

I

(Legislatívne akty)

SMERNICE

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2022/362

z 24. februára 2022,

ktorou sa menia smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry vozidlami

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Pokrok pri dosahovaní cieľa, ktorý Komisia stanovila vo svojej bielej knihe z 28. marca 2011 s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, a to začať v plnej miere uplatňovať zásady „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“, vytvárať zisky a zabezpečiť financovanie budúcich dopravných investícií, je pomalý a v spoplatňovaní cestnej infraštruktúry v rámci Únie pretrvávajú nezrovnalosti.
- (2) Komisia sa v uvedenej bielej knihe zasadzuje za postup, ktorým sa pristúpi „k celkovej a povinnej internalizácii externých nákladov (okrem povinnej úhrady nákladov súvisiacich s opotrebovaním sa to zároveň týka hluku, miestneho znečistenia a kongescie) v cestnej a železničnej doprave“.
- (3) Pohyb nákladných a osobných vozidiel je faktorom, ktorý prispieva k uvoľňovaniu znečisťujúcich látok do ovzdušia. Medzi takéto znečisťujúce látky, ktoré majú veľmi závažný vplyv na zdravie osôb a vedú k zhoršeniu kvality okolitého ovzdušia v Únii, patria PM_{2,5}, NO₂ a O₃. V roku 2018 dlhodobé vystavenie znečisťujúcej látke PM_{2,5} spôsobilo v Únii 379 000 predčasných úmrtí, znečisťujúcej látke NO₂ 54 000 predčasných úmrtí a znečisťujúcej látke O₃ 19 400 predčasných úmrtí, ako vo svojich odhadoch v roku 2020 uviedla Európska environmentálna agentúra.
- (4) Podľa Svetovej zdravotníckej organizácie je hluk pochádzajúci z cestnej dopravy druhým najškodlivejším faktorom environmentálneho stresu v Európe po znečistení ovzdušia. Najmenej 9 000 predčasných úmrtí ročne možno pripísať ochoreniam srdca zapríčineným hlukom z dopravy.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 81, 2.3.2018, s. 188.⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 176, 23.5.2018, s. 66.⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 25. októbra 2018 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a pozícia Rady v prvom čítaní z 9. novembra 2021 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku). Pozícia Európskeho parlamentu zo 17. februára 2022 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku).

- (5) Podľa správy Európskej environmentálnej agentúry z roku 2020 o kvalite ovzdušia v Európe bola cestná doprava v roku 2018 odvetvím s najvyššími emisiami NO_x a druhým najväčším odvetvím, pokiaľ ide o znečisťovanie sadzami.
- (6) Komisia vo svojom oznámení z 20. júla 2016 s názvom Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu oznámila, že navrhne zmenu smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES ^(*) s cieľom umožniť spoplatňovanie aj na základe rozlíšenia podľa emisií CO₂ a rozšírenie uplatňovania niektorých jej zásad na autobusy a autokary, ako aj na osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá.
- (7) S prihliadnutím na čas obnovy vozidlového parku a na skutočnosť, že je potrebné, aby odvetvie cestnej dopravy prispelo k dosiahnutiu cieľov Únie v oblasti klímy a energetiky na rok 2030 a neskôr, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 ^(†) stanovilo ciele zníženia emisií CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá na úroveň o 15 % nižšiu pre rok 2025 a o 30 % nižšiu pre rok 2030, než je stanovený priemer emisií CO₂.
- (8) Na vybudovanie vnútorného trhu cestnej dopravy s rovnakými podmienkami by sa mali pravidlá uplatňovať jednotne. Jedným z hlavných cieľov tejto smernice je odstrániť narušenia hospodárskej súťaže medzi používateľmi.
- (9) Bez ohľadu na význam odvetvia cestnej dopravy majú všetky ťažké úžitkové vozidlá značný vplyv na cestnú infraštruktúru a prispievajú k znečisteniu ovzdušia. Ľahké vozidlá sú zdrojom väčšiny negatívnych environmentálnych a sociálnych vplyvov vyplývajúcich z cestnej dopravy v súvislosti s emisiami či kongesciou aj napriek ich hospodárskemu a sociálnemu významu. V záujme rovnakého zaobchádzania a spravodlivej hospodárskej súťaže by sa malo zabezpečiť, aby vozidlá, na ktoré sa zatiaľ nevzťahuje rámec stanovený v smernici 1999/62/ES, pokiaľ ide o mýto a užívateľské poplatky, boli do uvedeného rámca zahrnuté. Rozsah pôsobnosti uvedenej smernice by sa preto mal rozšíriť na ťažké úžitkové vozidlá s výnimkou tých, ktoré sú určené na prepravu tovaru, ako aj na ľahké vozidlá vrátane osobných vozidiel.
- (10) S cieľom zabrániť presunu premávky na bezplatné cesty, čo môže mať vážne dôsledky na bezpečnosť cestnej premávky a optimálne využívanie cestnej siete, by členské štáty mali mať možnosť vyberať mýto na všetkých úsekoch svojej siete diaľnic.
- (11) S cieľom zabezpečiť jednotné a harmonizované uplatňovanie systému spoplatňovania infraštruktúry v celej Únii a rovnaké podmienky na trhu nákladnej dopravy je dôležité, aby rôzne mýtné režimy vypočítavali náklady podobným spôsobom. Vzhľadom na to, že existujúce koncesné zmluvy môžu obsahovať úpravy, ktoré sa líšia od ustanovení v tejto smernici, by členské štáty mali mať na zabezpečenie finančnej životaschopnosti existujúcich koncesných zmlúv možnosť oslobodiť ich od určitých požiadaviek stanovených v tejto smernici, pokiaľ sa uvedené zmluvy podstatným spôsobom nezmenia. Členské štáty sa tiež môžu rozhodnúť zosúladiť existujúce koncesné zmluvy so zmenami regulačného rámca Únie alebo vnútroštátneho regulačného rámca alebo posúdiť možnosť uplatňovať poplatok za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ a v dôsledku znečistenia ovzdušia a/alebo zľavy súvisiace s týmito emisiami, ak sa koncesné mýto nemenilo v súlade s touto smernicou.
- (12) Užívateľské poplatky na základe času svojou povahou presne neodrážajú skutočné náklady, ktoré vznikajú pri používaní ciest, a z podobných dôvodov nie sú účinné, pokiaľ ide o motivovanie k čistejšej a efektívnejšej doprave alebo o znižovanie kongescie. S cieľom zabezpečiť, aby používatelia akceptovali budúce režimy spoplatňovania ciest, by však členské štáty mali mať možnosť zaviesť adekvátne systémy výberu poplatkov v rámci širšieho balíka služieb mobility. Takéto systémy by mali zabezpečiť spravodlivé rozdelenie nákladov na infraštruktúru a odrážať zásadu „znečisťovateľ platí“. Každý členský štát, ktorý zavedie takýto systém, by mal zabezpečiť, aby bol v súlade s ustanoveniami smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/520 ^(‡). Presné systémy spoplatňovania by sa mali primárne zameriavať na ťažké úžitkové vozidlá vzhľadom na ich výrazný vplyv na cestnú infraštruktúru a ich podiel na znečisťovaní ovzdušia. Konkrétne by sa s cieľom podporovať čistejšiu a efektívnejšiu dopravu mali v zásade postupne zrušiť užívateľské poplatky na základe času v základnej transeurópskej dopravnej sieti, keďže uvedená sieť predstavuje strategicky najdôležitejšie uzly a spojenia v transeurópskej dopravnej sieti.

^(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42).

^(†) 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).

^(‡) 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).

Vzhľadom na historické okolnosti a vzhľadom na výzvy a značné administratívne zaťaženie spojené so zavedením mýta, by členské štáty mali mať k dispozícii dostatočne dlhé prechodné obdobie, počas ktorého by mali mať možnosť zaviesť alebo zachovať užívateľské poplatky na základe času. Po uvedenom prechodnom období by členské štáty mali mať možnosť uplatňovať užívateľské poplatky plne na základe času za ťažké úžitkové vozidlá na úsekoch svojej základnej transeurópskej dopravnej siete len v riadne odôvodnených prípadoch. Takéto riadne odôvodnené prípady by sa mali obmedziť na prípady, keď by uplatňovanie mýta na ťažké úžitkové vozidlá 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 keď by uplatňovanie mýta viedlo k odkloneniu dopravy s negatívnym vplyvom na bezpečnosť cestnej premávky alebo verejné zdravie. Uvedená možnosť pre členské štáty v riadne odôvodnených prípadoch je potrebná pre kľúčové aspekty verejného záujmu, ako je napríklad zohľadnenie ťažkej situácie a izolácie oblastí s nízkou hustotou obyvateľstva, bezpečnosti cestnej premávky alebo verejného zdravia. Okrem toho by uplatňovanie užívateľských poplatkov na základe času v týchto riadne odôvodnených prípadoch malo podliehať splneniu procedurálnych požiadaviek: povinnosti posúdiť potrebu takéhoto systému a povinnosti oznámiť Komisii jeho uplatňovanie. Takéto oznámenie by malo obsahovať odôvodnenie, v ktorom sa podrobne uvádzajú osobitné okolnosti týkajúce sa úsekov základnej transeurópskej dopravnej siete, na ktorých sa uplatňujú užívateľské poplatky na základe času.

- (13) Členské štáty, ktoré v čase nadobudnutia účinnosti tejto smernice uplatňujú mýto na svojej základnej transeurópskej dopravnej sieti alebo jej časti, by mali mať možnosť zaviesť kombinovaný systém spoplatňovania pre všetky ťažké úžitkové vozidlá alebo pre niektoré typy ťažkých úžitkových vozidiel. Uvedená možnosť by však mala byť otvorená len ako pokračovanie a doplnenie mýtného systému na základnej transeurópskej dopravnej sieti, kde sa nachádzajú strategicky najdôležitejšie uzly a spojenia transeurópskej dopravnej siete, alebo jej časti. Uvedený systém by členským štátom umožnil rozšíriť a prehĺbiť uplatňovanie zásad „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ nad rámec spoplatnenej siete, a to uplatňovaním užívateľských poplatkov na tých úsekoch základnej transeurópskej dopravnej siete, na ktoré sa nevzťahuje mýto, alebo na niektoré typy ťažkých úžitkových vozidiel, ako sú vozidlá s konkrétnou tonážou, ktoré nepodliehajú mýtu. Kombinovaný systém spoplatňovania by tak pomohol členským štátom dosiahnuť ďalší pokrok a zabezpečiť ekologickejšiu cestnú dopravu, najmä ak systém spoplatňovania nie je zavedený a ak mýto nie je ekonomicky životaschopnou alebo spoločensky prijateľnou možnosťou. Okrem toho, aby sa v plnej miere dodržiavali zásady udržateľnej mobility, maximálna výška týchto užívateľských poplatkov by sa mala líšiť podľa emisnej triedy Euro, ako aj triedy emisií CO₂ vozidla. Na základe všetkých uvedených úvah je nepopierateľné, že uplatňovanie takéhoto systému, ktorý by kombinoval prístup na základe času a prístup na základe vzdialenosti, by prinieslo mnoho výhod; jeho uplatňovanie by preto malo byť možné aj po skončení prechodného obdobia pre systémy založené výlučne na čase. Najneskôr päť rokov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice by členské štáty mali pri vyberaní cestných poplatkov za ťažké nákladné vozidlá vyberať mýto alebo užívateľské poplatky za všetky ťažké nákladné vozidlá.
- (14) Pri posilňovaní zásad „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ by sa mali zohľadniť určité charakteristiky členských štátov alebo ich mýtnych systémov a systémov užívateľských poplatkov. Napríklad v prípade mimoriadne riedko osídlených oblastí alebo mimoriadne veľkej siete ciest, na ktorých sa uplatňuje mýto alebo poplatky, by sa mala poskytnúť možnosť stanoviť výnimky pre cestné úseky.
- (15) Niektoré členské štáty majú rozsiahle mýtné siete, ktoré zahŕňajú oveľa viac diaľnic a ciest než len tie, ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete. Uplatňovanie mýta alebo užívateľských poplatkov na všetky ťažké nákladné vozidlá by preto viedlo k oveľa väčšiemu zaťaženiu, najmä pre malé a stredné remeselné podniky (z ktorých mnohé sú zapojené do stavebných prác a ktoré zvyčajne neposkytujú dopravné služby). Toto zaťaženie by následne viedlo k vyšším cenám napríklad v oblasti stavebníctva. Zvýšenie cien by mohlo znamenať, že najmä budúce investície, ako napríklad energetická obnova domov a bytov, ako aj modernizácia domových technológií, sa odložia alebo dokonca zrušia. Remeselné podniky tiež niekedy s vozidlami prekonávajú dlhé vzdialenosti s cieľom poskytovať svoje služby a uvedené jazdy nie je možné ľahko uskutočniť použitím iných druhov dopravy. Podniky z vidieckych oblastí, ktoré sú z dôvodu zníženej hustoty obyvateľstva a dopytu v uvedených oblastiach závislé od ich schopnosti poskytovať služby a stavebné činnosti v metropolitných oblastiach, sú navyše v konkurenčnej nevýhode v porovnaní so spoločnosťami pôsobiacimi vo veľkých mestách alebo na okraji metropolitných oblastí. Členské štáty by preto mali mať možnosť stanoviť určité výnimky týkajúce sa spoplatňovania, napríklad v prípade vozidiel používaných na prepravu materiálu, zariadení alebo strojov používaných vodičom počas jeho práce alebo používaných na dodávku tovaru vyrobeného na remeselnom základe.
- (16) Pre osoby so zdravotným postihnutím môže byť dôležitá možnosť používať cesty, ktoré podliehajú spoplatneniu, ako napríklad diaľnice, tunely alebo mosty, namiesto náročných miestnych ciest. S cieľom umožniť osobám so zdravotným postihnutím používať cesty, ktoré podliehajú spoplatneniu, bez ďalšieho administratívneho zaťaženia by členské štáty mali mať možnosť oslobodiť vozidlá osôb so zdravotným postihnutím od povinnosti platiť mýto alebo užívateľský poplatok.

- (17) Členské štáty by mali byť nabádané k tomu, aby pri uplatňovaní systémov spoplatňovania dopravnej infraštruktúry pre osobné vozidlá zohľadňovali sociálno-ekonomické faktory. Napríklad poplatky za osobné vozidlá by sa mohli upraviť tak, aby sa predišlo nadmernej penalizácii častých používateľov.
- (18) Je mimoriadne dôležité, aby členské štáty zaviedli spravodlivý systém spoplatňovania, a najmä taký, ktorý nebude penalizovať používateľov súkromných vozidiel, ktorí sú z dôvodu bydliska na vidieku alebo v oblasti s ťažkým prístupom, či na izolovanom mieste nútení pravidelnejšie používať spoplatnené cesty.
- (19) Ako v prípade ťažkých úžitkových vozidiel, ak členské štáty zavedú akýkoľvek poplatok na základe času uplatňovaný na ľahké vozidlá, je dôležité zabezpečiť, aby tieto poplatky boli proporčné, a to aj pokiaľ ide o obdobia používania kratšie ako jeden rok. V tejto súvislosti treba zohľadniť skutočnosť, že ľahké vozidlá sa používajú iným spôsobom než ťažké úžitkové vozidlá. Výpočet proporčných poplatkov na základe času by sa mohol zakladať na dostupných údajoch o type jázdy.
- (20) Podľa smernice 1999/62/ES možno poplatok za externé náklady vyberať na úrovni, ktorá sa približuje sociálnym hraničným nákladom na používanie daného vozidla. Táto metóda sa ukázala ako najspravodlivejší a najefektívnejší spôsob zohľadnenia negatívnych vplyvov znečistenia ovzdušia a hluku spôsobených ťažkými úžitkovými vozidlami na životné prostredie a zdravie a zabezpečilo by sa ňou, že ťažké úžitkové vozidlá budú spravodlivo prispievať k plneniu noriem týkajúcich sa kvality ovzdušia pre Európu stanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES ⁽⁷⁾ a akýchkoľvek uplatniteľných obmedzení alebo cieľov týkajúcich sa hluku. Uplatňovanie takýchto poplatkov by sa preto malo uľahčiť. Poplatky za externé náklady by sa mali uplatňovať systematickejšie. S cieľom pomôcť dosiahnuť úplné uplatňovanie zásady „znečisťovateľ platí“ by členské štáty mali uplatňovať na ťažké úžitkové vozidlá poplatky za externé náklady aspoň v prípade znečistenia ovzdušia v sieťach, na ktoré sa vzťahuje poplatok za infraštruktúru.
- (21) Na uvedený účel by sa maximálne vážené priemerné poplatky za externé náklady mali nahradiť ľahko uplatniteľnými referenčnými hodnotami aktualizovanými podľa inflácie, dosiahnutého vedeckého pokroku pri odhade externých nákladov na cestnú dopravu a vývoja zloženia vozidlového parku.
- (22) Diferenciácia poplatkov za infraštruktúru podľa emisnej triedy Euro prispela k používaniu čistejších vozidiel. Očakáva sa však, že s obnovou vozidlového parku sa diferenciácia poplatkov na tomto základe v medzimestskej sieti stane v strednodobom horizonte menej účinnou. Členským štátom by sa preto malo umožniť ukončiť diferenciáciu mýta na tomto základe.
- (23) Keďže podiel emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel sa zvyšuje, mala by sa zároveň zaviesť diferenciácia poplatkov za infraštruktúru a užívateľských poplatkov podľa triedy emisií CO₂, ktorá môže prispieť k zlepšeniu v tejto oblasti. V prípade spoločných systémov užívateľských poplatkov, ktorými by sa mohlo prispieť k ďalšej harmonizácii, je vykonávanie diferenciácie zložitejšie, najmä vzhľadom na podmienky, ktoré musia takéto spoločné systémy spĺňať. Keďže zúčastnené členské štáty sa musia dohodnúť na rozdelení príjmov pochádzajúcich z užívateľského poplatku, ktorého úrovne sú obmedzené ustanoveniami zavedenými touto smernicou, a tiež zmeniť medzinárodné dohody, je opodstatnené poskytnúť v takomto konkrétnom prípade dodatočný čas na uplatnenie diferenciácie podľa emisií CO₂. Diferenciácia by sa v každom prípade mala navrhnuť tak, aby bola v súlade s nariadením (EÚ) 2019/1242.
- (24) Kým sa emisie CO₂ nebudú riešiť pomocou vhodnejších nástrojov, ako sú napríklad harmonizované dane z palív vrátane uhlíkovej zložky, alebo kým sa na cestnú dopravu nevzťahuje systém obchodovania s emisiami, členské štáty by mali mať tiež možnosť uplatňovať poplatok za externé náklady, ktorý odráža náklady v dôsledku emisií CO₂. Ak je to odôvodnené vedeckými dôkazmi, členské štáty by mali mať možnosť uplatňovať vyššie poplatky za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ v porovnaní s referenčnými hodnotami stanovenými v tejto smernici.
- (25) S cieľom podporiť, aby bol vozidlový park ťažkých úžitkových vozidiel ekologickejší, by mala byť diferenciácia poplatkov za infraštruktúru a užívateľských poplatkov podľa ich emisií CO₂ povinná s výnimkou prípadov, keď sa uplatňuje poplatok za externé náklady v dôsledku emisií CO₂.

⁽⁷⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe (Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1).

- (26) S cieľom odmeniť ťažké úžitkové vozidlá s najlepšimi výsledkami by členské štáty mali mať možnosť uplatňovať najvyššiu úroveň zníženia poplatkov na vozidlá prevádzkované bez výfukových emisií. Členské štáty by s cieľom ďalej podporovať zavádzanie vozidiel s nulovými emisiami mali mať možnosť dočasne ich oslobodiť od cestných poplatkov. Z rovnakých dôvodov a s cieľom zabezpečiť, aby podiel vozidiel využívajúcich zníženie mýta zostal v priebehu rokov stabilný a členské štáty mali zaručenú dlhodobú istotu, pokiaľ ide o plánovanie príjmov z mýta, by sa nové vozidlá mali zaradiť do tried emisií CO₂ na základe ich výsledkov v porovnaní s lineárnou trajektóriou znižovania emisií medzi rokmi 2021 a 2030, ako sa vymedzuje v nariadení (EÚ) 2019/1242.
- (27) S cieľom zabezpečiť účinnosť a súdržnosť diferenciácie poplatkov podľa emisií CO₂ a poplatkov za externé náklady v dôsledku emisií CO₂, ktoré sú určené na podporu zavádzania vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami, ako aj zabezpečiť jednotné uplatňovanie smernice 1999/62/ES s akýmkoľvek iným nástrojom stanovovania cien uhlíka súvisiacim s cestnou dopravou, ktorý sa prijme v budúcnosti, by Komisia mala včas vyhodnotiť ich účinnosť a nevyhnutnosť. Na základe uvedeného hodnotenia by Komisia mala tam, kde je to vhodné, navrhnúť zmenu ustanovení o diferenciácii poplatkov podľa emisií CO₂ a poplatkov za externé náklady v dôsledku emisií CO₂, s cieľom zabrániť dvojitému spoplatňovaniu prostredníctvom rôznych nástrojov stanovovania cien uhlíka. Hoci by sa budúcim opatrením mala zabezpečiť právna istota a jednotné uplatňovanie rôznych pravidiel, táto smernica by mala objasniť, že členské štáty by už nemali byť povinné uplatňovať systém diferenciácie emisií CO₂ stanovený v tejto smernici po dátume začatia uplatňovania iného nástroja na stanovovanie cien uhlíka uplatniteľného na cestnú dopravu, ktorý by mohol byť prijatý na úrovni Únie, napríklad na základe návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES, rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 a nariadenie (EÚ) 2015/757 [2021/0211 (COD)]. V prípade, že sa medzičasom prijme ďalší nástroj na stanovovanie cien uhlíka uplatniteľný na cestnú dopravu, mala by sa úroveň poplatkov za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ obmedziť na to, čo je nevyhnutné na internalizáciu uvedených externých nákladov, a Komisia by mala byť splnomocnená na úpravu referenčných hodnôt stanovených v prílohe IIc prostredníctvom delegovaných aktov.
- (28) S cieľom pomôcť chrániť automobilové dedičstvo Únie by členské štáty mali mať možnosť na účely úpravy rôznych poplatkov vybraných podľa tejto smernice zaradiť historické vozidlá do osobitnej kategórie.
- (29) V nariadení (EÚ) 2019/1242 sa v súčasnosti nevymedzuje trajektória znižovania emisií pre skupiny ťažkých úžitkových vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje článok 2 ods. 1 písm. a) až d) uvedeného nariadenia. Vzhľadom na jeho článok 15 je možné, že uvedené nariadenie bude v budúcnosti zmenené a že sa vymedzia trajektórie znižovania emisií pre takéto skupiny vozidiel. Ak sa takáto zmena prijme, diferenciácia poplatkov za infraštruktúru a užívateľských poplatkov za ťažké úžitkové vozidlá podľa tried emisií CO₂ 2 a 3 by sa mala vzťahovať aj na uvedené skupiny vozidiel. Ak sa takáto zmena neprijme, diferenciácia by sa v prípade uvedených skupín vozidiel mala vzťahovať len na triedy emisií CO₂ 1, 4 a 5.
- (30) Komisia by mala vo vhodných prípadoch zvážiť návrh zmeny smernice 1999/62/ES, ktorou sa zavedú triedy emisií CO₂ 2 a 3 pre všetky ťažké úžitkové vozidlá na základe zásad platných pre ťažké úžitkové vozidlá, ktorých emisie CO₂ sú v súčasnosti regulované nariadením (EÚ) 2019/1242, ak sa rozsah pôsobnosti uvedeného nariadenia rozšíri na iné ťažké úžitkové vozidlá.
- (31) Touto smernicou by sa malo podporovať znižovanie emisií CO₂ prostredníctvom technických zlepšení jazdných súprav ťažkých nákladných vozidiel a ich prívesov a návesov. V tejto smernici sa preto stanovuje zníženie cestných poplatkov za ťažké nákladné motorové vozidlá s nízkymi emisiami CO₂. V záujme úplnej regulačnej konzistentnosti, keď budú k dispozícii zákonom certifikované hodnoty, pokiaľ ide o vplyv prívesov a návesov na emisie CO₂ z jazdných súprav ťažkých nákladných vozidiel, by Komisia mala vo vhodných prípadoch predložiť legislatívny návrh na zmenu smernice 1999/62/ES s cieľom zohľadniť takéto certifikované hodnoty pri určovaní zníženia cestných poplatkov stanovených touto smernicou.
- (32) S cieľom naďalej podporovať obnovu vozidlového parku a zabrániť narušeniu trhu s ojazdenými ťažkými úžitkovými vozidlami by sa mala klasifikácia vozidiel patriacich do tried emisií CO₂ 2 a 3 prehodnotiť každých šesť rokov od dátumu ich prvej evidencie. Aby sa minimalizovalo administratívne zaťaženie, takýmto preklasifikovaním by sa nemala ovplyvniť platnosť užívateľských poplatkov platných pred dátumom jeho vykonania.

- (33) Pokiaľ ide o nadobudnutie účinnosti preklasifikovania v systémoch užívateľských poplatkov, výber vhodného modelu závisí od špecifických hľadísk týkajúcich sa administratívnych dôsledkov uvedeného preklasifikovania a jeho účinkov na príjmy. Rozhodnutie o tom, ako vykonať preklasifikovanie v systémoch užívateľských poplatkov, by sa preto malo ponechať na členské štáty (alebo v prípade spoločných systémov na skupinu členských štátov).
- (34) S cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie diferenciácie mýta podľa emisií CO₂, je potrebné zmeniť smernicu Rady 1999/37/ES⁽⁸⁾ tak, aby sa na osvedčení o evidencii ťažkých úžitkových vozidiel a, ak je k dispozícii, na osvedčení o zhode vyžadovalo uvádzanie ich špecifických emisií CO₂. Ak bude nariadenie (EÚ) 2019/1242 zmenené spôsobom, ktorý bude mať vplyv na započítavanie emisií CO₂ vyplývajúcich z používania nízkouhlíkových palív, mohlo by byť vhodné, aby Komisia posúdila potrebu posilniť súdržnosť medzi touto smernicou a uvedenými zmenami. Je dôležité zabezpečiť, aby palubné jednotky používané ako súčasť mýtnej služby obsahovali údaje o emisiách CO₂ a triede emisií CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel a aby takéto údaje boli k dispozícii na výmenu informácií medzi členskými štátmi, ako sa stanovuje v smernici (EÚ) 2019/520.
- (35) Ľahké vozidlá sa na negatívnych vplyvoch cestnej dopravy na životné prostredie a zdravie podieľajú dvomi tretinami. Je preto dôležité podporovať používanie najekologickejších a palivovo najúspornejších vozidiel prostredníctvom diferenciácie cestných poplatkov podľa ich špecifických emisií CO₂ a ich emisií znečisťujúcich látok stanovených v súlade s nariadením Komisie (EÚ) 2017/1151⁽⁹⁾ a v súvislosti s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631⁽¹⁰⁾. V záujme podpory používania čistejších a účinnejších vozidiel by členské štáty mali mať možnosť uplatňovať na takéto vozidlá výrazne nižšie cestné mýto a užívateľské poplatky. Členské štáty by mali mať možnosť vziať do úvahy zlepšovanie environmentálnych vlastností vozidla, ktoré súvisí s jeho prechodom na alternatívne palivá. Členské štáty by pritom mali mať možnosť vylúčiť palivá vyrobené zo surovín s vysokým rizikom nepriamej zmeny využívania pôdy, v prípade ktorých sa pozoruje významné rozšírenie produkčnej plochy na pôdu s vysokými zásobami uhlíka. Platné predplatné alebo akýkoľvek iný mechanizmus schválený prevádzkovateľom mýtného systému by používateľom malo umožniť čerpať výhody z diferenciácie mýta alebo užívateľských poplatkov zodpovedajúcej lepším environmentálnym vlastnostiam vozidla po tomto prechode.
- (36) S cieľom nepenalizovať rozvoj a používanie ľahkých vozidiel s nulovými emisiami z dôvodu dodatočnej hmotnosti súvisiacej s technológiou, ktorá nulové emisie umožňuje, by členské štáty mali mať možnosť uplatňovať na takéto vozidlá znížené sadzby alebo výnimky.
- (37) Cestná kongescia, ku ktorej všetky motorové vozidlá prispievajú rozličnou mierou, predstavuje náklady asi 1 % HDP. Značnú časť týchto nákladov možno pripísať medzimestskej kongescii. Mal by sa preto umožniť osobitný poplatok za kongesciu, a to pod podmienkou, že sa bude vzťahovať na kategórie ťažkých aj ľahkých vozidiel. Členské štáty môžu oslobodiť od takéhoto poplatku za kongesciu prostriedky hromadnej dopravy, a to minibusy, autobusy a autokary, vzhľadom na ich potenciálny prínos k zníženiu kongescie. Aby bol poplatok účinný a primeraný, mal by sa vypočítavať na základe hraničných nákladov súvisiacich s kongesciou a diferencovať podľa miesta, času a kategórie vozidla.
- (38) Cestné poplatky môžu mobilizovať zdroje, ktoré prispievajú k financovaniu údržby a rozvoju vysokokvalitnej dopravnej infraštruktúry. Je preto vhodné vyžadovať od členských štátov, aby primerane podávali správy o použití takýchto príjmov. Malo by to najmä pomôcť pri zisťovaní možných nedostatkov vo financovaní a zvyšovať akceptovanie spoplatňovania ciest verejnosťou. V záujme transparentnosti by bolo vhodné, aby členské štáty zverejňovali účastníkom cestnej premávky určité informácie o mýte a užívateľských poplatkoch vybraných na ich území, ako sú napríklad informácie týkajúce sa použitia príjmov získaných uplatňovaním smernice 1999/62/ES, diferenciácie poplatkov za infraštruktúru, poplatkov za externé náklady a celkových príjmov získaných prostredníctvom poplatkov za kongesciu podľa kategórie vozidiel.

⁽⁸⁾ Smernica Rady 1999/37/ES z 29. apríla 1999 o registračných dokumentoch pre vozidlá (Ú. v. ES L 138, 1.6.1999, s. 57).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

- (39) Poplatky za kongesciu by mali primerane odrážať skutočné náklady, ktoré spôsobuje každé vozidlo priamo iným účastníkom cestnej premávky a nepriamo aj celej spoločnosti. S cieľom zabrániť tomu, aby neprimerane bránili voľnému pohybu osôb a tovaru, by mali byť obmedzené na konkrétne sumy, ktoré odrážajú hraničné sociálne náklady súvisiace s kongesciou v stave blížiacom sa k dosiahnutiu kapacity, konkrétne, keď sa objem dopravy priblíži k cestnej kapacite. Z rovnakého dôvodu by sa poplatok za kongesciu nemal uplatňovať v kombinácii s poplatkom za infraštruktúru, ktorý sa diferencuje v závislosti od časti dňa, typu dňa alebo ročného obdobia s cieľom znížiť kongesciu. S cieľom maximalizovať pozitívny účinok poplatkov za kongesciu by sa príjmy, ktoré z nich plynú, mali prideliť na projekty, ktorými sa riešia príčiny kongescie.
- (40) Vzhľadom na to, že existujúce koncesné zmluvy môžu obsahovať úpravy, ktoré sa líšia od ustanovení v tejto smernici, a s cieľom zabezpečiť ich finančnú životaschopnosť, je vhodné požadovať, aby sa v existujúcich koncesných zmluvách dodržiavala požiadavka diferenciácie poplatku za infraštruktúru len po tom, čo sa podstatným spôsobom zmenia.
- (41) Prirážky k poplatkom za infraštruktúru by tiež mohli byť užitočným príspevkom k riešeniu problémov súvisiacich so značnou environmentálnou škodou alebo kongesciou spôsobenou používaním určitých ciest, a to nielen v hornatých oblastiach. Súčasné obmedzenie, ktoré limituje použitie prirážok na takéto oblasti, by sa preto malo odstrániť. V prípade, že dva alebo viaceré členské štáty vyberajú vyššie prirážky v tom istom koridore, je potrebné vziať do úvahy, že uvedené prirážky by mohli mať negatívne dôsledky pre iné členské štáty v tom istom koridore. Prirážky by sa okrem toho nemali uplatňovať na cestných úsekoch, na ktorých sa uplatňuje poplatok za kongesciu, aby sa zabránilo dvojitému spoplatneniu používateľov. Na uvedený účel, s cieľom zabrániť nepriaznivým účinkom na hospodársky rozvoj okrajových regiónov a zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice, by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci na zamietnutie plánov predložených členským štátom, alebo na požadovanie zmeny týchto plánov, na zavedenie prirážky k poplatku za infraštruktúru vybranému na konkrétnych cestných úsekoch, na ktorých dochádza pravidelne ku kongescii alebo ktorých používanie vozidlami zapríčiňuje závažnú environmentálnu škodu. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ⁽¹¹⁾.
- (42) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci s cieľom prijímať vykonávacie akty na určenie referenčných emisií CO₂ pre podskupiny ťažkých úžitkových vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje článok 2 ods. 1 písm. a) až d) nariadenia (EÚ) 2019/1242. Komisia by mala prevziať príslušné údaje, ktoré boli pre tieto skupiny vozidiel uverejnené v správe podľa článku 10 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956 ⁽¹²⁾. Vzhľadom na obmedzený charakter vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu nie je pred ich prijatím potrebné zabezpečiť kontrolu výborom zloženým zo zástupcov členských štátov.
- (43) Ak členský štát zavedie systém spoplatňovania ciest, udelené kompenzácie by v určitých prípadoch mohli viesť k diskriminácii účastníkov cestnej premávky z iných členských štátov. Možnosť udeliť kompenzáciu by sa preto mala obmedziť na prípady mýta a nemala by už byť k dispozícii v prípade užívateľských poplatkov.
- (44) S cieľom využiť potenciálne synergie medzi existujúcimi systémami spoplatňovania ciest a znížiť prevádzkové náklady, by sa Komisia mala v plnej miere zapojiť do spolupráce medzi členskými štátmi, ktoré majú v úmysle zaviesť spoločné systémy spoplatňovania ciest.
- (45) Je potrebné umožniť členským štátom financovať výstavbu, prevádzku, údržbu a rozvoj zariadení na výrobu energie alebo palív pre vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami s cieľom uľahčiť elektrifikáciu ciest. Konkrétne ak má členský štát v úmysle financovať tieto elektrické zariadenia nezávisle od financovania cestnej infraštruktúry, táto smernica by mu nemala brániť v tom, aby ukladal poplatky za používanie takýchto zariadení.

⁽¹¹⁾ Nariadenie 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 (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽¹²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956 z 28. júna 2018 o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 173, 9.7.2018, s. 1).

- (46) Keďže cieľ tejto smernice, a to zabezpečiť, aby sa národné poplatky vzťahujúce sa na vozidlá za používanie určitej infraštruktúry uplatňovali v istom súdržnom rámci, ktorým sa zabezpečí rovnaké zaobchádzanie v celej Únii, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu cezhraničnej povahy cestnej dopravy a problémov, ktoré sa majú touto smernicou riešiť, ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (47) Je potrebné zabezpečiť, aby poplatky za externé náklady naďalej čo najpresnejšie odrážali náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia, hluku a zmeny klímy spôsobených ťažkými úžitkovými vozidlami, a pritom systém spoplatňovania príliš nezneprehľadnili, s cieľom podporovať používanie palívovo najúspornejších vozidiel, udržiavať účinnosť stimulov a aktualizovať diferenciáciu cestných poplatkov.
- (48) Na Komisiu by sa preto mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), pokiaľ ide o prispôbenie referenčných hodnôt poplatkov za externé náklady stanovených v prílohách IIIb a IIIc k smernici 1999/62/ES vedeckému a technickému pokroku. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva⁽¹³⁾. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (49) Smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EÚ) 2019/520 by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Zmeny smernice 1999/62/ES

Smernica 1999/62/ES sa mení takto:

1. Názov sa nahrádza takto:

„Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie cestnej infraštruktúry vozidlami“

2. Články 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

„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.

⁽¹³⁾ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

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 (*), 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
 - 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 vyberaný na účely úhrady nákladov vynaložených členským štátom na výstavbu, údržbu, prevádzku a rozvoj infraštruktúry;
 9. „poplatok za externé náklady“ je poplatok vyberaný na účely úhrady nákladov súvisiacich s jednou alebo viacerými z týchto možností:
 - a) so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou;
 - 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;
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 (**);
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 (***);
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 (****);
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 (*****); 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
 - b) ťažké úžitkové 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 úžitkové vozidlo, ktoré spĺňa emisné limity stanovené v prílohe 0;
33. „typ ťažkého úžitkového vozidla“ je kategória, do ktorej ťažké úžitkové 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 zrejmé;
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 (*****) za prvé nahlasovacie obdobie, ktoré sa začne po dátume, od ktorého sa v súlade s článkom 24 nariadenia (EÚ) 2017/2400 zakazuje evidencia, predaj alebo uvedenie do prevádzky vozidiel v tejto skupine vozidiel, ktoré nesplňajú 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 (****);
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 celouňijnom 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 7a ods. 3, môžu členské štáty považovať motorový karavan buď za autokar alebo autobus, alebo za osobné vozidlo.

- (*) 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).
- (**) 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).
- (***) 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).
- (****) 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).
- (*****) 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).
- (*****) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956 z 28. júna 2018 o monitorovaní a nahlasovaní emisií CO₂ a spotreby paliva nových ťažkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 173, 9.7.2018, s. 1).
- (*****) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ z 26. februára 2014 o udeľovaní koncesíí (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 1).“

3. Články 7 a 7a sa nahrádzajú takto:

„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.

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.

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 (*);
- 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. Odchylné 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.

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.

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. Musia však limity stanovené v prvom pododseku, ako aj ustanovenia druhého 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 stanovia odlišné užívateľské poplatky za ľahké úžitkové vozidlá ako za osobné vozidlá, stanovia 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.

(*) 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).“

4. Vkladá sa tento článok:

„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.

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 stanovia 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.“

5. Články 7b a 7c sa nahrádzajú takto:

„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.“

6. Vkladajú sa tieto články:

„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.

Odchylné 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.

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

- (*) 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).
- (**) 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).“

7. Článok 7d sa nahrádza takto:

„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.“

8. Vkladá sa tento článok:

„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 kongesciu čiastočne alebo úplne oslobodiť minibusy, autobusy a autokary. Motorové karavany sa bez ohľadu na ich technickú 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.“

9. V článku 7e sa odseky 1 a 2 nahrádzajú takto:

„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.“

10. Články 7f a 7g sa nahrádzajú takto:

„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 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) diferenciácia je transparentná, zverejnená a dostupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok;
- b) diferenciácia 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) diferenciácia 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 diferenciáciu alebo zmeniť platnú diferenciáciu, 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 diferenciácie 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 diferenciáciu podľa emisnej triedy Euro.

Odchyľne 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.“

11. Vkladajú sa tieto články:

„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.

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 zaevidované v nahlasovacom období roku Y, ktorých emisie CO₂ sú o viac ako 5 % pod trajektóriou 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 zaevidované v nahlasovacom období roku Y, ktorých emisie CO₂ sú o viac ako 8 % pod trajektóriou 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.

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. Odchylné 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 diferenciacie 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 diferenciacii 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 7a 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.

11. Uplatňovanie diferenciacie 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 (*) 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 (**);
- 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.

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.

(*) 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).

(**) 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).“

12. Článok 7 h sa mení takto:

a) odsek 1 sa mení takto:

i) úvodná veta sa nahrádza takto:

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

ii) v písmene a) sa dopĺňa táto zarážka:

„– v náležitých prípadoch jasné informácie o hlavných charakteristikách elektronického cestného mýtného systému vrátane interoperability;“

b) vkladá sa tento odsek:

„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.“

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

„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.“

d) odsek 4 sa vypúšťa.

13. Článok 7i sa mení takto:

a) v odseku 2 sa písmená b) a c) nahrádzajú takto:

„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.“;

b) vkladá sa tento odsek:

„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.“;

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

„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 diferenciácie, 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.“

14. Článok 7j sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„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 účastníkovi 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.“;

b) vkladá sa tento odsek:

„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 prijímajú 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.“;

c) odseky 3 a 4 sa nahrádzajú takto:

„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 (*). Komisia podporuje spoluprácu členských štátov, ktorá sa ukazuje byť potrebná na zabezpečenie interoperability elektronických systémov na výber mýta na európskej úrovni.

(*) 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).“

15. Článok 7k sa nahrádza takto:

„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.“

16. Článok 8 sa mení takto:

a) v odseku 2 sa písmená a) a b) nahrádzajú takto:

„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) dopĺňa sa tento odsek:

„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.“

17. Článok 9 sa mení takto:

a) odsek 1a sa nahrádza takto:

„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.“;

b) v odseku 2 sa druhý pododsek vypúšťa.

18. V článku 9c sa dopĺňa tento odsek:

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

19. Články 9d a 9e sa nahrádzajú takto:

„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 prispôbiť 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 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 (*).
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 predĺži o dva mesiace.

(*) Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.“

20. Články 9f a 9g sa vypúšťajú.

21. Články 10a a 11 sa nahrádzajú takto:

„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 celouňijnom 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) diferenciácii poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov podľa kategórie vozidla a typu ťažkého úžitkového vozidla;
 - c) diferenciácii poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov na základe environmentálnych vlastností vozidiel podľa článku 7g, 7ga alebo 7gb;
 - d) diferenciácii 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 vyberanom za každú kombináciu triedy vozidla, typu cesty a časového obdobia;
 - f) váženom priemernom poplatku za infraštruktúru a celkových príjmoch z poplatku za infraštruktúru;
 - g) celkových príjmoch z poplatkov za externé náklady;
 - h) celkových príjmoch z poplatkov za kongesciu podľa kategórie vozidiel;
 - i) celkových príjmoch z prirážok a o úsekoch ciest, na ktorých boli vybrané;
 - j) celkových príjmoch z mýta alebo užívateľských poplatkov alebo prípadne z oboch;
 - k) použitií 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.“

22. Prílohy sa menia takto:

- a) prílohy 0, II, III, IIIa, IIb a IV sa menia v súlade s bodmi 1, 2, 3, 4, 5 a 7 prílohy k tejto smernici;
- b) text uvedený v bodoch 6 a 8 prílohy k tejto smernici sa dopĺňa ako prílohy IIIC, V, VI a VII k smernici 1999/62/ES.

Článok 2

Zmeny smernice 1999/37/ES

Príloha I k smernici 1999/37/ES sa mení takto:

1. Bod II.6(V.7) sa nahrádza takto:

„(V.7) CO₂ (v g/km) alebo špecifické emisie CO₂, ak sa uvádzajú v bode 49.5 osvedčenia o zhode ťažkých úžitkových vozidiel vymedzenom v doplnku k prílohe VIII k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2020/683 (*) alebo v bode 49.5 osvedčenia o schválení jednotlivého vozidla vymedzenom v doplnku 1 k prílohe III uvedeného nariadenia,

(*) 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).“

2. Dopĺňa sa tento bod:

„(V.10) trieda emisií CO₂ ťažkých úžitkových vozidiel stanovená v čase prvej evidencie v súlade s článkom 7 ga ods. 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES (*).“

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42).“

Článok 3

Zmena smernice (EÚ) 2019/520

V prílohe I k smernici (EÚ) 2019/520 oddiele „Dátové prvky poskytnuté v nadväznosti na automatické vyhľadávanie vykonané podľa článku 23 ods. 1“ časti I „Údaje o vozidlách“ sa tabuľka nahrádza takto:

„Časť I. Údaje o vozidlách

Položka	P/N ⁽¹⁾	Poznámky
Evidenčné číslo	P	
Číslo šasi/identifikačné číslo vozidla (VIN)	P	
Členský štát evidencie	P	
Značka	P	(D.1 ⁽²⁾) napr. Ford, Opel, Renault
Modelový typ vozidla	P	(D.3) napr. Focus, Astra, Megane
Kód kategórie EÚ	P	(J) napr. mopedy, motocykle, automobily
Emisná trieda Euro	P	napr. Euro 4, Euro 6
Trieda emisií CO ₂	N	uplatniteľná na ťažké úžitkové vozidlá
Dátum preklasifikovania	N	uplatniteľný na ťažké úžitkové vozidlá
CO ₂ v g/tkm	N	uplatniteľný na ťažké úžitkové vozidlá
Najvyššia technicky prípustná hmotnosť naloženého vozidla	P	

⁽¹⁾ P = povinné, ak je dostupné vo vnútroštátnej evidencii, N = nepovinné.

⁽²⁾ Harmonizovaný kód Únie, pozri smernicu 1999/37/ES.“

Článok 4

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 25. marca 2024. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátneho práva, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

*Článok 5***Nadobudnutie účinnosti**

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

*Článok 6***Adresáti**

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli 24. februára 2022

Za Európsky parlament
Predsedníčka
R. METSOLA

Za Radu
predsedníčka
A. PANNIER-RUNACHER

PRÍLOHA

1. V bode 3 prílohy 0 k smernici 1999/62/ES sa dopĺňa táto tabuľka:

„Emisné limity Euro VI

	Limitné hodnoty							
	CO (mg/kWh)	Celkové uhlíkové díky (THC) (mg/kWh)	Nemetá- nové uhlíkové díky (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
WHTC (ZZ)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Poznámka:

ZZ = zážihové zapalovanie.

VZ = vznetové zapalovanie.

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

2. Príloha II k smernici 1999/62/ES sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA II

MAXIMÁLNE SUMY UŽÍVATEĽSKÝCH POPLATKOV V EURÁCH VRÁTANE ADMINISTRATÍVNYCH NÁKLADOV PODĽA 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.“

3. Príloha III k smernici 1999/62/ES sa mení takto:

a) v bode 2.1. sa šiesta zarážka nahrádza takto:

„– 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⁾.“;

b) v bode 2.2. sa druhá zarážka nahrádza takto:

„– 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.“;

c) v bode 4 sa názov nahrádza takto:

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

d) v bode 4 sa prvá zarážka nahrádza takto:

„– 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.“

4. Príloha IIIa k smernici 1999/62/ES sa nahrádza takto:

„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 vyberať poplatok za externé náklady len v časti alebo častiach cestnej siete pozostávajúcej 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 vyberať 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 IIb alebo IIc, 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.

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

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.

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 (*) (v ktorej sa vyžaduje použitie príručky EMEP/EEA pre emisné inventúry látok znečisťujúcich ovzdušie (**)). 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.

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

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.

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

5. Príloha IIIb k smernici 1999/62/ES sa nahrádza takto:

„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

Trieda vozidla	cent/vozokilometer	Predmestské oblasti ⁽¹⁾	Medzimestské oblasti ⁽²⁾
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
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.“

6. V smernici 1999/62/ES sa dopĺňa táto príloha:

„PRÍLOHA IIIc

REFERENČNÉ HODNOTY POPLATKU ZA EXTERNÉ NÁKLADY V DÔSLEDKU EMISÍ 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	
	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

Trieda vozidla		cent/ vozokilometer	Medzimestské cesty (vrátane diaľnic)
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"

7. V prílohe IV k smernici 1999/62/ES sa tabuľka „Jazdné súpravy (návesové a prívesové súpravy)“ nahrádza takto:

„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	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
Nápravy 2 + 3				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
Nápravy 2 + 4				II

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	
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
Nápravy 3 + 1				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III
Nápravy 3 + 2				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
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*

8. V smernici 1999/62/ES sa dopĺňajú tieto prílohy:

„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:

- 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 7 ods. 1 a 3;
- 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“

Kategória 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

Kategória 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

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:

- všetky parametre, údaje a iné informácie potrebné na pochopenie spôsobu klasifikácie ciest a vozidiel a určenia obdobia uplatňovania poplatku;
- 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:

- umiestnenie ciest, na ktoré sa vzťahujú poplatky za kongesciu;
- 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.

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

PRÍLOHA VII EMISIE

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

(*) 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).“