



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

zo 17. júna 1999

**o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry
ťažkými nákladnými vozidlami**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej články 71ods. 1 a 93,

so zreteľom na návrh Komisie ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽³⁾,

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 251 zmluvy ⁽⁴⁾,

keďže:

- (1) odstránenie narušovania súťaže medzi dopravnými podnikmi členských štátov si vyžaduje harmonizáciu systémov vyberania poplatkov ako aj vytvorenie spravodlivých mechanizmov spolatňovania dopravcov za používanie infraštruktúry;
- (2) tieto ciele sa môžu dosiahnuť len postupne;
- (3) určitá harmonizácia systémov vyberania sa už dosiahla smernicou Rady 92/81/EHS z 19. októbra 1992 o o zosúladení štruktúr spotrebných daní z minerálnych olejov ⁽⁵⁾ a smernicou Rady 92/82/EHS z 19. októbra 1992 o aproximácii sadzieb spotrebných daní z minerálnych olejov ⁽⁶⁾;
- (4) rozsudkom z 5. júla 1995 v prípade C-21/94 Európsky parlament versus Rada ⁽⁷⁾, Súdny dvor Európskych spoločenstiev zrušil smernicu Rady 93/89/EHS z 25. októbra 1993 o zdanení určitých nákladných vozidiel používaných na cestnú prepravu tovaru a vyberaní mýta a poplatkov za používanie určitej dopravnej infraštruktúry zo strany členských štátov ⁽⁸⁾, pričom účinnosť uvedenej smernice zostáva zachovaná až do doby, kým Rada neprijme novú smernicu, pričom smernica 93/89/EHS sa nahrádza touto smernicou;

⁽¹⁾ Ú. v. ES C 59, 26.2.1997, s. 9.

⁽²⁾ Ú. v. ES C 206, 7.7.1997, s. 17.

⁽³⁾ Stanovisko dodané 3. júna 1999 (ešte nebolo uverejnené v úradnom vestníku).

⁽⁴⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu zo 17. júla 1997 (Ú. v. ES C 286, 22.9.1997, s. 217), spoločné stanovisko Rady z 18. januára 1999 (Ú. v. ES C 58, 1.3.1999, s. 1) a rozhodnutie Európskeho parlamentu zo 7. mája 1999 (ešte nebolo uverejnené v úradnom vestníku).

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 316, 31.10.1992, s. 12. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 94/74/ES (Ú. v. ES L 365, 31.12.1994, s. 46).

⁽⁶⁾ Ú. v. ES L 316, 31.10.1992, s. 19. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 94/74/ES. [1995] ECR I-1827.

⁽⁷⁾ Ú. v. ES L 36, 9.2.1988, s. 33. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 96/1/ES (Ú. v. ES L 40, 17.2.1996, s. 1).

⁽⁸⁾ Ú. v. ES L 279, 12.11.1993, s. 32.

▼B

- (5) za súčasného stavu by sa úprava vnútroštátnych systémov vybieraní poplatkov mala obmedziť len na úžitkové vozidlá nad určitú celkovú hmotnosť;
- (6) pre tento účel by sa mali stanoviť minimálne sadzby daní z vozidiel v súčasnosti uplatňovaných členskými štátmi alebo daní, ktoré by ich mohli nahradiť;
- (7) používanie vozidiel, ktoré šetria vozovku a menej znečisťujú životné prostredie by sa mohlo podporiť pomocou diferenciácie daní alebo poplatkov za predpokladu, že taká diferenciácia nenaaruší fungovanie vnútorného trhu;
- (8) je vhodné, aby sa niektorým členským štátom poskytla určitá doba, počas ktorej budú mať odchýlky z minimálnych sadzieb tak, aby sa uľahčilo prispôsobenie sa úrovni požadovaných touto smernicou;
- (9) niektoré formy vnútroštátnej prepravy s malým vplyvom na dopravný trh spoločenstva podliehajú v súčasnosti zníženým sadzbám daní z vozidiel; aby sa zabezpečil hladký prechod, členské štáty by mali mať právo stanoviť prechodné odchýlky z minimálnych sadzieb;
- (10) členské štáty by mali mať možnosť uplatňovať znížené sadzby alebo oslobodenia od daní z vozidiel v prípade vozidiel, ktorých používanie nemôže ovplyvniť dopravný trh spoločenstva;
- (11) aby sa brali do úvahy niektoré zvláštne situácie, mal by sa stanoviť postup, pri ktorom by členské štáty mali povolené zachovať si ďalšie oslobodenia alebo znížené sadzby;
- (12) existujúce skreslenie súťaže nemôže byť eliminované výhradne len harmonizáciou daní alebo spotrebných daní z palív; kým sa však nerealizujú technicky a ekonomicky vhodnejšie formy spoplatňovania, také skreslenie sa môže zmierniť zachovaním alebo zavedením mýta a/alebo užívateľských poplatkov za používanie diaľnic; okrem toho členské štáty by mali mať možnosť vybrať poplatky za používanie mostov, tunelov a horských priechodov;
- (13) vzhľadom na špecifické podmienky niektorých alpských trás, môže byť pre členský štát účelné neuplatňovať systém poplatkov za používanie vymedzených úsekov svojej diaľničnej siete, aby sa umožnilo uplatňovanie poplatkov vzťahnutých k infraštruktúre;
- (14) mýto a užívateľské poplatky by nemali byť diskriminačné ani by nemali zahŕňať nadmerné administratívne náklady alebo vytvárať prekážky na vnútorných hraniciach; z toho dôvodu by sa mali prijať primerané opatrenia, ktoré by umožnili platenia mýta a užívateľských poplatkov kedykoľvek a rôznymi platobnými prostriedkami;

▼B

- (15) sadzby užívateľských poplatkov by mali byť založené na dobe používania príslušnej infraštruktúry a mali by byť diferencované vo vzťahu k nákladom vyvolaným cestnými vozidlami;
- (16) znížené sadzby užívateľských poplatkov by sa mali dočasne uplatňovať u vozidiel registrovaných v Grécku, aby sa zohľadnili ťažkosti spôsobené jeho geopolitickou polohou;
- (17) aby sa zabezpečilo, že užívateľské poplatky a mýto sa budú uplatňovať jednotne, mali by sa stanoviť určité pravidlá ich uplatňovania, napríklad charakteristiky infraštruktúry, za používanie ktorej budú ukladané, maximálne úrovne niektorých sadzieb a iné všeobecné podmienky, ktoré majú spĺňať; merané priemerné hodnoty mýta, by sa mali vzťahovať na náklady na výstavbu, prevádzku a rozvoj príslušnej siete infraštruktúry;
- (18) členské štáty by mali byť schopné vyčleniť na ochranu životného prostredia a na vyrovnaný rozvoj dopravnej siete, určité percento z čiastky užívateľských poplatkov alebo mýta za predpokladu, že táto čiastka sa vypočíta podľa ustanovení tejto smernice;
- (19) čiastky vyjadrené v tejto smernici v národných menových jednotkách členských štátov, ktoré zaviedli euro, boli stanovené 1. januára 1999, keď hodnota euro bola určená podľa nariadenia Rady (ES) č. 2866/98 z 31. decembra 1998 o prepočtových kurzoch medzi euro a menami členských štátov, ktoré zaviedli euro ⁽¹⁾; je vhodné, aby členské štáty, ktoré euro nezaviedli, ročne revidovali čiastky uvedené v národných menách v tejto smernici a upravili ich podľa potreby tak, aby sa zohľadnili zmeny výmenných kurzov; ročné úpravy národných mien nie sú povinné, ak zmena vyplývajúca z uplatnenia nových výmenných kurzov je pod určitou percentuálnou úrovňou;
- (20) mal by sa uplatňovať územný princíp; dva alebo viac členských štátov môže spolupracovať za účelom zavedenia spoločného systému užívateľských poplatkov pokiaľ budú dodržané niektoré dodatočné podmienky;
- (21) v súlade s princípom proporcionality, táto smernica neprekračuje rámec toho, čo je požadované na dosiahnutie cieľov uvedených v treťom odseku článku 5 zmluvy;
- (22) mal by sa stanoviť presný časový program revízie ustanovení tejto smernice a ich prípadných možných úprav, s cieľom rozvoja systémov vyberania poplatkov a mýta, ktoré by sa vo väčšej miere vzťahovali k územiu,

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 359, 31.12.1998, s. 1.

▼B

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I**Všeobecné ustanovenia***Článok 1*

Táto smernica sa vzťahuje na dane z vozidiel, mýto a užívateľské poplatky vozidiel definovaných v článku 2.

Táto smernica sa nevzťahuje na vozidlá vykonávajúce dopravu výlučne na mimoeurópskych územiach členských štátov.

Rovnako sa nevzťahuje na vozidlá registrované na Kanárskych ostrovoch, Ceute a Melille, Azoroch alebo na Madeire, ktoré vykonávajú dopravu výlučne na týchto územiach, alebo medzi týmito územiami a prípadne španielskou a portugalskou pevninou.

Článok 2

Na účely tejto smernice:

▼M1

- a) „traseurópska cestná sieť“ znamená cestnú sieť vymedzenú v oddiele 2 prílohy I k rozhodnutiu Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete⁽¹⁾, ako je znázornená na mapách. Mapy sa vzťahujú na zodpovedajúce oddiely uvedené v operatívnej časti a/alebo v prílohe II k uvedenému rozhodnutiu;
- aa) „stavebné náklady“ sú náklady súvisiace so stavbou vrátane, ak je to vhodné, finančných nákladov vynaložených:
- na novú infraštruktúru alebo na nové zlepšenia infraštruktúry (vrátane významných stavebných opráv) alebo
 - na infraštruktúru alebo zlepšenia infraštruktúry (vrátane významných stavebných opráv), dokončené najviac tridsať rokov pred 10. júnom 2008, ak už 10. júna 2008 platia mýtné režimy, alebo dokončené najviac 30 rokov pred vytvorením akýchkoľvek nových mýtnych režimov zavedených po 10. júni 2008; náklady na infraštruktúru alebo na zlepšenia infraštruktúry, ktoré boli dokončené pred uvedenými lehotami, sa tiež môžu považovať za stavebné náklady, 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 nadobudnú účinnosť pred 10. júnom 2008 alebo

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutie naposledy zmenené a doplnené rozhodnutím č. 884/2004/ES (Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 1).

▼ **M1**

- ii) členský štát môže preukázať, že pre stavbu danej infraštruktúry bolo rozhodujúce, že jej očakávaná životnosť bude dlhšia ako 30 rokov.

V každom prípade pomerná časť stavebných nákladov, ktorá sa má zohľadniť, nepresiahne pomernú časť súčasnej doby životnosti prvkov infraštruktúry, ktorá ešte zostáva 10. júna 2008 alebo v deň zavedenia nových mýtnych režimov, pokiaľ je tento dátum neskorší.

Náklady na infraštruktúru alebo na zlepšenia infraštruktúry môžu zahŕňať akékoľvek osobitné výdavky na infraštruktúru určené na zníženie zaťaženia hlukom alebo na zlepšenie bezpečnosti na cestách a skutočné platby vykonané prevádzkovateľom infraštruktúry a súvisiace s takými objektívnymi environmentálnymi prvkami, ako je ochrana pred kontamináciou pôdy;

- ab) „finančné náklady“ sú úroky z pôžičiek a/alebo výnosy akcionárov z vkladov do vlastného imania;
- ac) „významné stavebné opravy“ sú stavebné opravy s výnimkou opráv, ktoré už v súčasnosti neprinášajú užívateľom ciest žiaden úžitok, napr. ak sa oprava nahradila ďalšou úpravou povrchu cestných komunikácií alebo inými stavebnými prácami;

▼ **M3**

- ad) „diaľnica“ je cesta osobitne projektovaná a budovaná pre dopravu motorovými vozidlami, ktorá neobsluhuje nehnuteľnosti s ňou hraničiace a ktorá:
- i) má, s výnimkou osobitných bodov alebo dočasne, oddelené jazdné pruhy pre premávku v oboch smeroch, vzájomne oddelené buď deliacim pásom, ktorý nie je určený pre dopravu, alebo výnimočne inými spôsobmi;
- ii) úrovňovo nekrižuje žiadnu cestu, železničnú trať alebo trať električky, cestu pre cyklistov alebo chodcov a
- iii) je osobitne označená ako diaľnica;
- b) „mýto“ je určitá suma, ktorá sa platí za vozidlo na základe vzdialenosti prejdenej na danej infraštruktúre a typu vozidla, pričom zahŕňa poplatok za infraštruktúru a/alebo poplatok za externé náklady;
- ba) „poplatok za infraštruktúru“ je poplatok vybraný na účely úhrady nákladov vynaložených členskými štátmi na výstavbu, údržbu, prevádzku a rozvoj infraštruktúry;

▼ M3

- bb) „poplatok za externé náklady“ je poplatok vybraný na účely úhrady nákladov vynaložených v členskom štáte v súvislosti so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou a/alebo hlukom spôsobeným premávkou;
- bc) „náklady znečistenia ovzdušia spôsobeného premávkou“ sú náklady na škodu spôsobenú uvoľňovaním tuhých častíc a prekurzorov ozónu, ako sú napríklad oxidy dusíka a prchavé organické zlúčeniny, v priebehu prevádzky vozidla;
- bd) „náklady hluku spôsobeného premávkou“ sú náklady na škodu spôsobenú hlukom vydávaným vozidlami alebo vytvoreným vzájomným pôsobením vozidiel a povrchu vozovky;
- be) „vážený priemerný poplatok za infraštruktúru“ je celkový príjem z poplatku za infraštruktúru za dané obdobie vydelený počtom kilometrov, ktoré vozidlo prešlo na úsekoch ciest spoplatňovaných počas tohto obdobia;
- bf) „vážený priemerný poplatok za externé náklady“ je celkový príjem z poplatku za externé náklady za dané obdobie vydelený počtom kilometrov, ktoré vozidlo prešlo na úsekoch ciest spoplatňovaných počas tohto obdobia;

▼ M1

- c) „užívateľský poplatok“ znamená špecifickú sumu, úhrada ktorej udeľuje právo pre vozidlo používať určenú dobu infraštruktúru uvedenú v článku 7 ods. 1;

▼ M3

- d) „vozidlo“ je motorové vozidlo alebo jazdná súpravu, ktoré sú určené alebo používané na prepravu tovaru po ceste s maximálnou prípustnou hmotnosťou naloženého vozidla presahujúcou 3,5 tony;

▼ M1

- e) vozidlo kategórie „EURO 0“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „EEV“ znamená vozidlo, ktoré spĺňa limitné hodnoty emisií stanovené v prílohe 0;
- f) „typ vozidla“ znamená kategóriu, do ktorej vozidlo patrí podľa počtu náprav, rozmerov alebo hmotnosti alebo iných faktorov klasifikácie vozidiel, ktorá odráža poškodzovanie cestných komunikácií, napr. systém klasifikácie poškodzovania cestných komunikácií uvedený v prílohe IV za predpokladu, že používaný systém klasifikácie je založený na charakteristike vozidla, ktorá je uvedená v dokumentácii používanej vo všetkých členských štátoch alebo je viditeľne zrejmá;

▼ M1

- g) „koncesná zmluva“ znamená „koncesiu na verejné práce“ alebo „koncesiu na služby“ vymedzené v článku 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby ⁽¹⁾;
- h) „koncesné mýto“ znamená mýto uložené koncesionárom na základe koncesnej zmluvy.

▼ B

KAPITOLA II
Dane z vozidiel

Článok 3

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

— *Belgicko:*

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

▼ M2

— *Bulharsko:*

данък върху превозните средства,

▼ A1

— *Česká republika:*

silniční daň,

▼ B

— *Dánsko:*

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.,

— *Nemecko:*

Kraftfahrzeugsteuer,

▼ A1

— *Estónsko:*

raskeveokimaks,

▼ B

— *Grécko:*

Τέλη κυκλοφορίας,

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením Komisie (ES) č. 2083/2005 (Ú. v. EÚ L 333, 20.12.2005, s. 28).

▼ B

— *Španielsko:*

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

— *Francúzsko:*

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

▼ M4

— *Chorvátsko:*

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

▼ B

— *Írsko:*

vehicle excise duty,

— *Taliansko:*

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

▼ A1

— *Cyprus:*

Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,

— *Lotyšsko:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,

— *Litva:*

- a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;
- b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones,

▼ B

— *Luxembursko:*

taxe sur les véhicules automoteurs,

▼ A1

— *Mad'arsko:*

gépjárműadó,

▼ A1

- *Malta*:
licenzja tat-triqroad licence fee,

▼ B

- *Holandsko*:
motorrijtuigenbelasting,
- *Rakúsko*:
Kraftfahrzeugsteuer,

▼ A1

- *Pol'sko*:
podatek od środków transportowych,

▼ B

- *Portugalsko*:
a) imposto de camionagem;
b) imposto de circulação,

▼ M2

- *Rumunsko*:
Taxa asupra mijloacelor de transport,

▼ A1

- *Slovinsko*:
letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,
- *Slovensko*:
cestná daň,

▼ B

- *Finsko*:
varsinainen ajoneuvovero/egentling fordonsskatt,
- *Švédsko*:
fordonsskatt,
- *Spojené kráľovstvo*:
a) vehicle excise duty;
b) motor vehicle licence.

▼B

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

Článok 4

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

Článok 5

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

Článok 6

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

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

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

- a) vozidlá používané pre národné alebo civilné obranné účely, pre požiarne alebo iné záchranné služby, pre políciu a vozidlá používané na údržbu ciest;
- b) vozidlá, ktoré jazdia len príležitostne na verejných cestách členského štátu registrácie a sú používané fyzickými alebo právnickými osobami, ktorých hlavnou činnosťou nie je preprava tovaru za predpokladu, že preprava vykonávaná týmito vozidlami nespôsobí narušenie súťaže a pokiaľ to Komisia schváli.

3. a) Rada môže jednomyselne na návrh Komisie povoliť členskému štátu, aby si ponechal ďalšie oslobodenia od dane alebo zníženie daní z vozidiel z dôvodov špecifických sociálnych alebo hospodárskych politických opatrení alebo z dôvodov týkajúcich sa infraštruktúry tohto štátu. Také oslobodenia alebo zníženia sa môžu použiť len pre vozidlá registrované v tom členskom štáte, ktorý vykonáva prepravu výhradne v rámci presne vymedzenej časti jeho územia.

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

▼ B

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

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

KAPITOLA III**Mýto a užívateľské poplatky****▼ M3***Článok 7*

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 9 ods. 1a, môžu členské štáty zachovať alebo zaviesť mýto a/alebo 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 2, 3, 4 a 5 tohto článku a v článkoch 7a až 7k. Týmto nie je dotknuté právo členských štátov uplatňovať v súlade so Zmluvou o fungovaní Európskej únie mýto a/alebo užívateľské poplatky na iných cestách pod podmienkou, že vyberanie mýta a/alebo užívateľských poplatkov na takýchto iných cestách nevedie k diskriminácii medzinárodnej premávky a narušeniu hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi.

2. 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.

3. Mýto a užívateľské poplatky nediskriminujú dopravcu priamo ani nepriamo na základe štátnej príslušnosti, členského štátu alebo tretej krajiny, v ktorej má dopravca sídlo alebo evidované vozidlo, alebo na základe pôvodu, či cieľa dopravnej operácie.

4. Členské štáty môžu zaviesť znížené sadzby mýta alebo užívateľských poplatkov alebo oslobodenie od povinnosti platiť mýto alebo užívateľské poplatky pre vozidlá oslobodené od povinnosti inštalovať a používať záznamové zariadenie podľa nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave⁽²⁾ a v prípadoch, na ktoré sa vzťahuje článok 6 ods. 2 písm. a) a b) tejto smernice, a za podmienok, ktoré sú v ňom stanovené.

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

⁽²⁾ Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8.

▼ **M3**

5. Členské štáty sa môžu rozhodnúť uplatniť mýto a/alebo užívateľské poplatky iba na vozidlá, ktoré majú maximálnu prípustnú hmotnosť naloženého vozidla najmenej 12 ton, pokiaľ sa domnievajú, že rozšírenie na vozidlá s hmotnosťou menej ako 12 ton by okrem iného:

- a) malo podstatný nepriaznivý účinok na plynulosť cestnej premávky, životné prostredie, hladiny hluku, kongesciu, zdravie alebo bezpečnosť cestnej premávky z dôvodu odklonu dopravy;
- b) predstavovalo administratívne náklady prevyšujúce 30 % dodatočných príjmov, ktoré by vznikli týmto rozšírením.

Členské štáty, ktoré sa rozhodnú uplatňovať mýto a/alebo užívateľské poplatky iba na vozidlá, ktoré majú maximálnu prípustnú hmotnosť naloženého vozidla najmenej 12 ton, informujú Komisiu o svojom rozhodnutí a dôvodoch jeho prijatia.

Článok 7a

1. Užívateľské poplatky musia byť úmerné trvaniu používania infraštruktúry, neprekračujú hodnoty stanovené v prílohe II a sú platné jeden deň, týždeň, mesiac alebo 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 uplatniť na vozidlá evidované v tomto členskom štáte výlučne ročné sadzby.

2. Členské štáty stanovujú užívateľské poplatky vrátane administratívnych nákladov pre všetky kategórie vozidiel na úrovni, ktorá nepresiahne maximálne sadzby stanovené v prílohe II.

Článok 7b

1. Poplatok za infraštruktúru vychádza zo zásady náhrady nákladov na infraštruktúru. Vážený priemer poplatkov za infraštruktúru sa vzťahuje na náklady na výstavbu, prevádzku, údržbu a rozvoj príslušnej infraštruktúrnej siete. Vážený priemer poplatkov za infraštruktúru môže zahŕňať aj návratnosť kapitálu a/alebo ziskové rozpätie založené na trhových podmienkach.

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

Článok 7c

1. Poplatok za externé náklady môže súvisieť s nákladmi znečistenia ovzdušia spôsobeného premávkou. Na cestných úsekoch, ktoré prechádzajú oblasťami s obyvateľstvom vystaveným hluku spôsobenému cestnou premávkou, môžu poplatky za externé náklady zahŕňať náklady hluku spôsobeného premávkou.

▼ **M3**

Výška poplatku za externé náklady sa diferencuje a stanovuje sa podľa minimálnych požiadaviek a metód uvedených v prílohe IIIa, pričom sa dodržiavajú maximálne hodnoty stanovené v prílohe IIIb.

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

3. Poplatok za externé náklady súvisiace so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou sa nevzťahuje na vozidlá, ktoré spĺňajú najprísnejšie emisné normy EURO, a to do štyroch rokov od dátumov uplatňovania ustanovených v predpisoch, ktorými sa tieto normy zavádzajú.

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

Článok 7d

Európsky parlament a Rada do jedného roka od prijatia budúcich prísnejších emisných noriem EURO stanovia v súlade s riadnym legislatívnym postupom zodpovedajúce maximálne hodnoty v prílohe IIIb.

Článok 7e

1. Členské štáty vypočítajú maximálnu výšku poplatku za infraštruktúru použitím metodiky založenej na hlavných zásadách výpočtu, ktoré sa stanovujú v prílohe III.

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

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

Článok 7f

1. Vo výnimočných prípadoch týkajúcich sa infraštruktúry v horských oblastiach a po informovaní Komisie je možné zvýšiť poplatok za infraštruktúru účtovaný na konkrétnych cestných úsekoch, na ktorých dochádza k akútnej kongescii alebo ktorých používanie vozidlami je príčinou významného poškodzovania životného prostredia za podmienky, že:

▼ M3

- a) sa príjmy vyplývajúce z prirážky investujú do financovania výstavby prioritných projektov európskeho záujmu určených v prílohe III k rozhodnutiu Európskeho parlamentu a Rady č. 661/2010/EÚ zo 7. júla 2010 o základných usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete⁽¹⁾, ktoré priamo prispievajú k zmierneniu kongescie alebo poškodzovania životného prostredia 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 s výnimkou prípadov, keď sa vytvorené príjmy investujú do cezhraničných úsekov prioritných projektov európskeho záujmu v oblasti infraštruktúry v horských regiónoch, v ktorých prirážka nesmie prevýšiť 25 %;
- c) uplatnenie prirážky nevyústi do nespravodlivého prístupu ku komerčnej doprave v porovnaní s ostatnými používateľmi ciest;
- d) opis presného miesta, v ktorom sa zavedie prirážka, a dôkaz o rozhodnutí financovať výstavbu prioritných projektov uvedených v písmene a) sa predloží Komisii pred uplatnením prirážky a
- e) obdobie, na ktoré sa uplatní prirážka, sa vopred definuje a obmedzí a je v súlade s finančnými plánmi a analýzou nákladov a výnosov, pokiaľ ide o očakávané príjmy, pre projekty spolufinancované z príjmov z prirážky.

Prvý pododsek sa uplatní na nové cezhraničné projekty za predpokladu dohody všetkých členských štátov zúčastnených na projekte.

2. Prirážku je možné uplatniť na poplatok za infraštruktúru, ktorý sa diferencuje v súlade s článkom 7g.

3. Po doručení požadovaných informácií od členského štátu, ktorý má v úmysle uplatniť prirážku, Komisia sprístupní túto informáciu členom výboru uvedeného v článku 9c. Ak Komisia dospeje k názoru, že plánovaná prirážka nespĺňa podmienky stanovené v odseku 1 alebo že plánovaná prirážka bude mať významný nepriaznivý účinok na hospodársky rozvoj okrajových regiónov, môže zamietnuť plány týkajúce sa poplatkov predložené príslušným členským štátom alebo požadovať ich zmenu. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 9c ods. 2.

4. Na cestných úsekoch, kde sú splnené kritériá uplatnenia prirážky podľa odseku 1, nemôžu členské štáty vyberať poplatok za externé náklady, ak sa neuplatní prirážka.

5. Výška prirážky sa odčíta od výšky poplatku za externé náklady vypočítanej podľa článku 7c s výnimkou vozidiel z emisných tried EURO 0, EURO I a EURO II od 15. októbra 2011 a EURO III od roku 2015. Všetky tieto príjmy dosiahnuté súčasným uplatňovaním prirážky a poplatkov za externé náklady sa investujú do financovania výstavby prioritných projektov európskeho záujmu uvedených v prílohe III k rozhodnutiu č. 661/2010/EÚ.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 204, 5.8.2010, s. 1.

▼ M3

Článok 7g

1. Členské štáty diferencujú poplatok za infraštruktúru podľa emisnej triedy vozidla EURO takým spôsobom, aby žiaden poplatok za infraštruktúru nebol o viac ako 100 % vyšší ako rovnaký poplatok účtovaný rovnakým vozidlám, ktoré spĺňajú najprísnejšie emisné normy. Existujúce koncesné zmluvy sú z tejto požiadavky vyňaté až do obnovenia zmluvy.

Členský štát sa však môže odchýliť od tejto požiadavky na diferenciaciu poplatku za infraštruktúru, ak:

- i) by to vážne narušilo súlad mýtnych systémov na jeho území;
- ii) by nebolo technicky možné zaviesť takúto diferenciaciu v rámci príslušného mýtného systému;
- iii) by to viedlo k odklonu vozidiel, ktoré najviac znečisťujú životné prostredie s negatívnymi vplyvmi na bezpečnosť cestnej premávky a verejné zdravie, alebo
- iv) mýto zahŕňa poplatok za externé náklady.

Všetky takéto odchýlky alebo výnimky sa oznámia Komisii.

2. Ak vodič prípadne dopravca nemôže pri kontrole predložiť doklady o vozidle, ktoré sú potrebné na overenie emisnej triedy vozidla EURO, členské štáty môžu uložiť mýto do najvyššej úrovne, ktorú možno uložiť.

3. Poplatok za infraštruktúru možno diferencovať aj s cieľom znížiť kongesciu, minimalizovať poškodenie infraštruktúry a optimalizovať využívanie príslušnej infraštruktúry alebo podporiť bezpečnosť cestnej premávky pod podmienkou, že:

- a) diferenciacia je transparentná, zverejnená a prístupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok;
- b) diferenciacia 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 dopravných špičiek, počas ktorých sa vyberajú vyššie poplatky za infraštruktúru na účely zníženia kongescie, nepresiahne päť hodín za deň;
- e) diferenciacia poplatkov je navrhnutá a uplatňuje sa transparentným a z hľadiska príjmov neutrálnym spôsobom na preťaženom cestnom úseku tak, aby sa nákladným dopravcom, ktorí použijú rovnaký úsek cesty mimo období dopravnej špičky, ponúkli znížené sadzby mýta, pričom na dopravcov, ktorí ho použijú počas období dopravnej špičky, sa uplatňujú zvýšené sadzby mýta, a

▼ **M3**

f) členský štát, ktorý sa rozhodne zaviesť takúto diferenciaciu alebo zmeniť platnú diferenciaciu, o tom informuje Komisiu, pričom jej poskytne informácie potrebné na zabezpečenie splnenia podmienok. Komisia na základe poskytnutých informácií zverejní a pravidelne aktualizuje zoznam časových úsekov a zodpovedajúcich sadzieb pri uplatňovaní diferencie.

4. Diferenciácia uvedená v odsekoch 1 a 3 nemá za cieľ vytvárať dodatočné príjmy z mýta. Každé neplánované zvýšenie príjmov sa vyváži zmenami štruktúry diferencie, ktoré sa musia implementovať do dvoch rokov od konca účtovného roka, v ktorom sa dodatočné príjmy dosiahnu.

Článok 7 h

1. Najmenej šesť mesiacov pred implementáciou nového mýtného režimu v podobe poplatku za infraštruktúru členské štáty zašlú Komisii:

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

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

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

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

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

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

▼ **M3**

3. Pred zavedením nového mýtného režimu v podobe poplatku za externé náklady členský štát zašle Komisii:

- a) presné informácie o cestných úsekoch, na ktorých sa má účtovať poplatok za externé náklady s opisom triedy vozidiel, typu ciest a presných časových období, v ktorých sa bude poplatok za externé náklady meniť;
- b) plánovaný vážený priemer poplatku za externé náklady a celkové plánované príjmy;
- c) ak je to vhodné, názov orgánu určeného podľa článku 7c ods. 4 na stanovenie sumy poplatku a meno jeho zástupcu;
- d) parametre, údaje a informácie, ktoré ukážu, ako sa uplatní metóda výpočtu stanovená v prílohe IIIa.

4. Komisia rozhodne, či sú povinnosti podľa článkov 7b, 7c, 7j alebo článku 9 ods. 2 splnené do:

- a) šiestich mesiacov po predložení dokumentácie uvedenej v odseku 3 alebo
- b) prípadne ďalších troch mesiacov po doručení dodatočných informácií podľa odseku 3, ktoré Komisia požadovala.

Dotknuté členské štáty upravia navrhované poplatky za externé náklady tak, aby boli v súlade s rozhodnutím. Rozhodnutie Komisie je k dispozícii výboru uvedenému v článku 9c, Európskemu parlamentu a Rade.

Článok 7i

1. Členské štáty nezavedú zľavy pre žiadnych používateľov v súvislosti so zložkou mýta, ktorú tvorí prvok externých nákladov poplatku.

2. Členské štáty môžu zaviesť zľavy z poplatku za infraštruktúru pod podmienkou, že:

- a) výsledná štruktúra poplatkov je úmerná, zverejnená a prístupná používateľom za rovnakých podmienok a nevedie k tomu, že sa dodatočné náklady presúvajú na ostatných používateľov vo forme vyššieho mýta;
- b) takéto zľavy povedú k skutočným úsporám administratívnych nákladov a
- c) nepresiahnu 13 % poplatku za infraštruktúru, ktorý platia rovnocenné vozidlá, ktoré nemajú nárok na zľavu alebo zníženie poplatku.

▼ **M3**

3. Sadzby mýta môžu s výhradou podmienok stanovených v článku 7g ods. 3 písm. b) a v článku 7g ods. 4 a vo výnimočných prípadoch, konkrétne pre špecifické projekty vo výsostnom európskom záujme určené v prílohe III k rozhodnutiu č. 661/2010/EÚ, podliehať iným formám diferenciacie, aby sa zabezpečila komerčná životaschopnosť takýchto projektov, keď sú vystavené priamej súťaži s inými druhmi dopravy zabezpečovanej vozidlami. Výsledná štruktúra poplatkov je lineárna, úmerná, zverejnená a prístupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok a nevedie k preneseniu dodatočných nákladov na iných používateľov v podobe vyššieho mýta. Komisia overí plnenie uvedených podmienok pred zavedením príslušnej štruktúry poplatkov.

Článok 7j

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 nákladným dopravcom uhrádzať mýto a užívateľské poplatky 24 hodín denne aspoň na väčších predajných miestach, používať bežné spôsoby úhrady v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú, aj mimo nich. Členské štáty poskytnú vhodné zariadenia na miestach úhrad mýta a užívateľských poplatkov, ktoré budú spĺňať bežné normy cestnej bezpečnosti.

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

3. Ak členský štát vyberá mýto za vozidlo, celková výška mýta, výška poplatku za infraštruktúru a/alebo poplatku za externé náklady sa uvedie v doklade, ktorý sa poskytuje dopravcovi, pokiaľ možno elektronicky.

4. Ak je to ekonomicky uskutočniteľné, členské štáty ukladajú a vyberajú poplatky za externé náklady prostredníctvom elektronického systému, ktorý spĺňa požiadavky článku 2 ods. 1 smernice 2004/52/ES. Komisia podporuje spoluprácu členských štátov, ktorá môže byť potrebná na zabezpečenie interoperability elektronických systémov na výber mýta na európskej úrovni.

Článok 7k

Bez toho, aby boli dotknuté články 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, sa touto smernicou neobmedzuje sloboda členských štátov, ktoré zavedú systém mýta a/alebo poplatkov za používanie infraštruktúry, poskytovať za tieto poplatky primeranú kompenzáciu.

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

▼ B*Článok 8*

1. Dva alebo viac členských štátov môže spolupracovať pri zavádzaní spoločného systému užívateľských poplatkov uplatňovaného na ich územiach. V tomto prípade tieto členské štáty zabezpečia úzke zapojenie Komisie do tejto činnosti, do následného systémového uplatňovania a do možných zmien.

2. Pre spoločný systém, okrem podmienok stanovených v článku 7, platia nasledovné podmienky:

a) spoločný ročný užívateľský poplatok stanovia zúčastnené členské štáty na úrovni, ktorá nie je vyššia než sú maximálne sadzby uvedené v článku 7 ods. 7;

▼ M1

b) zaplatenie spoločného užívateľského poplatku umožní prístup na siet' vymedzenú zúčastnenými členskými štátmi podľa článku 7 ods. 1;

▼ B

c) ostatné členské štáty sa môžu pripojiť k spoločnému systému;

d) zúčastnené členské štáty vypracujú pravidlá rozdelenia, aby na každý z nich pripadol spravodlivý podiel výnosu naakumulovaného z užívateľských poplatkov.

▼ M1*Článok 8a*

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

▼ M3*Článok 8b*

1. Dva alebo viaceré členské štáty môžu spolupracovať pri zavádzaní spoločného mýtného systému uplatniteľného na ich kombinovaných územiach ako celku. V takomto prípade tieto členské štáty zabezpečia, aby bola Komisia o tejto spolupráci a následnej prevádzke takéhoto systému a jeho prípadnej zmene informovaná.

2. Spoločný mýtny systém musí spĺňať podmienky stanovené v článkoch 7 až 7k. Ostatné členské štáty sa môžu k spoločnému systému pripojiť.

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

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

a) špecifické dane alebo poplatky:

— vyberané za registráciu vozidla alebo

▼ M1

— uložené vozidlám alebo nákladom, ktoré majú nadmernú hmotnosť alebo rozmery;

b) parkovacie poplatky a špecifické mestské dopravné poplatky.

▼ M3

1a. Táto smernica nebráni členským štátom, aby nediskriminačným spôsobom uplatňovali regulačné poplatky osobitne určené na zníženie dopravnej kongescie alebo na boj proti vplyvom na životné prostredie vrátane zlej kvality ovzdušia na akejkoľvek ceste v mestskej oblasti vrátane transeurópskej cestnej siete prechádzajúcej mestským oblasťami.

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

- a) uľahčenie efektívnej cenotvorby;
- b) zníženie znečistenia z cestnej dopravy pri zdroji;
- c) zmiernenie vplyvov znečistenia z cestnej dopravy pri zdroji;
- d) zlepšenie vlastností vozidiel z hľadiska emisií CO₂ a spotreby energie;
- e) rozvoj alternatívnej infraštruktúry pre používateľov dopravy a/alebo rozšírenie súčasných kapacít;
- f) podpora transeurópskej dopravnej siete;
- g) optimalizácia logistiky;
- h) zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a
- i) poskytnutie bezpečných parkovacích miest.

Uplatňovanie tohto odseku sa považuje za splnené, ak členské štáty zavedú a vykonávajú politiky fiškálnej a finančnej podpory, ktoré majú účinok pákového efektu na finančnú pomoc pre transeurópsku sieť a ktorých hodnota zodpovedá najmenej 15 % príjmov z poplatkov za infraštruktúru a externé náklady ukladané v každom členskom štáte.

▼ M1*Článok 9a*

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

▼ M3*Článok 9b*

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

Článok 9c

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

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

Článok 9d

Komisia prijme v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie delegované akty, pokiaľ ide o:

- prispôsobenie prílohy 0 k *acquis* Únie,
- prispôsobenie vzorcov v častiach 4.1 a 4.2 prílohy IIIa vedeckému a technickému pokroku.

Na delegované akty uvedené v tomto článku sa vzťahujú postupy stanovené v článkoch 9e, 9f a 9g.

Článok 9e

1. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 9d sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú.

2. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.

3. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v článkoch 9f a 9g.

Článok 9f

1. Európsky parlament alebo Rada môžu delegovanie právomoci uvedené v článku 9d odvolať.

2. Inštitúcia, ktorá začala vnútorný postup s cieľom rozhodnúť, či delegovanie právomoci odvolať, vyvinie úsilie na účely informovania druhej inštitúcie a Komisie v primeranom čase pred prijatím konečného rozhodnutia, pričom uvedie delegovanú právomoc, ktorej by sa mohlo odvolanie týkať, a možné dôvody odvolania.

3. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedenej a toto rozhodnutie nadobúda účinnosť okamžite alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť. Uverejní sa v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

▼ **M3***Článok 9g*

1. Európsky parlament alebo Rada môžu voči delegovanému aktu vzniesť námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa jeho oznámenia.

Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

2. Ak do uplynutia uvedenej lehoty Európsky parlament ani Rada nevzniesli námietku voči delegovanému aktu, tento akt sa uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie* a nadobudne účinnosť dňom, ktorý je v ňom stanovený.

Delegovaný akt sa môže uverejniť v *Úradnom vestníku Európskej únie* a nadobudnúť účinnosť pred uplynutím uvedenej lehoty, ak Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o tom, že nemajú v úmysle vzniesť námietku.

3. Delegovaný akt nenadobudne účinnosť v prípade, ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu vzniesli námietku. Inštitúcia, ktorá vznesie námietku voči delegovanému aktu, uvedie dôvody jej vznesenia.

▼ **B***Článok 10*

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

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

▼ **M3***Článok 10a*

1. V záujme zohľadnenia zmien v harmonizovanom indexe spotrebiteľských cien v celej EÚ pri vylúčení energie a nespracovaných potravín [ako je uverejnený Komisiou (Eurostatom)] sa sumy v eurách uvedené v prílohe II a sumy v centoch uvedené v prílohe IIIb v tabuľkách 1 a 2 preskúmajú každé dva roky počínajúc 1. januárom 2013.

Sumy sa prispôsobujú automaticky, a to zvýšením základnej sumy v eurách alebo centoch o percentuálnu zmenu uvedeného indexu. Výsledné sumy sa zaokrúhľia nahor na najbližšiu sumu v eurách v prípade prílohy II, na najbližšiu sumu v desatinách centov v prípade prílohy IIIb tabuľky 1 a na najbližšiu sumu v stotínach centov v prípade prílohy IIIb tabuľky 2.

2. Komisia uverejní upravené sumy uvedené v odseku 1 v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Tieto upravené sumy nadobudnú účinnosť prvý deň mesiaca nasledujúceho po uverejnení.

▼ **M3***Článok 11*

1. Do 16. októbra 2014 a potom každé štyri roky členské štáty, ktoré vyberajú poplatok za externé náklady a/alebo poplatok za infraštruktúru, vypracujú správu o mýte vybranom na ich území vrátane koncesného mýta a zašlú ju Komisii, ktorá ju sprístupní ostatným členským štátom. Uvedená správa nemusí zahŕňať mýtné režimy, ktoré už boli zavedené k 10. júnu 2008 a ktoré nevyužívajú poplatky za externé náklady, pokiaľ tieto režimy zostanú platné a podstatne sa nezmenia. Uvedená správa musí obsahovať informácie o:

- a) váženom priemernom poplatku za externé náklady a konkrétnych sumách vybraných za každú kombináciu triedy vozidla, typu cesty a časového obdobia;
- b) diferenciacii poplatkov za infraštruktúru podľa typu vozidla a času;
- c) váženom priemernom poplatku za infraštruktúru a celkových príjmoch, ktoré vyplynuli z tohto poplatku;
- d) celkových príjmoch z poplatku za externé náklady a
- e) opatreniach vykonaných v zmysle článku 9 ods. 2.

2. Do 16. októbra 2015 Komisia s pomocou výboru uvedeného v článku 9c predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní a účinkoch tejto smernice, najmä v súvislosti s účinnosťou ustanovení týkajúcich sa náhrady nákladov znečistenia spôsobeného premávkou, a o zaradení vozidiel, ktoré majú viac ako 3,5 tony a menej ako 12 ton. Na základe priebežného monitorovania sa v správe analyzuje a hodnotí okrem iného:

- a) účinnosť opatrení uvedených v tejto smernici s cieľom riešiť negatívne vplyvy spôsobené cestnou dopravou, pričom sa predovšetkým zohľadní vplyv na geograficky izolované a okrajové členské štáty;
- b) účinok vykonávania tejto smernice na priamych používateľov vzhľadom na environmentálne najpriateľnejšie a najefektívnejšie dopravné riešenia, pričom sa zahrnú informácie o zavedení poplatkov založených na vzdialenosti;
- c) vykonávanie a účinok diferenciacie poplatkov za infraštruktúru, ako sa uvádza v článku 7g, na zníženie miestneho znečistenia ovzdušia a kongescie. V správe sa hodnotí aj to, či maximálna diferenciacia a obdobie dopravnej špičky uvedené v článku 7g postačujú na to, aby umožňovali riadne fungovanie mechanizmu diferenciacie;
- d) vedecký pokrok pri odhade externých nákladov na dopravu na účely ich internalizácie a
- e) pokrok pri uplatňovaní poplatkov pre používateľov ciest a metódach postupnej harmonizácie systémov spoplatňovania, ktoré sa uplatňujú na komerčné vozidlá.

▼M3

V správe sa vyhodnotí aj používanie elektronických systémov pri ukladaní a vyberaní poplatkov za infraštruktúru a externé náklady a stupeň ich interoperability podľa smernice 2004/52/ES.

3. Súčasťou správy je prípadne aj návrh Európskemu parlamentu a Rade na ďalšiu revíziu tejto smernice.

4. Komisia do 16. októbra 2012 predloží správu, ktorá bude obsahovať prehľad iných opatrení (ako napríklad regulačná politika) prijatých na internalizovanie alebo zníženie externých nákladov súvisiacich so životným prostredím, hlukom a zdravím vo všetkých druhoch dopravy vrátane právneho základu a použitých maximálnych hodnôt.

V záujme zabezpečenia spravodlivej hospodárskej súťaže a súčasného postupného spolplatňovania externých nákladov vo všetkých druhoch dopravy správa obsahuje harmonogram opatrení, ktoré je potrebné ešte prijať na riešenie tých aspektov týkajúcich sa ďalších druhov dopravy alebo vozidiel a/alebo externých nákladov, ktoré sa dosiaľ nezohľadnili, pričom sa berie do úvahy pokrok pri revízii smernice Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny⁽¹⁾.

▼B*Článok 12*

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

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

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

Článok 13

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

Článok 14

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51.

▼ **M1**

PRÍLOHA 0

LIMITNÉ HODNOTY EMISÍ

1. Vozidlo „EURO 0“

Hmotnosť oxidu uhľnatého (CO) g/kWh	Hmotnosť uhľovodíkov (HC) g/kWh	Hmotnosť oxidov dusíka (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Vozidlá „EURO I“/„EURO II“

	Hmotnosť oxidu uhľnatého (CO) g/kWh	Hmotnosť uhľovodíkov (HC) g/kWh	Hmotnosť oxidov dusíka (NOx) g/kWh	Hmotnosť tuhých častíc (PT) g/kWh
Vozidlo „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Vozidlo „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

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

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

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

	Hmotnosť oxidu uhľnatého (CO) g/kWh	Hmotnosť uhľovodíkov (HC) g/kWh	Hmotnosť oxidov dusíka (NOx) g/kWh	Hmotnosť tuhých častíc (PT) g/kWh	Výfukový plyn m ⁻¹
Vozidlo „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Vozidlo „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vozidlo „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Vozidlo „EEV“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

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

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

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



PRÍLOHA I

MINIMÁLNE SADZBY DANE PLATNÉ PRE VOZIDLÁ

Motorové vozidlá

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

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

JAZDNÉ SÚPRAVY (NÁVESOVÉ A PRÍVESOVÉ SÚPRAVY)

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

▼B

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

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

▼ B*PRÍLOHA II***MAXIMÁLNE ČIASTKY UŽÍVATEĽSKÝCH POPLATKOV, VRÁTANE ADMINISTRATÍVNYCH NÁKLADOV, KTORÉ SÚ UVEDENÉ V ČLÁNKU 7 ODS. 7****Ročný poplatok****▼ M1**

	najviac tri nápravy	najmenej štyri nápravy
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV a menej znečisťujúce životné prostredie	797	1 329

▼ B**Mesačný a týždenný poplatok**

Sadzby mesačných a týždenných poplatkov sú úmerné dobe použitia infraštruktúry.

Denný poplatok**▼ M1**

Denný užívateľský poplatok je rovnaký pre všetky kategórie vozidiel a predstavuje 11 EUR.

▼ **M1**

PRÍLOHA III

HLAVNÉ ZÁSADY ROZVRHNUTIA NÁKLADOV A VÝPOČET MÝT

▼ **M3**

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

▼ **M1**

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

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

1. Definícia siete a príslušných vozidiel

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

2. Náklady na infraštruktúru

2.1. Investičné náklady

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

▼ M1

- Bez toho, aby bol dotknutý výpočet investičných nákladov, môže úhrada vynaložených nákladov:
 - byť rovnomerne rozložená počas doby amortizácie alebo vážená na prvé, stredné alebo neskoršie roky, ak sa toto váženie uskutoční transparentným spôsobom,
 - ustanoviť indexáciu mýta počas doby amortizácie.
- Všetky minulé náklady sa zakladajú na zaplatených čiastkach. Náklady, ktoré majú vzniknúť, sa budú zakladať na prognózach primeraných nákladov.
- Môže sa predpokladať, že verejné investície budú financované z pôžičiek. Úrokové sadzby, ktoré sa majú uplatňovať na minulé náklady, sú sadzby, ktoré platili pre verejné pôžičky z tohto obdobia.
- Pridelenie nákladov ťažkým nákladným vozidlám sa uskutočňuje na objektívnom a transparentnom základe, pričom sa zohľadní proporčná časť dopravy ťažkých nákladných vozidiel, ktorá sa má vykonať na sieti, a s tým spojené náklady. Vozokilometre ťažkých nákladných vozidiel sa môžu na tento účel upraviť podľa objektívne oprávnených „koeficientov rovnocennosti“, ako sú napríklad uvedené v bode 4 ⁽¹⁾.
- Zabezpečenie predpokladanej návratnosti kapitálu alebo rozpätia zisku je primerané vzhľadom na trhové podmienky a môže sa líšiť na účel zabezpečenia výkonnostných stimulov pre tretiu zmluvnú stranu v súvislosti s požiadavkami na kvalitu služieb. Návratnosť kapitálu sa môže zhodnotiť použitím ekonomických ukazovateľov, ako je IRR (vnútorná miera návratnosti kapitálu) alebo WACC (vážené priemerné kapitálové náklady).

2.2. Ročné náklady na údržbu a náklady na stavebné opravy

- Tieto náklady zahŕňajú ročné náklady na údržbu siete a pravidelné náklady súvisiace s opravami, spevňovaním a obnovou povrchu, aby sa zabezpečilo, že sa prevádzková funkčnosť siete priebežne udržiava.
- Také náklady sa odporúča rozdeliť medzi ťažké nákladné vozidlá a ostatnú dopravu na základe skutočných a predpokladaných podielov vozokilometrov a môžu sa upraviť podľa objektívne oprávnených koeficientov rovnocennosti, ako sú napríklad uvedené v bode 4.

3. Náklady na prevádzku, riadenie a vyberanie mýta

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

- náklady na výstavbu, zriadenie a údržbu mýtnic a ostatných platobných systémov,
- každodenné náklady na prevádzku, správu a údržbu systému vyberania mýta,

⁽¹⁾ Uplatňovanie koeficientov rovnocennosti členskými štátmi môže zohľadniť výstavbu ciest, ktorá prebieha v etapách, alebo použitie prístupu dlhodobého cyklu životnosti.

▼ **M1**

- správne poplatky a sadzby súvisiace s koncesnými zmluvami,
- náklady na riadenie, správu a služby súvisiace s prevádzkou infraštruktúry.

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

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

4. Podiel nákladnej dopravy, koeficienty rovnocennosti a korekčný mechanizmus

- Výpočet mýta sa zakladá na skutočných alebo predpokladaných podieľoch ťažkých nákladných 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 nákladnými vozidlami.
- Táto tabuľka uvádza orientačné koeficienty rovnocennosti. Ak členský štát používa koeficienty rovnocennosti, ktoré sa odlišujú od tých, ktoré sú uvedené v tabuľke, zakladajú sa na objektívne oprávnených kritériách a uverejnia sa.

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

⁽¹⁾ Na určenie triedy vozidla pozri prílohu IV.

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

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

▼ **M3***PRÍLOHA IIIa***MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA VYBERANIE POPLATKU ZA EXTERNÉ NÁKLADY**

V tejto prílohe sa stanovujú minimálne požiadavky na vyberanie poplatku za externé náklady a výpočet maximálneho váženého priemerného poplatku za externé náklady.

1. Časti príslušnej cestnej siete

Členský štát presne špecifikuje časť alebo časti svojej cestnej siete, ktoré sú predmetom poplatku za externé náklady.

V prípade, že členský štát vyberá poplatok za externé náklady len v časti alebo častiach cestnej siete, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, táto časť alebo časti sa vyberú po posúdení, v ktorom sa zistí, že:

- využívanie ciest vozidlami tam, kde sa uplatňuje poplatok za externé náklady, poškodzuje životné prostredie viac, ako je priemer takéhoto poškodzovania v iných častiach cestnej siete, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice a nepodliehajú poplatku za externé náklady, alebo
- zavedenie poplatku za externé náklady v iných častiach cestnej siete, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, by mohlo mať nepriaznivé účinky na životné prostredie alebo bezpečnosť cestnej premávky, alebo že uloženie a vyberanie poplatkov za externé náklady by spôsobovalo neúmerne náklady.

2. Vozidlá, cesty a časové obdobia

Členské štáty oznámia Komisii klasifikáciu vozidiel, podľa ktorej sa mýto diferencuje. Oznámia Komisii aj miesto, kde sa nachádzajú cesty, ktoré podliehajú vyšším poplatkom za externé náklady [ďalej len „predmestské cesty (vrátane diaľnic)“], a cesty, ktoré podliehajú nižším poplatkom za externé náklady [(ďalej len „medzimestské cesty (vrátane diaľnic)“)].

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

Klasifikácia ciest na predmestské cesty (vrátane diaľnic) a medzimestské cesty (vrátane diaľnic) a vymedzenie časových období sa zakladá na objektívnych kritériách súvisiacich so stupňom vystavenia ciest a ich okolia znečisteniu, ako sú hustota obyvateľstva a ročný počet špičiek znečistenia meraný v súlade so touto smernicou. Uplatnené kritériá sa uvedú v oznámení.

3. Výška poplatku

Členský štát alebo vo vhodnom prípade nezávislý orgán určí jednotnú konkrétnu výšku pre každú triedu vozidla, typ cesty a časové obdobie. Výsledná štruktúra poplatkov vrátane času začatia a skončenia každej nočnej doby, počas ktorého poplatky za externé náklady zahŕňajú poplatky za znečistenie hlukom, je transparentná, zverejnená a sprístupnená všetkým používateľom za rovnakých podmienok. Zverejnenie by sa malo uskutočniť včas pred ich zavedením. Všetky parametre, údaje a ďalšie informácie potrebné na pochopenie toho, ako sa vypočítavajú rozličné prvky externých nákladov, sa zverejnia.

▼ **M3**

Pri stanovovaní poplatkov sa členský štát alebo vo vhodnom prípade nezávislý orgán riadi zásadou efektívnej cenotvorby, teda ceny, ktorá sa približuje sociálnym medzným nákladom na používanie spolatňovaného vozidla.

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

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán monitoruje účinnosť systému poplatkov pri znižovaní poškodzovania životného prostredia spôsobeného cestnou dopravou. Ak je to vhodné, každé dva roky upravuje štruktúru poplatkov a osobitné výšky poplatkov stanovené pre danú triedu vozidla, typ cesty a časové obdobie podľa zmien ponuky a dopytu v doprave.

4. Prvky externých nákladov

4.1. Náklady znečistenia ovzdušia spôsobeného premávkou

Ak sa členský štát rozhodne zahrnúť časť alebo celé náklady znečistenia ovzdušia spôsobeného premávkou do poplatku za externé náklady, členský štát alebo vo vhodnom prípade nezávislý orgán vypočíta účtovateľné náklady znečistenia ovzdušia spôsobeného premávkou tak, že použije nasledujúci vzorec alebo jednotkové hodnoty uvedené v prílohe IIIb v tabuľke 1, ak sú jednotkové hodnoty nižšie:

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

v ktorom:

- PCV_{ij} = náklady znečistenia ovzdušia triedy vozidla i na ceste typu j (euro/vozokilometer),
- EF_{ik} = emisný koeficient znečisťujúcej látky k a triedy vozidla i (gram/vozokilometer),
- PC_{jk} = peňažné náklady na znečisťujúcu látku k pre typ cesty j (euro/gram).

Emisné koeficienty sú tie isté, aké používa členský štát pri vypracovávaní národných súpisov emisií stanovených v smernici Európskeho parlamentu a rady 2001/81/ES z 23. októbra 2001 o národných emisných stropoch pre určité látky znečisťujúce ovzdušie⁽¹⁾ (ktorá vyžaduje použitie Príručky na súpis emisií EMEP/CORINAIR⁽²⁾). Finančné náklady na znečisťujúce látky odhaduje členský štát prípadne nezávislý orgán a zohľadňuje pri tom najnovšie poznatky.

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán môže pri výpočte ceny nákladov znečistenia ovzdušia uplatňovať vedecky dokázané alternatívne metódy použitím údajov z merania látok znečisťujúcich ovzdušie a miestnej hodnoty finančných nákladov na látky znečisťujúce ovzdušie, ak výsledky nepresiahnu jednotkové hodnoty uvedené v prílohe IIIb tabuľke 1 pre žiadnu triedu vozidiel.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 309, 27.11.2001, s. 22.

⁽²⁾ Metodika Európskej environmentálnej agentúry <http://reports.eea.europa.eu/EMEP-CORINAIR5/>.

▼ **M3**4.2. *Náklady hluku spôsobeného premávkou*

Ak sa členský štát rozhodne zahrnúť všetky náklady alebo časť nákladov hluku spôsobeného premávkou do poplatku za externé náklady, členský štát alebo vo vhodnom prípade nezávislý orgán vypočíta účtovateľné náklady hluku spôsobeného premávkou tak, že použije tento vzorec alebo jednotkové hodnoty z prílohy IIIb tabuľky 2, ak sú jednotkové hodnoty nižšie:

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

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

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

kde:

- NCV_j = náklady hluku jedného ťažkého nákladného vozidla na ceste typu j (euro/vozokilometer),
- NC_{jk} = náklady hluku na osobu vystavenú na ceste typu j hladine hluku k (euro/osoba),
- POP_k = populácia vystavená dennej hladine hluku k na kilometer (osoba/kilometer),
- WADT = vážená priemerná denná premávka (v ekvivalentoch osobných automobilov),
- a a b sú vážené koeficienty určené členskými štátmi tak, aby výsledný vážený priemerný poplatok za hluk na vozokilometer neprekročil NCV_j (denne).

Hluk spôsobený premávkou súvisí s vplyvom na hladiny hluku merané blízko miesta vystaveného hluku a za prípadnými protihlukovými bariérami.

Populácia vystavená hladine hluku k sa prevezme zo strategických hlukových máp vypracovaných podľa článku 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES z 25. júna 2002 o posudzovaní a riadení environmentálneho hluku ⁽¹⁾.

Náklady na osobu vystavenú úrovni hluku k odhaduje členský štát prípadne nezávislý orgán a zohľadňuje pri tom najnovšie poznatky.

Pre váženú priemernú dennú premávku sa uplatní ekvivalenčný koeficient „e“ medzi ťažkými nákladnými vozidlami a osobnými automobilmi, ktorý neprevyšuje hodnotu 4.

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán môže uplatňovať vedecky dokázané alternatívne metódy výpočtu hodnoty nákladov hluku pod podmienkou, že výsledok neprekročí jednotkové hodnoty uvedené v prílohe IIIb v tabuľke 2.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 12.

▼ M3

Členský štát, alebo prípadne nezávislý orgán, môže stanoviť diferencované poplatky za hluk s cieľom odmeniť používanie tichších vozidiel, a to za predpokladu, že to nepovedie k diskriminácii zahraničných vozidiel. Ak sa diferencované poplatky za hluk zavedú, poplatky za najhlučnejšiu kategóriu vozidiel nesmú prekročiť jednotkové hodnoty uvedené v prílohe IIIb v tabuľke 2 a štvornásobok poplatku za hluk pre najtichšie vozidlo.

▼ **M3***PRÍLOHA IIIb***MAXIMÁLNY VÁŽENÝ PRIEMERNÝ POPLATOK ZA EXTERNÉ NÁKLADY**

V tejto prílohe sa stanovujú parametre, ktoré sa použijú na výpočet maximálneho váženého priemerného poplatku za externé náklady.

1. Maximálne náklady znečistenia ovzdušia spôsobeného premávkou:*Tabuľka 1: Maximálne účtovateľné náklady znečistenia ovzdušia*

Sumy v centoch/vozokilometer	Predmestské cesty (vrátane diaľnic)	Medzimestské cesty (vrátane diaľnic)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
po 31. decembri 2013	3	2
EURO VI	0	0
po 31. decembri 2017	2	1
Menej znečisťujúce ako EURO VI	0	0

Hodnoty v tabuľke 1 sa môžu v horských oblastiach vynásobiť koeficientom najviac 2 v rozsahu, v akom je to zdôvodnené sklonom ciest, nadmorskou výškou a/alebo teplotnými inverziami.

2. Maximálne náklady hluku spôsobeného premávkou*Tabuľka 2: Maximálne účtovateľné náklady hluku*

Sumy v centoch/vozokilometer	deň	noc
Predmestské cesty (vrátane diaľnic)	1,1	2
Medzimestské cesty (vrátane diaľnic)	0,2	0,3

Hodnoty v tabuľke 2 sa môžu v horských oblastiach vynásobiť koeficientom najviac 2, pokiaľ je to zdôvodnené sklonom ciest, teplotnými inverziami a/alebo tzv. efektom amfiteátra v údoliach.

▼ **M1***PRÍLOHA IV***ORIENTAČNÉ URČENIE TRIEDY VOZIDLA**

Triedy vozidiel sa určujú podľa tejto tabuľky.

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

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

Motorové vozidlá

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

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

▼ **M1****Jazdné súpravy (návesové a prívesové súpravy)**

Hnacie nápravy s pneumatickým pružením alebo uznané ako rovnocenné		Ostatné systémy zavesenia hnacích náprav		Trieda poškodenia
Počet náprav a najvyššia prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách)		Počet náprav a najvyššia prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách)		
Nie menej ako	Menej ako	Nie menej ako	Menej ako	
<i>Nápravy 2 + 1</i>				
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	
<i>Nápravy 2 + 2</i>				
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	III
33	36	33	36	
36	38			
<i>Nápravy 2 + 3</i>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
<i>Nápravy 3 + 2</i>				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>Nápravy 3 + 3</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
		40	44	
40	44	40	44	