¹⁾ nebo jiného rovnocenného zdroje údajů.

Náklady na osobu vystavenou hladině hluku „k“ odhadne členský stát nebo případně nezávislý orgán pomocí vědecky doložených metod.

Pro váženou průměrnou denní hustotu provozu se uplatní koeficient ekvivalence „e“ mezi těžkými nákladními vozidly a osobními automobily odvozený z hladin emise hluku průměrného osobního automobilu a průměrného těžkého nákladního vozidla, s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12);

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014 ze dne 16. dubna 2014 o hladině akustického tlaku motorových vozidel a náhradních systémů tlumení hluku a o změně směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnice 70/157/EHS (Úř. věst. L 158, 27.5.2014, s. 131).

▼ M9

Členský stát nebo případně nezávislý orgán může stanovit rozlišené poplatky za hluk s cílem odměnit využívání tišších vozidel, pokud to nepovede ke znevýhodnění zahraničních vozidel.

4.3. Náklady v důsledku emisí CO₂ z provozu

Pokud chce členský stát uplatnit vyšší poplatek za externí náklady na emise CO₂, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIIc, vypočte daný členský stát nebo případně nezávislý orgán účtovatelné náklady na základě vědeckých důkazů a s využitím přístupu založeného na nákladech na zamezení důsledkům emisí, přičemž zohlední a vysvětlí zejména tyto aspekty:

- a) volbu cílové úrovně emisí;
- b) odhad možností pro zmírnění;
- c) odhad základního scénáře;
- d) averzi k riziku a ke ztrátě;
- e) vyrovnávací vážení.

Členské státy informují Komisi nejméně šest měsíců před zavedením tohoto poplatku za externí náklady na emise CO₂.

▼ **M9***PŘÍLOHA IIIb***REFERENČNÍ HODNOTY POPLATKŮ ZA EXTERNÍ NÁKLADY**

V této příloze se stanoví referenční hodnoty poplatků za externí náklady, které zahrnují náklady vyvolané znečištěním ovzduší a hlukem.

*Tabulka 1***Referenční hodnoty poplatků za externí náklady pro těžká nákladní vozidla**

Třída vozidla	Cent/vozokilometr	Příměstské ⁽¹⁾	Meziměstské ⁽²⁾
Těžké nákladní vozidlo s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla nižší než 12 tun nebo se dvěma nápravami	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8
	Euro IV	7,3	3,4
	Euro V	4,4	1,8
	Euro VI	2,3	0,5
	Vozidla znečišťující méně než Euro VI, včetně vozidel s nulovými emisemi	2,0	0,3
Těžké nákladní vozidlo s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla 12 až 18 tun nebo se třemi nápravami	Euro 0	24,6	13,7
	Euro I	15,8	8,4
	Euro II	15,8	8,4
	Euro III	12,5	6,6
	Euro IV	9,2	4,5
	Euro V	5,6	2,7
	Euro VI	2,8	0,7
	Vozidla znečišťující méně než Euro VI, včetně vozidel s nulovými emisemi	2,3	0,3
Těžké nákladní vozidlo s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla 18 až 32 tun nebo se čtyřmi nápravami	Euro 0	27,8	15,8
	Euro I	20,4	11,3
	Euro II	20,4	11,2
	Euro III	16,3	8,9
	Euro IV	11,8	6,0
	Euro V	6,6	3,4
	Euro VI	3,1	0,8
	Vozidla znečišťující méně než Euro VI, včetně vozidel s nulovými emisemi	2,5	0,3

▼ **M9**

Třída vozidla	Cent/vozokilometr	Příměstské ⁽¹⁾	Meziměstské ⁽²⁾
Těžké nákladní vozidlo s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla nad 32 tun nebo s pěti a více nápravami	Euro 0	33,5	19,4
	Euro I	25,0	14,1
	Euro II	24,9	13,9
	Euro III	20,1	11,1
	Euro IV	14,2	7,5
	Euro V	7,6	3,8
	Euro VI	3,4	0,8
	Vozidla znečišťující méně než Euro VI, včetně vozidel s nulovými emisemi	2,8	0,3

⁽¹⁾ „Příměstské“ = oblasti s hustotou osídlení 150 až 900 obyvatel/km² (medián hustoty osídlení 300 obyvatel/km²).

⁽²⁾ „Meziměstské“ = oblasti s hustotou osídlení nižší než 150 obyvatel/km².

V horských oblastech a v okolí aglomerací je v míře odůvodněné nižším rozptylem, sklonem komunikace, nadmořskou výškou nebo teplotní inverzí možno hodnoty v tabulce 1 vynásobit koeficientem až ve výši 2. Existují-li vědecké důkazy vyššího koeficientu v souvislosti s nadmořskou výškou nebo aglomerací, může být tato referenční hodnota na základě podrobného odůvodnění zvýšena.

▼ **M9***PŘÍLOHA IIIc***REFERENČNÍ HODNOTY POPLATKŮ ZA EXTERNÍ NÁKLADY NA EMISE CO₂**

V této příloze se stanoví referenční hodnoty poplatků za externí náklady, které zohledňují náklady na emise CO₂.

*Tabulka 1***Referenční hodnoty poplatků za externí náklady na emise CO₂ pro těžká nákladní vozidla**

Třída vozidla		Cent/vozokilometr	Meziměstské komunikace (včetně dálnic)
Těžké nákladní vozidlo s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla nižší než 12 tun nebo se dvěma nápravami	Třída CO ₂ č. 1	Euro 0	4,5
		Euro I Euro II Euro III Euro IV Euro V Euro VI	4,0
	Emisní třída CO ₂ č. 2		3,8
	Emisní třída CO ₂ č. 3		3,6
	Vozidla s nízkými emisemi		2,0
	Vozidla s nulovými emisemi		0
Těžké nákladní vozidlo s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla 12 až 18 tun nebo se třemi nápravami	Emisní třída CO ₂ č. 1	Euro 0	6,0
		Euro I Euro II Euro III	5,2
		Euro IV Euro V Euro VI	5,0
	Emisní třída CO ₂ č. 2		4,8
	Emisní třída CO ₂ č. 3		4,5
	Vozidla s nízkými emisemi		2,5
	Vozidla s nulovými emisemi		0
Těžké nákladní vozidlo s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla 18 až 32 tun nebo se čtyřmi nápravami	Emisní třída CO ₂ č. 1	Euro 0	7,9
		Euro I	6,9
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	6,7
		Euro V	
		Euro VI	

▼ **M9**

Třída vozidla		Cent/vozokilometr	Meziměstské komunikace (včetně dálnic)
	Emisní třída CO ₂ č. 2		6,4
	Emisní třída CO ₂ č. 3		6,0
	Vozidla s nízkými emisemi		3,4
	Vozidla s nulovými emisemi		0
Těžké nákladní vozidlo s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla nad 32 tun nebo s pěti a více nápravami	Emisní třída CO ₂ č. 1	Euro 0	9,1
		Euro I	8,1
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	8,0
		Euro V	
		Euro VI	
	Emisní třída CO ₂ č. 2		7,6
	Emisní třída CO ₂ č. 3		7,2
	Vozidla s nízkými emisemi		4,0
	Vozidla s nulovými emisemi		0



PŘÍLOHA IV

ORIENTAČNÍ URČENÍ TŘÍDY VOZIDLA

Třídy vozidel jsou vymezeny v níže uvedené tabulce.

Vozidla jsou rozříděna do podkategorií 0, I, II a III podle škody, již způsobují na povrchu vozovky, a to ve vzestupném pořadí (třída III je tudíž kategorií, která na pozemních komunikacích způsobuje největší škodu). Škoda se zvyšuje exponenciálně se zvyšující se hmotností nápravy.

Veškerá motorová vozidla a jízdní soupravy o maximální přípustné hmotnosti naloženého vozidla do 7,5 tun patří do stupně poškození 0.

Motorová vozidla

Hnací nápravy s pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznávaným za rovnocenné ⁽¹⁾		Jiné systémy zavěšení hnacích náprav		Stupeň poškození	
Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)			
Nejméně	Méně než	Nejméně	Méně než		
<i>Dvě nápravy</i>					
7,5	12	7,5	12	I	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
<i>Tři nápravy</i>					
15	17	15	17	II	
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25				
25	26				
		23	25		
		25	26		
<i>Čtyři nápravy</i>					
23	25	23	25		I
25	27	25	27		
27	29				
		27	29	II	
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

⁽¹⁾ Zavěšení uznávané za rovnocenné v souladu s definicí v příloze II směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/7/ES (Úř. věst. L 67, 9.3.2002, s. 47).

▼ **M9****Jízdní soupravy (kloubová vozidla a vozové soupravy)**

Hnací nápravy s pneumatičným zavěšením nebo zavěšením uznávaným za rovnocenné		Jiné systémy zavěšení hnacích náprav		Stupeň poškození
Počet náprav a maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		Počet náprav a maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		
Nejméně	Méně než	Nejméně	Méně než	
2 + 1 nápravy				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 nápravy				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 nápravy				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
2 + 4 nápravy				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 nápravy				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III
3 + 2 nápravy				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

▼ **M9**

Hnací nápravy s pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznávaným za rovnocenné		Jiné systémy zavěšení hnacích náprav		Stupeň poškození
Počet náprav a maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		Počet náprav a maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		
Nejméně	Méně než	Nejméně	Méně než	
3 + 3 nápravy				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 náprav				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
Nejméně 8 náprav				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III

▼ **M9***PŘÍLOHA V***MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO STANOVENÍ POPLATKŮ ZA KONGESCI**

V této příloze jsou vymezeny minimální požadavky pro stanovení poplatku za kongesci.

1. Části sítě, na které se má vztahovat poplatek za kongesci, příslušná vozidla a období

Členský stát upřesní:

- a) část nebo části své silniční sítě tvořené jeho dílem transevropské silniční sítě a jeho dálnicemi podle čl. 7 odst. 1, na které se má vztahovat poplatek za kongesci podle čl. 7da odst. 1 a 3;
- b) klasifikaci částí sítě, na které se vztahuje poplatek za kongesci, na „metropolitní“ a „nemetropolitní“. Pro potřeby klasifikace jednotlivých segmentů pozemních komunikací použijí členské státy kritéria uvedená v tabulce 1.

Tabulka 1

Kritéria pro klasifikaci pozemních komunikací v rámci sítě podle písmene a) na „metropolitní“ a „nemetropolitní“

Kategorie pozemní komunikace	Klasifikační kritérium
„Metropolitní“	Části sítě procházející aglomeracemi s alespoň 250 000 obyvateli
„Nemetropolitní“	Části sítě nespádající do kategorie „metropolitních“

- c) období, po která zpoplatnění pro jednotlivé segmenty platí. Pokud se během zpoplatněného období mění výše poplatků, členský stát jasně určí začátek a konec každého dílčího období daného zpoplatnění.

Pro potřeby stanovení poměru mezi výší poplatků za jednotlivé kategorie vozidel použijí členské státy koeficienty ekvivalence uvedené v tabulce 2.

Tabulka 2

Koeficienty ekvivalence pro stanovení poměru mezi výší poplatků za kongesci za jednotlivé kategorie vozidel

Kategorie vozidla	Koeficient ekvivalence
Lehká vozidla	1
Těžká nákladní vozidla bez přípojného vozidla	1,9
Autokary a autobusy	2,5
Těžká nákladní vozidla s přípojným vozidlem	2,9

▼ M9

2. Výše poplatku

Pro každou kategorii vozidel, segment pozemní komunikace a období určí členský stát nebo případně nezávislý orgán v souladu s ustanovením oddílu 1 této přílohy a s ohledem na příslušnou referenční hodnotu podle tabulky přílohy VI jedinou konkrétní částku. Výsledná struktura poplatků musí být transparentní, zveřejněná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek.

Členský stát před zavedením poplatku za kongesci včas zveřejní veškeré následující údaje:

- a) všechny parametry, údaje a další informace potřebné k pochopení způsobu klasifikace pozemních komunikací a vozidel a způsobu stanovení období platnosti poplatku;
- b) úplný popis poplatků za kongesci zaváděných pro jednotlivé kategorie vozidel na jednotlivých segmentech pozemních komunikací a za jednotlivá období.

Členské státy zpřístupní Komisi veškeré informace ke zveřejnění podle písmen a) a b).

Poplatek se stanoví až poté, co se zohlední rizika v souvislosti s odkláněním provozu společně s nepříznivými dopady na bezpečnost silničního provozu, životní prostředí a kongesci, jakož i řešení ke zmírnění těchto rizik.

Pokud členský stát hodlá uplatňovat poplatky za kongesci vyšší než referenční hodnoty stanovené v tabulce přílohy VI, oznámí Komisi:

- i) polohu pozemních komunikací, na které se poplatky za kongesci vztahují;
- ii) rozdělení komunikací na „metropolitní“ a „nemetropolitní“ podle klasifikace uvedené v písmeni b) oddílu 1;
- iii) období, po která zpoplatnění platí, jak je uvedeno v písmeni c) oddílu 1;
- iv) jakékoli částečné nebo úplné osvobození od poplatků uplatňované na minibusy, autokary a autobusy.

3. Sledování

Členský stát nebo případně nezávislý orgán musí sledovat účinnost zpoplatnění při snižování kongesce. Každý třetí rok případně upraví v závislosti na změnách nabídky a poptávky v dopravě strukturu poplatků, období zpoplatnění a konkrétní částku poplatku stanovenou pro jednotlivé kategorie vozidel, typy pozemních komunikací a období.

▼ M9*PŘÍLOHA VI***REFERENČNÍ HODNOTY POPLATKŮ ZA KONGESCI**

V této příloze jsou stanoveny referenční hodnoty poplatků za kongesci.

Referenční hodnoty uvedené v následující tabulce platí pro lehká vozidla. Poplatky za kongesci za ostatní kategorie vozidel se stanoví vynásobením poplatku pro lehká vozidla koeficienty ekvivalence stanovenými v tabulce přílohy V.

*Tabulka***Referenční hodnoty poplatků za kongesci pro lehká vozidla**

Cent/vozokilometr	Metropolitní	Nemetropolitní
Dálnice	25,9	23,7
Hlavní silnice	61,0	41,5

▼ **M9***PŘÍLOHA VII***VÝKONNOST Z HLEDISKA EMISÍ**

V této příloze se stanoví výkonnost z hlediska emisí u znečišťujících látek, podle kterých se odstupňují mýtné a poplatky za užívání podle čl. 7gb odst. 1 písm. b).

*Tabulka***Kritéria výkonnosti z hlediska emisí u znečišťujících látek pro lehká vozidla**

Mýtné a poplatky za užívání	5–15 % pod nejvyšší sazbou	15–25 % pod nejvyšší sazbou	25–35 % pod nejvyšší sazbou	Až do 75 % pod nejvyšší sazbou
Výkonnost z hlediska emisí	Euro-6d-temp-x ^(#)	Euro-6d-x ^(#)	Vykázané maximální hodnoty RDE (emise v reálném provozu) u znečišťujících emisí ^(##) < 80 % platných mezních hodnot emisí	Vozidla s nulovými emisemi

^(#) kde x může být prázdné nebo jedna z těchto hodnot (EVAP, EVAP-ISC, ISC nebo ISC-FCM)

^(##) NOx a PN, jak je uvedeno v bodě 48.2 prohlášení o shodě v dodatku přílohy VIII prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/683 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/683 ze dne 15. dubna 2020, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, pokud jde o správní požadavky na schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, a na dozor nad trhem s nimi (Úř. věst. L 163, 26.5.2020, s. 1).