

I

(Legislativní akty)

SMĚRNICE

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2022/362

ze dne 24. února 2022,

kterou se mění směrnice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EU) 2019/520, pokud jde o výběr poplatků pro vozidla za užívání určitých pozemních komunikací

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,v souladu s řádným legislativním postupem ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Pokrok při dosahování cíle, který Komise stanovila ve své bílé knize ze dne 28. března 2011 nazvané „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“, totiž začít plně uplatňovat zásady „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“ s cílem vytvářet zisky a zajistit financování budoucích dopravních investic, je pomalý a při výběru poplatků za používání pozemních komunikací přetrvávají v rámci Unie nesrovnalosti.
- (2) Komise v uvedené bílé knize navrhuje postupovat „k plné a povinné internalizaci vnějších nákladů (vedle povinné náhrady nákladů na běžné opotřebení se rovněž jedná o hluk, místní znečištění a dopravní zácpy) u silniční a železniční dopravy“.
- (3) Provoz vozidel nákladní a osobní dopravy je faktorem, který přispívá k uvolňování znečišťujících látek do ovzduší. Mezi tyto znečišťující látky, které mají velmi závažný dopad na zdraví občanů a jsou zodpovědné za zhoršování kvality ovzduší v Unii, patří např. látky PM_{2,5}, NO₂ a O₃. Podle odhadu Evropské agentury pro životní prostředí z roku 2020 vedly v roce 2018 tyto tři látky na území Unie při dlouhodobém působení v uvedeném pořadí ke 379 000, 54 000 a 19 400 předčasných úmrtí.
- (4) Podle Světové zdravotnické organizace je hluk ze silniční dopravy hned po znečištění ovzduší druhým nejškodlivějším environmentálním stresovým faktorem v Evropě. Každoročně zemře v důsledku srdečních onemocnění způsobených hlukem z dopravy předčasně nejméně 9 000 osob.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 81, 2.3.2018, s. 188.⁽²⁾ Úř. věst. C 176, 23.5.2018, s. 66.⁽³⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 25. října 2018 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 9. listopadu 2021 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku). Postoj Evropského parlamentu ze dne 17. února 2022 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

- (5) Podle zprávy o kvalitě ovzduší za rok 2020, kterou vydala Evropská agentura pro životní prostředí, bylo v roce 2018 odvětví silniční dopravy odvětvím s nejvyššími emisemi NO_x a s druhými největšími emisemi znečištění černým uhlíkem.
- (6) Ve svém sdělení ze dne 20. července 2016 nazvaném „Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu“ Komise oznámila, že navrhne změnu směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ⁽⁴⁾ s cílem umožnit výběr poplatků rovněž na základě diferenciací emisí CO₂ a rozšíření použití některých zásad směrnice i na autobusy a autokary a také na osobní automobily a lehká užitková vozidla.
- (7) Při zohlednění doby obnovy vozového parku a požadavku, aby odvětví silniční dopravy přispělo k cílům Unie v oblasti klimatu a energetiky na rok 2030 a dále, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ⁽⁵⁾ stanoví cíle snížení emisí CO₂ pro nová těžká vozidla pro rok 2025 o 15 % a pro rok 2030 o 30 % nižší, než je stanovený průměr emisí CO₂.
- (8) Pro realizaci vnitřního trhu silniční dopravy za podmínek spravedlivé hospodářské soutěže by měla být pravidla uplatňována jednotně. Jedním z hlavních cílů této směrnice je odstranit narušení hospodářské soutěže mezi uživateli.
- (9) Bez ohledu na důležitost odvětví silniční dopravy mají všechna těžká vozidla významný dopad na pozemní komunikace a podléají se na znečišťování ovzduší. Lehká vozidla jsou navzdory svému hospodářskému a sociálnímu významu zdrojem většiny negativních environmentálních a sociálních dopadů silniční dopravy spojených s emisemi a kongescí. V zájmu rovného zacházení a spravedlivé hospodářské soutěže je třeba zajistit, aby vozidla, na něž se dosud nevztahuje rámec stanovený ve směrnici 1999/62/ES, pokud jde o mýtné a poplatky za užívání, byla do tohoto rámce zahrnuta. Působnost uvedené směrnice by proto měla být rozšířena i na těžká vozidla s určením jiným, než je převoz zboží, a na lehká vozidla, včetně osobních automobilů.
- (10) S cílem zabránit odklonění dopravy na nezaplatněné silnice, které by mohlo mít významný dopad na bezpečnost silničního provozu a optimální využívání dopravní sítě, by členské státy měly mít možnost vybírat mýtné na všech úsecích své dálniční sítě.
- (11) S cílem zajistit jednotné a harmonizované uplatňování systému zpoplatnění infrastruktury v celé Unii a rovné podmínky na trhu nákladní dopravy je důležité, aby různé režimy výběru mýtného prováděly výpočet nákladů podobným způsobem. Vzhledem k tomu, že stávající koncesní smlouvy mohou obsahovat jiné režimy než ty, které jsou uvedeny v této směrnici, by s cílem zajistit jejich finanční životaschopnost měly členské státy mít možnost osvobodit stávající koncesní smlouvy od některých povinností stanovených v této směrnici, dokud nebudou v uvedených smlouvách provedeny podstatné změny. Členské státy se mohou rovněž rozhodnout, že budou usilovat o uvedení stávajících koncesních smluv do souladu se změnami regulačního rámce Unie nebo vnitrostátního regulačního rámce nebo že posoudí možnost uplatňovat poplatek za externí náklady na CO₂ a znečištění ovzduší nebo slevy související s těmito emisemi, pokud nejsou koncesní poplatky rozlišeny v souladu s touto směrnicí.
- (12) Časové poplatky za užívání ze své podstaty přesně neodrážejí skutečné náklady vzniklé užíváním pozemních komunikací a ze stejných důvodů nejsou účinnou motivací k čistšímu a účinnějšímu provozu nebo ke snižování kongesce. Za účelem zajištění přijetí budoucích systémů silničních poplatků uživateli je nicméně třeba členským státům umožnit zavedení vhodných systémů výběru poplatků v rámci širšího souboru služeb mobility. Těmito systémy je třeba zabezpečit spravedlivé rozložení nákladů na pozemní komunikace a uplatnění zásady „znečišťovatel platí“. Členský stát, který takový systém zavádí, by měl zajistit, aby byl tento systém v souladu s ustanoveními směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ⁽⁶⁾. S ohledem na významný dopad těžkých vozidel na silniční infrastrukturu a na jejich příspěvek ke znečištění ovzduší by mělo být prioritou, aby se přesné systémy výběru poplatků zaměřovaly především na těžká vozidla. S cílem podporovat čistší a efektivnější přepravu by měly být konkrétně časové poplatky za užívání v závislosti na dopravních potřebách v zásadě postupně zrušeny na hlavní transevropské dopravní síti, neboť uvedená síť zahrnuje strategicky nejdůležitější uzly a spojení transevropské dopravní sítě.

⁽⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 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, p. 45).

S ohledem na historické okolnosti a na výzvy a značnou administrativní zátěž, jež souvisejí se zavedením mýtného, by členské státy měly mít k dispozici dostatečně dlouhé přechodné období, během něhož by měly být s to zavést nebo zachovat časové poplatky za užívání. Po uplynutí tohoto přechodného období by členské státy měly mít možnost uplatňovat poplatky založené zcela na čase za užívání těžkých vozidel na úsecích své hlavní transevropské dopravní sítě pouze v řádně odůvodněných případech. Mělo by se jednat jen o takové řádně odůvodněné případy, kdy by uplatňování mýtného na těžká vozidla ve srovnání s očekávanými příjmy nebo přínosy, které by takové mýtné přineslo, znamenalo neúměrné administrativní, investiční a provozní náklady, například z důvodu omezené délky dotčených úseků silnic nebo relativně nízké hustoty osídlení nebo relativně nízkého provozu, nebo by uplatňování mýtného vedlo k odklonu dopravy s negativními dopady na bezpečnost silničního provozu nebo veřejné zdraví. Tato možnost poskytnutá členským státům v řádně odůvodněných případech je nezbytná s ohledem na klíčové aspekty veřejného zájmu, jako je např. zohlednění obtížné situace a odloučenosti oblastí s nízkou hustotou obyvatelstva, bezpečnosti silničního provozu nebo veřejného zdraví. Kromě toho by uplatňování časových uživatelských poplatků v těchto řádně odůvodněných případech mělo být podmíněno splněním procedurálních požadavků: povinnosti posoudit potřebu takového systému a povinnosti oznámit Komisi jeho uplatňování. Toto oznámení by mělo obsahovat důvody podrobně uvádějící konkrétní okolnosti týkající se úseků hlavní transevropské dopravní sítě, kde jsou časové poplatky za užívání uplatňovány.

- (13) Členské státy, které ke dni vstupu této směrnice v platnost uplatňují na své hlavní transevropské dopravní síti nebo její části mýtné, by měly mít možnost zavést kombinovaný systém výběru poplatků pro všechna těžká vozidla nebo pro některé jejich typy. Tato možnost by však měla být k dispozici pouze jako pokračování a doplnění systému výběru mýtného na hlavní transevropské dopravní síti, kde se nacházejí strategicky nejdůležitější uzly a spojení transevropské dopravní sítě, nebo na její části. Tento systém by členským státům umožnil rozšířit provádění zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ nad rámec zpoplatněné sítě, a to uplatňováním poplatků za užívání na těch úsecích hlavní transevropské dopravní sítě, na které se nevztahuje mýtné, nebo na některé typy těžkých vozidel, například vozidla, která nedosahují určité stanovené hmotnosti a mýtnému nepodléhají. Kombinovaný systém zpoplatnění by tak členským státům pomohl dosáhnout dalšího pokroku a zajistit zelenější silniční dopravu, zejména tam, kde žádný systém zpoplatnění neexistuje a kde mýtné není ekonomicky životaschopnou nebo společensky přijatelnou možností. Za účelem plného dodržování zásad udržitelné mobility by se navíc maximální výše těchto poplatků za užívání měla lišit jak podle emisní třídy Euro, tak podle emisní třídy CO₂ vozidla. Na základě všech těchto úvah je nepopíratelné, že uplatnění takového systému kombinujícího přístup založený na čase i na vzdálenosti by s sebou neslo mnoho výhod; proto by jeho uplatňování mělo být možné i po skončení přechodného období pro systémy založené zcela na čase. Nejpozději pět let po vstupu této směrnice v platnost by členské státy měly při ukládání silničních poplatků za těžká nákladní vozidla uložit mýtné nebo poplatky za užívání u všech těžkých nákladních vozidel.
- (14) Při posilování zásad „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ by se měly vzít v úvahu určité charakteristiky členských států nebo jejich systémů výběru mýtného a poplatků za užívání. Například pokud jde o obzvláště řídké osídlené oblasti nebo obzvláště rozsáhlé sítě silnic zpoplatněných formou mýtného nebo poplatků za užívání, měla by být poskytnuta možnost osvobodit od poplatků některé úseky silnic.
- (15) Některé členské státy mají rozsáhlé sítě zpoplatněných silnic, které zahrnují mnohem více dálnic a silnic než jen ty, jež jsou součástí transevropské dopravní sítě. Uplatňování mýtného nebo poplatků za užívání na všechna těžká nákladní vozidla by tudíž vedlo k výrazně větší zátěži, zejména v případě malých a středních řemeslných podniků (z nichž řada vykonává stavební práce a které běžně neposkytují dopravní služby). Tato zátěž by následně přinesla zvýšení cen například v odvětví stavebnictví. Zvýšení cen by mohlo zejména způsobit odkládání nebo dokonce rušení budoucích investic, například v oblasti energetické renovace domů a bytů nebo technologické modernizace domů. Řemeslné podniky za účelem poskytování svých služeb vykonávají cesty vozidly na delší vzdálenosti a tyto cesty není snadné vykonat s využitím jiných druhů dopravy. Kromě toho podniky z venkovských regionů, jež jsou z důvodu menší hustoty osídlení a menší tamější poptávky závislé na své schopnosti poskytování služeb a stavebních činnostech v metropolitních oblastech, se ve srovnání s podniky, které působí ve velkých městech nebo na okraji metropolitních oblastí, nacházejí ve znevýhodněné situaci z hlediska hospodářské soutěže. Členské státy by proto měly mít možnost stanovit určité výjimky z výběru poplatků, například u vozidel používaných pro přepravu materiálů, zařízení nebo strojů, jež řidič potřebuje při výkonu svého povolání, nebo pro doručování zboží vyrobeného řemeslným způsobem.
- (16) Možnost užívat zpoplatněné silnice, např. dálnice, tunely nebo mosty, namísto problematických místních silnic, může mít význam pro osoby se zdravotním postižením. Členské státy by měly mít možnost osvobodit vozidla osob se zdravotním postižením od povinnosti platit mýtné nebo poplatek za užívání, s cílem umožnit osobám se zdravotním postižením užívat zpoplatněné silnice bez další administrativní zátěže.

- (17) Členské státy by měly být vybízeny k tomu, aby při zavádění systémů poplatků za užívání pozemních komunikací v případě osobních automobilů zohledňovaly socioekonomické faktory. Například výše poplatků pro osobní vozidla by se mohla upravit tak, aby zátěž dopadající na časté uživatele dopravních komunikací nebyla neúměrně velká.
- (18) Je velmi důležité, aby členské státy zavedly spravedlivý systém poplatků, a zejména systém, který nepostihuje uživatele osobních vozidel, kteří musejí kvůli tomu, že bydlí na venkově, ve špatně přístupné nebo izolované oblasti, pravidelně využívat zpoplatněné pozemní komunikace.
- (19) Podobně jako u těžkých vozidel je důležité zajistit, aby pokud členské státy zavedou časové poplatky uplatňované na lehká vozidla, byly tyto poplatky přiměřené, a to i v případě období užívání kratších než jeden rok. V tomto ohledu je třeba vzít v úvahu skutečnost, že lehká vozidla mají jiný režim užívání než těžká vozidla. K výpočtu přiměřených časových poplatků lze použít dostupné údaje o režimu užívání.
- (20) Podle směrnice 1999/62/ES lze poplatek za externí náklady ukládat v úrovni, která se blíží sociálním mezním nákladům na používání zpoplatněného vozidla. Tato metoda se ukázala být nejspravedlivějším a nejefektivnějším způsobem zohlednění negativních dopadů znečištění ovzduší a hluku působených těžkými vozidly na zdraví a životní prostředí a zajistila by spravedlivý podíl těžkých vozidel na plnění norem týkajících se kvality ovzduší pro Evropu stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES⁽⁷⁾ a jakýchkoli platných limitů či cílových hladin hluku. Použití takových poplatků je proto třeba podporovat. Poplatky za externí náklady by měly být uplatňovány systematictěji. S cílem pokročit k plnému uplatňování zásady „znečišťovatel platí“ by členské státy měly uplatňovat poplatky za externí náklady na těžká vozidla alespoň z důvodu znečištění ovzduší, a to v sítích, na něž se vztahuje poplatek za pozemní komunikace.
- (21) Za tím účelem je třeba nahradit maximální vážené průměrné poplatky za externí náklady snadno použitelnými referenčními hodnotami aktualizovanými podle inflace, vědeckého pokroku v určování externích nákladů silniční dopravy a vývoje složení vozového parku.
- (22) Rozlišení poplatků za pozemní komunikace podle emisní třídy Euro přispívá k užívání čistších vozidel. S postupnou obnovou vozových parků se však očekává, že takovéto rozlišení poplatků pro meziměstské silniční síť bude ve střednědobém výhledu ztrácet na účincích. Členské státy by proto měly mít možnost přestat takovéto rozlišování sazeb mýtného uplatňovat.
- (23) Jelikož podíl emisí CO₂ z těžkých vozidel roste, je třeba současně zavést rozlišení poplatků za pozemní komunikace a poplatků za užívání podle emisní třídy CO₂, které může přispět ke zlepšení v této oblasti. V případě společných systémů poplatků za užívání, které by mohly přispět k další harmonizaci, je zavedení rozlišení složitější, zejména z důvodu podmínek, které takové společné systémy musí splnit. Jelikož se zúčastněné členské státy musí dohodnout na rozdělení příjmů plynoucích z poplatku za užívání, jehož výše je omezena ustanoveními zavedenými touto směrnicí, jakož i změnit mezinárodní dohody, je odůvodněné poskytnout jim k zavedení rozlišení na základě emisí CO₂ v tomto konkrétním případě delší dobu. Rozlišení by vždy mělo být koncipováno způsobem, který je v souladu s nařízením (EU) 2019/1242.
- (24) Dokud nebudou emise CO₂ řešeny pomocí vhodnějších nástrojů, jako jsou harmonizované daně z pohonných hmot včetně uhlíkové složky, nebo dokud nebude silniční doprava podléhat systému obchodování s emisemi, měly by mít členské státy rovněž možnost uplatňovat poplatek za externí náklady odpovídající nákladům na emise CO₂. Je-li to odůvodněno na základě vědeckých poznatků, členské státy by měly mít možnost uplatňovat vyšší poplatky za externí náklady na emise CO₂, než jsou referenční hodnoty stanovené v této směrnici.
- (25) S cílem podpořit přechod k čistšímu vozovému parku těžkých vozidel by rozlišení poplatků za pozemní komunikace a poplatků za užívání vycházející z emisí CO₂ těchto vozidel mělo být povinné, kromě případů, kdy je uplatňován poplatek za externí náklady na emise CO₂.

(7) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu, (Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1).

- (26) S cílem odměnit těžká vozidla dosahující nejlepší výkonnosti by členské státy měly mít možnost uplatňovat na vozidla, která při provozu nevytvářejí výfukové emise, nejvyšší míru snížených sazeb. V zájmu další podpory rozšiřování vozidel s nulovými emisemi by členské státy měly mít možnost dočasně je od silničních poplatků osvobodit. Ze stejného důvodu a s cílem zajistit, aby se podíl vozidel využívajících snížené sazby mýtného v průběhu let neměnil, což členským státům zaručí dlouhodobou jistotu plánování, pokud jde o příjem z mýtného, by měly být novým vozidlům přidělovány emisní třídy CO₂ na základě jejich výkonnosti v porovnání s plánovaným lineárním snížením emisí v letech 2021 až 2030, jak je stanoveno v nařízení (EU) 2019/1242.
- (27) Za účelem zajištění účinnosti a soudržnosti rozlišení poplatků podle emisí CO₂ a poplatků za externí náklady na emise CO₂, které mají umožnit zavádění vozidel s nízkými a nulovými emisemi, jakož i zajištění soudržného uplatňování směrnice 1999/62/ES spolu s jakýmkoli jiným nástrojem pro stanovení cen uhlíku souvisejícím se silniční dopravou, který bude přijat v budoucnu, by Komise měla včas vyhodnotit jejich účinnost a nezbytnost. Na základě tohoto hodnocení by Komise případně měla navrhnout změnu ustanovení o rozlišení poplatků podle emisí CO₂ a poplatků za externí náklady na emise CO₂ s cílem zabránit dvojímu zpoplatnění prostřednictvím různých nástrojů pro stanovení cen uhlíku. I když by budoucí opatření mělo zajistit právní jistotu a soudržné uplatňování různých pravidel, v této směrnici by mělo být vyjasněno, že členské státy by již neměly mít povinnost používat systém pro rozlišení emisí CO₂ stanovený touto směrnicí od okamžiku použitelnosti jiného nástroje pro stanovení cen uhlíku, jenž se použije na silniční dopravu a jenž může být přijat na unijní úrovni, například na základě návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2003/87/ES, rozhodnutí (EU) 2015/1814 a nařízení (EU) 2015/757 [2021/0211(COD)]. Bude-li přijat jiný nástroj pro stanovení cen uhlíku, jenž se použije na silniční dopravu, měla by být výše poplatků za externí náklady na emise CO₂ omezena na to, co je nezbytné k internalizaci těchto externích nákladů, a Komise by měla být zmocněna upravovat prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci referenční hodnoty stanovené v příloze IIIc.
- (28) V zájmu zachování dědictví automobilového průmyslu by členské státy měly mít možnost vytvořit zvláštní kategorii historických vozidel s cílem umožnit stanovení různé výše poplatků vybíraných v souladu s touto směrnicí.
- (29) Nařízení (EU) 2019/1242 v současnosti nevymezuje plánovaná snížení emisí pro skupiny těžkých vozidel, na něž se nevztahuje čl. 2 odst. 1 písm. a) až d) uvedeného nařízení. S ohledem na článek 15 uvedeného nařízení je možné, že tento akt bude v budoucnosti pozměněn a že plánovaná snížení emisí budou pro tyto skupiny vozidel vymezena. Pokud by byla taková změna přijata, rozlišení poplatků za pozemní komunikace a poplatků za užívání pro těžká vozidla v souladu s emisními třídami CO₂ č. 2 a 3 by se mělo vztahovat rovněž na tyto skupiny vozidel. Pokud taková změna přijata nebude, rozlišení pro tyto skupiny vozidel by se mělo provádět pouze u emisních tříd CO₂ č. 1, 4 a 5.
- (30) Komise by měla ve vhodných případech zvážit navržené změny směrnice 1999/62/ES, kterou by se zavedly emisní třídy CO₂ č. 2 a 3 pro všechna těžká vozidla v souladu se zásadami uplatňovanými v případě těžkých vozidel, jež jsou z hlediska jejich emisí CO₂ v současnosti upravena nařízením (EU) 2019/1242, jakmile bude oblast působnosti uvedeného nařízení rozšířena na další těžká vozidla.
- (31) Tato směrnice by měla podpořit snižování emisí CO₂ prostřednictvím technických zlepšení souprav těžkých nákladních motorových vozidel a jejich přívěsů a návěsů. V této směrnici je proto stanoveno snížení silničních poplatků v případě těžkých nákladních motorových vozidel s nízkými emisemi CO₂. V zájmu plné konzistentnosti právní úpravy by Komise měla, jakmile budou k dispozici v souladu s právem certifikované hodnoty týkající se dopadu přívěsů a návěsů souprav těžkých nákladních vozidel na emise CO₂, případně předložit legislativní návrh na změnu směrnice 1999/62/ES s cílem zahrnout takové certifikované hodnoty při určování výše snížení silničních poplatků stanoveného touto směrnicí.
- (32) S cílem pokračovat v podpoře obnovy vozového parku a zamezit narušení trhu s použitými těžkými vozidly by klasifikace vozidel patřících do emisních tříd CO₂ č. 2 a 3 měla být každých šest let od jejich první registrace znovu posouzena. S cílem minimalizovat administrativní zátěž by neměla být dotčena platnost poplatků za užívání platných před datem přezkoušení.

- (33) Pokud jde o vstup v platnost přeražení v rámci systémů poplatků za užívání, volba vhodného modelu závisí na konkrétním posouzení administrativních dopadů takového přeražení a jeho účinku na příjmy. Rozhodnutí o tom, jakým způsobem by mělo být přeražení v rámci systémů poplatků za užívání provedeno, by proto mělo být ponecháno na členských státech (nebo, v případě společných systémů, na dané skupině dotčených členských států).
- (34) S cílem zajistit soudržné uplatňování rozlišování sazeb mýtného podle emisí CO₂ je nezbytné pozměnit směrnici Rady 1999/37/ES⁽⁸⁾ tak, aby vyžadovala, aby byly v osvědčení o registraci těžkých vozidel uvedeny konkrétní údaje o emisích CO₂, jsou-li k dispozici v jejich prohlášení o shodě. Bude-li nařízení (EU) 2019/1242 změněno způsobem, který ovlivní započítávání emisí CO₂ vznikajících při používání nízkouhlíkových paliv, může být vhodné, aby Komise posoudila potřebu posílit soudržnost mezi touto směrnicí a uvedenými změnami. Je třeba zajistit, aby palubní zařízení používané v rámci služby mýtného obsahovalo údaje o emisích CO₂ a o emisní třídě CO₂ těžkých vozidel a aby tyto údaje byly dostupné pro účely výměny informací mezi členskými státy, jak je stanoveno ve směrnici (EU) 2019/520.
- (35) Lehká vozidla se na negativních vlivech silniční dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva podílejí dvěma třetinami. Je proto důležité podpořit používání nejčistších vozidel a vozidel s nejvyšší palivovou účinností prostřednictvím rozlišování silničních poplatků podle konkrétních emisí CO₂ a znečišťujících emisí těchto vozidel stanovených v souladu s nařízením Komise (EU) 2017/1151⁽⁹⁾ a ve vztahu k nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631⁽¹⁰⁾. Za účelem podpory používání co nejčistších a nejúčinnějších vozidel by členské státy měly mít možnost uplatňovat na tato vozidla mýtné a poplatky za užívání ve výrazně snížené výši. Členské státy by měly mít možnost zohlednit zlepšení environmentální výkonnosti vozidla v souvislosti s jeho úpravou umožňující používání alternativních pohonných hmot. Členské státy by přitom měly mít možnost vyloučit paliva s vysokým rizikem nepřímé změny ve využívání půdy, vyráběná ze surovin, u nichž je zjištěno značné rozšíření oblasti produkce na půdu s velkou zásobou uhlíku. Režim předplatného stejně jako veškeré další mechanismy schválené provozovatelem systému výběru mýtného by měly uživatelům umožnit čerpat výhody plynoucí z rozlišení mýtného nebo poplatků za užívání, které odpovídá zlepšené environmentální výkonnosti vozidla po provedení úpravy.
- (36) S cílem zabránit penalizaci vývoje a používání lehkých vozidel s nulovými emisemi kvůli dodatečné hmotnosti související s technologií nulových emisí by členské státy měly mít možnost uplatňovat ve vztahu k těmto vozidlům snížené sazby nebo výjimky.
- (37) Silniční kongesce, na níž se všechna motorová vozidla v různém poměru podílejí, představuje náklady ve výši zhruba 1 % HDP. Významnou část těchto nákladů lze přičíst meziměstské kongesci. Mělo by proto být povoleno stanovit zvláštní poplatek za kongesci pod podmínkou, že se bude vztahovat na kategorie těžkých i lehkých vozidel. Členské státy mohou z tohoto poplatku za kongesci vyloučit prostředky hromadné dopravy, totiž minibusy, autobusy a autokary, s ohledem na jejich potenciální přínos ke snížení kongesce. Aby byly poplatky efektivní a přiměřené, měly být by vypočítány na základě mezních nákladů na kongesci a členěny podle místa, času a kategorie vozidla.
- (38) Poplatky za užívání pozemních komunikací mohou mobilizovat zdroje, které přispívají k financování údržby a rozvoji vysoce kvalitní dopravní infrastruktury. Je proto vhodné požadovat, aby členské státy odpovídajícím způsobem podávaly zprávy o využívání těchto příjmů. Pomůže to zejména k odhalování možných mezer ve financování a ke zvýšení přijatelnosti výběru poplatků za užívání pozemních komunikací na straně veřejnosti. V zájmu transparentnosti by bylo vhodné, aby členské státy uživatelům silnic poskytovaly určité informace o mýtném a poplatcích za užívání vybíraných na jejich území, například o využití příjmů získaných uplatňováním směrnice 1999/62/ES, rozlišení poplatků za pozemní komunikace, poplatcích za externí náklady a celkových příjmech z poplatků za kongesci podle kategorie vozidla.

⁽⁸⁾ Směrnice Rady 1999/37/ES ze dne 29. dubna 1999 o registračních dokladech vozidel (Úř. věst. L 138, 1.6.1999, s. 57).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

- (39) Poplatky za kongesci by měly úměrně odrážet skutečné náklady způsobené každým vozidlem přímo ostatním uživatelům silnic a nepřímo celé společnosti. S cílem zabránit tomu, aby tyto poplatky neúměrně omezovaly volný pohyb osob a zboží, měly by být omezeny určitou výší, která bude odrážet mezní sociální náklady vyvolané kongescí ve stavu blízkém kapacitní mezi, totiž stavu, kdy se objem provozu blíží kapacitě silnice. Ze stejného důvodu by se poplatek za kongesci neměl uplatňovat v kombinaci s poplatkem za pozemní komunikace, který je rozlišován podle denní doby, druhu dne nebo ročního období. S cílem dosáhnout maximálního pozitivního účinku poplatků za kongesci by měly být příjmy, které z nich plynou, vyčleněny na projekty, které řeší její příčiny.
- (40) Vzhledem k tomu, že stávající koncesní smlouvy mohou obsahovat jiné režimy než ty, které jsou uvedeny v této směrnici, a s cílem zajistit jejich finanční životaschopnost, je namístě požadovat, aby byly stávající koncesní smlouvy uvedeny do souladu s požadavkem ohledně rozlišování poplatku za pozemní komunikace teprve poté, co v nich budou provedeny podstatné změny.
- (41) K řešení problémů výrazného poškozování životního prostředí nebo kongesce způsobené užíváním některých silnic v horských i jiných oblastech by mohly přispět také přírážky k poplatku za pozemní komunikace. Současné omezování těchto přírážek pouze na horské oblasti by proto mělo být odstraněno. V případě, že ve stejném koridoru vybírají vyšší přírážky dva nebo více členských států, je třeba vzít v úvahu, že tyto přírážky by mohly mít nepříznivý dopad na další členské státy ve stejném koridoru. Mimoto, aby se zamezilo dvojímu zpoplatnění uživatelů, mělo by být dále vyloučeno uplatňování přírážek na úsecích silnic, na kterých se uplatňují poplatky za kongesci. Za tímto účelem, a s cílem předejít nepříznivým dopadům na hospodářský rozvoj okrajových regionů a zajistit jednotné podmínky pro provádění této směrnice, by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o zamítnutí plánů, které předkládá členský stát, aby uplatnil přírážku vedle poplatku za kongesci na určitých úsecích silnic, které jsou pravidelně vystavené kongesci, nebo jejichž používání vozidly způsobuje závažné škody na životním prostředí, nebo pokud jde o možnost požadovat změnu takových plánů. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ⁽¹¹⁾.
- (42) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o přijímání prováděcích aktů s cílem upřesnit referenční emise CO₂ pro podskupiny těžkých vozidel, na něž se nevztahuje čl. 2 odst. 1 písm. a) až d) nařízení (EU) 2019/1242. Komise by měla reprodukovat údaje relevantní pro tyto skupiny vozidel zveřejněné ve zprávě podle článku 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956 ⁽¹²⁾. S ohledem na omezenou povahu prováděcích pravomocí svěřených Komisi není nezbytné, aby prováděcí akty před svým přijetím podléhaly kontrole ze strany výboru složeného ze zástupců členských států.
- (43) Pokud členský stát zavede systém pro výběr poplatků na pozemních komunikacích, mohla by poskytnutá kompenzace v určitých případech vést k diskriminaci uživatelů silnic z jiných zemí. Možnost poskytovat kompenzaci by proto měla být omezena pouze na mýtné, a neměla by být nadále k dispozici, jsou-li využity poplatky za užívání.
- (44) Za účelem využití případných synergií mezi stávajícími systémy zpoplatnění a snížení provozních nákladů by Komise měla být plně zapojena do spolupráce mezi členskými státy zaměřené na zavádění společných systémů pro výběr poplatků.
- (45) Je nezbytné umožnit členským státům financovat výstavbu, provoz, údržbu a rozvoj zařízení na výrobu energie nebo paliva pro vozidla s nízkými a nulovými emisemi s cílem usnadnit elektrifikaci silnic. Zejména v případech, kdy má určitý členský stát v úmyslu financovat tato elektrická zařízení nezávisle na financování silniční infrastruktury, by tato směrnice tomuto členskému státu neměla bránit ve vybírání poplatků za užívání těchto zařízení.

⁽¹¹⁾ 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 (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽¹²⁾ 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).

- (46) Jelikož cíle této směrnice, totiž zajistit, aby uplatňování poplatků za užívání určitých pozemních komunikací v členských státech na vozidla probíhalo v soudržném rámci, který zajistí rovné zacházení v celé Unii, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej může být z důvodů přeshraničního charakteru silniční dopravy a problémů, k jejichž řešení má sloužit tato směrnice, lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je pro dosažení uvedeného cíle nezbytné.
- (47) Je třeba zajistit, aby poplatky za externí náklady nadále co nejpřesněji odrážely náklady v důsledku znečištění ovzduší, hluku a změny klimatu z provozu těžkých vozidel bez toho, aby se systém pro výběr poplatků zbytečně komplikoval, a to s cílem podpořit používání vozidel s nejvyšší palivovou účinností, a aby byly tyto pobídky účinné a rozlišování silničních poplatků aktuální.
- (48) Na Komisi by proto měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“), pokud jde o přizpůsobení referenčních hodnot pro poplatky za externí náklady stanovených v přílohách IIIb a IIIc směrnice 1999/62/ES vědeckotechnickému pokroku. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů⁽¹⁾. Zejména v zájmu zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států, přičemž odborníci těchto dvou orgánů mají systematicky přístup na zasedání odborných skupin Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (49) Směrnice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EU) 2019/520 by proto měly být odpovídajícím způsobem změněny,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny směrnice 1999/62/ES

Směrnice 1999/62/ES se mění takto:

- 1) Název se nahrazuje tímto:

„Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly“.

- 2) Články 1 a 2 se nahrazují tímto:

„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.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

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 (*), 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
 - 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;
 - 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 prekursorů ozonu, jako například NO_x a těkavých 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 cestujících a řidiče;
- 21) „lehkým vozidlem“ vozidlo s maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla nepřesahující 3,5 tuny;
- 22) „osobním automobilem“ lehké vozidlo určené k přepravě maximálně osmi cestujících a řidiče;
- 23) „historickým vozidlem“ historické vozidlo ve smyslu čl. 3 bodu 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/45/EU (**);
- 24) „minibusem“ lehké vozidlo určené k přepravě více než osmi cestujících 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 (***)
- 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 (****);
- 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 (****); 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
 - 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 (*****) pro první vykazované období, které začne po dni, k němuž se v souladu s článkem 24 nařízení (EU) 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 (*****) 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 hluchosti, 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.

- (*) 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).
- (**) 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).
- (***) 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).
- (****) 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).
- (*****) 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).
- (*****) 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).
- (*****) 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).“

3) Články 7 a 7a se nahrazují tímto:

„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 podmínek uvedených v odstavcích 4 až 14 tohoto článku a článkách 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.

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.

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 (*);
- 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 doprava prováděna na cizí účet nebo za úplaty;
- 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 poplatek 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.

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 odklání dopravy 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 % účtovatelných 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.

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. Dvuměsíční 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 uvedená 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. Členské státy však musí limity stanovené v prvním pododstavci, jakož i ustanovení druhého 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.“

(*) 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).

4) Vkládá se nový článek, který zní:

„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.

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 nejmeně šest měsíců před jeho zavedením.“

5) Články 7b a 7c se nahrazují takto:

„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.“

6) Vkládají se nové články, které znějí:

„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 rozlišeno 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.

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 (*) a směrnicí Rady 2003/96/ES (**). 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.

- (*) 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).
- (**) 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).“

7) Článek 7d se nahrazuje tímto:

„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.“

8) Vkládá se nový článek, který zní:

„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. Obytné automobily, bez ohledu na jejich maximální technicky přípustnou hmotnost, se pro účely tohoto odstavce nepovažují za autokary 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, vyšší poplatků přezkoumá, aby zajistil, že nepřekračují náklady kongesce vzniklé v daném členském státě na silničních úsecích, na které se poplatek za kongesci vztahuje.“

9) V článku 7e se odstavce 1 a 2 nahrazují tímto:

„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.“

10) Články 7f a 7 g se nahrazují tímto:

„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 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 téže 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 nejprísrnější 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.

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 odklání 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.“

11) Vkládají se nové články, které znějí:

„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.

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 úrovní 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 úrovní 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 přearženo do příslušné emisní třídy. Pokud jde o poplatek za užívání, nabývá přearžení 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;

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 nejprísnejší 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.

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 váženými 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 (*) 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 (**);
- 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.

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.

(*) 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).

(**) 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).“

12) Článek 7h se mění takto:

a) odstavec 1 se mění takto:

i) návětí se nahrazuje tímto:

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

ii) v písmenu a) se doplňuje nová odrážka, která zní:

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

b) vkládá se nový odstavec, který zní:

„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.“;

c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„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.“;

d) odstavec 4 se zrušuje.

13) Článek 7i se mění takto:

a) v odstavci 2 se písmena b) a c) nahrazují tímto:

„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 placeného obdobnými vozidly, která na slevy nebo snížení nemají nárok.“;

b) vkládá se nový odstavec, který zní:

„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.“;

c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„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.“

14) Článek 7j se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„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 výběrčích 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.“;

b) vkládá se nový odstavec, který zní:

„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.“;

c) odstavce 3 a 4 se nahrazují tímto:

„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 (*). Komise podporuje spolupráci členských států, která se ukazuje jako nezbytná k zajištění interoperability elektronického systému výběru mýtného na evropské úrovni.

(*) 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).“

15) Článek 7k se nahrazuje tímto:

„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.“

16) Článek 8 se mění takto:

a) v odstavci 2 se písmena a) a b) nahrazují tímto:

„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) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„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.“

17) Článek 9 se mění takto:

a) odstavec 1a se nahrazuje tímto:

„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.“;

b) v odstavci 2 se zrušuje druhý pododstavec.

18) V článku 9c se doplňuje tento odstavec:

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

19) Články 9d a 9e se nahrazují tímto:

„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 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. Nedotýká 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 (*).
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.

(*) Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.“

20) Články 9f a 9 g se zrušují.

21) Články 10a a 11 se nahrazují tímto:

„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;
- 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.“

22) Přílohy se mění takto:

- a) přílohy 0, II, III, IIIa, IIIb a IV se mění v souladu s body 1, 2, 3, 4, 5 a 7 přílohy této směrnice;
- b) znění stanovené v bodech 6 a 8 přílohy této směrnice se doplňuje jako nové přílohy IIIc, V, VI a VII směrnice 1999/62/ES.

Článek 2

Změny směrnice 1999/37/ES

Příloha I směrnice 1999/37/ES se mění takto:

1) bod II.6 (V.7) se nahrazuje tímto:

„(V.7) CO₂ (g/km) nebo specifické emise CO₂, je-li tak uvedeno v bodě 49.5 prohlášení o shodě těžkých vozidel definovaného v dodatku přílohy VIII prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/683 (*) nebo v bodě 49.5 certifikátu jednotlivého schválení vozidla definovaného v dodatku 1 přílohy III uvedeného nařízení,

(*) 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).“

2) doplňuje se nový bod, který zní:

„(V.10) emisní třída CO₂ těžkých vozidel určená při první registraci v souladu s čl.7ga odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES (*).“

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42).“

Článek 3

Změna směrnice (EU) 2019/520

V příloze I směrnice (EU) 2019/520 se tabulka oddílu „Údaje poskytované jako výsledek automatizovaného vyhledávání provedeného podle čl. 23 odst. 1“ části I „Údaje týkající se vozidla“ nahrazuje tímto:

„Část I. Údaje týkající se vozidla

Položka	P/N ⁽¹⁾	Poznámky
Registrační číslo vozidla	P	
Číslo podvozku/identifikační číslo vozidla (VIN)	P	
Členský stát registrace	P	
Tovární značka	P	(D.1 ⁽²⁾) např. Ford, Opel, Renault
Obchodní typ vozidla	P	(D.3) např. Focus, Astra, Megane
Kód kategorie EU	P	(J) např. mopedy, motocykly, automobily
Emisní třída Euro	P	např. Euro 4, Euro 6
Emisní třída CO ₂	N	použije se pro těžká vozidla
Datum přeřazení	N	použije se pro těžká vozidla
CO ₂ v g/tkm	N	použije se pro těžká vozidla
Maximální technicky přípustná hmotnost naloženého vozidla	P	

⁽¹⁾ P = povinné, pokud jsou k dispozici v národním registru, N = nepovinné.

⁽²⁾ Harmonizovaný kód Unie, viz směrnice 1999/37/ES.“

Článek 4

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 25. března 2024. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

Tyto předpisy přijaté 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.

*Článek 5***Vstup v platnost**

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

*Článek 6***Určení**

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 24. února 2022.

Za Evropský parlament
předsedkyně
R. METSOLA

Za Radu
předsedkyně
A. PANNIER-RUNACHER

PŘÍLOHA

- 1) V bodě 3 přílohy 0 směrnice 1999/62/ES se doplňuje tato tabulka:

„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
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.“

- 2) Příloha II směrnice 1999/62/ES se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA II

MAXIMÁLNÍ SAZBY V EURECH PRO POPLATKY ZA UŽÍVÁNÍ, VČETNĚ SPRÁVNÍCH nákladů, JAK JE UVEDENO V ČL. 7a ODS. 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.“

3) Příloha III směrnice 1999/62/ES se mění takto:

a) v oddílu 2 bodě 2.1 se šestá odrážka nahrazuje tímto:

„— 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⁾.“;

b) v oddíle 2 bodě 2.2 se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„— 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.“;

c) v bodě 4 se nadpis nahrazuje tímto:

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

d) v bodě 4 se první odrážka nahrazuje tímto:

„— 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.“

4) Příloha IIIa směrnice 1999/62/ES se nahrazuje tímto:

„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.

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

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.

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 (*) (jež vyžaduje použití příručky EMEP/EEA pro inventury emisí látek znečišťujících ovzduší (**)). Peněžní náklady znečišťujících látek odhadne tento členský stát nebo případně nezávislý orgán podle čl. 7c odst. 2 této směrnice pomocí vědecky doložených metod.

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:

$$NCV_j \text{ (denně)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (den)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (noc)} = b \times NCV_j$$

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 (***) 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 (****).

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.

- (*) 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);
- (**) 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>);
- (***) 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);
- (****) 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).“

5) Příloha IIIb směrnice 1999/62/ES se nahrazuje tímto:

„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

Třída vozidla	Cent/vozokilometr	Příměstské ⁽¹⁾	Meziměstské ⁽²⁾
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
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.“

- 6) Do směrnice 1999/62/ES se vkládá nová příloha, která zní:

„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	
	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

Třída vozidla		Cent/ vozokilometr	Meziměstské komunikace (včetně dálnic)
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"

- 7) V příloze IV směrnice 1999/62/ES se tabulka „Jízdní soupravy (kloubová vozidla a vozové soupravy)“ nahrazuje tímto Jízdní soupravy (kloubová vozidla a vozové soupravy):

„Jízdní soupravy (kloubová vozidla a vozové soupravy)

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	
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

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	
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			
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 ^a

8) Do směrnice 1999/62/ES se doplňují nové přílohy, které znějí:

„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:

- 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. 7a odst. 1 a 3;
- 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

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:

- všechny parametry, údaje a další informace potřebné k pochopení způsobu klasifikace pozemních komunikací a vozidel a způsobu stanovení období platnosti poplatku;
- 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:

- polohu pozemních komunikací, na které se poplatky za kongesci vztahují;
- 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.

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

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)

^{##} NO_x a PN, jak je uvedeno v bodě 48.2 prohlášení o shodě v dodatku přílohy VIII prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/683 (*).

(*) 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).“