

-
- **M9** Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/362 z 24. februára 2022 L 69 1 4.3.2022

Zmenené a doplnené:

- **A1** Akt o podmienkach pristúpenia Českej republiky, Estónskej republiky, Cyperskej republiky, Lotyšskej republiky, Litovskej republiky, Maďarskej republiky, Maltskej republiky, Poľskej republiky, Slovinskej republiky a Slovenskej republiky a o úpravách zmlúv, na ktorých je založená Európska únia L 236 33 23.9.2003

Opravená a doplnená:

- **C1** Korigendum, Ú. v. EÚ C 194, 1.6.2016, s. 15 (2016/C 101/01)
► **C2** Korigendum, Ú. v. EÚ L 227, 1.9.2022, s. 133 (2022/362)

▼ B▼ M9

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY
1999/62/ES**

zo 17. júna 1999

o poplatkoch za používanie cestnej infraštruktúry vozidlami

▼ B

KAPITOLA I

Všeobecné ustanovenia

▼ M9

Článok 1

1. Táto smernica sa vzťahuje na:
 - a) dane z ťažkých nákladných vozidiel;
 - b) mýto a užívateľské poplatky za vozidlá.
2. Táto smernica sa nevzťahuje na vozidlá, ktoré sa používajú výlučne na mimoeurópskych územiach členských štátov.
3. Táto smernica sa nevzťahuje na vozidlá evidované na Kanárskych ostrovoch, v Ceute a Melille, na Azorách alebo Madeire, ktoré vykonávajú dopravu výlučne na týchto územiach, alebo medzi týmito územiami a pevninskou časťou Španielska alebo prípadne Portugalska.

Článok 2

1. Na účely tejto smernice:
 1. „transeurópska cestná sieť“ je cestná dopravná infraštruktúra uvedená v kapitole II oddiele 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 ⁽¹⁾, ako je znázornená na mapách v prílohe I k uvedenému nariadeniu;
 2. „základná transeurópska dopravná sieť“ je dopravná infraštruktúra určená v súlade s kapitolou III nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;
 3. „stavebné náklady“ sú náklady, prípadne aj finančné náklady, súvisiace s výstavbou niektorej z nasledujúcich možností:
 - a) nová infraštruktúra alebo nové zlepšenia infraštruktúry vrátane významných stavebných opráv;
 - b) infraštruktúra alebo zlepšenia infraštruktúry vrátane významných stavebných opráv, dokončené najviac 30 rokov pred 10. júnom 2008 v prípade, že 10. júna 2008 už boli zavedené mýtné režimy, alebo dokončené najviac 30 rokov pred vytvorením akýchkoľvek nových mýtnych režimov zavedených po 10. júni 2008; alebo

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

▼ M9

- c) infraštruktúra alebo zlepšenia infraštruktúry dokončené pred lehotami uvedenými v písmene b), ak:
- i) členský štát zaviedol mýtny systém, ktorý zabezpečuje úhradu týchto nákladov prostredníctvom zmluvy s prevádzkovateľom mýtného systému alebo prostredníctvom iných právnych aktov s rovnocenným účinkom, ktoré nadobudli účinnosť pred 10. júnom 2008, alebo
 - ii) členský štát môže preukázať, že pri výstavbe danej infraštruktúry bolo rozhodujúce, že jej projektovaná životnosť bude dlhšia ako 30 rokov;
4. „finančné náklady“ sú úroky z pôžičiek a výnosy akcionárov z vkladov do vlastného imania;
5. „významné stavebné opravy“ sú stavebné opravy s výnimkou opráv, ktoré už v súčasnosti neprinášajú účastníkom cestnej premávky žiaden úžitok, najmä ak sa oprava nahradila ďalšou úpravou povrchu cestných komunikácií alebo inými stavebnými prácami;
6. „diaľnica“ je cesta osobitne projektovaná a budovaná pre premávku motorových vozidiel, ktorá neslúži nehnuteľnostiam s ňou hraničiacim a ktorá spĺňa tieto kritériá:
- a) má, s výnimkou osobitných miest alebo dočasného riešenia, samostatné jazdné pásy pre premávku v oboch smeroch vzájomne oddelené buď deliacim pásom, ktorý nie je určený na premávku, alebo výnimočne iným spôsobom;
 - b) úrovňovo nekrižuje žiadnu cestu, železničnú trať alebo trať električky, cestu pre cyklistov alebo chodcov; a
 - c) je osobitne označená ako diaľnica;
7. „mýto“ je určitá suma, ktorá sa platí za vozidlo na základe vzdialenosti prejdenej na danej infraštruktúre a na základe typu vozidla, po ktorej zaplatení má vozidlo právo používať túto infraštruktúru, a zahŕňa jeden alebo viaceré z týchto poplatkov:
- a) poplatok za infraštruktúru;
 - b) poplatok za kongesciu; alebo
 - c) poplatok za externé náklady;
8. „poplatok za infraštruktúru“ je poplatok vybraný na účely úhrady nákladov vynaložených členskými štátmi na výstavbu, údržbu, prevádzku a rozvoj infraštruktúry;
9. „poplatok za externé náklady“ je poplatok vybraný na účely úhrady nákladov súvisiacich s jednou alebo viacerými z týchto možností:
- a) so znečistením ovzdušia spôsobeným premávku;

▼ M9

- b) s hlukom spôsobeným premávkou; alebo
- c) emisiami CO₂ spôsobenými premávkou;
10. „náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia spôsobeného premávkou“ sú náklady súvisiace s poškodením ľudského zdravia a environmentálnou škodou v dôsledku uvoľňovania tuhých častíc a prekursorov ozónu, ako sú napríklad NO_x a prchavé organické zlúčeniny, v priebehu prevádzky vozidla;
11. „náklady v dôsledku hluku spôsobeného premávkou“ sú náklady súvisiace s poškodením ľudského zdravia a environmentálnou škodou v dôsledku hluku vydávaného vozidlami alebo vytvoreného vzájomným pôsobením vozidiel a povrchu vozovky;
12. „náklady v dôsledku emisií CO₂ spôsobených premávkou“ sú náklady súvisiace so škodou v dôsledku uvoľňovania CO₂ v priebehu prevádzky vozidla;
13. „kongescia“ je situácia, keď sa objem premávky blíži k cestnej kapacite alebo ju prekračuje;
14. „poplatok za kongesciu“ je poplatok, ktorý sa vyberá za vozidlá na účely úhrady nákladov súvisiacich s kongesciou, ktoré vznikli v členskom štáte, a na účely znižovania kongescie;
15. „vážený priemerný poplatok za infraštruktúru“ je celkový príjem z poplatku za infraštruktúru za určené obdobie vydelený počtom vozokilometrov ťažkých úžitkových vozidiel na spoplatňovaných úsekoch ciest počas tohto obdobia;
16. „užívateľský poplatok“ je stanovená suma, ktorej úhrada udeľuje vozidlu právo v určenom období používať infraštruktúru uvedenú v článku 7 ods. 1 a 2;
17. „vozidlo“ je motorové vozidlo so štyrmi alebo viacerými kolesami, alebo jazdná súprava, ktoré sú určené alebo používané na cestnú prepravu osôb alebo tovaru;
18. „ťažké úžitkové vozidlo“ je vozidlo s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 tony;
19. „ťažké nákladné vozidlo“ je ťažké úžitkové vozidlo určené na prepravu tovaru;
20. „autokar“ a „autobus“ je ťažké úžitkové vozidlo určené na prepravu viac než ôsmich osôb okrem vodiča;
21. „ľahké vozidlo“ je vozidlo s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3,5 tony;

▼ **M9**

22. „osobné vozidlo“ je ľahké vozidlo určené na prepravu maximálne ôsmich osôb okrem vodiča;
23. „historické vozidlo“ je historické vozidlo v zmysle článku 3 bodu 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ ⁽¹⁾;
24. „minibus“ je ľahké vozidlo určené na prepravu viac než ôsmich osôb okrem vodiča;
25. „motorový karavan“ je vozidlo s obytným priestorom, ktorý je vybavený sedadlami a stolom, miestom na spanie, a to buď samostatným, alebo vytvoreným zo sedadiel, a zariadením na varenie a skladovanie;
26. „ľahké úžitkové vozidlo“ je ľahké vozidlo určené na prepravu tovaru;
27. „dodávkové vozidlo“ je ľahké vozidlo v zmysle časti C bodu 4.2 prílohy I k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 ⁽²⁾;
28. „emisie CO₂“ z ťažkého úžitkového vozidla sú špecifické emisie CO₂ uvedené v bode 2.3 informačnej dokumentácie pre zákazníka daného vozidla v zmysle časti II prílohy IV k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400 ⁽³⁾;
29. „vozidlo s nulovými emisiami“ je:
- a) „ťažké úžitkové vozidlo s nulovými emisiami“ v zmysle článku 3 bodu 11 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 ⁽⁴⁾; alebo
 - b) osobné vozidlo, minibus alebo ľahké úžitkové vozidlo bez spaľovacieho motora;
30. „ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami“ je:
- a) „ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami“ v zmysle článku 3 bodu 12 nariadenia (EÚ) 2019/1242; alebo

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ z 3. apríla 2014 o pravidelnej kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a o zrušení smernice 2009/40/ES (Ú. v. EÚ L 127, 29.4.2014, s. 51).

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).

⁽³⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 z 12. decembra 2017, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o určovanie emisií CO₂ a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L 349, 29.12.2017, s. 1).

⁽⁴⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202).

▼ **M9**

- b) ťažké ťužitkové vozidlo, na ktoré sa nevzťahuje článok 2 ods. 1 písm. a) až d) uvedeného nariadenia a ktorého emisie CO₂ sú nižšie ako 50 % referenčných emisií CO₂ jeho skupiny vozidiel, s výnimkou vozidiel s nulovými emisiami;
31. „dopravca“ je každý podnik vykonávajúci cestnú prepravu tovaru alebo osôb;
32. „vozidlo emisnej triedy „Euro 0“, „Euro I“, „Euro II“, „Euro III“, „Euro IV“, „Euro V“, „EEV“, „Euro VI““ je ťažké ťužitkové vozidlo, ktoré spĺňa emisné limity stanovené v prílohe 0;
33. „typ ťažkého ťužitkového vozidla“ je kategória, do ktorej ťažké ťužitkové vozidlo patrí podľa počtu náprav, svojich rozmerov alebo hmotnosti alebo iných faktorov klasifikácie vozidiel, ktoré odrážajú poškodzovanie cestných komunikácií, ako napríklad systému klasifikácie poškodzovania cestných komunikácií uvedeného v prílohe IV, za predpokladu, že používaný systém klasifikácie je založený na charakteristikách vozidla, ktoré sú uvedené v dokumentácii vozidla používanej vo všetkých členských štátoch alebo sú viditeľne zrejme;
34. „podskupina vozidiel“ je „podskupina vozidiel“ v zmysle článku 3 bodu 8 nariadenia (EÚ) 2019/1242;
35. „skupina vozidiel“ je zoskupenie vozidiel uvedených v tabuľke 1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2017/2400;
36. „nahlasovacie obdobie roku Y“ je „nahlasovacie obdobie roku Y“ v zmysle v článku 3 bodu 3 nariadenia (EÚ) 2019/1242;
37. „trajektória znižovania emisií“ za nahlasovacie obdobie roku (Y) a podskupinu vozidiel (sg), a to $ET_{Y, sg}$ je súčin ročného faktora zníženia emisií CO₂ ($R-ET_Y$) a referenčných emisií CO₂ podskupiny (sg) (rCO_{2sg}), a to $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$; pre roky $Y \leq 2030$ sa obe hodnoty $R-ET_Y$ a rCO_{2sg} určujú podľa bodu 5.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242; pre roky $Y > 2030$ sa $R-ET_Y$ stanovuje na 0,70; rCO_{2sg} sa uplatňuje v zmysle úprav na základe delegovaných aktov prijatých podľa článku 11 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2019/1242 za nahlasovacie obdobia začínajúce po príslušných dátumoch začatia uplatňovania uvedených delegovaných aktov;
38. „referenčné emisie CO₂ skupiny vozidiel“ sú:
- a) v prípade vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/1242, hodnota vypočítaná podľa vzorca uvedeného v bode 3 prílohy I k uvedenému nariadeniu;
- b) v prípade vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/1242, priemerná hodnota všetkých emisií CO₂ z vozidiel v tejto skupine vozidiel nahlásená v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956⁽¹⁾ za prvé nahlasovacie obdobie, ktoré sa začne po dátume, od ktorého sa v súlade

(1) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956 z 28. júna 2018 o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých ťužitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 173, 9.7.2018, s. 1).

▼M9

s článkom 24 nariadenia (EÚ) 2017/2400 zakazuje evidencia, predaj alebo uvedenie do prevádzky vozidiel v tejto skupine vozidiel, ktoré nespĺňajú povinnosti uvedené v článku 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400;

39. „koncesná zmluva“ je „koncesia na stavebné práce“ alebo „koncesia na služby“ v zmysle článku 5 bodu 1 písm. a) alebo b) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ ⁽¹⁾;
40. „koncesné mýto“ je mýto, ktoré vyberá koncesionár na základe koncesnej zmluvy;
41. „podstatne zmenený mýtny režim alebo režim spoplatnenia“ je mýtny režim alebo režim spoplatnenia, v prípade ktorého sa očakáva, že zmenou sadzieb sa zvýšia príjmy o viac ako 10 % v porovnaní s predchádzajúcim účtovným obdobím, a to s vylúčením vplyvu zvýšenia objemu dopravy a po úprave o infláciu meranú pomocou zmien v celoúnijnom harmonizovanom indexe spotrebiteľských cien, okrem energie a nespracovaných potravín, ktorý uverejnila Komisia (Eurostat).

2. Na účely odseku 1 bodu 2:

- a) nesmie pomerná časť stavebných nákladov, ktorá sa má zohľadniť, v žiadnom prípade presiahnuť pomernú časť súčasnej projektovanej životnosti prvkov infraštruktúry, ktorá ešte zostávala k 10. júnu 2008 alebo ku dňu zavedenia nových mýtnych režimov, pokiaľ je tento dátum neskorší;
- b) môžu náklady na infraštruktúru alebo na zlepšenia infraštruktúry zahŕňať akékoľvek osobitné výdavky na infraštruktúru určené na zníženie zaťaženia hlukom, na zavedenie inovačných technológií alebo na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a skutočné platby prevádzkovateľov infraštruktúry, ktoré súvisia s objektívnymi environmentálnymi prvkami, ako je napríklad ochrana pred kontamináciou pôdy.
3. Bez toho, aby bol dotknutý článok 7da ods. 3, môžu členské štáty považovať motorový karavan buď za autokar alebo autobus, alebo za osobné vozidlo.

▼B**KAPITOLA II****Dane z vozidiel***Článok 3*

1. Dane z vozidiel uvedené v článku 1 sú nasledovné:

— *Belgicko:*

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

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ z 26. februára 2014 o udeľovaní koncesií (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 1).

▼ M2

— *Bulharsko:*
данък върху превозните средства,

▼ A1

— *Česká republika:*
silniční daň,

▼ B

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

— *Nemecko:*
Kraftfahrzeugsteuer,

▼ A1

— *Estónsko:*
raskeveokimaks,

▼ B

— *Grécko:*
Τέλη κυκλοφορίας,

— *Španielsko:*

- a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;
- b) impuesto sobre actividades económicas (výhradne vo vzťahu k vybraným poplatkom za motorové vozidlá),

— *Francúzsko:*

- a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;
- b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,

▼ M4

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

▼ B

— *Írsko:*
vehicle excise duty,

— *Taliansko:*

- a) tassa automobilistica;
- b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

▼ A1

— *Cyprus:*
Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,

▼ A1

— *Lotyšsko*:

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,

— *Litva*:

a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;

b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones,

▼ B

— *Luxembursko*:

taxe sur les véhicules automoteurs,

▼ A1

— *Mad'arsko*:

gépjárműadó,

— *Malta*:

licenzja tat-triqroad licence fee,

▼ B

— *Holandsko*:

motorrijtuigenbelasting,

— *Rakúsko*:

Kraftfahrzeugsteuer,

▼ A1

— *Pol'sko*:

podatek od środków transportowych,

▼ B

— *Portugalsko*:

a) imposto de camionagem;

b) imposto de circulação,

▼ M2

— *Rumunsko*:

Taxa asupra mijloacelor de transport,

▼ A1

— *Slovinsko*:

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

— *Slovensko*:

cestná daň,

▼ B

— *Finsko*:

varsinainen ajoneuvovero/egentling fordonsskatt,

▼B

— *Švédsko:*

fordonsskatt,

— *Spojené kráľovstvo:*

a) vehicle excise duty;

b) motor vehicle licence.

2. Členské štáty, ktoré nahradia ktorúkoľvek daň uvedenú v odseku 1 inou daňou toho istého druhu, to oznámia Komisii, ktorá vykoná potrebné zmeny a doplnenia.

Článok 4

Postupy vyrubovania a vyberania daní uvedených v článku 3 stanoví každý členský štát.

Článok 5

Dane uvedené v článku 3 pre vozidlá registrované v členských štátoch, vyberá výhradne členský štát registrácie.

Článok 6

1. Bez ohľadu na štruktúru daní uvedenú v článku 3, členské štáty stanovujú sadzby tak, aby zabezpečili, že daňová sadzba pre každú kategóriu alebo subkategóriu vozidla uvedeného v prílohe I nebude nižšia než minimum stanovené v tejto prílohe.

Do dvoch rokov po nadobudnutí platnosti smernice sú Grécko, Taliansko, Portugalsko a Španielsko oprávnené používať sadzby, ktoré sú nižšie ako minimálne sadzby, ale predstavujú najmenej 65 % minimálnych sadzieb uvedených v prílohe I.

2. Členské štáty môžu používať znížené sadzby alebo oslobodenie od dane pre:

a) vozidlá používané pre národné alebo civilné obranné účely, pre požiarne alebo iné záchranné služby, pre políciu a vozidlá používané na údržbu ciest;

b) vozidlá, ktoré jazdia len príležitostne na verejných cestách členského štátu registrácie a sú používané fyzickými alebo právnickými osobami, ktorých hlavnou činnosťou nie je preprava tovaru za predpokladu, že preprava vykonávaná týmito vozidlami nespôsobí narušenie súťaže a pokiaľ to Komisia schváli.

3. a) Rada môže jednomyseľne na návrh Komisie povoliť členskému štátu, aby si ponechal ďalšie oslobodenia od dane alebo zníženie daní z vozidiel z dôvodov špecifických sociálnych alebo hospodárskych politických opatrení alebo z dôvodov týkajúcich sa

▼B

infraštruktúry tohto štátu. Také oslobodenia alebo zníženia sa môžu použiť len pre vozidlá registrované v tom členskom štáte, ktorý vykonáva prepravu výhradne v rámci presne vymedzenej časti jeho územia.

- b) Ktorýkoľvek členský štát, ktorý si chce ponechať oslobodenie od dane alebo zníženie informuje o tom Komisiu a pošle jej všetky potrebné informácie. Komisia informuje v priebehu jedného mesiaca o navrhovanom oslobodení od dane alebo znížení ostatné členské štáty.

Má sa za to, že Rada schválila ponechanie navrhovaného oslobodenia od dane alebo zníženia, ak v období dvoch mesiacov odo dňa, kedy boli členské štáty informované podľa predchádzajúceho pododseku, ani Komisia ani žiadny členský štát nepožiadala Radu o preskúmanie záležitosti.

4. Bez toho, aby bol dotknutý druhý pododsek odseku 1 a odseky 2 a 3 tohto článku alebo článku 6 smernice Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi⁽¹⁾, nesmú členské štáty poskytnúť žiadne oslobodenie od daní alebo zníženie daní v zmysle článku 3, ktoré by mohli mať za následok daň nižšiu než je minimálna sadzba stanovená v odseku 1 tohto článku.

KAPITOLA III**Mýto a užívateľské poplatky****▼M9***Článok 7*

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 9 ods. 1a, môžu členské štáty zachovať alebo zaviesť mýto a užívateľské poplatky na transeurópskej cestnej sieti alebo na určitých úsekoch tejto siete a na akýchkoľvek iných ďalších úsekoch ich siete diaľnic, ktoré nie sú súčasťou transeurópskej cestnej siete, za podmienok stanovených v odsekoch 4 až 14 tohto článku a v článkoch 7a až 7k.

2. Odsekom 1 nie je dotknuté právo členských štátov, v súlade so ZFEÚ, uplatňovať mýto a užívateľské poplatky na iných cestách pod podmienkou, že vyberanie mýta a užívateľských poplatkov na takýchto iných cestách neznevýhodňuje medzinárodnú dopravu a nevedie k narušeniu hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi. Mýto a užívateľské poplatky uplatňované na cestách, ktoré nie sú súčasťou transeurópskej cestnej siete ani diaľnicami, musia spĺňať podmienky stanovené v odsekoch 4 a 5 tohto článku, v článku 7a a v článku 7j ods. 1, 2 a 4.

3. Bez toho, aby boli dotknuté ďalšie ustanovenia tejto smernice, mýto a užívateľské poplatky za rôzne kategórie vozidiel, ako sú ťažké úžitkové vozidlá, ťažké nákladné vozidlá, autokary a autobusy, ľahké vozidlá, ľahké úžitkové vozidlá, minibusy a osobné vozidlá, možno zaviesť alebo zachovať nezávisle od seba. Ak však členské štáty spoplatňujú osobné vozidlá, spoplatnia aj ľahké úžitkové vozidlá.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 368, 17.12.1992, s. 38.

▼ **M9**

4. Členské štáty nevyberajú od žiadnej kategórie vozidiel mýto aj užívateľské poplatky súčasne za použitie jedného úseku cesty. Členský štát, ktorý vyberá užívateľský poplatok vo svojej sieti, však môže tiež vyberať mýto za používanie mostov, tunelov a horských priechodov.

Členské štáty sa môžu rozhodnúť neuplatňovať článok 7ca ods. 3, článok 7ga ods. 1 a článok 7gb ods. 2 na takéto mýto za použitie mostov, tunelov a horských priechodov, ak je splnená jedna alebo obe tieto podmienky:

- a) uplatňovanie článku 7ca ods. 3, článku 7ga ods. 1 a článku 7gb ods. 2 by nebolo technicky možné s cieľom zaviesť takéto rozlíšenie v rámci príslušného mýtného systému;
- b) uplatňovanie článku 7ca ods. 3, článku 7ga ods. 1 a článku 7gb ods. 2 by viedlo k odklonu vozidiel, ktoré najviac znečisťujú životné prostredie, čo by malo negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky a verejné zdravie.

Členský štát, ktorý sa v súlade s druhým pododsekom tohto odseku rozhodne neuplatňovať článok 7ca ods. 3, článok 7ga ods. 1 a článok 7gb ods. 2, oznámi svoje rozhodnutie Komisii.

5. Mýto a užívateľské poplatky nesmú viesť k priamemu ani nepriamemu znevýhodňovaniu na základe:

- a) štátnej príslušnosti účastníkov cestnej premávky;
- b) členského štátu alebo tretej krajiny, v ktorom(-ej) má dopravca sídlo;
- c) členského štátu alebo tretej krajiny, v ktorom(-ej) je evidované vozidlo; alebo
- d) na základe začiatku či cieľa dopravy.

6. Členské štáty môžu stanoviť znížené mýto alebo užívateľské poplatky na určitých cestných úsekoch alebo úplne vylúčiť určité cestné úseky z cestných poplatkov, a to najmä tam, kde je nízka intenzita dopravy v riedko osídlených oblastiach.

7. V prípade cestných infraštruktúr, na ktoré sa vzťahujú koncesné zmluvy, ak bola zmluva podpísaná pred 24. marcom 2022 alebo ponuky alebo odpovede na výzvy na rokovanie v rámci rokovacieho konania boli doručené v súlade s postupom verejného obstarávania pred 24. marcom 2022, členské štáty sa môžu rozhodnúť, že neuplatnia článok 7ca ods. 3, článok 7g ods. 1 a 2, článok 7ga a článok 7gb na mýta a užívateľské poplatky za uvedené infraštruktúry až do obnovenia koncesnej zmluvy alebo do podstatnej zmeny mýtného režimu alebo režimu spoplatnenia.

8. Odsek 7 sa tiež vzťahuje na dlhodobé zmluvy medzi verejným a neverejným subjektom podpísané pred 24. marcom 2022, ktoré sa týkajú uskutočnenia stavebných prác a/alebo správy služieb okrem uskutočnenia stavebných prác, ktoré nezahŕňajú prevod rizika na strane dopytu.

▼ **M9**

9. Členské štáty môžu stanoviť znížené mýto alebo užívateľské poplatky alebo výnimky z povinnosti platiť mýto alebo užívateľské poplatky, pokiaľ ide o:

- a) ťažké úžitkové vozidlá vyňaté z požiadavky inštalovať a používať záznamové zariadenie podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 ⁽¹⁾;
- b) ťažké nákladné vozidlá s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 tony a menšou ako 7,5 tony, ktoré sa používajú na prepravu materiálov, zariadení alebo strojov, ktoré používa vodič pri svojej práci, alebo ktoré sa používajú na doručenie tovaru vyrobeného na remeselnej báze, ak sa preprava neuskutočňuje za poplatok alebo úhradu;
- c) akékoľvek vozidlo, na ktoré sa vzťahujú podmienky stanovené v článku 6 ods. 2 písm. a) a b), alebo akékoľvek vozidlo, ktoré používajú alebo vlastní osoby so zdravotným postihnutím; a
- d) vozidlá s nulovými emisiami s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou do 4,25 tony.

10. Od 25. marca 2030 neuplatňujú členské štáty na základnej transeurópskej dopravnej sieti užívateľské poplatky za ťažké úžitkové vozidlá.

11. Odchyľne od odseku 10 môžu členské štáty uplatňovať užívateľské poplatky za ťažké úžitkové vozidlá na úsekoch základnej transeurópskej dopravnej siete ale iba v riadne odôvodnených prípadoch, keď by uplatňovanie mýta:

- a) zahŕňalo neprimerané administratívne, investičné a prevádzkové náklady v porovnaní s očakávanými príjmami alebo prínosmi, ktoré by takéto mýto prinieslo, napríklad z dôvodu obmedzenej dĺžky príslušných cestných úsekov alebo relatívne nízkej hustoty obyvateľstva alebo relatívne nízkej premávky, alebo
- b) viedlo k odkloneniu dopravy s negatívnym vplyvom na bezpečnosť cestnej premávky alebo verejné zdravie.

Pred uplatňovaním uvedených užívateľských poplatkov členské štáty oznámia Komisii svoj úmysel uplatňovať uvedené poplatky. Uvedené oznámenie obsahuje dôvody, ktoré vzhľadom na prvý pododsek odôvodňujú uplatnenie užívateľského poplatku na základe objektívnych kritérií a jasné informácie o vozidlách a cestných úsekoch, na ktoré sa užívateľský poplatok vzťahuje.

Členské štáty môžu predložiť jedno oznámenie pre viac cestných úsekov, na ktoré sa vzťahujú výnimky, za predpokladu, že sa uvedie odôvodnenie pre každý úsek.

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

▼ **M9**

12. Ak členské štáty uplatňujú spoločný systém užívateľských poplatkov v súlade s článkom 8, tieto členské štáty uvedený spoločný systém upravia alebo zastavia do 25. marca 2032.

13. Pokiaľ ide o ťažké nákladné vozidlá, členský štát sa môže do 25. marca 2027 rozhodnúť uplatňovať mýto alebo užívateľské poplatky iba na ťažké nákladné vozidlá s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou najmenej 12 ton, pokiaľ sa domnieva, že uplatňovanie mýta alebo užívateľských poplatkov na ťažké nákladné vozidlá s hmotnosťou menej ako 12 ton by:

- a) malo významný nepriaznivý účinok na plynulosť cestnej premávky, životné prostredie, hladiny hluku, kongesciu, zdravie alebo bezpečnosť cestnej premávky z dôvodu odklonu premávky;
- b) predstavovalo administratívne náklady prevyšujúce 15 % dodatočných príjmov vyplývajúcich z uvedeného rozšírenia; alebo
- c) sa týkalo kategórie vozidiel, ktorá nespôsobuje viac ako 10 % účtovateľných nákladov na infraštruktúru.

Členské štáty, ktoré sa rozhodnú uplatňovať mýto alebo užívateľské poplatky alebo oboje iba na ťažké nákladné vozidlá s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou najmenej 12 ton, informujú Komisiu o svojom rozhodnutí a dôvodoch, na ktorom je založené.

14. Ak sa mýto uplatňuje na všetky ťažké úžitkové vozidlá, členské štáty sa môžu rozhodnúť, že autokary, autobusy a motorové karavany budú nahrádzať iné percento nákladov než ťažké nákladné vozidlá.

15. Do 25. marca 2027 Komisia posúdi vykonávanie a účinnosť tejto smernice, pokiaľ ide o spoplatňovanie ľahkých vozidiel.

V uvedenom posúdení sa zohľadní vývoj systémov spoplatňovania uplatňovaných na ľahké vozidlá z hľadiska typu spoplatňovania uplatňovaného na rôzne kategórie vozidiel, rozsahu dotknutej siete, primeranosti cien a ďalších relevantných prvkov.

Komisia na základe uvedeného posúdenia predloží vo vhodných prípadoch legislatívny návrh na zmenu príslušných ustanovení tejto smernice.

Článok 7a

1. Užívateľské poplatky musia byť úmerné trvaniu používania infraštruktúry.

2. Ak sa užívateľské poplatky uplatňujú na ťažké úžitkové vozidlá, malo by sa použitie infraštruktúry umožniť aspoň na tieto obdobia: deň, týždeň, mesiac a rok. Mesačná sadzba nesmie prevyšovať 10 % ročnej sadzby, týždenná sadzba nesmie prevyšovať 5 % ročnej sadzby a denná sadzba nesmie prevyšovať 2 % ročnej sadzby.

▼ **M9**

Členský štát môže rozhodnúť, že na vozidlá evidované v tomto členskom štáte sa uplatňujú výlučne ročné sadzby.

Členské štáty stanovujú užívateľské poplatky vrátane administratívnych nákladov za všetky ťažké úžitkové vozidlá na úrovni, ktorá nepresiahne maximálne sadzby stanovené v prílohe II.

3. Ak sa užívateľské poplatky uplatňujú na osobné vozidlá, malo by sa použitie infraštruktúry umožniť aspoň na tieto obdobia: deň, týždeň alebo 10 dní alebo obe obdobia, mesiac alebo dva mesiace alebo obe obdobia a rok. Dvojmesačná sadzba nesmie prevyšovať 30 % ročnej sadzby, mesačná sadzba nesmie prevyšovať 19 % ročnej sadzby, 10-dňová sadzba nesmie prevyšovať 12 % ročnej sadzby, týždenná sadzba nesmie prevyšovať 11 % ročnej sadzby a denná sadzba nesmie prevyšovať 9 % ročnej sadzby.

Členské štáty môžu obmedziť denný užívateľský poplatok len na účely tranzitu.

Členské štáty môžu umožniť používanie infraštruktúry aj v iných časových obdobiach. V takýchto prípadoch členské štáty uplatňujú sadzby v súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania s používateľmi, pričom berú do úvahy všetky relevantné faktory, najmä ročnú sadzbu a sadzby uplatňované na ostatné obdobia uvedené v prvom pododseku, existujúce modely používania a administratívne náklady.

Pokiaľ ide o systémy užívateľských poplatkov prijaté pred 24. marcom 2022, členské štáty môžu zachovať sadzby, ktoré sú vyššie ako limity stanovené v prvom pododseku, ak boli v platnosti pred uvedeným dátumom, a môžu zachovať zodpovedajúce vyššie sadzby pre iné obdobia používania, v súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania. ► **C2** Musia však limity stanovené v prvom pododseku, ako aj ustanovenia tretieho pododseku začať dodržiavať hneď, ako nadobudnú účinnosť podstatne zmenené režimy spoplatnenia, no najneskôr do 25. marca 2030. ◀

4. V prípade minibusov a ľahkých úžitkových vozidiel členské štáty musia dodržiavať odsek 2 alebo 3. Ak členské štáty stanovujú odlišné užívateľské poplatky za ľahké úžitkové vozidlá ako za osobné vozidlá, stanovujú vyššie sadzby užívateľských poplatkov za ľahké úžitkové vozidlá než za osobné vozidlá.

5. Komisia do 25. marca 2027 posúdi technickú a právnu uskutočniteľnosť diferencovaného prístupu k rôznym ľahkým úžitkovým vozidlám na základe toho, či je dotknuté ľahké úžitkové vozidlo vybavené tachografom. Komisia na základe uvedeného posúdenia predloží vo vhodných prípadoch legislatívny návrh na príslušnú zmenu tejto smernice.

Článok 7aa

1. Členské štáty, ktoré uplatňovali mýto na svojej základnej transeurópskej dopravnej sieti alebo na jej časti pred 24. marcom 2022, môžu zaviesť kombinovaný systém spoplatňovania pre všetky ťažké úžitkové vozidlá alebo pre niektoré typy ťažkých úžitkových vozidiel.

▼ **M9**

2. V uvedenom kombinovanom systéme spoplatňovania môžu členské štáty bez ohľadu na článok 7 ods. 10 uplatňovať užívateľské poplatky za všetky ťažké úžitkové vozidlá alebo niektoré typy ťažkých úžitkových vozidiel vrátane niektorých hmotnostných kategórií ťažkých úžitkových vozidiel na základnej transeurópskej dopravnej sieti alebo jej častiach v súlade s článkom 7 ods. 4

3. Užívateľské poplatky uvedené v odseku 2 tohto článku sa diferencujú podľa článku 7ga a emisnej triedy Euro. Členské štáty okrem toho stanovujú užívateľské poplatky vrátane administratívnych nákladov za dotknuté kategórie ťažkých úžitkových vozidiel na úrovni, ktorá nepresiahne maximálne sadzby stanovené v prílohe II.

4. Členské štáty, ktoré zavedú kombinovaný systém spoplatňovania, vykonajú posúdenie vplyvu alebo analýzu, v ktorých vysvetlia a zdôvodnia jeho zavedenie, ktoré Komisii oznámia aspoň šesť mesiacov vopred.

Článok 7b

1. Poplatok za infraštruktúru za ťažké úžitkové vozidlá vychádza zo zásady náhrady nákladov na infraštruktúru. Vážený priemerný poplatok za infraštruktúru za ťažké úžitkové vozidlá sa vzťahuje na stavebné náklady a náklady na prevádzku, údržbu a rozvoj príslušnej infraštruktúrnej siete. Vážený priemerný poplatok za infraštruktúru môže v závislosti od trhových podmienok zahŕňať aj návratnosť kapitálu a/alebo ziskové rozpätie.

2. Príslušné náklady sa vzťahujú na sieť alebo časť siete, na ktorej sa vyberajú poplatky za infraštruktúru za ťažké úžitkové vozidlá, a na vozidlá, ktoré podliehajú povinnosti platiť uvedené poplatky. Členské štáty môžu rozhodnúť, že sa bude nahrádzať len určité percento týchto nákladov.

Článok 7c

1. Členské štáty môžu zachovať alebo zaviesť poplatok za externé náklady, ktorý súvisí s nákladmi v dôsledku znečistenia ovzdušia, hluku, emisií CO₂ spôsobených premávkou alebo ich ľubovoľnej kombinácie.

V prípade uplatňovania poplatku za externé náklady za ťažké úžitkové vozidlá členské štáty tento poplatok diferencujú a stanovujú ho podľa minimálnych požiadaviek a metód uvedených v prílohe IIIa, pričom dodržiavajú referenčné hodnoty stanovené v prílohách IIIb a IIIc. Členské štáty môžu rozhodnúť, že sa bude nahrádzať len určité percento týchto nákladov.

2. Výšku poplatku za externé náklady stanovuje dotknutý členský štát. Ak členský štát na tento účel určí orgán, uvedený orgán musí byť právne a finančne nezávislý od organizácie, ktorá zodpovedá za riadenie alebo výber časti alebo celého poplatku.

3. Členské štáty môžu uplatňovať výnimky, ktoré v prípade historických vozidiel umožnia úpravu poplatkov za externé náklady.

▼ M9*Článok 7ca*

1. Ak sa vyberá poplatok za externé náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia alebo hluku, členské štáty zohľadnia príslušné náklady vzťahujúce sa na sieť alebo časť siete, na ktorej sa uvedený poplatok vyberá, a vozidlá, ktoré podliehajú povinnosti platiť uvedený poplatok.

2. Poplatok za externé náklady, ktorý súvisí so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou, sa nevzťahuje na ťažké úžitkové vozidlá spĺňajúce najprísnejšie emisné normy Euro.

Prvý pododsek sa prestane uplatňovať po štyroch rokoch odo dňa, keď sa začali uplatňovať pravidlá, ktorými sa zaviedli dané normy.

3. Členské štáty uplatňujú od 25. marca 2026 na ťažké úžitkové vozidlá poplatok za externé náklady v súvislosti so znečistením ovzdušia spôsobeného premávkou, a to na spoplatnenej sieti, ako sa uvádza v článku 7 ods. 1.

Odchyľne od prvého pododseku môžu členské štáty rozhodnúť neuplatňovať poplatok za externé náklady na uvedených cestných úsekoch, ak by to viedlo k odklonu vozidiel, ktoré najviac znečisťujú životné prostredie, čo by malo negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky a verejné zdravie.

4. Členské štáty môžu posúdiť možnosť uplatňovať poplatok za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ a v dôsledku znečistenia ovzdušia alebo zľavy súvisiace s týmito emisiami, ak sa koncesné mýto nediferencuje v súlade s článkami 7g a 7ga za ťažké úžitkové vozidlá a v súlade s článkom 7gb za ľahké vozidlá.

Výsledok tohto nepovinného posúdenia vrátane odôvodnenia, prečo sa poplatok za externé náklady alebo zľava neuplatňuje, sa oznámi Komisii.

Článok 7cb

1. Členské štáty môžu uplatniť vyššie poplatky za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ než referenčné hodnoty stanovené v prílohe IIIc za predpokladu, že sa tak deje nediskriminačným spôsobom a že zvýšené poplatky nepresahujú dvojnásobok hodnôt stanovených v prílohe IIIc. Ak členské štáty uplatňujú tento odsek, svoje rozhodnutie odôvodnia a oznámia ho Komisii v súlade s prílohou IIIa.

2. V prípade autobusov a autokarov sa členské štáty môžu rozhodnúť uplatňovať rovnaké alebo nižšie hodnoty než tie, ktoré sa uplatňujú na ťažké nákladné vozidlá.

3. Poplatok za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ sa môže kombinovať s poplatkom za infraštruktúru diferencovaným v súlade s článkom 7ga.

▼M9

4. Komisia do 25. marca 2027 posúdi vykonávanie a účinnosť spoplatňovania externých nákladov v dôsledku emisií CO₂, ako aj jeho súlad so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES ⁽¹⁾ a smernicou Rady 2003/96/ES ⁽²⁾. Komisia na základe uvedeného posúdenia predloží vo vhodných prípadoch legislatívny návrh na zmenu tohto článku. V prípade, že by tento článok nebol zodpovedajúcim spôsobom zmenený do 1. januára 2027, ale smernica 2003/87/ES alebo smernica 2003/96/ES by boli zmenené tak, že by to viedlo k účinnej internalizácii aspoň časti externých nákladov v súvislosti s emisiami CO₂ z cestnej dopravy, Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 9d tejto smernice, ktorými zmení prílohu IIIc k tejto smernici s cieľom upraviť referenčné hodnoty poplatku za externé náklady v dôsledku emisií CO₂, pričom zohľadní skutočnú cenu uhlíka uplatňovanú na palivá v cestnej doprave v Únii.

Článok 7d

Komisia najneskôr do šiestich mesiacov od prijatia nových a prísnejších emisných noriem Euro predloží v prípade potreby legislatívny návrh s cieľom určiť zodpovedajúce referenčné hodnoty v prílohe IIIb a upraviť maximálne sadzby užívateľských poplatkov v prílohe II.

Článok 7da

1. Členské štáty môžu v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe V zaviesť poplatok za kongesciu na ktoromkoľvek úseku svojej cestnej siete, na ktorom dochádza ku kongescii. Poplatok za kongesciu možno uplatňovať len na tých cestných úsekoch, ktoré bývajú pravidelne preťažené, a len v obdobiach, keď bývajú zvyčajne preťažené.

2. Členské štáty určia cestné úseky a časové obdobia uvedené v odseku 1 na základe objektívnych kritérií, ktoré súvisia s úrovňou, na akej sú tieto cesty a ich okolie ovplyvnené kongesciou, meranou okrem iného z hľadiska priemerného zdržania alebo dĺžky radu vozidiel.

3. Poplatok za kongesciu vyberaný na ktoromkoľvek úseku cestnej siete sa uplatňuje bez rozdielu na všetky kategórie vozidiel v súlade so štandardnými koeficientmi rovnocennosti stanovenými v prílohe V. Členské štáty však v záujme podpory hromadnej dopravy a sociálno-ekonomického rozvoja a územnej súdržnosti môžu od poplatku za

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003, o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v spoločenstve, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁽²⁾ Smernica Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny (Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51).

▼ M9

kongesciu čiastočne alebo úplne oslobodiť minibusy, autobusy a autokary. Motorové karavany sa bez ohľadu na ich technicky prípustnú maximálnu celkovú hmotnosť na účely tohto odseku nepovažujú za autokary ani autobusy.

4. Poplatok za kongesciu sa stanovuje podľa minimálnych požiadaviek uvedených v prílohe V. Odráža náklady, ktoré v súvislosti s vozidlom znášajú iní účastníci cestnej premávky a nepriamo aj spoločnosť, pričom sa pri jeho stanovení dodržiavajú referenčné hodnoty stanovené v prílohe VI pre jednotlivé typy cesty. Ak má členský štát v úmysle uplatňovať za kongesciu vyššie poplatky ako referenčné hodnoty stanovené v prílohe VI, oznámi to Komisii podľa požiadaviek uvedených v prílohe V.

Príjmy získané z poplatkov za kongesciu alebo ekvivalent vo finančnej hodnote týchto príjmov sa musia použiť na riešenie problémov kongescie alebo na rozvoj udržateľnej dopravy a mobility vo všeobecnosti.

Ak sú takéto príjmy pridelené do všeobecného rozpočtu, druhý pododsek sa považuje za uplatnený členským štátom, ak členský štát vykonáva politiky finančnej podpory na riešenie problému kongescie alebo na rozvoj udržateľnej dopravy a mobility, ktorých hodnota zodpovedá príjmom z poplatkov za kongesciu.

5. Členské štáty zavedú adekvátne mechanizmy monitorovania vplyvu poplatkov za kongesciu a mechanizmy prehodnotenia ich výšky. Každý členský štát pravidelne, aspoň každé tri roky, prehodnocuje výšku poplatkov, aby sa zabezpečilo, že nepresahujú náklady na kongesciu, ktoré vznikajú v danom členskom štáte na cestných úsekoch, ktoré podliehajú poplatku za kongesciu.

▼ M3*Článok 7e***▼ M9**

1. Členské štáty vypočítajú maximálnu výšku poplatku za infraštruktúru za ťažké úžitkové vozidlá použitím metodiky založenej na hlavných zásadách výpočtu, ktoré sa stanovujú v článku 7b a prílohe III.

2. V prípade koncesného mýta je maximálna výška poplatku za infraštruktúru za ťažké úžitkové vozidlá rovnaká alebo nižšia ako výška, ktorá by bola výsledkom použitia metodiky založenej na hlavných zásadách výpočtu stanovených v článku 7b a prílohe III. Posúdenie takejto rovnocennosti sa uskutoční na základe primerane dlhého referenčného obdobia zodpovedajúceho povahe koncesnej zmluvy.

▼ M3

3. Mýtné režimy, ktoré už boli zavedené 10. júna 2008 alebo na ktoré sa už vypísala verejná súťaž, alebo sa prijali odpovede na výzvy na rokovanie podľa rokovacieho konania v zmysle postupu verejného obstarávania pred 10. júnom 2008, nepodliehajú povinnostiam stanoveným v odsekoch 1 a 2, ak tieto režimy zostávajú v platnosti a ak neboli podstatne zmenené a doplnené.

▼ M9

Článok 7f

1. Členský štát môže po informovaní Komisie zaviesť prirážku k poplatku za infraštruktúru vybranému na konkrétnych cestných úsekoch, na ktorých dochádza pravidelne ku kongescii alebo ktorých používanie vozidlami zapríčiňuje závažnú environmentálnu škodu, keď sú splnené tieto podmienky:

- a) príjmy získané z prirážky sa investujú do financovania rozvoja dopravných služieb alebo do výstavby alebo údržby dopravnej infraštruktúry základnej transeurópskej dopravnej siete, ktoré priamo prispievajú k zmierneniu kongescie alebo environmentálnej škody a ktoré sa nachádzajú v tom istom koridore ako cestný úsek, na ktorom sa uplatňuje prirážka;
- b) prirážka nepresiahne 15 % váženého priemerného poplatku za infraštruktúru vypočítaného v súlade s článkom 7b ods. 1 a článkom 7e tejto smernice s výnimkou prípadov, keď sa získané príjmy investujú do cezhraničných úsekov koridorov základnej siete určených v súlade s kapitolou IV nariadenia (EÚ) č. 1315/2013, pričom prirážka nesmie v takomto prípade presiahnuť 25 % daného váženého priemerného poplatku za infraštruktúru, alebo keď dva alebo viaceré členské štáty uplatňujú prirážku na tom istom koridore, pričom v takomto prípade po dohode všetkých členských štátov, ktoré sú súčasťou daného koridoru a ktoré susedia s členskými štátmi, na ktorých území sa nachádza úsek koridoru, na ktorý sa prirážka má uplatňovať, môže prirážka presiahnuť 25 %, ale nesmie presiahnuť 50 % daného váženého priemerného poplatku za infraštruktúru;
- c) uplatnenie prirážky nevyústi do nespravodlivého prístupu ku komerčnej doprave v porovnaní s ostatnými účastníkmi cestnej premávky;
- d) opis presného miesta, v ktorom sa zavedie prirážka, a dôkaz o rozhodnutí financovať dopravnú infraštruktúru alebo dopravné služby uvedené v písmene a) sa predložia Komisii pred tým, než sa prirážka začne uplatňovať;
- e) obdobie, počas ktorého sa má prirážka uplatňovať, sa vopred určí a obmedzí, pričom z hľadiska očakávaných príjmov zodpovedá finančným plánom a analýze nákladov a prínosov pre projekty spolufinancované z príjmov z prirážky.

2. V prípade nového cezhraničného projektu sa prirážka môže uplatniť len so súhlasom všetkých členských štátov zúčastnených na projekte.

3. Prirážku je možné uplatniť na poplatok za infraštruktúru, ktorý sa diferencuje v súlade s článkom 7g, 7ga alebo 7gb.

4. Po doručení požadovaných informácií od členského štátu, ktorý má v úmysle uplatniť prirážku, Komisia sprístupní tieto informácie členom výboru uvedeného v článku 9c. Keď Komisia dospeje k názoru, že plánovaná prirážka nespĺňa podmienky stanovené v odseku 1 tohto článku alebo že bude mať významný nepriaznivý účinok na hospodársky rozvoj okrajových regiónov, môže prijať vykonávacie akty

▼ **M9**

s cieľom zamietnuť plány týkajúce sa poplatkov, ktoré predložil dotknutý členský štát, alebo požadovať zmenu týchto plánov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9c ods. 3

5. Prirážku nemožno vyberať na cestných úsekoch, na ktorých sa vyberá poplatok za kongesciu.

Článok 7g

1. Poplatok za infraštruktúru možno diferencovať s cieľom znížiť kongesciu, minimalizovať poškodenie infraštruktúry a optimalizovať používanie príslušnej infraštruktúry alebo podporiť bezpečnosť cestnej premávky, keď sú splnené tieto podmienky:

- a) diferencácia je transparentná, zverejnená a dostupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok;
- b) diferencácia sa uplatňuje podľa časti dňa, typu dňa alebo ročného obdobia;
- c) žiaden poplatok za infraštruktúru nie je o viac ako 175 % vyšší ako maximálna úroveň váženého priemerného poplatku za infraštruktúru uvedeného v článku 7b;
- d) trvanie špičiek, počas ktorých sa vyberajú vyššie poplatky za infraštruktúru na účely zníženia kongescie, nepresiahne šesť hodín za deň;
- e) diferencácia poplatkov je navrhnutá a uplatňuje sa transparentným a z hľadiska príjmov neutrálnym spôsobom na cestnom úseku s kongesciou tak, aby sa účastníkom cestnej premávky, ktorí cestujú mimo období špičky, ponúkli znížené sadzby mýta a účastníkom cestnej premávky, ktorí prechádzajú rovnakým cestným úsekom počas obdobia špičky, zvýšené sadzby mýta;
- f) na príslušnom cestnom úseku sa nevyberá žiadny poplatok za kongesciu.

Členský štát, ktorý chce zaviesť takúto diferencáciu alebo zmeniť platnú diferencáciu, o tom informuje Komisiu, pričom jej poskytne informácie potrebné na posúdenie splnenia podmienok.

2. Pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá, členské štáty do začiatku uplatňovania diferencácie poplatkov za infraštruktúru a užívateľských poplatkov uvedenej v článku 7ga diferencujú poplatok za infraštruktúru podľa emisnej triedy Euro vozidla tak, aby žiaden poplatok za infraštruktúru nebol o viac ako 100 % vyšší ako rovnaký poplatok účtovaný obdobným vozidlám, ktoré spĺňajú najprísnejšie emisné normy Euro. Keď sa poplatky za infraštruktúru a užívateľské poplatky začnú diferencovať podľa článku 7ga, členské štáty môžu ukončiť diferencáciu podľa emisnej triedy Euro.

▼M9

Odchylné od prvého pododseku sa môže členský štát rozhodnúť neuplatňovať požiadavku na diferenciáciu poplatku za infraštruktúru, keď platí niektorá z týchto skutočností:

- a) vážne by to narušilo súlad mýtnych systémov na jeho území;
- b) v rámci príslušného mýtného systému by nebolo technicky možné zaviesť takúto diferenciáciu;
- c) viedlo by to k odklonu vozidiel, ktoré najviac znečisťujú životné prostredie s negatívnymi vplyvmi na bezpečnosť cestnej premávky a verejné zdravie;
- d) mýto zahŕňa poplatok za externé náklady v súvislosti so znečistením ovzdušia.

Všetky takéto odchýlky alebo výnimky sa oznámia Komisii.

3. Diferenciácia uvedená v tomto článku nesmie byť nastavená tak, aby vytvárala dodatočné príjmy.

Článok 7ga

1. Členské štáty diferencujú poplatky za infraštruktúru a užívateľské poplatky pri ťažkých úžitkových vozidlách v súlade s týmto článkom.

Členské štáty uplatňujú uvedenú diferenciáciu na podskupiny ťažkých úžitkových vozidiel, na ktoré sa vzťahuje článok 2 ods. 1 písm. a) až d) nariadenia (EÚ) 2019/1242, a to najneskôr dva roky po uverejnení referenčných emisií CO₂ pre uvedené podskupiny vozidiel vo vykonávacích aktoch prijatých v súlade s článkom 11 ods. 1 uvedeného nariadenia.

Pre emisné triedy CO₂ 1, 4 a 5 uvedené v odseku 2 tohto článku sa uvedená diferenciácia uplatňuje na skupiny ťažkých úžitkových vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje článok 2 ods. 1 písm. a) až d) nariadenia (EÚ) 2019/1242, a to najneskôr dva roky po uverejnení referenčných emisií CO₂ vo vykonávacích aktoch prijatých podľa odseku 7 tohto článku pre príslušnú skupinu. Ak sa bod 5.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242 zmení legislatívnym aktom Únie tak, že sa bude vzťahovať na referenčné emisie CO₂ relevantné pre skupinu ťažkých úžitkových vozidiel, tieto referenčné emisie CO₂ sa ďalej nebudú určovať podľa odseku 7 tohto článku, ale v súlade s bodom 5.1 prílohy I k uvedenému nariadeniu.

Ak sú trajektórie znižovania emisií pre skupiny ťažkých úžitkových vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje článok 2 ods. 1 písm. a) až d) nariadeniu (EÚ) 2019/1242 určené legislatívnym aktom Únie, ktorým sa mení bod 5.1 prílohy I k uvedenému nariadeniu, diferenciácia pre emisné triedy CO₂ 2 a 3 uvedené v odseku 2 tohto článku sa uplatňuje odo dňa nadobudnutia účinnosti nových trajektórií znižovania emisií.

▼ **M9**

Bez toho, aby bolo dotknuté zníženie sadzieb stanovené v odseku 3, môžu členské štáty od 24. marca 2022 do 31. decembra 2025 stanoviť znížené sadzby poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov alebo výnimky z povinnosti platiť poplatky za infraštruktúru alebo užívateľské poplatky za vozidlá s nulovými emisiami ktorejkoľvek skupiny vozidiel. Od 1. januára 2026 bude toto zníženie poplatkov obmedzené na 75 % v porovnaní s poplatkami platnými pre triedu emisií CO₂ 1 v zmysle odseku 2.

2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, členské štáty stanovia pre každý typ ťažkého úžitkového vozidla tieto triedy emisií CO₂:

- a) trieda emisií CO₂ 1 – vozidlá, ktoré nepatria do žiadnej z tried emisií CO₂ uvedených v písmenách b) až e);
- b) trieda emisií CO₂ 2 – vozidlá podskupiny vozidiel sg prvýkrát zaeviodované v nahlasovacom období roku Y, ktorých emisie CO₂ sú o viac ako 5 % pod trajektóriu znižovania emisií pre nahlasovacie obdobie roku Y a podskupinu vozidiel sg, ktoré však nepatria do žiadnej z triedy emisií CO₂ uvedených v písmenách c), d) a e);
- c) trieda emisií CO₂ 3 – vozidlá podskupiny vozidiel sg prvýkrát zaeviodované v nahlasovacom období roku Y, ktorých emisie CO₂ sú o viac ako 8 % pod trajektóriu znižovania emisií pre nahlasovacie obdobie roku Y a podskupinu vozidiel sg, ktoré nepatria do žiadnej z triedy emisií CO₂ uvedených v písmenách d) a e);
- d) trieda emisií CO₂ 4 – ťažké úžitkové vozidlá s nízkymi emisiami;
- e) trieda emisií CO₂ 5 – vozidlá s nulovými emisiami.

Členské štáty zabezpečia, aby sa klasifikácia vozidla patriaceho do triedy emisií CO₂ 2 alebo 3 prehodnotila každých šesť rokov od dátumu jeho prvej evidencie a aby sa v relevantných prípadoch vozidlo preklasifikovalo do príslušnej emisnej triedy na základe prahových hodnôt platných v danom čase. Pokiaľ ide o užívateľský poplatok, preklasifikovanie nadobúda účinnosť najneskôr v prvý deň jeho platnosti, ktorá nastáva v deň uvedeného preklasifikovania alebo nasledujúci deň.

3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, sa znížené poplatky uplatňujú na vozidlá v triedach emisií CO₂ 2, 3, 4 a 5 takto:

- a) trieda emisií CO₂ 2 – zníženie o 5 % až 15 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na triedu emisií CO₂ 1;
- b) trieda emisií CO₂ 3 – zníženie o 15 % až 30 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na triedu emisií CO₂ 1;
- c) trieda emisií CO₂ 4 – zníženie o 30 % až 50 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na triedu emisií CO₂ 1;
- d) trieda emisií CO₂ 5 – zníženie o 50 % až 75 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na triedu emisií CO₂ 1.

▼M9

Ak sa poplatok za infraštruktúru alebo užívateľský poplatok diferencuje aj podľa emisnej triedy Euro, zníženie uvedené v prvom pododseku sa uplatňuje v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na najprísnejšie emisné normy Euro.

4. Diferenciácia uvedená v tomto článku nesmie byť nastavená tak, aby vytvárala dodatočné príjmy.

5. Odchyľne od odseku 1 sa členský štát môže rozhodnúť neuplatňovať požiadavku na diferenciáciu poplatku za infraštruktúru v súlade s odsekom 2, ak sa poplatok za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ vyberá a diferencuje podľa referenčných hodnôt poplatku za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ v prílohe IIIc.

6. Na cestných úsekoch, na ktorých je vozidlo overiteľne prevádzkované bez emisií CO₂, môžu členské štáty na toto vozidlo uplatniť znížené poplatky v súlade s triedou emisií CO₂ 5. Členské štáty, ktoré využijú túto možnosť, uplatňujú na toto vozidlo na iných cestných úsekoch poplatky uplatniteľné na triedu emisií CO₂ 1.

7. Komisia prijme vykonávacie akty s cieľom určiť referenčné emisie CO₂ pre skupiny vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje článok 2 ods. 1 písm. a) až d) nariadenia (EÚ) 2019/1242.

Do uvedených vykonávacích aktoch sa prevezmú rovnaké údaje týkajúce sa jednotlivých skupín vozidiel, aké boli uverejnené v správe podľa článku 10 nariadenia (EÚ) 2018/956. Komisia prijme uvedené vykonávacie akty najneskôr šesť mesiacov po uverejnení príslušnej správy podľa článku 10 nariadenia (EÚ) 2018/956.

8. Komisia do 25. marca 2027 posúdi vykonávanie a účinnosť diferenciácie poplatkov na základe emisií CO₂ uvedenej v tomto článku, ako aj či je stále nevyhnutná a jej súlad so smernicami 2003/87/ES a 2003/96/ES. Komisia na základe uvedeného posúdenia predloží vo vhodných prípadoch legislatívny návrh na zmenu príslušných ustanovení tejto smernice o diferenciácii poplatkov na základe emisií CO₂.

9. Komisia každých päť rokov po 24. marci 2022 preskúma maximálne sadzby užívateľských poplatkov v prílohe II a úrovne zníženia podľa odseku 3 a vo vhodných prípadoch predloží na základe výsledkov tohto preskúmania legislatívny návrh na zmenu uvedených ustanovení.

10. Komisia každých 30 mesiacov po 24. marci 2022 vypracuje správu, v ktorej posúdi primeranosť prahových hodnôt pre triedy emisií CO₂ 2 a 3 uvedené v článku 7ga ods. 2 písm. b) a c) tejto smernice vo vzťahu k referenčným emisiám uverejneným v súlade s článkom 11 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242 alebo k emisiám CO₂ nahláseným v súlade s nariadením (EÚ) 2018/956, a vo vhodných prípadoch predloží na základe výsledkov uvedeného posúdenia legislatívny návrh na zmenu týchto prahových hodnôt.

▼ **M9**

11. Uplatňovanie diferenciácie poplatkov na základe emisií CO₂ podľa tohto článku nie je povinné, ak sa uplatňuje iné opatrenie Únie týkajúce sa stanovovania cien uhlíka v palive v cestnej doprave.

Článok 7gb

1. Členské štáty môžu diferencovať mýto a užívateľské poplatky za ľahké vozidlá na základe environmentálnych vlastností vozidla určených kombináciou alebo váženou kombináciou špecifických emisií CO₂ uvedených v bode 49 osvedčenia o zhode vozidla a podľa emisnej triedy Euro.

Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2 tohto článku, nižšie sadzby mýta a užívateľských poplatkov sa uplatňujú na osobné vozidlá, minibusy a ľahké úžitkové vozidlá, ktoré spĺňajú obe tieto podmienky:

a) ich špecifické emisie CO₂ stanovené v súlade s nariadením Komisie (EÚ) 2017/1151 ⁽¹⁾ sú nulové alebo nižšie ako tieto úrovne:

- i) na obdobie rokov 2021 až 2024, cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ₂₀₂₁ stanovené v súlade s časťou A bodom 6 a časťou B bodom 6 prílohy I k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 ⁽²⁾;
- ii) na obdobie rokov 2025 až 2029, cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ stanovené v súlade s časťou A bodom 6.1.1 a časťou B bodom 6.1.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/631;
- iii) na obdobie od roku 2030, cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ stanovené v súlade s časťou A bodom 6.1.2 a časťou B bodom 6.1.2 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/631;

b) ich emisie znečisťujúcich látok stanovené v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151 sú také, ako je uvedené v tabuľke prílohy VII k tejto smernici. Členské štáty môžu uplatňovať zníženie na vozidlá s nulovými emisiami v zmysle prílohy VII k tejto smernici bez toho, aby uplatňovali zníženie v prípade ostatných emisných kategórií uvedených v uvedenej prílohe.

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 692/2008 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 1).

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13).

▼ M9

2. Od 1. januára 2026, ak je to technicky možné, diferencujú členské štáty mýto a ročnú sadzbu užívateľských poplatkov za dodávkové vozidlá a minibusy na základe environmentálnych vlastností vozidla v súlade s pravidlami stanovenými v prílohe VII. Na uvedený účel sú ustanovenia druhého pododseku odseku 1 orientačné.

Ak sa členské štáty rozhodnú uplatňovať odlišné emisné kritériá alebo úrovne zníženia než sú stanovené v odseku 1 alebo sa rozhodnú zahrnúť odlišné alebo dodatočné kritériá, oznámia svoj výber Komisii a odôvodnia ho aspoň šesť mesiacov pred zavedením akejkoľvek diferenciácie.

Členské štáty sa však môžu rozhodnúť uplatňovať zníženia len na vozidlá s nulovými emisiami bez toho, aby uplatnili akúkoľvek diferenciáciu na iné vozidlá a bez toho, aby o tom informovali Komisiu.

3. Za podmienok stanovených v odsekoch 1 a 2 môžu členské štáty vziať do úvahy zlepšovanie environmentálnych vlastností vozidla, ktoré súvisí s prechodom tohto vozidla na alternatívne palivá.

4. Členské štáty môžu prijať výnimočné opatrenia na účel vyberania poplatkov za historické vozidlá.

5. Diferenciácia uvedená v tomto článku nesmie byť nastavená tak, aby vytvárala dodatočné príjmy.

▼ M3*Článok 7 h***▼ M9**

1. Najmenej šesť mesiacov pred zavedením nového alebo podstatne zmeneného mýtného režimu v podobe poplatku za infraštruktúru zašlú členské štáty Komisii:

▼ M3

a) pre mýtné režimy iné ako tie, ktoré sa týkajú koncesného mýta:

- jednotkové hodnoty a iné parametre používané pri výpočte rôznych prvkov infraštruktúrnych nákladov
- jasné informácie o vozidlách zahrnutých do mýtnych režimov, o geografickom rozsahu siete alebo časti siete používaných pre každý výpočet nákladov a o percente nákladov, ktoré sa má nahradiť; a

▼ M9

- v náležitých prípadoch jasné informácie o hlavných charakteristikách elektronického cestného mýtného systému vrátane interoperability;

▼ M3

b) pre mýtné režimy, ktoré sa týkajú koncesného mýta:

- koncesné zmluvy alebo významné zmeny v takýchto zmluvách,
- základný prípad, na ktorom poskytovateľ založil oznámenie o koncesii, ako je uvedené v prílohe VII B k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby ⁽¹⁾; tento základný prípad zahŕňa odhadované náklady podľa článku 7b ods. 1, o ktorých sa uvažovalo v zmysle koncesie, očakávanú premávku rozdelenú podľa typov vozidiel, plánované úrovne mýta a geografický rozsah siete pokrytej koncesnou zmluvou.

▼ M9

1a. Pri zasielaní informácií Komisii v súlade s odsekom 1 môže členský štát zahrnúť informáciu o viac než jednej zmene mýtného režimu v podobe poplatku za infraštruktúru. Ak už Komisia bola informovaná o zmene, požiadavky na informácie podľa odseku 1 sa považujú za splnené členským štátom a uvedená zmena môže byť zavedená bez ďalšieho informovania Komisie.

▼ M3

2. Komisia vydá do šiestich mesiacov po tom, ako dostane potrebné informácie podľa odseku 1, stanovisko k tomu, či boli povinnosti vyplývajúce z článku 7e splnené. Stanoviská Komisie musia byť k dispozícii výboru uvedenému v článku 9c.

▼ M9

3. Pred zavedením nového alebo podstatne zmeneného mýtného režimu v podobe poplatku za externé náklady alebo poplatku za kongesciu informujú členské štáty Komisiu o príslušnej sieti, poplatkoch za každú kategóriu vozidiel a emisnú triedu, ktoré sa plánujú, a v náležitých prípadoch informujú Komisiu v súlade s prílohou IIIa bodom 2 alebo prílohou V bodom 2.

▼ M3*Článok 7i*

1. Členské štáty nezavedú zľavy pre žiadnych používateľov v súvislosti so zložkou mýta, ktorú tvorí prvok externých nákladov poplatku.
2. Členské štáty môžu zaviesť zľavy z poplatku za infraštruktúru pod podmienkou, že:
 - a) výsledná štruktúra poplatkov je úmerná, zverejnená a prístupná používateľom za rovnakých podmienok a nevedie k tomu, že sa dodatočné náklady presúvajú na ostatných používateľov vo forme vyššieho mýta;

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114.

▼ M9

- b) takéto zľavy alebo zníženia odrážajú skutočné úspory administratívnych nákladov na obsluhu častých používateľov v porovnaní s príležitostnými používateľmi;
- c) zníženia nepresiahnu 13 % z poplatku za infraštruktúru, ktorý platia rovnocenné vozidlá, ktoré nemajú nárok na zľavu alebo zníženie.

2a. Členské štáty môžu stanoviť zľavy alebo zníženia poplatku za infraštruktúru za osobné vozidlá v prípade častých používateľov, najmä v oblastiach s rozptýleným osídlením a na okraji miest. Zníženie príjmov z dôvodu zľavy poskytnutej častým používateľom sa neuplatňuje na menej častých používateľov.

3. Sadzby mýta môžu za podmienok stanovených v článku 7g ods. 1 písm. b) a ods. 3 tejto smernice pre veľké projekty v rámci základnej transeurópskej dopravnej siete, ktorých mapy sú určené v prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 1315/2013, podliehať iným formám diferenciacie, aby sa zabezpečila komerčná životaschopnosť takýchto projektov, keď sú vystavené priamej súťaži s inými druhmi dopravy. Výsledná štruktúra poplatkov musí byť lineárna a úmerná. Jej podrobnosti sa zverejnia a je dostupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok. Nesmie viesť k preneseniu dodatočných nákladov na iných používateľov v podobe vyššieho mýta.

▼ M3*Článok 7j***▼ M9**

1. Mýto a užívateľské poplatky sa uplatňujú, vyberajú a kontrolujú takým spôsobom, aby čo najmenej ovplyvňovali plynulosť premávky a aby sa predišlo povinným kontrolám na vnútorných hraniciach Únie. Členské štáty v záujme toho spolupracujú pri výbere metód, ktoré umožnia účastníkom cestnej premávky uhrádzať mýto a užívateľské poplatky 24 hodín denne aspoň elektronicky alebo na hranici či na väčších predajných miestach, pričom použijú bežné platobné spôsoby v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú, aj mimo nich. Členské štáty nie sú povinné poskytovať fyzické miesta na vykonanie platby.

▼ M3

2. Úpravy výberu mýta a užívateľských poplatkov finančne alebo inak neopodstatnene neznevýhodnia nepravidelných používateľov cestnej siete. Najmä v prípade, keď členský štát vyberá mýto alebo užívateľské poplatky výlučne prostredníctvom systému, ktorý vyžaduje používanie palubnej jednotky vo vozidle, zabezpečí, aby príslušné palubné jednotky vo vozidle, ktoré spĺňajú požiadavky smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v Spoločenstve ⁽¹⁾, mohli získať všetci používatelia za primeraných administratívnych a ekonomických podmienok.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 166, 30.4.2004, s. 124.

▼ **M9**

2a. Ak vodič alebo prípadne dopravca, alebo poskytovateľ Európskej služby elektronického výberu mýta (EETS) nemôže predložiť doklad o emisnej triede vozidla na účely článku 7 g ods. 2, článku 7 ga alebo článku 7gb, členské štáty môžu uplatniť mýto alebo užívateľské poplatky až do maximálnej možnej výšky.

Členské štáty prijímú opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby účastník cestnej premávky mohol pred použitím infraštruktúry deklarovat' emisnú triedu vozidla aspoň elektronicky. Členské štáty môžu používateľom ponúknuť elektronické alebo neelektronické prostriedky na to, aby mohli predložiť doklady s cieľom využiť zníženie mýta alebo prípadne na účely kontroly. Členské štáty môžu požadovať, aby sa doklady predložené elektronicky poskytli pred použitím infraštruktúry.

Členské štáty môžu prijať potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa poskytnutie dokladov po použití infraštruktúry akceptovalo počas 30 dní alebo počas dlhšieho obdobia, ktoré určia členské štáty po použití infraštruktúry, a na zabezpečenie náhrady akéhokoľvek rozdielu medzi uplatneným mýtom alebo užívateľskými poplatkami a mýtom alebo užívateľským poplatkom zodpovedajúcim emisnej triede dotknutého vozidla, ktorý vyplýva z dôkazov poskytnutých v rámci stanovenej lehoty.

3. Keď členský štát vyberá mýto za vozidlo, celková výška mýta, výška poplatku za infraštruktúru, výška poplatku za externé náklady a výška poplatku za kongesciu, ak sa uplatňuje, sa uvedie v potvrdení o úhrade, ktorý sa poskytuje účastníkovi cestnej premávky, pokiaľ možno elektronicky. Účastník cestnej premávky môže súhlasiť s tým, že potvrdenie o úhrade nedostane.

4. Keď je to ekonomicky uskutočniteľné, členské štáty ukladajú a vyberajú poplatky za infraštruktúru, poplatky za externé náklady a poplatky za kongesciu prostredníctvom elektronického cestného mýtného systému, ktorý spĺňa ustanovenia článku 3 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/520⁽¹⁾. Komisia podporuje spoluprácu členských štátov, ktorá sa ukazuje byť potrebná na zabezpečenie interoperability elektronických systémov na výber mýta na európskej úrovni.

Článok 7k

Bez toho, aby boli dotknuté články 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, sa touto smernicou neobmedzuje sloboda členských štátov, ktoré zavedú systém mýta, poskytovať primeranú kompenzáciu.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/520 z 19. marca 2019 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov a uľahčení cezhraničnej výmeny informácií o neuhradenom cestnom mýte v Únii (Ú. v. EÚ L 91, 29.3.2019, s. 45).

▼ B*Článok 8*

1. Dva alebo viac členských štátov môže spolupracovať pri zavádzaní spoločného systému užívateľských poplatkov uplatňovaného na ich územiach. V tomto prípade tieto členské štáty zabezpečia úzke zapojenie Komisie do tejto činnosti, do následného systémového uplatňovania a do možných zmien.
2. Pre spoločný systém, okrem podmienok stanovených v článku 7, platia nasledovné podmienky:

▼ M9

- a) zaplatenie spoločného užívateľského poplatku umožní prístup do siete vymedzenej zúčastnenými členskými štátmi podľa článku 7 ods. 1 a 2;
- b) zúčastnené členské štáty stanovujú sadzby spoločného užívateľského poplatku na úrovni, ktorá nie je vyššia než maximálne sadzby uvedené v článku 7a;

▼ B

- c) ostatné členské štáty sa môžu pripojiť k spoločnému systému;
- d) zúčastnené členské štáty vypracujú pravidlá rozdelenia, aby na každý z nich pripadol spravodlivý podiel výnosu naakumulovaného z užívateľských poplatkov.

▼ M9

3. V prípade spoločného systému užívateľských poplatkov uvedeného v odseku 1 tohto článku sa konečný dátum uplatňovania diferenciácií uvedených v článku 7 ga ods. 1 druhom a treťom pododseku predlžuje do 25. marca 2025, alebo ak sa referenčné emisie CO₂ uverejnia po 24. marci 2022, na tri roky po uverejnení referenčných emisií CO₂.

▼ M1*Článok 8a*

Každý členský štát monitoruje systém mýt a/alebo užívateľských poplatkov, aby zabezpečil jeho transparentnú a nediskriminačnú prevádzku.

▼ M3*Článok 8b*

1. Dva alebo viaceré členské štáty môžu spolupracovať pri zavádzaní spoločného mýtného systému uplatniteľného na ich kombinovaných územiach ako celku. V takomto prípade tieto členské štáty zabezpečia, aby bola Komisia o tejto spolupráci a následnej prevádzke takéhoto systému a jeho prípadnej zmene informovaná.
2. Spoločný mýtny systém musí spĺňať podmienky stanovené v článkoch 7 až 7k. Ostatné členské štáty sa môžu k spoločnému systému pripojiť.

▼ B**KAPITOLA IV
Záverečné ustanovenia***Článok 9***▼ M1**

1. Smernica nebráni členským štátom, aby nediskriminujúcim spôsobom uplatňovali:

- a) špecifické dane alebo poplatky:
 - vyberané za registráciu vozidla alebo
 - uložené vozidlám alebo nákladom, ktoré majú nadmernú hmotnosť alebo rozmery;
- b) parkovacie poplatky a špecifické mestské dopravné poplatky.

▼ M9

1a. Táto smernica nebráni členským štátom, aby uplatňovali:

- a) regulačné poplatky osobitne určené na zníženie dopravnej kongescie alebo na boj proti vplyvom na životné prostredie vrátane zlej kvality ovzdušia na akýchkoľvek cestách v mestskej oblasti vrátane transeurópskej cestnej siete prechádzajúcej mestskými oblasťami;
- b) poplatky osobitne určené na financovanie výstavby, prevádzky, údržby a rozvoja zariadení, ktoré sú súčasťou ciest alebo sú nainštalované pozdĺž ciest alebo nad nimi a zabezpečujú energiu pre vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami v pohybe, ktoré sa vyberajú od takýchto vozidiel.

Uvedené poplatky sa uplatňujú nediskriminačným spôsobom.

▼ M3

2. Členské štáty rozhodnú o použití príjmov vytvorených prostredníctvom tejto smernice. S cieľom umožniť vývoj dopravnej siete ako celku by sa príjmy z poplatkov za infraštruktúru a externé náklady alebo finančný ekvivalent týchto príjmov mali využiť v prospech dopravného sektora a na optimalizáciu celého dopravného systému. Príjmy z poplatkov za externé náklady alebo finančný ekvivalent týchto príjmov by sa mali použiť najmä na to, aby sa doprava stala udržateľnejšou, vrátane jednej alebo viacerých z týchto úloh:

- a) uľahčenie efektívnej cenotvorby;
- b) zníženie znečistenia z cestnej dopravy pri zdroji;
- c) zmiernenie vplyvov znečistenia z cestnej dopravy pri zdroji;
- d) zlepšenie vlastností vozidiel z hľadiska emisií CO₂ a spotreby energie;
- e) rozvoj alternatívnej infraštruktúry pre používateľov dopravy a/alebo rozšírenie súčasných kapacít;
- f) podpora transeurópskej dopravnej siete;

▼ M3

- g) optimalizácia logistiky;
- h) zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a
- i) poskytnutie bezpečných parkovacích miest.

▼ M9

▼ M1*Článok 9a*

Členské štáty zriadia primerané kontroly a ustanovia systém pokút za porušenie vnútroštátnych ustanovení prijatých podľa tejto smernice. Prijmú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili ich vykonávanie. Stanovené pokuty musia byť účinné, primerané a odrádzajúce.

▼ M3*Článok 9b*

Komisia umožní dialóg a výmenu technického know-how medzi členskými štátmi v súvislosti s vykonávaním tejto smernice, a najmä jej príloh.

Článok 9c

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie ⁽¹⁾.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

▼ M9

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 9d

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 9e s cieľom zmeniť túto smernicu, pokiaľ ide o prílohu 0, vzorce v prílohe IIIa bodoch 4.1 a 4.2 a sumy uvedené v tabuľkách v prílohách IIIb a IIIc s cieľom prispôsobiť ich vedeckému a technickému pokroku.

Komisia za okolností uvedených v článku 7cb ods. 4 prijme delegované akty v súlade s článkom 9e s cieľom zmeniť túto smernicu, pokiaľ ide o referenčné hodnoty poplatku za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ stanovené v prílohe IIIc, pričom zohľadní skutočnú cenu uhlíka uplatňovanú na palivá v cestnej doprave v Únii. Takéto zmeny sa obmedzia na

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

▼M9

zabezpečenie toho, aby úroveň poplatkov za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ neprekročila rámec, ktorý je nevyhnutný na internalizáciu týchto externých nákladov.

Článok 9e

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 9d sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 24. marca 2022. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 9d môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertami určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva ⁽¹⁾.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 9d nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predlži o dva mesiace.

▼B*Článok 10*

1. Na účely tejto smernice, výmennými kurzami medzi euro a národnými menami členských štátov, ktoré euro nezaviedli, budú kurzy platné prvý pracovný deň októbra, uverejnené v *Úradnom vestníku* ►**M3** *Európskej únie* ◄; ich účinnosť bude od 1. januára nasledovného kalendárneho roku.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

▼ B

2. Členské štáty, ktoré euro nezaviedli, môžu ponechať v platnosti hodnoty platné v dobe ročného prispôsobenia uvedeného v odseku 1, ak z prepočtu čiastok vyjadrených v euro, vyplynie zmena menšia než 5 % hodnoty vyjadrenej v národných menách.

▼ M9*Článok 10a*

1. Sumy v eurách uvedené v prílohe II a sumy v centoch uvedené v tabuľkách v prílohách IIIb a IIIc sa upravujú každé dva roky v záujme zohľadnenia zmien v celoúnijnom harmonizovanom indexe spotrebiteľských cien, okrem energie a nespracovaných potravín, uverejnenom Komisiou (Eurostatom). Prvá úprava sa uskutoční do 31. marca 2025.

Sumy sa aktualizujú automaticky, a to úpravou základnej sumy v eurách alebo centoch o percentuálnu zmenu uvedeného indexu. Výsledné sumy sa zaokrúhľia nahor na najbližšiu celú sumu v eurách v prípade prílohy II a na najbližšiu sumu v desatinách centov v prípade príloh IIIb a IIIc.

2. Komisia uverejní upravené sumy uvedené v odseku 1 v *Úradnom vestníku Európskej únie* do 31. marca 2025. Tieto upravené sumy nadobudnú účinnosť prvým dňom mesiaca nasledujúceho po uverejnení.

Článok 11

1. Členské štáty uverejnia do 25. marca 2025 a potom každých päť rokov súhrnnú správu o mýte a užívateľských poplatkoch vybraných na ich území.

2. Správa uverejnená podľa odseku 1 musí obsahovať informácie o:

- a) vývoji spoplatňovania používania cestnej infraštruktúry, a to sietí a kategórií vozidiel, na ktoré sa vzťahuje, vrátane akejkoľvek výnimky podľa článku 7, 7c alebo 7gb;
- b) diferenciacii poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov podľa kategórie vozidla a typu ťažkého úžitkového vozidla;
- c) diferenciacii poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov na základe environmentálnych vlastností vozidiel podľa článku 7g, 7ga alebo 7gb;
- d) diferenciacii poplatkov za infraštruktúru na základe časti dňa, typu dňa alebo ročného obdobia podľa článku 7g ods. 1 v prípade, že sa uplatňuje;
- e) poplatku za externé náklady vybranom za každú kombináciu triedy vozidla, typu cesty a časového obdobia;
- f) váženom priemernom poplatku za infraštruktúru a celkových príjmoch z poplatku za infraštruktúru;

▼M9

- g) celkových príjmov z poplatkov za externé náklady;
- h) celkových príjmov z poplatkov za kongesciu podľa kategórie vozidiel;
- i) celkových príjmov z prirážok a o úsekoch ciest, na ktorých boli vybrané;
- j) celkových príjmov z mýta alebo užívateľských poplatkov alebo prípadne z oboch;
- k) použítí príjmov vytvorených uplatňovaním tejto smernice a o tom, ako toto použitie umožnilo danému členskému štátu splniť ciele uvedené v článku 9 ods. 2, alebo, ak sú takéto príjmy pridelené do všeobecného rozpočtu, informácie o výške výdavkov vyčlenených na infraštruktúru cestnej dopravy a na projekty udržateľnej dopravy; a
- l) vývoji podielu vozidiel patriacich do rôznych emisných tried na spoplatnených cestách.

Členské štáty, ktoré zverejňujú uvedené informácie online, sa môžu rozhodnúť, že správu nevypracujú.

▼B*Článok 12*

1. Členské štáty do 1. júla 2000 prijímú zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Keď členské štáty prijmu uvedené ustanovenia, zahrnie sa do nich odkaz na túto smernicu, alebo ich takýto odkaz bude sprevádzať v prípade ich úradného uverejnenia. Členské štáty určia, ako sa takýto odkaz uvedie.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie základných ustanovení vnútroštátneho práva, ktoré prijímú v oblasti upravenej touto smernicou. Komisia o tom informuje ostatné členské štáty.

Článok 13

Táto smernica nadobudne platnosť v deň jej uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev*.

Článok 14

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

▼ **M1**

PRÍLOHA 0

LIMITNÉ HODNOTY EMISÍ

1. Vozidlo „EURO 0“

Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO) g/kWh	Hmotnosť uhľovodíkov (HC) g/kWh	Hmotnosť oxidov dusíka (NO _x) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Vozidlá „EURO I“/„EURO II“

	Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO) g/kWh	Hmotnosť uhľovodíkov (HC) g/kWh	Hmotnosť oxidov dusíka (NO _x) g/kWh	Hmotnosť tuhých častíc (PT) g/kWh
Vozidlo „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Vozidlo „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ Koeficient 1,7 sa uplatňuje na limitné hodnoty emisií tuhých častíc v prípade motorov s menovitým výkonom 85 kW alebo menším.

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

Špecifické hmotnosti oxidu uhoľnatého, celkových uhľovodíkov, oxidov dusíka a tuhých častíc určené podľa skúšky ESC a opacita výfukových plynov určená podľa skúšky ERL nesmú presahovať tieto hodnoty ⁽¹⁾:

	Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO) g/kWh	Hmotnosť uhľovodíkov (HC) g/kWh	Hmotnosť oxidov dusíka (NO _x) g/kWh	Hmotnosť tuhých častíc (PT) g/kWh	Výfukový plyn m ⁻¹
Vozidlo „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Vozidlo „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vozidlo „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Vozidlo „EEV“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Skúšobný cyklus tvorí sled skúšobných bodov, pričom je každý bod definovaný rýchlosťou a krútiacim momentom, ktoré musí motor v ustálenom stave dodržiavať (skúška ESC), alebo prechodnými prevádzkovými podmienkami (skúšky ETC a ELR).

⁽²⁾ 0,13 pre motory, ktorých objem valcov je menší než 0,7 dm³ a ktorých menovitá rýchlosť je vyššia než 3 000 min⁻¹.

▼ **M9**

Emisné limity Euro VI

	Limitné hodnoty							
	CO (mg/kWh)	Celkové uhľovodíky (THC) (mg/kWh)	Nemetánové uhľovodíky (NMHC) (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Hmotnosť tuhých častíc (PM) (mg/kWh)	Počet tuhých častíc (PM) (#/kWh)
WHSC (VZ)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (VZ)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

▼ **M9**

	Limitné hodnoty							
	CO (mg/kWh)	Celkové uhľovodíky (THC) (mg/kWh)	Nemetánové uhľovodíky (NMHC) (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Hmotnosť tuhých častíc (PM) (mg/kWh)	Počet tuhých častíc (PM) (#/kWh)
WHTC (ZZ)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Poznámka:

ZZ = zážihové zapalovanie.

VZ = vznetrové zapalovanie.

⁽¹⁾ Prípustná úroveň zložky NO₂ v limitnej hodnote NO_x sa môže definovať neskôr.

▼ **M1**

4. Možno zvážiť ďalšie emisné triedy vozidiel, tak ako sú vymedzené v smernici 88/77/EHS a nasledujúcich zmenách a doplneniach.



PRÍLOHA I

MINIMÁLNE SADZBY DANE PLATNÉ PRE VOZIDLÁ

Motorové vozidlá

Počet náprav a maximálna prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách)		Minimálna sadzba dane (v euro/rok)	
Minimálna	Maximálna	Hnacia(e) náprava(y) so vzduchovým pružením alebo s ekvivalentným zariadením ⁽¹⁾	Hnacia(e) náprava(y) s inými systémami pruženia
Dve nápravy			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
Tri nápravy			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
Štyri nápravy			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

⁽¹⁾ Vzduchové pruženie uznané za ekvivalentné podľa definície uvedenej v prílohe II k smernici Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorá stanovuje pre určité cestné vozidlá prevádzkované v spoločenstve maximálne povolené rozmery vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave a maximálne povolené hmotnosti v medzinárodnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).

JAZDNÉ SÚPRAVY (NÁVESOVÉ A PRÍVESOVÉ SÚPRAVY)

Počet náprav a maximálna prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách)		Minimálna sadzba dane (v euro/rok)	
Minimálna	Maximálna	Hnacia(e) náprava(y) so vzduchovým pružením alebo s ekvivalentným zariadením ⁽¹⁾	Hnacia(e) náprava(y) s inými systémami pruženia
Nápravy 2 + 1			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97

▼ B

Počet náprav a maximálna prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách)		Minimálna sadzba dane (v euro/rok)	
Minimálna	Maximálna	Hnacia(e) náprava(y) so vzduchovým pružením alebo s ekvivalentným zariadením ⁽¹⁾	Hnacia(e) náprava(y) s inými systémami pruženia
23	25	97	175
25	28	175	307
Nápravy 2 + 2			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
Nápravy 2 + 3			
36	38	370	515
38	40	515	700
Nápravy 3 + 2			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
Nápravy 3 + 3			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ Vzduchové pruženie uznané za ekvivalentné podľa definície uvedenej v prílohe II k smernici Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorá stanovuje pre určité cestné vozidlá prevádzkované v spoločenstve maximálne povolené rozmery vo vnútroštátnej a medzinárodnej doprave a maximálne povolené hmotnosti v medzinárodnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59).

▼ **M9***PRÍLOHA II***MAXIMÁLNE SUMY UŽÍVATEĽSKÝCH POPLATKOV V EURÁCH
VRÁTANE ADMINISTRATÍVNYCH NÁKLADOV PODEA ČLÁNKU 7a
ODS. 2****Ročný poplatok**

	najviac tri nápravy	najmenej štyri 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

Mesačný, týždenný a denný poplatok

Maximálne sadzby mesačných, týždenných a denných poplatkov sú úmerné obdobiu používania infraštruktúry.

▼ **M1**

PRÍLOHA III

HLAVNÉ ZÁSADY ROZVRHNUTIA NÁKLADOV A VÝPOČET MÝT

▼ **M3**

V tejto prílohe sa stanovujú hlavné zásady výpočtu vážených priemerných poplatkov za infraštruktúru tak, aby odrážali ustanovenia článku 7b ods. 1. Povinnosťou uviesť do súvislosti poplatky za infraštruktúru a náklady nie je dotknutá slobodná voľba členských štátov, na základe ktorej si môžu v súlade s článkom 7b ods. 2 zvoliť, že poplatkami za infraštruktúru sa nepokryjú celé náklady, alebo slobodná voľba, na základe ktorej môžu v súlade s článkom 7f diferencovať výšku osobitných poplatkov za infraštruktúru a odchyliť sa od priemeru.

▼ **M1**

Uplatňovanie týchto zásad sa plne zhoduje s ostatnými existujúcimi povinnosťami podľa práva ► **M3** Únie ◀, najmä s požiadavkou na koncesné zmluvy, ktoré sa majú uzavrieť v súlade so smernicou 2004/18/ES a s ostatnými nástrojmi ► **M3** Únie ◀ v oblasti verejného obstarávania.

Ak sa členský štát zúčastní na rokovaníach s jednou alebo s viacerými tretími stranami na účely uzavretia koncesnej zmluvy v súvislosti s budovaním alebo prevádzkou časti svojej infraštruktúry, alebo ak sa na tento účel zúčastní na podobnom dojednaní založenom na vnútroštátnych právnych predpisoch alebo na dohode, ktorú uzavrela vláda členského štátu, zhoda s týmito zásadami sa posudzuje na základe výsledku týchto rokovaní.

1. Definícia siete a príslušných vozidiel

- Ak sa jednotný mýtny režim neuplatňuje na celú cestnú sieť TEN, členský štát presne uvedie časť alebo časti siete, na ktoré sa má vzťahovať mýtny režim, ako aj systém, ktorý používa na klasifikáciu vozidiel na účely odlišenia mýta. Členské štáty tiež uvedú, či rozširujú rozsah vozidiel, na ktoré sa vzťahuje ich mýtny režim na vozidlá s hmotnosťou menšou ako 12 ton.
- Ak sa členský štát rozhodne prijať rôzne politiky vzhľadom na úhrady nákladov na rôzne časti svojej siete (ako je to povolené v súlade s ► **M3** článkom 7b ods. 2 ◀), na každú jasne definovanú časť siete sa vykoná osobitný výpočet nákladov. Členský štát sa môže rozhodnúť, že rozdelí svoju sieť na niekoľko jasne vymedzených častí, aby pre každú časť ustanovil osobitné koncesné dojednania alebo podobné úpravy.

2. Náklady na infraštruktúru

2.1. Investičné náklady

- Investičné náklady zahŕňujú náklady na výstavbu (vrátane nákladov na financovanie) a náklady na rozvoj infraštruktúry, navyše, kde je to vhodné, návratnosť kapitálových investícií alebo rozpätie zisku. Zahŕňujú tiež náklady na nadobúdanie pôdy, plánovanie, projektovanie, dozor nad stavebnými zmluvami a projektovým riadením a na archeologický a pôdny prieskum, ako aj iné príslušné vedľajšie náklady.
- Úhrada nákladov na výstavbu je založená buď na plánovanej životnosti infraštruktúry, alebo na inej dobe amortizácie (najmenej 20 rokov), ktorá sa môže považovať za vhodnú na účely financovania prostredníctvom koncesnej zmluvy alebo iným spôsobom. Dĺžka doby amortizácie môže byť kľúčovou premennou pri rokovaníach týkajúcich sa uzavretia koncesných zmlúv, najmä ak si príslušný členský štát v rámci zmluvy želá určiť strop uplatniteľného váženého priemerného mýta.

▼ M1

- Bez toho, aby bol dotknutý výpočet investičných nákladov, môže úhrada vynaložených nákladov:
 - byť rovnomerne rozložená počas doby amortizácie alebo vážená na prvé, stredné alebo neskoršie roky, ak sa toto váženie uskutoční transparentným spôsobom,
 - ustanoviť indexáciu mýta počas doby amortizácie.
- Všetky minulé náklady sa zakladajú na zaplatených čiastkach. Náklady, ktoré majú vzniknúť, sa budú zakladat' na prognózach primeraných nákladov.
- Môže sa predpokladať, že verejné investície budú financované z pôžičiek. Úrokové sadzby, ktoré sa majú uplatňovať na minulé náklady, sú sadzby, ktoré platili pre verejné pôžičky z tohto obdobia.

▼ M9

- Pridelenie nákladov ťažkým úžitkovým vozidlám sa uskutočňuje na objektívnom a transparentnom základe, pričom sa zohľadní proporčná časť dopravy ťažkými úžitkovými vozidlami, ktorá sa má vykonať na sieti, a s tým spojené náklady. Vozokilometre ťažkých úžitkových vozidiel sa môžu na tento účel upraviť podľa objektívne oprávnených „koeficientov rovnocennosti“, ako sú napríklad koeficienty uvedené v bode 4 ⁽¹⁾.

▼ M1

- Zabezpečenie predpokladanej návratnosti kapitálu alebo rozpätia zisku je primerané vzhľadom na trhové podmienky a môže sa líšiť na účel zabezpečenia výkonnostných stimulov pre tretiu zmluvnú stranu v súvislosti s požiadavkami na kvalitu služieb. Návratnosť kapitálu sa môže zhodnotiť použitím ekonomických ukazovateľov, ako je IRR (vnútorná miera návratnosti kapitálu) alebo WACC (vážené priemerné kapitálové náklady).

2.2. Ročné náklady na údržbu a náklady na stavebné opravy

- Tieto náklady zahŕňajú ročné náklady na údržbu siete a pravidelné náklady súvisiace s opravami, spevňovaním a obnovou povrchu, aby sa zabezpečilo, že sa prevádzková funkčnosť siete priebežne udržiava.

▼ M9

- Také náklady sa proporčne rozdelia medzi ťažké úžitkové vozidlá a ostatnú dopravu na základe skutočných a predpokladaných podielov vozokilometrov a môžu sa upraviť podľa objektívne oprávnených koeficientov rovnocennosti, ako sú napríklad koeficienty uvedené v bode 4.

▼ M1**3. Náklady na prevádzku, riadenie a vyberanie mýta**

Tieto náklady zahŕňajú všetky náklady, ktoré vznikli prevádzkovateľovi infraštruktúry, na ktoré sa nevzťahuje oddiel 2 a ktoré súvisia s vykonávaním, prevádzkou a riadením infraštruktúry a s mýtnym systémom. Zahŕňajú najmä:

- náklady na výstavbu, zriadenie a údržbu mýtnic a ostatných platobných systémov,

⁽¹⁾ Pri uplatňovaní koeficientov rovnocennosti členskými štátmi sa môže zohľadniť výstavba ciest, ktorá prebieha v etapách, alebo použitie prístupu dlhodobého cyklu životnosti.

▼ M1

- každodenné náklady na prevádzku, správu a údržbu systému vyberania mýta,
- správne poplatky a sadzby súvisiace s koncesnými zmluvami,
- náklady na riadenie, správu a služby súvisiace s prevádzkou infraštruktúry.

Náklady môžu zahrňovať návratnosť kapitálu alebo rozpätie zisku, ktoré zohľadňuje prenesený stupeň rizika.

Také náklady sa spravodlivo a transparentne rozdeľujú medzi všetky triedy vozidiel, na ktoré sa vzťahuje mýtny systém.

▼ M9

4. Podiel dopravy ťažkými úžitkovými vozidlami, koeficienty rovnocennosti a korekčný mechanizmus

- Výpočet mýta sa zakladá na skutočných alebo predpokladaných podieloch ťažkých úžitkových vozidiel na vozokilometroch, ktoré sa v prípade potreby upravujú podľa koeficientov rovnocennosti, aby sa vytvorila dostatočná rezerva na zvýšené náklady na výstavbu a opravu infraštruktúry používanej ťažkými úžitkovými vozidlami.

▼ M1

- Táto tabuľka uvádza orientačné koeficienty rovnocennosti. Ak členský štát používa koeficienty rovnocennosti, ktoré sa odlišujú od tých, ktoré sú uvedené v tabuľke, zakladajú sa na objektívne oprávnených kritériách a uverejnia sa.

Trieda vozidla ⁽¹⁾	Koeficienty rovnocennosti		
	Stavebná oprava ⁽²⁾	Investície	Ročná údržba
Medzi 3,5 t a 7,5 t, trieda 0	1	1	1
> 7,5 t, trieda I	1,96	1	1
> 7,5 t, trieda II	3,47	1	1
> 7,5 t, trieda III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Na určenie triedy vozidla pozri prílohu IV.

⁽²⁾ Triedy vozidiel príslušne zodpovedajú zaťaženiám náprav 5,5, 6,5, 7,5 a 8,5 tony.

- Mýtné režimy, ktoré sa zakladajú na prognózach intenzity dopravy, stanovujú korekčné mechanizmy, podľa ktorých sa mýta pravidelne upravujú kvôli korekcii akýchkoľvek nižších alebo vyšších nákladov uhradených v dôsledku chybných prognóz.

▼ M9*PRÍLOHA IIIa***MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA VYBERANIE POPLATKU ZA EXTERNÉ NÁKLADY**

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

1. Časti dotknutej cestnej siete

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

Ak má členský štát v úmysle vybrať poplatok za externé náklady len v časti alebo častiach cestnej siete pozostávajúcich z jeho podielu v transeurópskej cestnej sieti a z jeho diaľnic, táto časť alebo tieto časti sa vyberú po posúdení, v ktorom sa zistí, že zavedenie poplatku za externé náklady v iných častiach takto zostavenej cestnej siete by mohlo mať nepriaznivé účinky na životné prostredie, verejné zdravie alebo bezpečnosť cestnej premávky.

Od 25. marca 2026 členský štát, ktorý nemá v úmysle vybrať poplatok za externé náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia na konkrétnych úsekoch svojej spoplatnenej cestnej siete, vyberie tiež tieto konkrétne úseky na základe takéhoto posúdenia.

2. Vozidlá, cesty a časové obdobia, ktorých sa úprava týka

Ak má členský štát v úmysle uplatňovať vyššie poplatky za externé náklady, než sú referenčné hodnoty uvedené v prílohe IIIb alebo IIIc, oznámi Komisii klasifikáciu vozidiel, podľa ktorej sa poplatok za externé náklady diferencuje. V náležitých prípadoch oznámi Komisii umiestnenie ciest, ktoré podliehajú vyšším poplatkom za externé náklady (ďalej len „predmestské cesty (vrátane diaľnic)“), a ciest, ktoré podliehajú nižším poplatkom za externé náklady (ďalej len „medzimestské cesty (vrátane diaľnic)“).

Komisii prípadne oznámi aj presné časové obdobia zodpovedajúce nočnému času, počas ktorých je možné uložiť vyššie poplatky za externé náklady v súvislosti s hlukom, ktoré zohľadnia väčšiu hlučnosť.

Klasifikácia ciest na predmestské cesty (vrátane diaľnic) a medzimestské cesty (vrátane diaľnic) a vymedzenie časových období sa musí zakladať na objektívnych kritériách súvisiacich so stupňom vystavenia ciest a ich okolia znečisteniu, ako sú: hustota obyvateľstva, ročná stredná hodnota znečistenia ovzdušia (najmä pokiaľ ide o PM₁₀ a NO₂) a počet dní (pokiaľ ide o PM₁₀) a hodín (NO₂), počas ktorých došlo k prekročeniu limitných hodnôt stanovených v smernici 2008/50/ES. Uplatnené kritériá sa uvedú v oznámení.

3. Výška poplatku

Tento oddiel sa uplatňuje v prípade, keď má členský štát v úmysle uplatňovať vyššie poplatky za externé náklady, než sú referenčné hodnoty uvedené v prílohe IIIb alebo IIIc.

▼ **M9**

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán určí jednu špecifickú sumu pre každú triedu vozidla, typ cesty a časové obdobie v závislosti od toho, čo sa uplatňuje. Výsledná štruktúra poplatkov musí byť transparentná, zverejnená a prístupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok. Zverejnenie by sa malo uskutočniť včas pred zavedením poplatkov. Zverejnia sa všetky parametre, údaje a ďalšie informácie potrebné na pochopenie spôsobu výpočtu rozličných prvkov externých nákladov.

Pri stanovovaní poplatkov sa členský štát alebo prípadne nezávislý orgán riadi zásadou efektívneho určovania ceny, teda ceny, ktorá sa približuje sociálnym hraničným nákladom na používanie spoplatňovaného vozidla.

Poplatok sa stanoví po zohľadnení rizika odklonenia premávky spolu so všetkými možnými nepriaznivými účinkami na bezpečnosť cestnej premávky, životné prostredie a kongesciu, a riešení, ktorými sa tieto riziká zmiernia.

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán monitoruje účinnosť systému poplatkov pri znižovaní environmentálnej škody spôsobenej cestnou dopravou. Každé dva roky vo vhodných prípadoch upravuje štruktúru poplatkov a špecifickú výšku poplatku stanovenú za danú triedu vozidla, typ cesty a časové obdobie podľa zmien ponuky a dopytu v doprave.

4. Prvky externých nákladov

4.1. Náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia spôsobeného premávkou

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

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

kde:

- PCV_{ij} = náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia triedou vozidiel „i“ na ceste typu „j“ (EUR/vozokilometer)
- EF_{ik} = emisný faktor znečisťujúcej látky „k“ a triedy vozidiel „i“ (gram/vozokilometer)
- PC_{jk} = peňažné náklady v dôsledku znečisťujúcej látky „k“ podľa typu cesty „j“ (EUR/gram)

Emisné faktory sú tie isté, aké používa členský štát pri vypracúvaní národných inventúr emisií stanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2284⁽¹⁾ (v ktorej sa vyžaduje použitie príručky EMEP/EEA pre emisné inventúry látok znečisťujúcich ovzdušie⁽²⁾). Peňažné náklady v dôsledku znečisťujúcich látok odhaduje členský štát alebo prípadne nezávislý orgán uvedený v článku 7c ods. 2 tejto smernice prostredníctvom vedecky overených metód.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2284 zo 14. decembra 2016 o znížení národných emisií určitých látok znečisťujúcich ovzdušie, ktorou sa mení smernica 2003/35/ES a zrušuje smernica 2001/81/ES (Ú. v. EÚ L 344, 17.12.2016, s. 1).

⁽²⁾ Metodika Európskej environmentálnej agentúry: EMEP/EEA príručka pre emisnú inventúru znečisťujúcich látok z roku 2019 – Technické usmernenie k príprave národných inventúr emisií (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).

▼ **M9**

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán môže pri výpočte hodnoty nákladov v dôsledku znečistenia ovzdušia uplatňovať vedecky overené alternatívne metódy použitím údajov z merania látok znečisťujúcich ovzdušie a miestnej hodnoty peňažných nákladov v dôsledku látok znečisťujúcich ovzdušie.

4.2. *Náklady v dôsledku hluku spôsobeného premávkou*

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

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

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

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

kde:

- NCV_j = náklady v dôsledku hluku z jedného ťažkého nákladného vozidla na ceste typu „j“ (EUR/vozokilometer)
- NC_{jk} = náklady v dôsledku hluku na osobu vystavenú hladine hluku „k“ na ceste typu „j“ (EUR/osoba)
- POP_k = obyvateľstvo vystavené dennej hladine hluku „k“ na kilometer (osoba/kilometer)
- $WADT$ = vážená priemerná denná premávka (v ekvivalentoch osobných vozidiel)
- „a“ a „b“ = sú váhové koeficienty, ktoré určuje členský štát tak, aby výsledný vážený priemerný poplatok za hluk na vozokilometer zodpovedal NCV_j (denne).

Hluk spôsobený premávkou sa vzťahuje na vplyv hluku na zdravie občanov v okolí cesty.

Údaje o obyvateľstve vystavenom hladine hluku „k“ sa prevezmú zo strategických hlukových máp vypracovaných podľa článku 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES ⁽¹⁾ alebo z iného rovnocenného zdroja údajov.

Náklady na osobu vystavenú hladine hluku „k“ odhaduje členský štát alebo prípadne nezávislý orgán pomocou vedecky overených metód.

Pre váženú priemernú dennú premávku sa uplatní koeficient rovnocennosti „e“ medzi ťažkými nákladnými vozidlami a osobnými vozidlami odvodený z hladín emisií hluku priemerného osobného vozidla a priemerného ťažkého nákladného vozidla, pričom sa zohľadní nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 540/2014 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku (Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 12).

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 540/2014 zo 16. apríla 2014 o hladine zvuku motorových vozidiel a o náhradných systémoch tlmenia hluku a zmene smernice 2007/46/ES a o zrušení smernice 70/157/EHS (Ú. v. EÚ L 158, 27.5.2014, s. 131).

▼ M9

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán môže stanoviť diferencované poplatky za hluk ako odmenu za používanie tichších vozidiel, pokiaľ to nepovedie k znevýhodneniu zahraničných vozidiel.

4.3. Náklady v dôsledku emisií CO₂ spôsobených premávkou

Ak má členský štát v úmysle uplatňovať vyšší poplatok za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ ako referenčné hodnoty stanovené v prílohe IIIc, tento členský štát alebo prípadne nezávislý orgán vypočíta účtovateľné náklady na základe vedeckých dôkazov pomocou metódy výpočtu nákladov na zabránenie emisiám (*avoidance cost approach*), pričom zohľadní a vysvetlí najmä tieto aspekty:

- a) voľbu cieľovej úrovne emisií,
- b) odhad možností zmiernenia,
- c) odhad základného scenára,
- d) averzia k riziku a strate,
- e) spravodlivosť váženia.

Členský štát to oznámi Komisii aspoň šesť mesiacov pred zavedením takéhoto poplatku za externé náklady v dôsledku emisií CO₂.

▼ **M9***PRÍLOHA IIIb***REFERENČNÉ HODNOTY POPLATKU ZA EXTERNÉ NÁKLADY**

V tejto prílohe sa stanovujú referenčné hodnoty poplatku za externé náklady vrátane nákladov v dôsledku znečistenia ovzdušia a hluku.

*Tabuľka 1***Referenčné hodnoty poplatku za externé náklady za ťažké nákladné vozidlá**

Trieda vozidla	cent/vozokilometer	Predmestské oblasti ⁽¹⁾	Medzimestské oblasti ⁽²⁾
Ťažké nákladné vozidlo s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou menej ako 12 ton alebo s dvomi 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
	Menej znečisťujúce ako Euro VI vrátane vozidiel s nulovými emisiami	2,0	0,3
Ťažké nákladné vozidlo s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou od 12 do 18 ton alebo s tromi 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
	Menej znečisťujúce ako Euro VI vrátane vozidiel s nulovými emisiami	2,3	0,3
Ťažké nákladné vozidlo s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou od 18 do 32 ton alebo so štyrmi 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
	Menej znečisťujúce ako Euro VI vrátane vozidiel s nulovými emisiami	2,5	0,3

▼ **M9**

Trieda vozidla	cent/vozokilometer	Predmestské oblasti ⁽¹⁾	Medzimestské oblasti ⁽²⁾
Ťažké nákladné vozidlo s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou nad 32 ton alebo s piatimi alebo viacerými 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
	Menej znečisťujúce ako Euro VI vrátane vozidiel s nulovými emisiami	2,8	0,3

(1) „Predmestské oblasti“ sú oblasti s hustotou obyvateľstva od 150 do 900 obyvateľov/km² (medián hustoty obyvateľstva 300 obyvateľov/km²).

(2) „Medzimestské oblasti“ sú oblasti s hustotou obyvateľstva do 150 obyvateľov/km².

Hodnoty v tabuľke 1 sa môžu v horských oblastiach a v okolí aglomerácií vynásobiť koeficientom najviac 2 v rozsahu, v akom je to zdôvodnené menším rozptylom, sklonom ciest, nadmorskou výškou alebo teplotnými inverziami. Ak existujú vedecké dôkazy podporujúce vyšší horský alebo aglomeračný koeficient, možno túto referenčnú hodnotu na základe podrobného zdôvodnenia zvýšiť.

▼ **M9***PRÍLOHA IIIc***REFERENČNÉ HODNOTY POPLATKU ZA EXTERNÉ NÁKLADY
V DÔSLEDKU EMISÍI CO₂**

V tejto prílohe sa stanovujú referenčné hodnoty poplatku za externé náklady, v ktorom sú zohľadnené náklady v dôsledku emisií CO₂.

*Tabuľka 1***Referenčné hodnoty poplatku za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ za ťažké nákladné vozidlá**

Trieda vozidla		cent/vozokilometer	Medzimestské cesty (vrátane diaľnic)
Ťažké nákladné vozidlo s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou menej ako 12 ton alebo s dvomi nápravami	Trieda emisií CO ₂ 1	Euro 0	4,5
		Euro I Euro II Euro III Euro IV Euro V Euro VI	4,0
	Trieda emisií CO ₂ 2		3,8
	Trieda emisií CO ₂ 3		3,6
	Vozidlo s nízkymi emisiami		2,0
	Vozidlo s nulovými emisiami		0
Ťažké nákladné vozidlo s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou od 12 do 18 ton alebo s tromi nápravami	Trieda emisií CO ₂ 1	Euro 0	6,0
		Euro I Euro II Euro III	5,2
		Euro IV Euro V Euro VI	5,0
	Trieda emisií CO ₂ 2		4,8
	Trieda emisií CO ₂ 3		4,5
	Vozidlo s nízkymi emisiami		2,5
Vozidlo s nulovými emisiami		0	
Ťažké nákladné vozidlo s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou od 18 do 32 ton alebo so štyrmi nápravami	Trieda emisií CO ₂ 1	Euro 0	7,9
		Euro I	6,9
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	6,7
		Euro V	
		Euro VI	

▼ **M9**

Trieda vozidla		cent/vozokilometer	Medzimestské cesty (vrátane diaľnic)	
	Trieda emisií CO ₂ 2		6,4	
	Trieda emisií CO ₂ 3		6,0	
	Vozidlo s nízkymi emisiami		3,4	
	Vozidlo s nulovými emisiami		0	
Ťažké nákladné vozidlo s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou nad 32 ton alebo s piatimi alebo viacerými nápravami	Trieda emisií CO ₂ 1	Euro 0	9,1	
		Euro I	8,1	
		Euro II		
		Euro III		
		Euro IV	8,0	
		Euro V		
	Euro VI			
		Trieda emisií CO ₂ 2		7,6
		Trieda emisií CO ₂ 3		7,2
		Vozidlo s nízkymi emisiami		4,0
	Vozidlo s nulovými emisiami		0	



PRÍLOHA IV

ORIENTAČNÉ URČENIE TRIEDY VOZIDLA

Triedy vozidiel sa určujú podľa tejto tabuľky.

Vozidlá sa vo vzostupnom poradí triedia na podkategórie 0, I, II a III podľa poškodenia, ktoré spôsobujú povrchu komunikácií (trieda III je preto kategória, ktorá cestnej infraštruktúre spôsobuje najväčšie poškodenia). Poškodenie sa exponenciálne zväčšuje so zvyšovaním hmotnosti na náprave.

Všetky motorové vozidlá a jazdné súpravy s najvyššou povolenou celkovou hmotnosťou 7,5 tony patria do triedy poškodenia 0.

Motorové vozidlá

Hnacie nápravy s pneumatickým pružením alebo uznané ako rovnocenné ⁽¹⁾		Ostatné systémy zavesenia hnacej nápravy		Trieda poškodenia	
Počet náprav a najvyššia prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách)		Počet náprav a najvyššia prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách)			
Nie menej ako	Menej ako	Nie menej ako	Menej ako		
<i>Dve nápravy</i>					
7,5	12	7,5	12	I	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
<i>Tri nápravy</i>					
15	17	15	17	II	
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25				
25	26				
		23	25		
		25	26		
<i>Štyri nápravy</i>					
23	25	23	25		I
25	27	25	27		
27	29				
		27	29	II	
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

⁽¹⁾ Pruženie uznané ako rovnocenné podľa definície v prílohe II k smernici Rady 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 59). Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/7/ES (Ú. v. ES L 67, 9.3.2002, s. 47).

▼ **M9****Jazdné súpravy (návesové a prívesové súpravy)**

Hnacie nápravy s pneumatickým pružením alebo pružením uznaným za rovnocenné		Iné systémy pruženia hnacích náprav		Trieda poškodenia		
Počet náprav a technicky prípustná maximálna celková hmotnosť (v tonách)		Počet náprav a technicky prípustná maximálna celková hmotnosť (v tonách)				
Najmenej	Menej ako	Najmenej	Menej ako			
Nápravy 2 + 1						
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			
Nápravy 2 + 2						
23	25	23	25	II		
25	26	25	26			
26	28	26	28			
28	29	28	29			
29	31	29	31			
31	33	31	33			
33	36	33	36			
36	38					
		38	40			
Nápravy 2 + 3					II	
36	38	36	38	III		
38	40					
		38	40			
Nápravy 2 + 4					II	
36	38	36	38		III	
38	40					
		38	40			
Nápravy 3 + 1						II
30	32	30	32			III
32	35					
		32	35			
Nápravy 3 + 2				II		
36	38	36	38	III		
38	40					
		38	40			
		40	44			
40	44					

▼ **M9**

Hnacie nápravy s pneumatickým pružením alebo pružením uznaným za rovnocenné		Iné systémy pruženia hnacích náprav		Trieda poškodenia
Počet náprav a technicky prípustná maximálna celková hmotnosť (v tonách)		Počet náprav a technicky prípustná maximálna celková hmotnosť (v tonách)		
Najmenej	Menej ako	Najmenej	Menej ako	
Nápravy 3 + 3				
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		
Aspoň 8 náprav				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III

▼ **M9***PRÍLOHA V***MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA VYBERANIE POPLATKU ZA KONGESCIU**

V tejto prílohe sa stanovujú minimálne požiadavky na vyberanie poplatku za kongesciu.

1. Časti siete, vozidlá a časové obdobia, ktoré podliehajú poplatku za kongesciu

Členské štáty presne určia:

- a) časť alebo časti svojej siete, ktoré pozostávajú z ich podielu v transeurópskej cestnej sieti a ich diaľnic uvedených v článku 7 ods. 1, ktoré majú podliehať poplatku za kongesciu v súlade s článkom 7da ods. 1 a 3;
- b) klasifikáciu úsekov siete, ktoré podliehajú poplatku za kongesciu, ako „metropolitné“ a „nemetropolitné“. Členské štáty používajú kritériá stanovené v tabuľke 1 na klasifikáciu každého cestného segmentu;

Tabuľka 1

Kritériá klasifikácie ciest v rámci siete uvedenej v písmene a) ako „metropolitné“ a „nemetropolitné“

Katégoria ciest	Kritérium klasifikácie
„metropolitné“	úseky siete v rámci aglomerácií s počtom obyvateľov 250 000 alebo viac
„nemetropolitné“	úseky siete, ktoré nespĺňajú podmienky „metropolitných“ úsekov

- c) obdobia, počas ktorých sa poplatok uplatňuje, pre každý jednotlivý segment. Keď sa v období spoplatňovania uplatňujú rôzne úrovne poplatkov, členské štáty jasne uvedú začiatok a koniec každého obdobia, v ktorom sa uplatňuje špecifický poplatok.

Členské štáty používajú koeficienty rovnocennosti uvedené v tabuľke 2 na stanovenie pomeru medzi úrovňami poplatkov za jednotlivé kategórie vozidiel:

Tabuľka 2

Koeficienty rovnocennosti na stanovenie pomeru medzi úrovňami poplatkov za kongesciu za jednotlivé kategórie vozidiel

Katégoria vozidla	Koeficient rovnocennosti
Ľahké vozidlá	1
Ťažké nákladné vozidlá bez prípojného vozidla	1,9
Autokary a autobusy	2,5
Ťažké nákladné vozidlá s prípojným vozidlom	2,9

▼ M9

2. Výška poplatku

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán určí pre každú kategóriu vozidiel, cestný segment a časové obdobie jednu špecifickú sumu stanovenú v súlade s ustanoveniami oddielu 1 tejto prílohy, pričom zohľadní zodpovedajúcu referenčnú hodnotu stanovenú v tabuľke v prílohe VI. Výsledná štruktúra poplatkov musí byť transparentná, zverejnená a prístupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok.

Členský štát pred začiatkom uplatňovania poplatku za kongesciu včas uverejní všetky tieto informácie:

- a) všetky parametre, údaje a iné informácie potrebné na pochopenie spôsobu klasifikácie ciest a vozidiel a určenia období uplatňovania poplatku;
- b) úplný opis poplatkov za kongesciu uplatňovaných na každú kategóriu vozidiel na každom cestnom segmente a pre každé časové obdobie.

Členské štáty sprístupnia Komisii všetky informácie, ktoré sa majú uverejniť podľa písmen a) a b).

Poplatok sa stanoví až po zohľadnení rizika odklonenia premávky spolu so všetkými možnými nepriaznivými účinkami na bezpečnosť cestnej premávky, životné prostredie a kongesciu, ako aj riešení, ktorými sa tieto riziká zmiernia.

Ak má členský štát v úmysle uplatňovať vyššie poplatky za kongesciu, než sú referenčné hodnoty stanovené v prílohe VI, oznámi Komisii:

- i) umiestnenie ciest, na ktoré sa vzťahujú poplatky za kongesciu;
- ii) klasifikáciu ciest ako „metropolitné“ a „nemetropolitné“, ako sa uvádza v oddiele 1 písm. b);
- iii) obdobia, počas ktorých sa poplatok uplatňuje, ako sa uvádza v oddiele 1 písm. c);
- iv) akékoľvek čiastočné alebo úplné oslobodenie uplatňované na minibusy, autobusy a autokary.

3. Monitorovanie

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán monitoruje účinnosť systému poplatkov pri znižovaní kongescie. Každé tri roky upravuje vo vhodných prípadoch štruktúru poplatkov, obdobia spoplatňovania a špecifickú výšku poplatku stanovenú pre každú danú kategóriu vozidla, typ cesty a obdobie podľa zmien ponuky a dopytu v doprave.

▼ M9*PRÍLOHA VI***REFERENČNÉ HODNOTY POPLATKU ZA KONGESCIU**

V tejto prílohe sa stanovujú referenčné hodnoty poplatku za kongesciu.

Referenčné hodnoty uvedené v tabuľke nižšie sa uplatňujú na ľahké vozidlá. Poplatok za kongesciu za iné kategórie vozidiel sa stanovuje vynásobením poplatku uplatňovaného na ľahké vozidlá koeficientmi rovnocennosti uvedenými v tabuľke v prílohe V.

*Tabuľka***Referenčné hodnoty poplatku za kongesciu za ľahké vozidlá**

cent/vozokilometer	Metropolitné	Nemetropolitné
Diaľnice	25,9	23,7
Hlavné cesty	61,0	41,5

▼ **M9***PRÍLOHA VII***EMISIE**

V tejto prílohe sa určujú emisie znečisťujúcich látok, podľa ktorých sa diferencuje mýto a užívateľské poplatky v súlade s článkom 7gb ods. 1 písm. b).

*Tabuľka***Emisné kritéria z hľadiska znečisťujúcich látok za ľahké vozidlá**

Mýto a užívateľský poplatok	o 5 – 15 % nižší ako najvyššia sadzba	o 15 – 25 % nižší ako najvyššia sadzba	o 25 – 35 % nižší ako najvyššia sadzba	do 75 % nižší ako najvyššia sadzba
Emisie	Euro-6d-temp-x ^(#)	Euro-6d-x ^(#)	Deklarované maximálne hodnoty RDE z hľadiska znečisťujúcich látok ^(##) < 80 % platných emisných limitov	Vozidlá s nulovými emisiami

^(#) kde x môže byť prázdne alebo jedným z nasledujúcich (EVAP, EVAP-ISC, ISC alebo ISC-FCM)

^(##) pre NO_x a PN podľa bodu 48.2 osvedčenia o zhode v doplnku k prílohe VIII k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2020/683⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/683 z 15. apríla 2020, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o správne požiadavky na schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a na dohľad nad trhom s nimi (Ú. v. EÚ L 163, 26.5.2020, s. 1).