

Štvrtok 25. októbra 2018

P8\_TA(2018)0423

**Poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami \*\*\*I**

**Legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 25. októbra 2018 o návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))**

**(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)**

(2020/C 345/49)

*Európsky parlament,*

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2017)0275),
  - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C8-0171/2017),
  - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
  - so zreteľom na odôvodnené stanovisko predložené na základe Protokolu č. 2 o uplatňovaní zásad subsidiarity a proporcionality rakúskou Spolkovou radou, ktorá tvrdí, že návrh legislatívneho aktu nie je v súlade so zásadou subsidiarity,
  - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 18. októbra 2017 <sup>(1)</sup>,
  - so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z 1. februára 2018 <sup>(2)</sup>,
  - so zreteľom na článok 59 rokovacieho poriadku,
  - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanovisko Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín (A8-0202/2018),
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;
  2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak nahrádza, podstatne mení alebo má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh;
  3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

---

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 81, 2.3.2018, s. 188.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 176, 23.5.2018, s. 66.

Štvrtok 25. októbra 2018

## P8\_TC1-COD(2017)0114

**Pozícia Európskeho parlamentu prijatá v prvom čítaní 25. októbra 2018 na účely prijatia smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/..., ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami**

(Text s významom pre EHP)

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 <sup>(1)</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov <sup>(2)</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom <sup>(3)</sup>,

keďže:

- (1) Pokrok smerom k cieľu, ktorý si Komisia stanovila vo svojej bielej knihe z 28. marca 2011 <sup>(4)</sup>, a síce uplatňovať v plnej miere zásady „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“, vytvárať zisky a zabezpečovať financovanie budúcich dopravných investícií, je pomalý a v spoplatňovaní cestnej infraštruktúry naprieč Úniou pretrvávajú isté nezrovnalosti.
- (1a) **Komisia v tejto bielej knihe stanovila rok 2020 ako lehotu, do ktorej sa bude „pokračovať v zavádzaní celkovej a povinnej internalizácie externých nákladov (okrem povinnej úhrady nákladov súvisiacich s opotrebovaním sa to zároveň týka hluku, miestneho znečistenia a preťaženia dopravy) v cestnej a železničnej doprave“.** [PN 1]
- (1b) **Pohyb nákladných a osobných vozidiel je faktorom, ktorý prispieva k uvoľňovaniu znečisťujúcich látok do ovzdušia. Medzi takéto znečisťujúce látky, ktoré majú závažný vplyv na zdravie osôb a vedú k zhoršeniu kvality okolitého ovzdušia v Únii, patria PM<sub>2,5</sub>, NO<sub>2</sub> a O<sub>3</sub>. V roku 2014 tieto tri znečisťujúce látky spôsobili v Únii 399 000, 75 000 a 13 600 predčasných úmrtí v dôsledku dlhodobého vystavenia, ako vo svojich odhadoch v roku 2017 uviedla Európska environmentálna agentúra.** [PN 2]
- (1c) **Podľa údajov Svetovej zdravotníckej organizácie hluk pochádzajúci len z cestnej dopravy je druhým najškodlivejším faktorom environmentálneho stresu v Európe, pričom mu predchádza iba znečistenie ovzdušia. Najmenej 9 000 predčasných úmrtí ročne možno pripísať ochoreniam srdca zapríčineným hlukom z dopravy.** [PN 3]
- (1d) **Podľa správy Európskej environmentálnej agentúry z roku 2017 o kvalite ovzdušia v Európe bola cestná doprava v roku 2015 odvetvím s najvyššími emisiami NO<sub>x</sub> a druhým odvetvím v poradí, pokiaľ ide o znečisťovanie sadzami.** [PN 4]
- (2) Komisia vo svojom oznámení Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu <sup>(5)</sup> predznamenal, že navrhne revíziu smernice o poplatkoch pre nákladné automobily s cieľom umožniť spoplatňovanie aj na základe rozlíšenia podľa emisií oxidu uhličitého a rozšíriť uplatňovanie niektorých jej zásad na autobusy a autokary, ako aj na osobné automobily a dodávky.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 81, 2.3.2018, s. 188.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 176, 23.5.2018, s. 66.

<sup>(3)</sup> Pozícia Európskeho parlamentu z 25. októbra 2018.

<sup>(4)</sup> Biela kniha z 28. marca 2011: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (COM(2011)0144).

<sup>(5)</sup> COM(2016)0501.

Štvrtok 25. októbra 2018

- (3) Všetky ~~ťažké úžitkové~~ vozidlá majú významný vplyv na cestnú infraštruktúru a prispievajú k znečisteniu ovzdušia a, pričom ľahké vozidlá sú zdrojom väčšiny negatívnych environmentálnych a sociálnych vplyvov súvisiacich s cestnou dopravou, emisiami či kongesciou. V záujme rovnakého zaobchádzania a spravodlivej hospodárskej súťaže by sa malo zabezpečiť, aby vozidlá, na ktoré sa zatiaľ nevzťahuje rámec stanovený v smernici Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES <sup>(1)</sup>, pokiaľ ide o mýto a užívateľské poplatky, boli do tohto rámca zahrnuté. Rozsah pôsobnosti uvedenej smernice by sa preto mal rozšíriť na ťažké úžitkové vozidlá iné ako vozidlá určené na prepravu tovaru, ako aj na ľahké ~~úžitkové~~ vozidlá vrátane osobných vozidiel a osobné vozidlá. Poplatky za osobné vozidlá by sa mohli upraviť tak, aby sa predišlo nadmernej penalizácii častých používateľov. V záujme rovnakého zaobchádzania by sa poplatky mali uplatňovať nediskriminačne na základe kategórie vozidla a diferencovane na základe vplyvu vozidla na infraštruktúru, na životné prostredie a spoločnosť a na základe sociálno-ekonomickej situácie niektorých účastníkov cestnej premávky, ktorí sa nemôžu dostať na pracovisko inak ako po ceste. [PN 5]
- (3a) Na dobudovanie vnútorného trhu cestnej dopravy so spravodlivými podmienkami hospodárskej súťaže by sa mali pravidlá uplatňovať jednotne. Jedným z hlavných cieľov tejto smernice je odstrániť narušenia hospodárskej súťaže medzi jej účastníkmi. Je preto vhodné zahrnúť do rozsahu pôsobnosti poplatkov vzťahujúcich sa na ťažké úžitkové vozidlá aj dodávkové vozidlá, ktoré sa používajú na prepravu tovaru v cestnej doprave. [PN 6]
- (3b) S cieľom zabezpečiť proporcionality tohto opatrenia je dôležité zamerať sa len na dodávkové vozidlá používané na prepravu tovaru po ceste, na ktoré sa vzťahujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 <sup>(2)</sup> a (ES) č. 1072/2009 <sup>(3)</sup> a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 <sup>(4)</sup>. [PN 7]
- (4) Užívateľské poplatky na základe času svojou povahou presne neodrážajú skutočné náklady na infraštruktúru a z podobných dôvodov nie sú účinné, pokiaľ ide o motivovanie k čistejšej a efektívnejšej doprave alebo o znižovanie kongescie. ~~Postupne~~ V prípade ťažkých vozidiel by sa užívateľské poplatky na základe času mali postupne nahrádzať poplatkami založenými na vzdialenosti, ktoré sú spravodlivejšie, účinnejšie a efektívnejšie. [PN 8]
- (4a) S cieľom zabezpečiť, aby sa toto postupné nahrádzanie poplatkov na základe času poplatkami na základe prejdenej vzdialenosti nestalo ďalšou prekážkou prístupu na hlavné európske trhy v prípade prepravy z okrajových krajín a regiónov, by sa mal zaviesť čo najskôr kompenzačný systém, aby sa vyrovnali dodatočné náklady a tým sa zabezpečilo, že to nebude predstavovať významnú stratu konkurencieschopnosti. [PN 10]
- (4b) S cieľom zabrániť presunu premávky na bezplatné cesty, čo môže mať vážne dôsledky na bezpečnosť cestnej premávky a optimálne využívanie cestnej siete, musia mať členské štáty možnosť vyberať mýto na všetkých cestách, ktoré sú v priamej konkurencii s transeurópskymi sieťami. [PN 11]
- (4c) Užívateľské poplatky založené na čase podnecujú vodičov k tomu, aby viac cestovali počas obdobia platnosti diaľničnej známky, čím nesprávne uplatňujú zásady „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“. [PN 12]

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51).

<sup>(3)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 72).

<sup>(4)</sup> 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).

Štvrtok 25. októbra 2018

- (4d) *Na zaistenie správneho uplatňovania tejto smernice by mali byť zmluvné rámce, ktorými sú upravené koncesné zmluvy na výber cestných poplatkov, zamerané na uľahčenie možnosti prispôbiť tieto zmluvy vývoju regulačného rámca Únie v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ. [PN 13]*
- (4e) *V tejto súvislosti by sa mala zvážiť možnosť kompenzovať dodatočné náklady vyplývajúce z odľahlosti prostredníctvom možnosti prístupu k energeticky účinnejším flotilám a prioritného poskytovania exkluzívnej infraštruktúry alebo technológií, ako sú elektrické diaľnice. Tieto kompenzačné možnosti by mohli tvoriť súčasť budúceho Nástroja na prepájanie Európy na obdobie po roku 2020. [PN 14]*
- (5) *S cieľom zabezpečiť u užívateľov prijateľnosť budúcich režimov spoplatňovania ciest by 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“ a mali by sa do nich zahrnúť opatrenia na účelové viazanie príjmov z užívateľských poplatkov. V tejto súvislosti by členské štáty mali mať možnosť tiež vyberať mýto na cestách, ktoré nie sú súčasťou hlavnej dopravnej siete. Každý členský štát, ktorý zavedie takýto systém, by mal zabezpečiť, že spĺňa ustanovenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES<sup>(1)</sup>. [PN 15]*
- (5a) *Členské štáty by mali byť nabádané k tomu, aby pri uplatňovaní systémov spoplatňovania dopravnej infraštruktúry pre osobné vozidlá zohľadňovali sociálno-ekonomické faktory. [PN 16]*
- (5b) *Systém vyberania poplatkov od všetkých účastníkov cestnej premávky prostredníctvom elektronických prostriedkov zahŕňa hromadný zber a uchovávanie osobných údajov, ktoré sa budú môcť použiť na vypracovanie komplexných profilov pohybu. Členské štáty a Komisia by mali pri vykonávaní tejto smernice systematicky zohľadňovať zásady obmedzenia účelu a minimalizácie údajov. Technické riešenia zberu údajov v súvislosti s výberom poplatkov za používanie ciest by preto mali obsahovať možnosť anonymizovaných, šifrovaných alebo zálohových platieb. [PN 17]*
- (5c) *Dane z vozidiel by mohli byť prekážkou zavedenia mýta. V snahe podporiť zavedenie mýta by členské štáty mali mať väčšiu voľnosť pri urýchlennom znížení dane z vozidiel, čo znamená, že treba čo najskôr znížiť minimálne sadzby stanovené v smernici 1999/62/ES. [PN 18]*
- (5d) *Je mimoriadne dôležité, aby členské štáty zaviedli spravodlivý systém poplatkov, ktorý nebude penalizovať používateľov súkromných vozidiel, ktorí sú z dôvodu bydliska na vidieku alebo v oblasti s ťažkým prístupom, či na izolovanom území nútení pravidelnejšie používať spoplatnené cesty. V rámci politiky územného rozvoja by členské štáty mali v prípade používateľov z takýchto území uplatniť zľavy. [PN 20]*
- (6) *Pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá, je dôležité zabezpečiť, aby každý v prípade, že členské štáty zavedú poplatok na základe času uplatňovaný na ľahké vozidlá, bol tento poplatok proporčný, a to aj vzhľadom na obdobia používania kratšie ako jeden rok. Z tohto aspektu 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 zvyčajnom type jász, pokiaľ to zabezpečí nediskrimináciu. [PN 21]*

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. apríla 2004 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v Spoločenstve (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 166, 30.4.2004, s. 124).

Štvrtok 25. októbra 2018

- (7) Podľa smernice 1999/62/ES ~~možno by sa~~ poplatok za externé náklady **v súlade so zásadou „znečisťovateľ platí“** mal uložiť na úrovni, ktorá sa približuje sociálnym medzným 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 zabezpečil by sa ňou spravodlivý príspevok ťažkých úžitkových vozidiel k splneniu noriem EÚ o kvalite ovzdušia <sup>(1)</sup> a všetkých obmedzení alebo cieľov týkajúcich sa hluku. Uplatňovanie takýchto poplatkov by sa preto malo uľahčiť. [PN 22]
- (8) Na tento účel by sa **mala zaviesť možnosť uplatniť poplatok za externé náklady v sieťach, na ktoré sa nevzťahuje žiaden poplatok za infraštruktúru, a** maximálny vážený priemer poplatkov za externé náklady **by sa** mal nahradiť ľahko uplatniteľnými ~~referenčnými~~ **minimálnymi** hodnotami aktualizovanými podľa inflácie, dosiahnutého vedeckého pokroku pri odhade externých nákladov na cestnú dopravu a vývoja zloženia vozidlového parku. [PN 23]
- (8a) **S cieľom prispieť k plneniu cieľa uvedeného v Bielej knihe o doprave, ktorým je snaha o úplné uplatňovanie zásady „znečisťovateľ platí“, by sa malo zaručiť uplatňovanie poplatku za externé náklady v prípade ťažkých vozidiel a dodávkových vozidiel prepravujúcich tovar v cestnej doprave v sieťach, na ktoré sa vzťahuje poplatok za infraštruktúru.** [PN 24]
- (8b) **S cieľom zabezpečiť primerané opätovné využitie príjmov z poplatkov za externé náklady by bolo vhodné, aby sa tieto príjmy opätovne investovali do odvetvia dopravnej infraštruktúry, aby sa podporili udržateľnejšie spôsoby dopravy s nižším vplyvom na životné prostredie.** [PN 25]
- (9) 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 ~~zastaranou~~ **menej účinnou** do konca roku 2020, a preto by sa dovtedy mala postupne zrušiť. Od toho istého momentu by sa poplatky za externé náklady mali uplatňovať systematickejšie ako cieľový prostriedok na úhradu externých nákladov v situáciách, keď je to najviac potrebné. [PN 27]
- (10) Podiel emisií CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel rastie. Diferenciácia poplatkov za infraštruktúru podľa takýchto emisií dokáže prispieť k zlepšeniu v tejto oblasti, a preto by sa mala zaviesť.
- (11) Ľahké vozidlá sa na negatívnych vplyvoch cestnej dopravy na životné prostredie a zdravie podieľajú dvomi tretinami. Preto je dôležité motivovať k používaniu čistejších a palivovo úspornejších vozidiel diferenciáciou cestných poplatkov na základe faktorov zhody vymedzených v nariadení Komisie (EÚ) 2016/427 <sup>(2)</sup>, nariadení Komisie (EÚ) 2016/646 <sup>(3)</sup> a nariadení Komisie (EÚ) 2017/xxx <sup>(4)</sup>.
- (12) Na podporu používania čistejších a účinnejších vozidiel by členské štáty mali na tieto vozidlá uplatňovať výrazne nižšie cestné mýto a užívateľské poplatky. **Na uľahčenie a urýchlenie vykonávania týchto mechanizmov by sa toto zníženie malo uplatňovať bez ohľadu na nadobudnutie účinnosti nariadenia Komisie (EÚ) .../..., ktorým sa vykonáva nariadenie (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o certifikáciu emisií CO<sub>2</sub> a spotrebu paliva ťažkých úžitkových vozidiel. Vozidlá s nulovými emisiami by nemali podliehať žiadnemu poplatku za externé náklady súvisiacemu so znečisťovaním ovzdušia.** [PN 28]
- (12a) **Tranzit cez Alpy predstavuje pre dotknuté regióny osobitný problém v podobe hluku a znečistenia ovzdušia a opotrebovania infraštruktúry, čo vyostruje cenová konkurencia neďalekých koridorov. Dotknuté regióny a členské štáty preto musia mať k dispozícii rozsiahly manévrovací priestor, pokiaľ ide o spoplatňovanie externých nákladov a uplatňovanie opatrení riadenia premávky, v neposlednom rade s cieľom zabrániť neželaným účinkom presunu a odklonu dopravy medzi koridormi.** [PN 29]

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/427 z 10. marca 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 692/2008, pokiaľ ide o emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 6) (Ú. v. EÚ L 82, 31.3.2016, s. 1).

<sup>(3)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/646 z 20. apríla 2016, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 692/2008, pokiaľ ide o emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 6) (Ú. v. EÚ L 109, 26.4.2016, s. 1).

<sup>(4)</sup> ...



Štvrtok 25. októbra 2018

- (13) Cestná kongescia, ku ktorej všetky motorové vozidlá prispievajú rozličnou mierou, predstavuje náklady asi 1 % HDP. Značnú časť tohto podielu možno pripísať medzimestskej kongescii. Mal by sa preto umožniť osobitný poplatok za kongesciu, pod podmienkou, že sa bude vzťahovať na všetky kategórie vozidiel. Poplatok by sa mal vypočítavať na základe medzných nákladov súvisiacich s kongesciou a diferencovať podľa miesta, času a kategórie vozidla, **aby bol účinný, primeraný a nediskriminačný. Podobne je potrebné nájsť vyrovnávacie a kompenzačné vzorce, ktoré nebudú diskriminovať pracovníkov žijúcich na okraji miest, ktorí by museli znášať náklady za užívateľské poplatky i za mýto.** S cieľom maximalizovať pozitívny účinok poplatkov za kongesciu by sa zodpovedajúce príjmy mali prideliť na projekty, ktorými sa riešia príčiny problému. [PN 30]
- (13a) *S cieľom chrániť automobilové dedičstvo Únie by členské štáty mali na účely úpravy rôznych poplatkov vybraných podľa tejto smernice uvádzať historické vozidlá v osobitnej kategórii.* [PN 31]
- (14) Poplatky za kongesciu by mali proporčne odrážať skutočné náklady, ktoré spôsobuje každé vozidlo priamo iným účastníkom cestnej premávky, a nepriamo aj celej spoločnosti. S cieľom zabrániť, aby neprimerane nebránili voľnému pohybu osôb a tovaru, mali by byť obmedzené na konkrétne sumy, ktoré odrážajú medzné náklady na kongesciu blízke sa kapacitným obmedzeniam, to znamená, keď sa objem dopravy priblíži k cestnej kapacite.
- (15) Diferenciácia poplatkov za infraštruktúru, ktoré sa uplatňujú na ťažké nákladné vozidlá a ktoré sú z hľadiska príjmov neutrálne a sú suboptimálnym nástrojom na znižovanie kongescie, by sa postupne mala zrušiť.
- (15a) *Vzhľadom na vysokú úroveň externých nákladov spojených s nehodami, ktoré sa pohybujú v desiatkach miliárd eur ročne, by sa mala v súvislosti s ustanoveniami smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES <sup>(1)</sup> týkajúcimi sa výpočtu priemerných sociálnych nákladov na smrteľnú nehodu a vážnu nehodu poskytnúť členským štátom možnosť lepšie internalizovať náklady nekryté z poistenia. Pomerná časť týchto nákladov by bola krytá príslušným systémom sociálneho zabezpečenia alebo celkovo spoločnosťou, napríklad ako vyplývajúce administratívne náklady na verejné služby, určité náklady na zdravotnícku starostlivosť, straty ľudského kapitálu a náklady na fyzickú a psychickú ujmu.* [PN 32]
- (16) Prirážky k poplatkom za infraštruktúru by tiež mohli byť užitočným príspevkom k riešeniu problémov so značnou environmentálnou škodou alebo kongesciou a ktoré vznikli používaním určitých ciest, nielen výlučne v hornatých oblastiach. ~~Súčasným obmedzením Uplatňovanie prirážok by sa preto malo uľahčiť odstránením súčasných obmedzení~~ na takéto oblasti ~~by sa preto malo odstrániť a ich použitím na projekty v základnej sieti transeurópskej dopravnej siete.~~ S cieľom zabrániť dvojitému spoplatneniu používateľov by ~~sa mali byť prirážky nemali uplatňovať~~ na cestných úsekoch, na ktorých sa uplatňuje poplatok za kongesciu, ~~ešte prísnejšie obmedzené.~~ **Mala by sa tiež upraviť maximálna úroveň, ktorá sa vzťahuje na rôzne situácie.** [PN 33]
- (17) V prípade, že členský štát zavedie systém spoplatňovania ciest, môžu udelené kompenzácie v jednotlivých prípadoch viesť k diskriminácii účastníkov cestnej premávky, ktorí nie sú rezidentmi. Možnosť udeliť kompenzáciu pri takejto príležitosti by sa preto mala obmedziť na prípady mýta a nemala by už byť k dispozícii v prípade užívateľských poplatkov.
- (17a) *Pokiaľ ide o ľahké úžitkové vozidlá, je dôležité zabezpečiť, aby táto smernica nebránila voľnému pohybu občanov. Členské štáty by mali mať možnosť zaviesť zľavy a zníženia, ak sú účastníci cestnej premávky neúmerne spoplatňovaní z geografických alebo sociálnych dôvodov.* [PN 34]

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 319, 29.11.2008, s. 59).

Štvrtok 25. októbra 2018

- (18) S cieľom využiť potenciálne synergie medzi existujúcimi systémami spoplatňovania ciest tak, aby sa znížili prevádzkové náklady, by sa Komisia mala v plnej miere zapojiť do spolupráce medzi členskými štátmi, ktoré majú v úmysle zaviesť spoločné **a interoperabilné** systémy spoplatňovania ciest. [PN 35]
- (19) Cestné poplatky ~~môžu mobilizovať~~ **zmobilizujú** zdroje, ktoré prispievajú k financovaniu ~~údržby a krížovému financovaniu alternatívnych projektov dopravnej infraštruktúry a údržbe~~ a rozvoju vysokokvalitnej dopravnej infraštruktúry **a služieb**. Preto je vhodné ~~motivovať, aby~~ členské štáty, ~~aby používali~~ príjmy z cestných poplatkov ~~používali~~ zodpovedajúcim spôsobom, a ~~na tento účel vyžadovať, aby~~ **museli** primerane ~~podávať~~ **podávať** správy o použití týchto príjmov. **Príjmy z poplatkov za infraštruktúru a poplatkov za externé náklady by preto mali byť investované naspäť do odvetvia dopravy.** Malo by to pomôcť pri zisťovaní možných nedostatkov vo financovaní a zvyšovať verejnú prijateľnosť spoplatňovania ciest. [PN 36]
- (20) Keďže cieľom tejto smernice je najmä zabezpečiť, aby sa národné systémy spoplatňovania iných než ťažkých nákladných vozidiel uplatňovali v istom súdržnom rámci, ktorým sa zabezpečí rovnaké zaobchádzanie v celej Unii, a tento cieľ nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale vzhľadom na cezhraničnú povahu cestnej dopravy a problémy, ktoré sa majú touto smernicou riešiť, ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, Únia môže 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.
- (21) Treba dbať na to, aby poplatky za externé náklady naďalej čo najpresnejšie odrážali náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia a hluku spôsobených ťažkými úžitkovými vozidlami, a pritom systém spoplatňovania príliš neznehľadnili, aby motivovali k používaniu palivovo najúspornejších vozidiel, pričom zároveň treba udržať účinnosť stimulov a aktualizovať diferenciáciu cestných poplatkov. Preto by sa v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty, aby sa ~~referenčné~~ **minimálne** hodnoty pri spoplatňovaní externých nákladov prispôbili vedeckému pokroku, aby sa vymedzili podmienky diferenciácie poplatkov za infraštruktúru, ktoré sú z hľadiska príjmov neutrálne, a to podľa emisií CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel a aby sa technickému pokroku prispôbili podmienky diferenciácie poplatkov za infraštruktúru v prípade ľahkých vozidiel. 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 <sup>(1)</sup>. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov. [PN 37]
- (21a) **Komisia predloží najneskôr do dvoch rokov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice všeobecne uplatniteľný, transparentný a jasný rámec na internalizáciu nákladov na ochranu životného prostredia, kongesciu a zdravotné náklady, ktorý bude základom budúcich výpočtov nákladov na infraštruktúru. V tejto súvislosti by Komisia mala byť schopná navrhnúť model s priloženou analýzou vplyvu internalizácie externých nákladov pre všetky druhy dopravy. Pokiaľ ide o proporcionality, treba zohľadniť všetky druhy dopravy v súvislosti so spoplatňovaním externých nákladov.** [PN 38]
- (21b) **V záujme transparentnosti by bolo vhodné, aby členské štáty zverejnili účastníkom cestnej premávky výsledky dosiahnuté z preinvestovania poplatkov za infraštruktúru, poplatkov za externé náklady a poplatkov za kongesciu. Preto by mali oznámiť dosiahnuté výhody z hľadiska vyššej bezpečnosti na cestách, nižšieho vplyvu na životné prostredie a zníženia dopravnej kongescie.** [PN 39]
- (22) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania príslušných ustanovení tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Na prijímanie vykonávacích aktov, ktorými sa zavedie harmonizovaný súbor ukazovateľov hodnotenia kvality cestných sietí, by sa mal uplatňovať konzultačný postup. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

Štvrtok 25. októbra 2018

(23) Smernica 1999/62/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

#### Článok 1

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 spoplatňovaní vozidiel za používanie cestnej infraštruktúry **na základe vzdialenosti**“ [PN 40]

2. Články 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

„Článok 1

1. Táto smernica sa vzťahuje na:

- a) dane z vozidiel pre ťažké nákladné vozidlá,
- b) mýto a užívateľské poplatky za vozidlá.

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

3. Táto smernica sa neuplatňuje na vozidlá evidované na Kanárskych ostrovoch, v Ceute a Melille, na Azoroch alebo Madeire, ktoré vykonávajú dopravu výlučne na týchto územiach, alebo medzi týmito územiami a pevninskou časťou Španielska alebo prípadne Portugalska.

#### Článok 2

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 (\*) podľa znázornenia na mapách v prílohe I k uvedenému nariadeniu;
- 2. „stavebné náklady“ sú náklady súvisiace so stavbou, prípadne vrátane finančných nákladov, vynaložené na jednu z nasledujúcich možností:
  - a) nová infraštruktúra alebo nové zlepšenia infraštruktúry vrátane významných stavebných opráv **alebo alternatívne dopravné infraštruktúry na prechod na iné druhy dopravy**, [PN 41]
  - b) infraštruktúra alebo zlepšenia infraštruktúry vrátane významných stavebných opráv, dokončené najviac 30 rokov pred 10. júnom 2008, ak už 10. júna 2008 platili mýtné režimy, alebo dokončené najviac 30 rokov pred vytvorením akýchkoľvek nových mýtnych režimov zavedených po 10. júni 2008,
  - c) infraštruktúra alebo zlepšenia infraštruktúry dokončené pred 10. júnom 2008, keď:
    - 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 pre stavbu danej infraštruktúry bolo rozhodujúce, že jej očakávaná životnosť bude dlhšia ako 30 rokov;



Štvrtok 25. októbra 2018

3. 'finančné náklady' sú úroky z pôžičiek a výnosy akcionárov z vkladov do vlastného imania;
4. '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;
5. 'diaľnica' je cesta osobitne projektovaná a budovaná pre dopravu motorovými vozidlami, ktorá neslúži na obsluhu nehnuteľností s ňou hraničiacich a ktorá spĺňa tieto kritériá:
  - a) má, s výnimkou osobitných miest alebo dočasne, samostatné jazdné pruhy pre premávku v oboch smeroch vzájomne oddelené buď deliacim pásom, ktorý nie je určený pre dopravu, alebo výnimočne inými spôsobmi,
  - b) úrovňovo nekrižuje žiadnu cestu, železničnú trať alebo trať električky, cestu pre cyklistov alebo chodcov,
  - c) je špeciálne označená ako diaľnica;
6. 'mýto' je suma určená na základe vzdialenosti prejdenej na danej infraštruktúre a na základe typu vozidla a po ktorej zaplatení má vozidlo právo používať infraštruktúru, ~~obsahuje poplatok za infraštruktúru a prípadne~~ **príčom zahŕňa jeden alebo viac týchto poplatkov:** poplatok za kongesciu ~~infraštruktúru~~ alebo poplatok za externé náklady ~~alebo obidva~~; [PN 42]
7. 'poplatok za infraštruktúru' je poplatok vyberaný na účely úhrady nákladov vynaložených členským štátom na výstavbu, údržbu, prevádzku a rozvoj infraštruktúry;
8. 'poplatok za externé náklady' je poplatok vyberaný na účely úhrady nákladov vynaložených v členskom štáte v súvislosti so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou alebo s hlukom spôsobeným premávkou alebo obomi;
9. 'kongescia' je situácia, keď sa objem premávky blíži k cestnej kapacite alebo ju prekročí;
10. 'poplatok za kongesciu' je poplatok, ktorý sa vyberá za vozidlá na účely úhrady nákladov na kongesciu, ktoré vznikli v danom členskom štáte, a na znižovanie kongescie;
11. 'náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia premávkou' sú náklady na **poškodenie ľudského zdravia a** škodu spôsobenú **na životnom prostredí** uvoľňovaním tuhých častíc a prekursorov ozónu, ako sú napríklad oxidy dusíka a prchavé organické zlúčeniny, v priebehu prevádzky vozidla; [PN 43]
12. 'náklady v dôsledku hluku z premávky' sú náklady na **poškodenie ľudského zdravia a** škodu spôsobenú **na životnom prostredí** hlukom vydávaným vozidlami alebo vytvoreným vzájomným pôsobením vozidiel a povrchu vozovky; [PN 44]
13. 'vážený priemerný poplatok za infraštruktúru' je celkový príjem z poplatku za infraštruktúru za dané obdobie vydelený počtom kilometrov, ktoré ťažké úžitkové vozidlo prešlo na úsekoch ciest spoplatňovaných počas tohto obdobia;
14. 'užívateľský poplatok' je špecifická suma, ktorej úhrada udeľuje vozidlu právo v určenom období používať infraštruktúru uvedenú v článku 7 ods. 1 a 2;
15. 'vozidlo' je motorové vozidlo so štyrmi alebo viacerými kolesami, alebo jazdná súprava, ktoré sú určené alebo používané na cestnú prepravu osôb alebo tovaru;
16. 'ťažké úžitkové vozidlo' je ťažké nákladné vozidlo, autokar alebo autobus;
17. 'ťažké nákladné vozidlo' je vozidlo určené na prepravu tovaru a s najväčšou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony;

Štvrtok 25. októbra 2018

18. „autokar alebo autobus“ je vozidlo určené na prepravu viac než ôsmich osôb okrem vodiča a s najväčšou prípustnou hmotnosťou presahujúcou 3,5 tony;

**18a. „ľahké vozidlo“ je ľahké úžitkové vozidlo alebo osobné vozidlo; [PN 46]**

19. „ľahké **úžitkové** vozidlo“ je ~~osobný automobil, minibus~~ **minibus, dodávkové vozidlo** alebo dodávkové vozidlo určené na prepravu tovaru; [PN 47]

20. „osobný automobil“ je vozidlo so štyrmi kolesami určené na prepravu maximálne ôsmich osôb okrem vodiča;

**20a. „historické vozidlo“ je historické vozidlo v zmysle článku 3 ods. 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ (\*\*); [PN 48]**

21. „minibus“ je vozidlo určené na prepravu viac než ôsmich osôb okrem vodiča a s najvyššou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony;

22. „dodávkové vozidlo“ je **iné** vozidlo určené na prepravu tovaru a **než osobné vozidlo** s najväčšou prípustnou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony; [PN 49]

**22a. „dodávkové vozidlo určené na prepravu tovaru“ je vozidlo zapojené do výkonu povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, ako sa stanovuje v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 (\*\*\*), ktorého najväčšia prípustná hmotnosť naloženého vozidla dosahuje od 2,4 do 3,5 tony a ktorého výška presahuje 2 metre; [PN 50]**

**22b. „prevádzka s nulovými emisiami“ je prevádzka vozidla, ktorá overiteľným spôsobom nevytvára emisie výfukových plynov v celej pokrytej cestnej sieti; [PN 51]**

23. „vozidlo s nulovými emisiami“ je vozidlo, ktoré nemá žiadne výfukové emisie;

**23a. „motocykel“ je dvojkolesové vozidlo s postranným vozíkom alebo bez neho, ako aj každá trojkolka a štvorkolka kategórie L3e, L4e, L5e, L6e a L7e, ako sa uvádza v nariadení (EÚ) č. 168/2013; [PN 52]**

24. „dopravca“ je každý podnik vykonávajúci cestnú prepravu tovaru alebo osôb;

25. „vozidlo kategórie EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, EURO VI“ je ťažké úžitkové vozidlo, ktoré spĺňa limitné hodnoty emisií stanovené v prílohe 0;

26. „typ vozidla“ je kategória, 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 vozidla používanej vo všetkých členských štátoch alebo je viditeľne zrejmalá;

27. „koncesná zmluva“ je ~~verejná zákazka na uskutočnenie stavebných prác~~ **koncesia** v zmysle vymedzenia pojmu v článku 5 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ **2014/23/EÚ (\*\*\*\*); [PN 53]**

28. „koncesné mýto“ je mýto, ktoré vyberá koncesionár na základe koncesnej zmluvy;

29. „podstatne zmenená úprava výberu mýta alebo spoplatnenia“ je režim výberu mýta alebo spoplatnenia zmenený tak, že náklady alebo príjmy sú ovplyvnené aspoň o **5 15 %** v porovnaní s predchádzajúcim rokom, po úprave o infláciu meranú podľa zmien v harmonizovanom indexe spotrebiteľských cien v celej EÚ a s vylúčením energie a nespracovaných potravín, ako ho uverejňuje Komisia (Eurostat). **V koncesných zmluvách sa zmeny, ktoré spĺňajú kritériá uvedené v článku 43 ods. 1 a 2 smernice 2014/23/EÚ nepovažujú za podstatné; [PN 54]**

Štvrtok 25. októbra 2018

29a. „krížové financovanie“ je financovanie účinných, alternatívnych projektov dopravnej infraštruktúry z výnosov z mýta a poplatkov za infraštruktúru na základe existujúcej dopravnej infraštruktúry; [PN 55]

29b. „členské štáty“ sú všetky orgány členských štátov, t. j. orgány ústrednej moci, orgány v rámci federatívneho štátu a iné územné orgány, ktoré sú oprávnené zabezpečovať dodržiavanie práva Únie. [PN 56]

Na účely bodu 2:

- a) v žiadnom prípade pomerná časť stavebných nákladov, ktorá sa má zohľadniť, nesmie presiahnuť pomernú časť súčasnej životnosti prvkov infraštruktúry, ktorá ešte zostávala k 10. júnu 2008 alebo v deň zavedenia nových mýtnych režimov, pokiaľ je tento dátum neskorší,
- b) náklady na infraštruktúru alebo na zlepšenia infraštruktúry môžu zahŕňať akékoľvek osobitné výdavky na ~~infraštruktúru~~ vrátane výdavkov vyplývajúcich z nových regulačných požiadaviek, určené na zníženie zaťaženia hlukom, na zavedenie inováčných technológií 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. [PN 57]

(\*) 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 (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 51).

(\*\*\*\*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65). Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ z 26. februára 2014 o udelení koncesných zmlúv (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 1).“

2a. V článku 6 sa v odseku 2 dopĺňa toto písmeno:

„ba) historické vozidlá;“ [PN 58]

3. Článok 7 sa nahrádza 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 svojej siete diaľnic, ktoré nie sú súčasťou transeurópskej cestnej siete, za podmienok stanovených v odsekoch 3 až 9 tohto článku a v článkoch 7a až 7k.

2. Odsekom 1 nie je dotknuté právo členských štátov uplatňovať v súlade so Zmluvou o fungovaní Európskej únie mýto a užívateľské poplatky na iných cestách pod podmienkou, že vyberanie mýta a užívateľských poplatkov na takýchto iných cestách nevedie k diskriminácii medzinárodnej premávky a narušeniu hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi. Mýto a užívateľské poplatky uplatňované na iných cestách, než sú cesty transeurópskej cestnej siete a diaľnice, musia spĺňať podmienky stanovené v odsekoch 3 a 4 tohto článku, v článku 7a a článku 7j ods. 1, 2 a 4.

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

4. Mýto a užívateľské poplatky nesmú diskriminovať účastníkov cestnej premávky 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.

Štvrtok 25. októbra 2018

5. Členské štáty môžu zaviesť znížené sadzby mýta alebo užívateľských poplatkov alebo oslobodenie od povinnosti platiť mýto alebo užívateľské poplatky pre ťažké úžitkové vozidlá oslobodené od povinnosti inštalovať a používať záznamové zariadenie podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 (\*) a v prípadoch, na ktoré sa vzťahujú podmienky stanovené v článku 6 ods. 2 písm. a), b) a c) tejto smernice.

6. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 9, členské štáty nesmú od ~~januára 2018~~ ... **[dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice]** zavádzať užívateľské poplatky pre ťažké úžitkové vozidlá **a dodávkové vozidlá určené na prepravu tovaru**. Užívateľské poplatky zavedené pred týmto dátumom môžu ostať zachované do 31. decembra ~~2023~~ **2022 a od 1. januára 2023 ich nahradia poplatky za infraštruktúru na cestnej sieti, na ktorú sa vzťahuje táto smernica.** [PN 59]

7. Od ... [dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice] členské štáty nesmú zavádzať užívateľské poplatky pre ľahké vozidlá. Užívateľské poplatky zavedené pred týmto dátumom sa do 31. decembra 2027 postupne zrušia.

8. Pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá, členský štát sa do 31. decembra 2019 môže rozhodnúť uplatňovať mýto alebo užívateľské poplatky iba na vozidlá, ktoré majú najväčšiu prípustnú hmotnosť naloženého vozidla najmenej 12 ton, pokiaľ sa domnieva, že rozšírenie na vozidlá s hmotnosťou menej ako 12 ton by:

- 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 alebo užívateľské poplatky alebo oboje iba na vozidlá s najväčšou prípustnou hmotnosťou naloženého vozidla najmenej 12 ton, informujú Komisiu o svojom rozhodnutí a dôvodoch jeho prijatia.

9. Od 1. januára 2020 sa mýto a užívateľské poplatky uplatňované na ťažké úžitkové vozidlá musia uplatňovať na všetky ťažké úžitkové vozidlá **a dodávkové vozidlá určené na prepravu tovaru**. [PN 61]

10. Mýto a užívateľské poplatky pre ťažké úžitkové vozidlá **a dodávkové vozidlá určené na prepravu tovaru** na jednej strane a **iné ľahké úžitkové vozidlá než dodávkové vozidlá určené na prepravu tovaru** na druhej strane sa môžu **do 31. decembra 2022** zavádzať alebo zachovávať nezávisle od seba. [PN 62]

(\*) 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. Článok 7a sa nahrádza takto:

„Článok 7a

1. Užívateľské poplatky musia byť úmerné dobe použitia infraštruktúry.

2. Pokiaľ 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 sa môže rozhodnúť uplatňovať na vozidlá evidované v tomto členskom štáte výlučne ročné sadzby.

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

Štvrtok 25. októbra 2018

3. Pokiaľ sa užívateľské poplatky uplatňujú na osobné automobily, malo by sa použitie infraštruktúry umožniť aspoň na tieto obdobia: **deň, týždeň**, 10 dní, mesiac alebo dva mesiace alebo obidve možnosti, a rok. Dvojmesačná sadzba nesmie prevyšovať 30 % ročnej sadzby, mesačná sadzba nesmie prevyšovať 18 % ročnej sadzby a 10-dňová, **týždenná a denná** sadzba nesmie prevyšovať 8 % ročnej sadzby. [PN 63]

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

Pokiaľ ide o systémy užívateľských poplatkov prijaté pred 31. májom 2017, členské štáty môžu zachovať sadzby, ktoré sú vyššie ako limity stanovené v prvom pododseku a ktoré boli v platnosti pred uvedeným dátumom, ako aj zodpovedajúce vyššie sadzby pre iné obdobia používania, v súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania. Musia však byť v súlade s limitmi stanovenými v prvom pododseku, ako aj druhom pododseku, hneď ako podstatne zmenené mýtné režimy alebo režimy spoplatňovania nadobudnú účinnosť a najneskôr od 1. januára 2024.

4. V prípade minibusov, **dodávkových vozidiel** a dodávkových vozidiel **určených na prepravu tovaru** musia členské štáty spĺňať ustanovenia buď odseku 2 alebo odseku 3. Členské štáty však musia stanoviť vyššie užívateľské poplatky pre minibusy, **dodávkové vozidlá** a dodávkové vozidlá **určené na prepravu tovaru** než pre osobné automobily najneskôr od 1. januára 2024. [PN 64]

**4a. Primeranosť užívateľských poplatkov môže zohľadňovať osobitné charakteristiky dopravných operácií, ktoré sa začínajú v niektorom členskom štáte v okrajových častiach Únie.**“ [PN 65]

4a. V článku 7b sa dopĺňa tento odsek:

**„2a. Na diaľničných úsekoch, na ktorých sa uplatňuje poplatok za infraštruktúru, sa musí nachádzať potrebná infraštruktúra na zaistenie bezpečnej premávky všetkých jej účastníkov a môžu sa na nich nachádzať bezpečné parkoviská pre všetky meteorologické podmienky v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) .../..., ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a časy denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografu (2017/0122(COD)).“** [PN 66]

5. Článok 7c sa nahrádza takto:

„Článok 7c

1. Členské štáty môžu zachovať alebo zaviesť poplatok za externé náklady v súvislosti s nákladmi v dôsledku znečistenia ovzdušia premávkou alebo v dôsledku hluku z premávky alebo v súvislosti s obomi.

**Poplatky za externé náklady sa môžu zaviesť alebo zachovať na úsekoch cestnej siete, ktoré nepodliehajú poplatkom za infraštruktúru.**

~~V prípade ťažkých úžitkových vozidiel sa~~ Výška poplatku za externé náklady **spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou a v dôsledku hluku z premávky sa** diferencuje a stanovuje sa podľa minimálnych požiadaviek a metód uvedených v prílohe IIIa, pričom ~~sa dodržiavajú referenčné hodnoty stanovené~~ **musí byť v súlade aspoň s minimálnymi hodnotami stanovenými** v prílohe IIIb. [PN 67]

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 sa môžu rozhodnúť pre návratnosť len určitého percentuálneho podielu týchto nákladov.

3. Poplatok za externé náklady v súvislosti so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou sa nevzťahuje na ťažké úžitkové vozidlá spĺňajúce tie najprísnejšie emisné normy EURO.



Štvrtok 25. októbra 2018

Prvý pododsek sa prestane uplatňovať štyri roky odo dňa, keď sa začnú uplatňovať pravidlá zavedené týmito normami.

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.

5. Členské štáty, ktoré vyberajú mýto, musia od 1. januára 2021 uplatňovať ~~na ťažké úžitkové vozidlá~~ poplatok za externé náklady, ~~a to minimálne na časti v súvislosti so znečistením ovzdušia spôsobeného premávkou a v dôsledku hluku z premávky na ťažké úžitkové vozidlá a dodávkové vozidlá určené na prepravu tovaru na všetkých častiach siete uvedenej v článku 7 ods. 1, na ktorej je environmentálna škoda spôsobená ťažkými úžitkovými vozidlami vyššia než priemerná environmentálna škoda spôsobená ťažkými úžitkovými vozidlami podľa vymedzenia v príslušných požiadavkách nahlasovania uvedených v prílohe IIIa ktoré podliehajú poplatku za infraštruktúru.~~ [PN 68]

**5a. Od 1. januára 2026 sa poplatok za externé náklady vzťahujúci sa na všetky časti cestnej siete uvedenej v článku 7 ods. 1 uplatňuje nediskriminačne na všetky kategórie vozidiel.** [PN 69]

**5b. Členské štáty môžu uplatňovať odchýlky, ktoré v prípade historických vozidiel umožnia úpravu poplatkov za externé náklady.** [PN 70]

6. Vkladá sa tento článok 7da:

„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 zaviesť 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 v súvislosti s úrovňou vystavenia týchto ciest a ich okolia kongescii, ako napríklad priemerné zdržanie alebo dĺžka radov vozidiel.

3. Poplatok za kongesciu uložený na ktoromkoľvek úseku cestnej siete sa uplatňuje nediskriminačne na všetky kategórie vozidiel v súlade so štandardnými koeficientmi rovnocennosti stanovenými v prílohe V. **Členské štáty sa však v záujme podpory hromadnej dopravy a sociálno-ekonomického rozvoja a územnej súdržnosti môžu rozhodnúť oslobodiť od poplatku autobusy a autokary.** [PN 72]

4. Poplatok za kongesciu odráža náklady, ktoré v súvislosti s vozidlom znášajú iní účastníci cestnej premávky a nepriamo aj spoločnosť, pri žiadnom druhu cesty však nesmie prekročiť maximálne úrovne stanovené v prílohe VI.

5. Členské štáty zavedú adekvátne mechanizmy monitorovania vplyvu poplatkov za kongesciu a preskúmania ich úrovne. Úroveň poplatkov musia preskúmať pravidelne aspoň každé tri roky, aby sa zabezpečilo, že nie sú vyššie ako náklady na kongesciu, ku ktorej dochádza v danom členskom štáte a že sa vybrali na tých cestných úsekoch, ktoré podliehajú poplatku za kongesciu.“

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

„Článok 7f

1. Členský štát po informovaní Komisie môže zaviesť prirážku k poplatku za infraštruktúru účtovanému na konkrétnych cestných úsekoch, na ktorých dochádza pravidelne ku kongescii alebo ktorých používanie vozidlami je príčinou značnej environmentálnej škody, keď sú splnené tieto podmienky:

Štvrtok 25. októbra 2018

- a) príjmy získané z prirážky sa investujú do financovania výstavby dopravnej infraštruktúry ~~základnej siete určenej v súlade s kapitolou III nariadenia (EÚ) č. 1315/2013, ktorá prispeje priamo k zmierneniu kongescie alebo environmentálnej škody a ktorá~~ **alebo dopravných služieb, ktoré sa nachádzajú** v rovnakom koridore ako cestný úsek, na ktorom sa uplatňuje prirážka, [PN 75]
- 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 koridorov základnej siete, v ktorých~~ **hornatých oblastí, v ktorých sú náklady na infraštruktúru, ako aj klimatické a environmentálne škody vyššie, a tak** prirážka nesmie presiahnuť ~~25~~ **50** %, [PN 76]
- c) uplatnenie prirážky nemá za následok nespravodlivé zaobchádzanie s komerčnou dopravou v porovnaní s ostatnými účastníkmi cestnej premávky,
- d) opis presného miesta, v ktorom sa zavedie prirážka, a dôkaz o rozhodnutí financovať ~~výstavbu koridorov základnej siete uvedených~~ **dopravnú infraštruktúru alebo dopravné služby uvedené** v písmene a) sa predložia Komisii pred tým, než sa prirážka začne uplatňovať, [PN 77]
- e) obdobie, na ktoré sa prirážka uplatňuje, sa vopred definuje a obmedzí a je v súlade s finančnými plánmi a analýzou nákladov a prínosov, pokiaľ ide o očakávané príjmy, pre projekty spolufinancované z príjmov z prirážky.

1a. ~~V nových cezhraničných projektoch sa prirážka môže uplatniť len v prípade súhlasu všetkých členských štátov zúčastnených na projekte.~~ [PN 79 a 164]

2. Prirážku možno uplatniť na poplatok za infraštruktúru, ktorý sa diferencuje v súlade s článkom 7 g alebo 7ga.

3. 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 alebo že plánovaná prirážka bude mať významný nepriaznivý účinok na hospodársky rozvoj okrajových regiónov, môže pomocou vykonávacích aktov zamietnuť plány týkajúce sa poplatkov, ktoré predložil príslušný členský štát, alebo požadovať ich zmenu. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 9c ods. 2. **V prípadoch, keď sa prirážka uplatňuje na mýtné systémy uvedené v článku 7e ods. 3, nepovažuje sa za podstatnú úpravu na účely tejto smernice.** [PN 79]

4. ~~Výška prirážky sa odpočíta od výšky poplatku za externé náklady vypočítanej podľa článku 7c s výnimkou vozidiel emisných tried EURO 0, I a II od 15. októbra 2011, III a IV od 1. januára 2015, V od 1. januára 2019 a VI od januára 2023. Všetky príjmy dosiahnuté súčasným uplatňovaním prirážky a poplatkov za externé náklady sa investujú do financovania výstavby koridorov základnej siete uvedených v časti I prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. 1316/2013.~~ [PN 80]

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

## Článok 7 g

1. Do 31. decembra 2021 možno poplatok za infraštruktúru diferencovať s cieľom znížiť kongesciu, minimalizovať poškodenie infraštruktúry a optimalizovať využívanie príslušnej infraštruktúry alebo podporiť bezpečnosť cestnej premávky, keď sú splnené tieto podmienky:

- a) diferenciácia je transparentná, zverejnená a prístupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok,

Štvrtok 25. októbra 2018

- 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 dopravných špičiek, počas ktorých sa vyberajú vyššie poplatky za infraštruktúru na zníženie kongescie, nepresiahne päť hodín za deň **alebo počet hodín, počas ktorých miera kongescie prekročí 100 % kapacity**, [PN]
- e) diferenciácia poplatkov je navrhnutá a uplatňuje sa transparentným a z hľadiska príjmov neutrálnym spôsobom na cestnom úseku s kongesciou tak, aby sa nákladným dopravcom, ktorí použijú rovnaký úsek cesty mimo období dopravnej špičky, ponúkli znížené sadzby mýta, pričom v prípade dopravcov, ktorí ho použijú počas období dopravnej špičky, sa uplatňujú zvýšené sadzby mýta.

Členský štát, ktorý sa rozhodne 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 musia do 31. decembra 2020 diferencovať 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. Existujúce koncesné zmluvy môžu byť od tejto požiadavky oslobodené až do obnovenia zmluvy.

Členský štát sa však môže od požiadavky na diferenciáciu poplatku za infraštruktúru odchýliť, keď platí niektorá z týchto skutočností:

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

Všetky takéto odchýlky alebo výnimky sa oznámia Komisii.

3. Keď vodič alebo prípadne dopravca ~~nemôže pri kontrole predložiť doklady o~~ **nevykonáva platbu za použitie elektronického mýtného systému alebo nemá platnú registráciu alebo sa v jeho vozidle nenachádza palubné zariadenie schválené prevádzkovateľom mýtného systému**, ktoré ~~sú~~ je potrebné na overenie emisnej triedy vozidla na účely odseku 2, členské štáty môžu uplatniť mýto do najvyššej úrovne, ktorú možno uložiť. [PN 82]

4. Komisia do jedného roka od uverejnenia oficiálnych údajov o emisiách CO<sub>2</sub> podľa nariadenia (EÚ) .../... (\*) prijme delegovaný akt v súlade s článkom 9e s cieľom stanoviť referenčné hodnoty emisií CO<sub>2</sub> spolu s príslušnou kategorizáciou dotknutých ťažkých úžitkových vozidiel, **pričom zohľadní technológie znižujúce emisie**. [PN 83]

Členské štáty do jedného roka od nadobudnutia účinnosti delegovaného aktu musia diferencovať poplatok za infraštruktúru s ohľadom na referenčné hodnoty emisií CO<sub>2</sub> a príslušnú kategorizáciu vozidiel. ~~Poplatky sa musia diferencovať tak, aby žiadny poplatok za infraštruktúru nebol vyšší o viac než 100 % ako ten istý poplatok za obdobné vozidlá s najnižšími, avšak nie nulovými emisiami CO<sub>2</sub>. Na vozidlá s nulovými emisiami sa vzťahuje zníženie poplatkov za infraštruktúru o 75 % v porovnaní s najvyššou sadzou.~~ [PN 84]

Štvrtok 25. októbra 2018

**4a.** *Od ... [dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice] sa na vozidlá s nulovými emisiami vzťahuje zníženie poplatkov za infraštruktúru o 50 % v porovnaní s najnižšou sadzou. Rovnaké zníženie sa vzťahuje aj na prevádzku s nulovými emisiami, ak takúto prevádzku možno preukázať.* [PN 85]

**4b.** *Komisia vypracuje hodnotiacu správu, ktorá vyhodnotí trhovú podiel vozidiel s nulovými emisiami alebo prevádzku s nulovými emisiami do ... [päť rokov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice]. Komisia je splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 9e s cieľom v prípade potreby prepočítať zľavy uplatniteľné na vozidlá s nulovými emisiami v porovnaní s najnižšou sadzou poplatku za infraštruktúru.* [PN 86]

5. Diferenciácia uvedená v odsekoch 1, 2 a 4 nemá za cieľ vytvárať dodatočné príjmy z mýta. Každé neplánované zvýšenie príjmov sa vyváži zmenami štruktúry diferenciácie, ktoré sa musia implementovať do dvoch rokov od skončenia účtovného roka, v ktorom sa dodatočné príjmy dosiahnu.

(\*) Nariadenie Komisie (EÚ) .../... z XXX, ktorým sa vykonáva nariadenie (EÚ) č. 595/2009, pokiaľ ide o certifikáciu emisií CO<sub>2</sub> a spotrebu paliva ťažkých úžitkových vozidiel a ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L ..., ..., s. ...).“

8. Vkladá sa tento článok 7ga:

„Článok 7ga

1. V prípade ľahkých vozidiel môžu členské štáty do 31. decembra 2021 diferencovať mýto a užívateľské poplatky podľa environmentálnych vlastností vozidla. [PN 87]

2. Členské štáty môžu od 1. januára 2022 diferencovať mýto a v prípade užívateľských poplatkov aspoň ročné poplatky podľa emisií CO<sub>2</sub> a znečisťujúcich látok vozidiel v súlade s pravidlami stanovenými v prílohe VII.

**2a.** *Členské štáty môžu vziať do úvahy zlepšovanie environmentálnych vlastností vozidla, ktoré súvisí s prechodom tohto vozidla na alternatívne palivá. Platné predplatné alebo akýkoľvek iný mechanizmus schválený prevádzkovateľom mýtného systému by používateľom umožnilo čerpať výhody z rozdielov v mýtnych poplatkoch, v rámci ktorých sa budú odmeňovať lepšie environmentálne vlastnosti vozidla po tomto prechode na alternatívne palivá.* [PN 88]

3. Keď vodič alebo prípadne dopravca **nie je držiteľom predplatného alebo akéhokoľvek iného mechanizmu schváleného dopravcom alebo** nemôže pri kontrole predložiť doklady o vozidle, ktoré sú potrebné na overenie emisných úrovní vozidla (osvedčenie o zhode) podľa nariadenia Komisie (EÚ) .../... (\*), členské štáty môžu uplatniť mýto alebo ročné užívateľské poplatky do najvyššej úrovne, ktorú možno uložiť. **Dodatočné poskytnutie príslušných dokumentov preukazujúcich úroveň emisií vozidla má za následok vrátenie prípadného rozdielu medzi uplatnenými mýtami alebo poplatkami a zodpovedajúcim mýtom či poplatkom za dané vozidlo.** [PN 89]

**3a.** *Členské štáty môžu prijať výnimočné opatrenia na účely vyberania poplatkov za historické vozidlá.* [PN 90]

4. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 9e, ktorým sa mení príloha VII s cieľom prispôbiť podmienky uvedené v prílohe technickému pokroku **a zohľadniť úlohu zložiek pri dosahovaní prínosov v bezpečnosti cestnej premávky a v dekarbonizácii dopravy.** [PN 91]

(\*) Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/xxx z xxx, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 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 xxx) a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).“

Štvrtok 25. októbra 2018

9. Článok 7h sa mení takto:

a) v odseku 1 sa úvodná časť nahrádza takto:

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

aa) v článku 7h ods. 1 sa v písmene a) dopĺňa táto zarážka:

„— jasné informácie o interoperabilite palubného zariadenia, ktoré sa nachádza na palube vozidiel na platbu užívateľských poplatkov a mýta; uvedú sa v nej dôvody, prečo používatelia tohto mýtného systému nemôžu uplatňovať iné palubné zariadenia, ktoré sa používajú v iných členských štátoch.“; [PN 92]

ab) vkladá sa tento odsek:

„1a. Cieľom zmluvného rámca, ktorým sa upravujú vzťahy medzi obstarávateľmi a koncesionármi, je umožniť prispôsobenie koncesných zmlúv vývoju úniijného alebo vnútroštátneho regulačného rámca v súvislosti s povinnosťami stanovenými v článkoch 7c, 7da, 7 g a 7ga tejto smernice.“; [PN 93]

b) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Pred zavedením nového alebo podstatne zmeneného mýtného režimu v podobe poplatku za externé náklady členské štáty informujú Komisiu o príslušnej sieti, predpokladaných poplatkoch za každú kategóriu vozidiel a emisnú triedu.“;

c) odsek 4 sa vypúšťa.

10. Článok 7i sa mení takto:

-a) v odseku 2 sa úvodná časť nahrádza takto:

„2. V prípade ťažkých úžitkových vozidiel a dodávkových vozidiel určených na prepravu tovaru môžu členské štáty zaviesť zľavy z poplatku za infraštruktúru pod podmienkou, že:“; [PN 94]

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

„b) takéto zľavy alebo zníženia poplatku odrážajú skutočné úspory administratívnych nákladov na častých používateľov v porovnaní s príležitostnými používateľmi,

c) takéto zľavy alebo zníženia poplatku nepresiahnu ~~13~~ 20 % z poplatku za infraštruktúru, ktorý platia rovnocenné vozidlá, ktoré nemajú nárok na zľavu alebo zníženie poplatku, a tie, ktoré sa používajú na miestnu alebo zvyšujúcu prepravu alebo oboje.“; [PN 95]

aa) vkladá sa tento odsek:

„2a. V prípade ľahkých vozidiel, a najmä pokiaľ ide o častých používateľov v oblastiach rozptýleného osídlenia a na okraji miest, môžu členské štáty zaviesť zľavy alebo zníženia 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;



Štvrtok 25. októbra 2018

**b) takéto zľavy a zníženia prispejú:**

**i) k sociálnej súdržnosti a/alebo**

**ii) k zabezpečeniu mobility v okrajových regiónoch alebo odľahlých oblastiach alebo v oboch;“; [PN 96]**

**ab) vkladá sa tento odsek:**

**„2b. Členské štáty alebo príslušné orgány môžu na konkrétnom úseku cesty zaviesť paušálne oslobodenie na základe prejazdených kilometrov, pričom sa zohľadnia modely mobility a hospodársky záujem okrajových regiónov, pokiaľ je výsledná štruktúra poplatkov úmerná, zverejnená a je sprístupnená používateľom za rovnakých podmienok a nevedie k tomu, že sa dodatočné náklady prenású na ostatných používateľov v podobe vyššieho mýta;“; [PN 97]**

**b) odsek 3 sa mení takto:**

**„3. Sadzby mýta môžu s výhradou podmienok stanovených v článku 7 g ods. 1 písm. b) a ods. 5 pre špecifické projekty vo výsostnom európskom záujme určené v prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 1315/2013 podliehať iným formám diferenciacie, aby sa zabezpečila komerčná životaschopnosť takýchto projektov, keď sú vystavené priamej súťaži s inými druhmi dopravy. Výsledná štruktúra poplatkov musí byť lineárna, úmerná, zverejnená a prístupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok a nesmie viesť k preneseniu dodatočných nákladov na iných používateľov v podobe vyššieho mýta.“; [PN 98]**

**ba) vkladá sa tento odsek:**

**„3a. V horských oblastiach a okrajových regiónoch môžu členské štáty alebo príslušné orgány diferencovať sadzby mýta pre ťažké vozidlá v závislosti od vzdialenosti prejdenej spoplatnenými vozidlami s cieľom minimalizovať sociálno-ekonomický vplyv za predpokladu, že:**

**a) diferenciacia podľa najazdenej vzdialenosti zohľadňuje rôzne charakteristiky dopravy na krátke a dlhé vzdialenosti, najmä dostupné možnosti na presun na iné druhy dopravy;**

**b) diferenciacia sa uplatňuje nediskriminačným spôsobom;**

**c) technické vybavenie umožňuje zistenie miesta vstupu a výstupu vozidla cez štátne hranice.“ [PN 99]**

**11. Článok 7j sa mení takto:**

**a) v odseku 1 sa druhá veta nahrádza takto:**

**„Členské štáty v záujme toho spolupracujú pri výbere metód, ktoré umožnia účastníkom cestnej premávky uhrádzať mýto a užívateľské poplatky 24 hodín denne aspoň, či už na väčších predajných miestach hranici alebo na akomkoľvek predajnom mieste s možnosťou dokladu, používať bežné spôsoby úhrady vrátane elektronických prostriedkov v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú, aj mimo nich.“; [PN 100]**

**b) odsek 3 sa nahrádza takto:**

**„3. Keď členský štát vyberá mýto za vozidlo, celková výška mýta, výška poplatku za infraštruktúru, poplatku za externé náklady a poplatku za kongesciu, ak sa uplatňuje, sa na požiadanie uvedie v doklade, ktorý sa poskytuje účastníkovi cestnej premávky, pokiaľ možno elektronicky.“; [PN 101]**

**c) v odseku 4 sa prvá veta nahrádza takto:**

**„Keď je to ekonomicky uskutočniteľné, členské štáty ukladajú a vyberajú poplatky za externé náklady a za kongesciu prostredníctvom elektronického systému, ktorý spĺňa požiadavky článku 2 ods. 1 smernice 2004/52/ES.“**

Štvrtok 25. októbra 2018

12. 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, **pokiaľ nenarúšajú alebo nemajú negatívny dosah na miestnych alebo zvyčajných dopravcov alebo oboch.**“ [PN 102]

13. V článku 8 sa odsek 2 mení takto:

a) v písmene a) sa odkaz „v článku 7 ods. 7“ nahrádza odkazom „v článku 7a“;

b) v písmene b) sa za slová „v článku 7 ods. 1“ vkladajú slová „a 2“;

13a. Vkladá sa tento článok:

„Článok 8a

**Monitorovanie a podávanie správ**

1. Každý členský štát ustanoví nezávislý dozorný orgán nad poplatkami za infraštruktúru, ktorý je zodpovedný zabezpečiť dodržiavanie tejto smernice.

2. Dozorný orgán vykonáva hospodársku a finančnú kontrolu koncesných zmlúv, a to najmä s cieľom zabezpečiť dodržiavanie článku 7b.

3. Členské štáty informujú Komisiu o ustanovení dozorného orgánu.“ [PN 103]

14. Článok 9 sa mení takto:

-a) V článku 9 ods. 2 sa úvodná časť nahrádza takto:

„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~~ **využijú v prospech dopravného sektora na vykonanie údržby a prevádzky cestnej siete a** na optimalizáciu celého dopravného systému. Príjmy z poplatkov za externé náklady alebo finančný ekvivalent týchto príjmov ~~by sa mali použiť~~ **použijú** najmä na to, aby sa doprava stala udržateľnejšou, vrátane jednej alebo viacerých z týchto úloh:“; [PN 104]

-aa) v odseku 2 sa písmeno b) nahrádza takto:

„b) zníženie znečistenia **ovzdušia** z cestnej dopravy **a znečistenia v dôsledku hluku**“; [PN 105]

-ab) v odseku 2 sa vkladá toto písmeno

„ba) financovanie kolektívnych a udržiavateľných druhov dopravy“; [PN 106]

-ac) v odseku 2 sa písmeno e) nahrádza takto:

„e) rozvoj **infraštruktúry pre alternatívne palivá v súlade so smernicou 2014/94/EÚ a alternatívnej služby** pre používateľov dopravy a/alebo rozšírenie súčasných kapacít“; [PN 107]

-ad) v odseku 2 sa písmeno f) nahrádza takto:

„f) podpora transeurópskej dopravnej siete **a odstraňovanie úzkych miest**“; [PN 108]

-ae) v odseku 2 sa písmeno h) nahrádza takto:

„h) zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a **bezpečná cestná infraštruktúra a**“; [PN 109]

Štvrtok 25. októbra 2018

-af) v odseku 2 sa písmeno i) nahrádza takto:

„i) poskytnutie bezpečných **a zaistených** parkovacích **plôch**.“; [PN 110]

a) v odseku 2 sa vypúšťa druhý pododsek;

b) dopĺňa sa tento odsek 3:

„3. Príjmy získané z poplatkov za kongesciu alebo ekvivalent vo finančnej hodnote týchto príjmov sa musia použiť na riešenie problémov kongescie, ~~a to najmä~~ **napríklad**.“ [PN 111]

a) podporovaním hromadnej dopravnej infraštruktúry a služieb,

b) odstránením úzkych miest **a chýbajúcich prepojení na ich sieťach všade tam, kde sa uplatňuje poplatok, a** v transeurópskej dopravnej sieti; [PN 112]

c) rozvojom alternatívnej infraštruktúry **a multimodálnych uzlov** pre používateľov dopravy.“; [PN 113]

ba) vkladá sa tento odsek:

„3a. Príjmy z poplatkov za infraštruktúru a za externé náklady sa využijú na území, na ktorom sa nachádzajú úseky cesty, na ktorých sa vyberajú poplatky.“ [PN 114]

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

„Článok 9d

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 9e prijímať delegované akty na zmenu prílohy 0, súm v tabuľkách 1 a 2 v prílohe IIIb a vzorcov v oddieloch 4.1 a 4.2 prílohy IIIa s cieľom prispôbiť ich technickému a vedeckému pokroku.

Článok 9e

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

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 7 g ods. 4, článku 7ga ods. 4 a článku 9d sa Komisii udeľuje na ~~dobu neurčitú~~ **dobu piatich rokov** od ... [deň nadobudnutia účinnosti tejto smernice]. **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.** [PN 115]

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 7 g ods. 4, článku 7ga ods. 4 a 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. Pred prijatím delegovaného aktu Komisia konzultuje s expertmi, ktorých určili jednotlivé členské štáty 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.

Štvrtok 25. októbra 2018

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 7 g ods. 4, článku 7ga ods. 4 a 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.“

16. Články 9f a 9 g sa vypúšťajú.

17. Článok 10a sa nahrádza takto:

„1. Sumy v eurách uvedené v prílohe II a sumy v centoch uvedené v tabuľkách 1 a 2 v prílohe IIIb sa prispôbujú každé dva roky v záujme zohľadnenia zmien v harmonizovanom indexe spotrebiteľských cien v celej EÚ a s vylúčením energie a nespracovaných potravín, ako ho uverejňuje Komisia (Eurostat). Prvé prispôbenie sa uskutoční do 31. marca [roku nasledujúceho dva roky po nadobudnutí účinnosti tejto smernice].

Sumy sa prispôbujú automaticky, a to zvýšením 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, na najbližšiu sumu v desatinách centov v prípade prílohy IIIb.

2. Komisia uverejní upravené sumy uvedené v odseku 1 v *Úradnom vestníku Európskej únie* do 31. marca roku nasledujúceho po skončení dvoch kalendárnych rokov uvedených v odseku 1. Tieto upravené sumy nadobudnú účinnosť prvým dňom mesiaca nasledujúceho po uverejnení.“

18. Článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

**-1. Členské štáty alebo príslušné orgány poskytujú čo najtransparentnejším a najjasnejším spôsobom informácie o využití príjmov získaných od účastníkov cestnej premávky. [PN 116]**

1. Členské štáty každoročne uverejnia v súhrnnej forme správu o mýte a užívateľských poplatkoch vyberaných na ich území vrátane informácií o použití príjmov a o kvalite ciest, na ktorých sa uplatňuje mýto alebo užívateľské poplatky, ako sa konkretizuje v odsekoch 2 a 3.

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

- a) poplatku za externé náklady vyberanom za každú kombináciu triedy vozidla, typu cesty a časového obdobia,
- b) diferenciacii poplatkov za infraštruktúru podľa typu vozidla,
- c) váženom priemernom poplatku za náklady na infraštruktúru a celkových príjmoch, ktoré vyplynuli z poplatku za infraštruktúru s uvedením každej novej odchýlky v porovnaní so skutočnými nákladmi na infraštruktúru vyplývajúcej z diferencie poplatku za infraštruktúru,
- d) celkových príjmoch z poplatkov za externé náklady,
- e) celkových príjmoch z poplatkov za kongesciu,

**ea) celkových príjmov z prirážok a o úsekoch ciest, na ktorých boli vybrané, [PN 117]**

- f) celkových príjmoch z mýta a/alebo užívateľských poplatkov,
- g) použitie príjmov vytvorených uplatňovaním tejto smernice a ako toto použitie umožnilo členskému štátu splniť ciele uvedené v článku 9 ods. 2 a 3,

Štvrtok 25. októbra 2018

- h) hodnotení založenom na objektívnych kritériách o stave údržby cestnej infraštruktúry na území členského štátu a o vývoji tohto stavu od poslednej správy,
- i) hodnotení úrovne kongescie siete, na ktorú sa vzťahuje mýto, v čase dopravnej špičky na základe pozorovaní premávky v reálnej situácii vykonaných na reprezentatívnom počte preťažených cestných úsekov príslušnej siete a vývoji situácie od poslednej správy.
3. Členské štáty použijú na hodnotenie kvality častí cestnej siete, na ktorých sa uplatňuje mýto alebo užívateľské poplatky, kľúčové ukazovatele výkonnosti. Tieto ukazovatele sa musia týkať aspoň:
- a) kvality povrchu ciest,
- b) bezpečnosti na cestách,
- c) úrovne kongescie.

**3a. Členské štáty zverejnia výsledky preinvestovania poplatkov za infraštruktúru a poplatkov za externé náklady, ako aj výhody z hľadiska zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky, zníženia vplyvu na životné prostredie a zníženia dopravnej kongescie. [PN 118]**

4. Komisia do troch rokov od [nadobudnutia účinnosti revidovanej smernice] prijme vykonávací akt v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 9c ods. 2 s cieľom definovať harmonizovaný súbor ukazovateľov.

5. Komisia do šiestich rokov od [nadobudnutia účinnosti revidovanej smernice] uverejní správu založenú na uplatňovaní ukazovateľov uvedených v odseku 4 v členských štátoch.

**5a. Do piatich rokov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice predloží Komisia správu o vývoji časti trhu s vozidlami s nulovými emisiami a následne v prípade potreby zreviduje mieru zníženia vzťahujúcu sa na tieto vozidlá.“ [PN 119]**

19. Prílohy sa menia takto:

- a) Prílohy 0, IIIa, IIIb a IV sa menia tak, ako je stanovené v prílohe k tejto smernici;
- b) Prílohy V, VI a VII sa dopĺňajú tak, ako je stanovené v prílohe k tejto smernici.

## Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do . Členské štáty bezodkladne oznámia Komisii znenie týchto ustanovení.

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 ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

## Článok 3

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



Štvrtok 25. októbra 2018

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V ...

*Za Európsky parlament*  
*predseda*

*Za Radu*  
*predseda*

\_\_\_\_\_



Štvrtok 25. októbra 2018

— v bode 2.2. sa druhá zarážka nahrádza takto:

„~~Také~~ **Takéto** náklady sa proporčne rozdelia medzi ťažké úžitkové vozidlá a ~~ostatnú dopravu ľahké vozidlá~~ na základe skutočných a predpokladaných podielov vozokilometrov a môžu sa upraviť podľa objektívne oprávnených koeficientov rovnocennosti, ako sú napríklad uvedené v bode 4.“; **[PN 121]**

ii) v oddiele 4 sa názov a prvá zarážka nahrádzajú takto:

„4. **PODIEL PREMÁVKY ŤAŽKÝCH ÚŽITKOVÝCH VOZIDIEL, KOEFICIENTY ROVNOCENOSTI A KOREKČNÝ MECHANIZMUS**

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

c) príloha IIIa 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 prípade potreby na výpočet maximálneho poplatku za externé náklady.

1. Časti príslušnej 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 sieti a z jeho diaľnic, táto časť alebo tieto 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 posúdeného v súlade s nahlasovaním kvality ovzdušia, národnými súpisnými emisiami, objemom dopravy a v prípade hluku v súlade so smernicou 2002/49/ES, alebo~~

— ~~zavedenie poplatku za externé náklady v iných častiach takto zostavenej cestnej siete 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.~~ **[PN 122]**

2. Príslušné vozidlá, cesty a časové obdobia

~~Ak má členský štát v úmysle uplatňovať vyššie poplatky za externé náklady, než sú referenčné hodnoty uvedené v prílohe IIb, oznámi Komisii klasifikáciu vozidiel, podľa ktorej sa poplatok za externé náklady diferencuje. Komisii oznámi aj miesto, kde sa nachádzajú cesty, ktoré podliehajú vyšším poplatkom za externé náklady [ďalej ako „predmestské cesty (vrátane diaľnic)“], a cesty, ktoré podliehajú nižším poplatkom za externé náklady [ďalej ako „medzimestské cesty (vrátane diaľnic)“].~~

~~Komisii prípadne oznámi 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.~~

Štvrtok 25. októbra 2018

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  $\text{PM}_{10}$  a  $\text{NO}_2$ ) a počet dní (pokiaľ ide o  $\text{PM}_{10}$ ) a hodín ( $\text{NO}_2$ ), keď došlo k prekročeniu limitných hodnôt stanovených v smernici 2008/50/ES. Uplatnené kritériá sa uvedú v oznámení. [PN 123]

### 3. Výška poplatku

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

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

Pri stanovovaní poplatkov sa členský štát alebo prípadne nezávislý orgán riadi zásadou efektívnej cenotvorby, teda ceny, ktorá sa približuje sociálnym medzným 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 v prípade potreby 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 v dôsledku znečistenia ovzdušia 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 premávkou pomocou tohto vzorca:

$$\text{PCV}_{ij} = \sum_k \text{EF}_{ik} \times \text{PC}_{jk}$$

kde:

- $\text{PCV}_{ij}$  = náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia triedou vozidiel „i“ na ceste typu „j“ (EUR/vozokilometer)
- $\text{EF}_{ik}$  = emisný koeficient znečisťujúcej látky „k“ a triedy vozidiel „i“ (gram/vozokilometer)
- $\text{PC}_{jk}$  = peňažné náklady na znečisťujúcu látku „k“ pre typ cesty „j“ (EUR/gram)

Emisné koeficienty sú tie isté, aké používa členský štát pri vypracúvaní národných súpisov emisií stanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2284 o znížení národných emisií určitých látok znečisťujúcich ovzdušie (\*) (v ktorej sa vyžaduje použitie príručky EMEP/EEA týkajúcej sa inventúry emisií látok znečisťujúcich ovzdušie (\*\*)). Peňažné náklady na znečisťujúce látky odhaduje členský štát alebo prípadne nezávislý orgán uvedený v článku 7c ods. 4, a to vedecky overenými metódami.

Štvrtok 25. októbra 2018

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 na látky znečisťujúce ovzdušie.

#### 4.2. Náklady v dôsledku hluku z premávky

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 z premávky pomocou týchto vzorcov:

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

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

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

kde:

- $NCV_j$  = náklady v dôsledku hluku jedného ťažkého nákladného vozidla na ceste typu „j“ (EUR/vozokilometer)
- $NC_{jk}$  = náklady v dôsledku hluku na osobu vystavenú na ceste typu „j“ hladine hluku „k“ (EUR/osobu)
- $POP_k$  = obyvateľstvo vystavené dennej hladine hluku „k“ na kilometer (osoba/kilometer)
- $WADT$  = vážená priemerná denná premávka (v ekvivalentoch osobných automobilov)
- „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 z premávky sa vzťahuje na vplyv hluku na zdravie občanov v okolí cesty.

Obyvateľstvo vystavené hladine hluku „k“ sa prevezme zo strategických hlukových máp vypracovaných podľa článku 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES (\*\*).

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 automobilmi odvodený z hladín emisií hluku priemerného automobilu a priemerného ťažkého nákladného vozidla a berúc do úvahy 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.

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán môže stanoviť diferencované poplatky za hluk ako odmenu za používanie tichších vozidiel, a to za predpokladu, že to nepovedie k diskriminácii zahraničných vozidiel.

(\*) 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: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

(\*\*\*) 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).“;

Štvrtok 25. októbra 2018

d) príloha IIIb sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA IIIb

~~REFERENČNÉ~~ **MINIMÁLNE** HODNOTY POPLATKU ZA EXTERNÉ NÁKLADY

V tejto prílohe sa stanovujú ~~referenčné~~ **minimálne** hodnoty poplatku za externé náklady vrátane poplatku za znečistenie ovzdušia a hluk. [PN 126]

Tabuľka 1: ~~referenčné~~ **minimálne** hodnoty poplatku za externé náklady pre ťažké nákladné vozidlá [PN 127]

| Trieda vozidla                                                                                                                 | Sumy v centoch/vozokilometer   | Predmestské oblasti <sup>(1)</sup> | Medzimestské oblasti <sup>(2)</sup> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|
| Ťažké nákladné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou naloženého vozidla menej ako 14 ton alebo s dvomi nápravami  | EURO 0                         | 13,3                               | 8,3                                 |
|                                                                                                                                | EURO I                         | 9,1                                | 5,4                                 |
|                                                                                                                                | EURO II                        | 8,8                                | 5,4                                 |
|                                                                                                                                | EURO III                       | 7,7                                | 4,3                                 |
|                                                                                                                                | EURO IV                        | 5,9                                | 3,1                                 |
|                                                                                                                                | EURO V                         | 5,7                                | 1,9                                 |
|                                                                                                                                | EURO VI                        | 3,2                                | 0,6                                 |
|                                                                                                                                | Menej znečisťujúce ako EURO VI | 2,5                                | 0,3                                 |
| Ťažké nákladné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou naloženého vozidla od 14 do 28 ton alebo s tromi nápravami   | EURO 0                         | 23,3                               | 15,1                                |
|                                                                                                                                | EURO I                         | 16,4                               | 10,1                                |
|                                                                                                                                | EURO II                        | 15,7                               | 10,0                                |
|                                                                                                                                | EURO III                       | 13,5                               | 8,2                                 |
|                                                                                                                                | EURO IV                        | 9,5                                | 5,7                                 |
|                                                                                                                                | EURO V                         | 8,9                                | 3,7                                 |
|                                                                                                                                | EURO VI                        | 3,6                                | 0,8                                 |
|                                                                                                                                | Menej znečisťujúce ako EURO VI | 2,5                                | 0,3                                 |
| Ťažké nákladné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou naloženého vozidla od 28 do 40 ton alebo so štyrmi nápravami | EURO 0                         | 30,4                               | 19,7                                |
|                                                                                                                                | EURO I                         | 22,6                               | 13,9                                |
|                                                                                                                                | EURO II                        | 21,3                               | 13,9                                |
|                                                                                                                                | EURO III                       | 17,8                               | 11,2                                |
|                                                                                                                                | EURO IV                        | 12,2                               | 7,7                                 |
|                                                                                                                                | EURO V                         | 9,2                                | 4,0                                 |
|                                                                                                                                | EURO VI                        | 3,5                                | 0,8                                 |
|                                                                                                                                | Menej znečisťujúce ako EURO VI | 2,5                                | 0,3                                 |



Štvrtok 25. októbra 2018

| Trieda vozidla                                                                                                                                 | Sumy v centoch/vozokilometer   | Predmestské oblasti <sup>(1)</sup> | Medzimestské oblasti <sup>(2)</sup> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|
| Ťažké nákladné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou naloženého vozidla viac ako 40 ton alebo s piatimi alebo viacerými nápravami | EURO 0                         | 43,0                               | 28,6                                |
|                                                                                                                                                | EURO I                         | 31,5                               | 19,8                                |
|                                                                                                                                                | EURO II                        | 29,2                               | 19,4                                |
|                                                                                                                                                | EURO III                       | 24,0                               | 15,6                                |
|                                                                                                                                                | EURO IV                        | 16,2                               | 10,6                                |
|                                                                                                                                                | EURO V                         | 9,8                                | 4,7                                 |
|                                                                                                                                                | EURO VI                        | 3,6                                | 1,0                                 |
|                                                                                                                                                | Menej znečisťujúce ako EURO VI | 2,5                                | 0,3                                 |

<sup>(1)</sup> „Predmestské oblasti“ sú oblasti s hustotou obyvateľstva od 150 do 900 obyvateľov/km<sup>2</sup> (medián hustoty obyvateľstva 300 obyvateľov/km<sup>2</sup>).

<sup>(2)</sup> „Medzimestské oblasti“ sú oblasti s hustotou obyvateľstva do 150 obyvateľov/km<sup>2</sup>.

Tabuľka 2: ~~referenčné~~ **minimálne** hodnoty poplatku za externé náklady pre autokary [PN 128]

| Trieda vozidla                                                                                                                | Sumy v centoch/vozokilometer   | Predmestské oblasti <sup>(1)</sup> | Medzimestské oblasti <sup>(2)</sup> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|
| Autokar s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou naloženého vozidla 18 ton alebo s dvomi nápravami                          | EURO 0                         | 20,3                               | 13,1                                |
|                                                                                                                               | EURO I                         | 16,0                               | 10,4                                |
|                                                                                                                               | EURO II                        | 15,6                               | 9,9                                 |
|                                                                                                                               | EURO III                       | 13,9                               | 8,5                                 |
|                                                                                                                               | EURO IV                        | 10,0                               | 5,7                                 |
|                                                                                                                               | EURO V                         | 9,0                                | 5,0                                 |
|                                                                                                                               | EURO VI                        | 2,8                                | 0,8                                 |
|                                                                                                                               | Menej znečisťujúci ako EURO VI | 1,4                                | 0,2                                 |
| Autokar s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou naloženého vozidla viac než 18 ton alebo s tromi alebo viacerými nápravami | EURO 0                         | 24,9                               | 16,2                                |
|                                                                                                                               | EURO I                         | 19,2                               | 12,3                                |
|                                                                                                                               | EURO II                        | 18,5                               | 12,0                                |
|                                                                                                                               | EURO III                       | 15,7                               | 9,8                                 |
|                                                                                                                               | EURO IV                        | 10,6                               | 6,6                                 |
|                                                                                                                               | EURO V                         | 10,2                               | 5,2                                 |
|                                                                                                                               | EURO VI                        | 2,8                                | 0,8                                 |
|                                                                                                                               | Menej znečisťujúci ako EURO VI | 1,4                                | 0,2                                 |

<sup>(1)</sup> „Predmestské oblasti“ sú oblasti s hustotou obyvateľstva od 150 do 900 obyvateľov/km<sup>2</sup> (medián hustoty obyvateľstva 300 obyvateľov/km<sup>2</sup>).

<sup>(2)</sup> „Medzimestské oblasti“ sú oblasti s hustotou obyvateľstva do 150 obyvateľov/km<sup>2</sup>.

Štvrtok 25. októbra 2018

Hodnoty v tabuľkách 1 a 2 sa môžu v horských oblastiach a okolitých aglomeráciách vynásobiť **referenčným** koeficientom najviac **± 4** 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.** [PN 129]

**Tabuľka 3: Minimálne hodnoty poplatku za externé náklady pre osobné vozidlá (v centoch/vozokilometer)**

| Vozidlo                      | Motor       | Trieda EURO | Predmestská | Medzimestská |
|------------------------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Vozidlá s naftovým motorom   | <1,4 l      | Euro 2      | 1,9         | 0,9          |
|                              |             | Euro 3      | 1,6         | 0,9          |
|                              |             | Euro 4      | 1,3         | 0,7          |
|                              |             | Euro 5      | 0,9         | 0,5          |
|                              |             | Euro 6      | 0,6         | 0,3          |
|                              | 1,4 – 2,0 l | Euro 0      | 3,6         | 1,0          |
|                              |             | Euro 1      | 1,9         | 0,9          |
|                              |             | Euro 2      | 1,8         | 0,8          |
|                              |             | Euro 3      | 1,7         | 0,9          |
|                              |             | Euro 4      | 1,4         | 0,7          |
|                              |             | Euro 5      | 0,9         | 0,5          |
|                              |             | Euro 6      | 0,6         | 0,3          |
|                              | >2,0 l      | Euro 0      | 3,9         | 1,3          |
|                              |             | Euro 1      | 1,9         | 0,9          |
|                              |             | Euro 2      | 1,8         | 0,9          |
|                              |             | Euro 3      | 1,7         | 0,9          |
|                              |             | Euro 4      | 1,4         | 0,7          |
| Vozidlá s benzínovým motorom | <1,4 l      | Euro 0      | 3,7         | 2,4          |
|                              |             | Euro 1      | 1,0         | 0,4          |
|                              |             | Euro 2      | 0,7         | 0,3          |
|                              |             | Euro 3      | 0,5         | 0,2          |
|                              |             | Euro 4      | 0,5         | 0,2          |
|                              |             | Euro 5      | 0,5         | 0,2          |
|                              |             | Euro 6      | 0,5         | 0,2          |
|                              | 1,4 – 2,0 l | Euro 0      | 3,9         | 3,0          |
|                              |             | Euro 1      | 1,1         | 0,4          |
|                              |             | Euro 2      | 0,7         | 0,3          |
|                              |             | Euro 3      | 0,5         | 0,2          |
|                              |             | Euro 4      | 0,5         | 0,2          |
|                              |             | Euro 5      | 0,5         | 0,2          |
|                              |             | Euro 6      | 0,5         | 0,2          |
|                              |             | Euro 7      | 0,5         | 0,2          |

Štvrtok 25. októbra 2018

| Vozidlo | Motor  | Trieda EURO | Predmestská | Medzimestská |
|---------|--------|-------------|-------------|--------------|
|         | >2,0 l | Euro 5      | 0,4         | 0,2          |
|         |        | Euro 6      | 0,4         | 0,2          |
|         |        | Euro 0      | 4,0         | 3,0          |
|         |        | Euro 1      | 1,0         | 0,4          |
|         |        | Euro 2      | 0,5         | 0,3          |
|         |        | Euro 3      | 0,5         | 0,2          |
|         |        | Euro 4      | 0,5         | 0,2          |
|         |        | Euro 5      | 0,4         | 0,2          |
|         |        | Euro 6      | 0,4         | 0,2          |

[PN 124]

Tabuľka 4: Minimálne hodnoty poplatku za externé náklady pre ľahké úžitkové vozidlá (v centoch/vozokilometer)

| Vozidlo                                        | Trieda EURO | Predmestská | Medzimestská |
|------------------------------------------------|-------------|-------------|--------------|
| Ľahké úžitkové vozidlo<br>s benzínovým motorom | Euro 1      | 2,4         | 0,7          |
|                                                | Euro 2      | 1,9         | 0,4          |
|                                                | Euro 3      | 1,8         | 0,4          |
|                                                | Euro 4      | 1,7         | 0,3          |
|                                                | Euro 5      | 1,6         | 0,3          |
|                                                | Euro 6      | 1,6         | 0,3          |
| Ľahké úžitkové vozidlo<br>s naftovým motorom   | Euro 1      | 4,0         | 1,7          |
|                                                | Euro 2      | 4,1         | 1,7          |
|                                                | Euro 3      | 3,5         | 1,3          |
|                                                | Euro 4      | 3,0         | 1,1          |
|                                                | Euro 5      | 2,2         | 0,8          |
|                                                | Euro 6      | 1,9         | 0,5          |

[PN 125]

- e) v prílohe IV sa tabuľka s názvom „Jazdné súpravy (návesové a prívesové súpravy)“ nahrádza takto:

Štvrtok 25. októbra 2018

## „JAZDNÉ SÚPRAVY (NÁVESOVÉ A PRÍVESOVÉ SÚPRAVY)

| Hnacie nápravy s pneumatickým pružením alebo uznané ako rovnocenné                |           | Ostatné systémy odpruženia hnacích náprav                                         |           | Trieda poškodenia |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------------------|
| Počet náprav a najväčšia prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách) |           | Počet náprav a najväčšia prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (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 3 + 2                                                                     |           |                                                                                   |           | II                |
| 36                                                                                | 38        | 36                                                                                | 38        |                   |
| 38                                                                                | 40        |                                                                                   |           |                   |
|                                                                                   |           | 38                                                                                | 40        | III               |
|                                                                                   |           | 40                                                                                | 44        |                   |

Štvrtok 25. októbra 2018

| Hnacie nápravy s pneumatickým pružením alebo uznané ako rovnocenné                |           | Ostatné systémy odpruženia hnacích náprav                                         |           | Trieda poškodenia |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------------------|
| Počet náprav a najväčšia prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách) |           | Počet náprav a najväčšia prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách) |           |                   |
| Najmenej                                                                          | Menej ako | Najmenej                                                                          | Menej ako |                   |
| 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                                                                                |           |                   |
| 8 alebo 9 náprav                                                                  |           |                                                                                   |           |                   |
| 40                                                                                | 50        | 40                                                                                | 50        | I                 |
| 50                                                                                | 60        | 50                                                                                | 60        | II                |
| 60                                                                                |           | 60                                                                                |           | III“;             |

ea) v prílohe IV sa dopĺňa tento odsek:

**„Pre všetky motorové vozidlá s pohonom na alternatívne palivo sa maximálna povolená hmotnosť zvyšuje o dodatočnú hmotnosť potrebnú pre technológiu alternatívnych palív, a to maximálne o 1 tonu.“ [PN 130]**

2. Dopĺňajú sa tieto prílohy V, VI a VII:

„PRÍLOHA V

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA VYBERANIE POPLATKU ZA KONGESCIU

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

Štvrtok 25. októbra 2018

## 1. Príslušné časti siete podliehajúce spoplatňovaniu kongescie, vozidlá a časové obdobia

Členské štáty musia presne určiť:

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

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 250 000 obyvateľov 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 musia jasne uviesť začiatok a koniec každého obdobia, v ktorom sa osobitný poplatok uplatňuje.

Členské štáty musia použiť koeficienty rovnocennosti uvedené v tabuľke 2 na určenie pomeru medzi úrovňami poplatkov pre jednotlivé kategórie vozidiel:

Tabuľka 2: Koeficienty rovnocennosti na stanovenie pomeru medzi úrovňami poplatkov za kongesciu pre jednotlivé kategórie vozidiel

| Kategória vozidla                             | Koeficient rovnocennosti |
|-----------------------------------------------|--------------------------|
| Ľahké vozidlá                                 | 1                        |
| Ťažké nákladné vozidlá bez prípojného vozidla | 1,9                      |
| Autobusy a autokary                           | <del>2,5</del> 1,5       |
| Ťažké nákladné vozidlá s prípojným vozidlom   | 2,9                      |

[PN 131]

## 2. Výška poplatku

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán musí pre každú kategóriu vozidiel, cestný segment a časové obdobie určiť jednu konkrétnu sumu stanovenú v súlade s ustanoveniami oddielu 1 tejto prílohy, berúc do úvahy zodpovedajúcu maximálnu hodnotu stanovenú v prílohe VI. Výsledná štruktúra poplatkov musí byť transparentná, zverejnená a prístupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok.



Štvrtok 25. októbra 2018

Členské štáty musia včas a ešte pred začiatkom uplatňovania poplatku za kongesciu uverejniť všetky tieto prvky:

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

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

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

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán monitoruje účinnosť systému poplatkov pri znižovaní kongescie. Každý rok v prípade potreby upravuje štruktúru poplatkov, obdobia spoplatňovania a osobitné výšky poplatkov stanovené pre každú danú kategóriu vozidla, typ cesty a obdobie podľa zmien ponuky a dopytu v doprave.

#### PRÍLOHA VI

##### MAXIMÁLNA ÚROVEŇ POPLATKU ZA KONGESCIU

V tejto prílohe sa stanovuje maximálna úroveň poplatku za kongesciu.

Maximálne úrovne uvedené v tabuľke nižšie sa uplatňujú na ľahké vozidlá. Poplatky za iné kategórie vozidiel sa stanovujú vynásobením poplatku uplatňovaného na ľahké vozidlá koeficientmi rovnocennosti uvedenými v tabuľke v prílohe V.

Tabuľka: Maximálna úroveň poplatku za kongesciu pre ľahké vozidlá

| Sumy v centoch/vozokilometer | Metropolitné | Nemetropolitné |
|------------------------------|--------------|----------------|
| Diaľnice                     | 67           | 34             |
| Hlavné cesty                 | 198          | 66             |

#### PRÍLOHA VII

##### DIFERENCIÁCIA MÝTA A UŽÍVATELSKÝCH POPLATKOV PRE ĽAHKÉ VOZIDLÁ

V tejto prílohe sa určujú emisné kategórie, podľa ktorých sa majú diferencovať mýto a užívateľské poplatky.

Emisie znečisťujúcich látok sa merajú v súlade s nariadením Komisie (EÚ) .../... (\*).

Nižšie sadzby sa uplatňujú na každý osobný automobil a ľahké úžitkové vozidlo so špecifickými emisiami CO<sub>2</sub> podľa merania v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 (\*\*), ktoré sú nižšie ako úrovne zodpovedajúce cieľom týkajúcim sa vozidlového parku v celej EÚ a stanoveným v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (\*\*\*) a v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011 (\*\*\*\*).

Štvrtok 25. októbra 2018

Tabuľka: emisné kategórie ľahkých vozidiel

| Faktor zhody   | 1,5 – 2,1                         | 1 – 1,5                           | menej ako 1                       | Vozidlá s nulovými emisiami       |
|----------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Poplatok na km | o 10 % nižší ako najvyššia sadzba | o 20 % nižší ako najvyššia sadzba | o 30 % nižší ako najvyššia sadzba | o 75 % nižší ako najvyššia sadzba |

- (\*) Nariadenie Komisie (EÚ) .../... z XXX, ktorým sa mení nariadenie Komisie (EÚ) 2017/xxx a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, pokiaľ ide o emisie za skutočných jazdných podmienok z ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 6) [RDE 3] (Ú. v. EÚ L ..., ... 2017, s. ...).
- (\*\*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 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 (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1).
- (\*\*\*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1).
- (\*\*\*\*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých vozidiel (Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1).“