

Brusel 22. listopadu 2019
(OR. en)

14383/19

Interinstitucionální spis:
2017/0114(COD)

TRANS 545

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Rada
Č. předchozího dokumentu:	ST 14059/19
Č. dok. Komise:	ST 9672/17 + ADD 1
Předmět:	Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly – obecný přístup

I. ÚVOD

1. Dne 1. června 2017 předložila Komise výše uvedený návrh Evropskému parlamentu a Radě, jako součást prvního balíčku opatření v oblasti mobility.
2. Komise předložila svůj návrh na řešení problémů souvisejících s emisemi skleníkových plynů, financováním pozemních komunikací a kongesce. Návrh mění směrnici o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (směrnice 1999/62/ES).

II. ČINNOST V RÁMCI JINÝCH ORGÁNŮ A INSTITUCÍ

3. Evropský parlament určil jako výbor odpovědný za tento návrh Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) a jako zpravodajku na osmé volební období paní Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOYOVOU (SD, FR).
4. Dne 25. října 2018 přijal Parlament svůj postoj v prvním čtení.
5. Zpravodajem na deváté volební období byl určen pan Giuseppe Ferrandino (SD, IT).
6. Evropský hospodářský a sociální výbor přijal k návrhu stanovisko na svém 529. plenárním zasedání dne 18. října 2017. Evropský Výbor regionů přijal stanovisko na svém 127. plenárním zasedání dne 1. února 2018.

III. ČINNOST V RÁMCI RADY

7. Pracovní skupina pro pozemní dopravu zahájila práci na návrhu dne 1. června 2017 jeho obecnou prezentací. Dne 21. června 2017 bylo analyzováno posouzení dopadů.
8. Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) vedla politickou rozpravu dne 5. prosince 2017 (dokument 14426/17) a zpráva o pokroku byla předložena dne 6. června 2019 (dokument 9331/19).

IV. NEVYŘEŠENÉ OTÁZKY

9. Předsednictví se domnívá, že návrh má zásadní význam pro snížení emisí CO₂ z odvětví dopravy a že může být značně účinný jakožto podpůrné opatření, které má členským státům pomoci omezit emise z odvětví silniční dopravy. Ustanovení nového článku 7g mají pro dosažení tohoto cíle největší význam, neboť stanovují nový povinný a celounijní nástroj pro rozlišování poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání pro těžká vozidla na základě emisí CO₂. V dalších člancích je ošetřena nezbytná flexibilita pro členské státy, což umožňuje uplatňovat směrnici tím nejefektivnějším způsobem a současně zaručuje potřebnou úroveň harmonizace pravidel.

10. Body odůvodnění nebyly podrobeny systematické analýze, kterou by se měla zabývat Pracovní skupina pro pozemní dopravu, jakmile bude dohodnut obecný přístup.

V. ZÁVĚR

11. Výbor stálých zástupců analyzoval kompromisní znění a rozhodl, že je v podobě obsažené v příloze této zprávy předloží na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) dne 2. prosince 2019 za účelem dosažení obecného přístupu.
12. Rada se vyzývá, aby se na tomto obecném přístupu dohodla. Dále se vyzývá, aby Pracovní skupinu pro pozemní dopravu požádala o dokončení práce, tedy o sjednocení bodů odůvodnění, které nejsou součástí obecného přístupu, s články a přílohami dohodnutého znění.

Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,
kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních
komunikací těžkými nákladními vozidly
(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

[body odůvodnění nejsou reprodukovány]

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Úř. věst. C , , s. .

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 1999/62/ES se mění takto:

1) Název se nahrazuje tímto:

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

2) Články 1 a 2 se nahrazují tímto:

„Článek 1

1. Tato směrnice se vztahuje na:

- a) zdanění těžkých nákladních vozidel;
- b) mýtné a poplatky za užívání ukládané na vozidla.

2. Tato směrnice se nevztahuje na vozidla, která jsou **používána** [...] výlučně na mimoevropských územích členských států.

3. Tato směrnice se nevztahuje na **těžká** vozidla evidovaná na Kanárských ostrovech, Ceutě a Melille, Azorech nebo Madeiře, která jsou používána pro dopravu výlučně na těchto územích nebo mezi těmito územími a pevninským územím Španělska, popřípadě Portugalska.

4. Členské státy se mohou rozhodnout, že nepoužijí čl. 7c odst. 5, čl. 7g odst. 1 a 2 a článek 7g-a na mýtné a poplatky za užívání pozemních komunikací, na něž se vztahují koncesní smlouvy, dokud nebude smlouva obnovena nebo podstatně změněna a pokud
- a) smlouva byla podepsána před [Úř. věst.: *doplnit datum vstupu pozměňující směrnice v platnost*]; nebo
 - b) nabídky nebo reakce na výzvy k vyjednávání v rámci jednacího řízení byly obdrženy v souladu s postupem zadávání veřejných zakázek před [Úř. věst.: *doplnit datum vstupu pozměňující směrnice v platnost*].
5. Odstavec 4 se použije rovněž na dlouhodobé smlouvy na provedení stavebních prací nebo řízení jiných služeb, než jsou stavební práce, uzavřené mezi veřejným a jiným než veřejným subjektem, podepsané před [Úř. věst.: *doplnit datum vstupu pozměňující směrnice v platnost*] a nezahrnující přenos rizika na straně poptávky.

Článek 2

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „transevropskou silniční sítí“ silniční dopravní infrastruktura uvedená v oddílu 3 kapitoly II nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013³, jak je vyobrazena na mapách v příloze I uvedeného nařízení;
- 2) „stavebními náklady“ náklady související s výstavbou, případně zahrnující i finanční náklady na:
 - a) nové pozemní komunikace nebo nové zlepšení pozemních komunikací, včetně významných strukturálních oprav;

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

- b) pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací, včetně významných strukturálních oprav, dokončené nejvýše 30 let před 10. červnem 2008, pokud již 10. června 2008 fungoval režim mýtného, nebo dokončených nejvýše 30 let před zavedením jakéhokoli nového režimu mýtného zavedeného po 10. červnu 2008;
- c) pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací dokončené **více než 30 let** před 10. červnem 2008, pokud:
 - i) členský stát zavedl systém výběru mýtného, který zajišťuje návratnost těchto nákladů na základě smlouvy s provozovatelem systému mýtného nebo na základě jiných právních aktů s rovnocenným účinkem, které vstoupily v platnost před 10. červnem 2008, nebo
 - ii) členský stát může prokázat, že vybudování dotyčné pozemní komunikace bylo zdůvodněno tím, že její předpokládaná životnost bude delší než 30 let;
- 3) „finančními náklady“ úroky z půjček nebo výnosy akcionářů z vkladů do vlastního jmění;
- 4) „významnými strukturálními opravami“ strukturální opravy vyjma oprav, které již nepřinášejí žádný aktuální užitek uživatelům silnic, zejména pokud byly opravné práce nahrazeny další obnovou povrchu silnic nebo jinými stavebními činnostmi;
- 5) „dálnicí“ pozemní komunikace určená a postavená speciálně pro dopravu motorovými vozidly, z níž není přímý přístup na sousedící pozemky a která splňuje následující kritéria:
 - a) má, s výjimkou jednotlivých míst nebo na omezenou dobu, směrově oddělené jízdní pásy, které jsou od sebe odděleny buď dělicím pruhem, jenž není určen pro dopravu, nebo výjimečně jinak;
 - b) nekříží se úrovnově s žádnou pozemní komunikací, železniční nebo tramvajovou tratí, cyklistickou stezkou ani stezkou pro pěší;
 - c) je zvlášť označena jako dálnice;

- 6) „mýtným“ určitá částka stanovená na základě ujeté vzdálenosti po určité pozemní komunikaci a typu vozidla, jejímž zaplacením vzniká právo na používání pozemních komunikací vozidlem a která zahrnuje **jeden nebo více z těchto poplatků**:
- poplatek za pozemní komunikace;
 - poplatek za kongesci;
 - poplatek za externí náklady;
- 7) „poplatkem za pozemní komunikace“ poplatek stanovený k dosažení návratnosti nákladů vzniklých v členském státě na stavbu, údržbu, provoz a rozvoj souvisejících s danými pozemními komunikacemi;
- 8) „poplatkem za externí náklady“ poplatek stanovený k dosažení návratnosti nákladů [...] v důsledku znečištění ovzduší provozem, [...] hluku z provozu **nebo emisí CO₂ z provozu** [...];
- 8a)** „náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem“ náklady za škody způsobené uvolňováním některých částic a prekurzorů ozonu, jako například oxidu dusíku a těkavých organických látek, během provozu vozidla;
- 8b)** „náklady v důsledku hluku z provozu“ náklady za škody způsobené hlukem vydávaným vozidly nebo vzniklým jejich interakcí s povrchem vozovky;
- 8c)** „náklady v důsledku emisí CO₂ z provozu“ náklady za škody způsobené uvolňováním **oxidu uhličitého během provozu vozidla**;
- 9) „kongescí“ situace, kdy se dopravní provoz blíží kapacitě silnice, nebo ji překračuje;
- 10) „poplatkem za kongesci“ poplatek pro vozidla stanovený k dosažení návratnosti nákladů vzniklých v členském státě [...];

- 11) [...]
- 12) [...]
- 13) „váženým průměrným poplatkem za pozemní komunikace“ celkový příjem z poplatků za pozemní komunikace za stanovenou dobu vydělený počtem vozokilometrů ujetých těžkými vozidly na úsecích komunikací podléhajících v tomto období zpoplatnění;
- 14) „poplatkem za užívání“ určitá částka, která se platí za oprávnění využívat vozidlem po určitou dobu pozemní komunikace uvedené v čl. 7 odst. 1 a 2;
- 15) „vozidlem“ [...] **motorové vozidlo nebo jízdní souprava, které jsou určeny nebo používány k přepravě osob nebo zboží po silnici;**
- 16) „těžkým vozidlem“ [...] **motorové vozidlo s maximální přípustnou hmotností přesahující 3,5 tuny;**
- 17) „těžkým nákladním vozidlem“ vozidlo určené k přepravě zboží, s maximální přípustnou hmotností přesahující 3,5 tuny;
- 18) „autokarem [...] a autobusem“ vozidlo určené k přepravě více než osmi osob a řidiče, s maximální přípustnou hmotností přesahující 3,5 tuny;
- 19) „lehkým vozidlem“ [...] **vozidlo s maximální přípustnou hmotností nepřesahující 3,5 tuny;**

- 20) „osobním automobilem“ vozidlo [...] **neobsahující kromě místa k sezení pro řidiče více než osm míst k sezení, s maximální přípustnou hmotností nepřesahující 3,5 tuny, nebo obytný automobil;**
- 21) „minibusem“ vozidlo určené k přepravě více než osmi osob a řidiče, s maximální přípustnou hmotností nepřesahující 3,5 tuny;
- 21a) „obytným automobilem“ vozidlo s obytným prostorem, který obsahuje toto zařízení: **sedadla a stůl, prostor určený ke spaní, který může být vytvořen ze sedadel, vybavení pro vaření a skladovací prostory, s maximální přípustnou hmotností nepřesahující 3,5 tuny;**
- 22) „[...] **lehkým užitkovým vozidlem**“ vozidlo určené k přepravě zboží, s maximální přípustnou hmotností nepřesahující 3,5 tuny;
- 23) [...]
- 23) „vozidlem s nulovými emisemi“
- i) **osobní automobil nebo lehké užitkové vozidlo bez vnitřního spalovacího motoru; nebo**
 - ii) **těžké vozidlo podle definice v čl. 3 odst. 11 nařízení (EU) 2019/1242⁴;**
- 24) „dopravcem“ jakýkoli podnik provozující silniční přepravu zboží nebo osob;

⁴ **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202–240).**

- 25) „vozidlem kategorie „EURO 0“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „EEV“ nebo „EURO VI““ těžké vozidlo, které splňuje mezní hodnoty emisí stanovené v příloze 0;
- 26) „typem **těžkého** vozidla“ kategorie, do které těžké vozidlo spadá na základě počtu náprav, rozměrů nebo hmotnosti nebo na základě jiných faktorů klasifikace vozidel podle škody, kterou působí komunikacím, například systému klasifikace škod způsobených komunikacím uvedeného v příloze IV, pokud je použitý systém klasifikace založen na vlastnostech vozidla, které jsou uvedeny v dokumentaci vozidla používané ve všech členských státech nebo které jsou vizuálně patrné;
- 26a) „podskupinou vozidel“ seskupení vozidel podle definice v čl. 3 odst. 8 nařízení (EU) 2019/1242;
- 27) „koncesní smlouvou“ **koncese** [...] na stavební práce **nebo koncese na služby** podle definice v čl. [...] **5 odst. 1** směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/[...] **23/EU**⁵;
- 28) „koncesním mýtným“ mýtné vybírané koncesionářem podle koncesní smlouvy;
- 29) „podstatně změněným režimem výběru mýtného nebo poplatků“ režim výběru mýtného nebo poplatků, **pokud se očekává, že změna sazeb zvýší příjmy o více než 10 % ve srovnání s předchozím účetním rokem, s vyloučením účinku nárůstu provozu a po korekci o inflaci měřenou na základě změn celounijního harmonizovaného indexu spotřebitelských cen zveřejňovaného Komisí (Eurostatem) vyjma cen za energii a cen nezpracovaných potravin.**
- [...]

⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/[...] **23/EU** ze dne 26. února 2014 o [...] **udělování koncesí** (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. [...] **1**).“;

- 30) „první referenční hodnotou“ pro každou podskupinu vozidel hodnota emisí CO₂ odpovídající nejnižšímu 10. percentilu údajů ze sledování podle článku 7g-a, přičemž na vozidla s nulovými emisemi se výpočet těchto hodnot nevztahuje;
- 31) „druhou referenční hodnotou“ pro každou podskupinu vozidel hodnota emisí CO₂ odpovídající nejnižšímu 20. percentilu údajů ze sledování podle článku 7g-a, přičemž na vozidla s nulovými emisemi se výpočet těchto hodnot nevztahuje;

Pro účely bodu 2:

- a) v žádném případě nesmí být poměrná část stavebních nákladů, jež je nutné vzít v úvahu, vyšší než poměrná část současné předpokládané doby životnosti prvků pozemní komunikace, která ještě zbývá dne 10. června 2008 nebo dne, kdy bude zaveden nový režim mýtného, pokud je tento den pozdějšího data;
- b) náklady na pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací mohou zahrnovat jakékoli zvláštní výdaje na pozemní komunikace určené ke snížení hlučnosti nebo ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu a skutečné platby prováděné provozovatelem pozemní komunikace a související s objektivními prvky ochrany životního prostředí, jako například s ochranou před znečišťováním půdy.

[vypouští se: [...]]

3) Článek 7 nařízení ... se nahrazuje tímto:

„Článek 7

1. Aniž je dotčen čl. 9 odst. 1a, mohou členské státy ponechat v platnosti nebo zavést mýtné a poplatky za užívání transevropské silniční sítě nebo některých úseků této sítě anebo jakýchkoliv dalších úseků své dálniční sítě, které nejsou součástí transevropské silniční sítě, za podmínek uvedených v odstavcích 3 až **8a** [...] tohoto článku a článcích 7a až 7k.
2. Odstavcem 1 není dotčeno právo členských států v souladu se Smlouvou o fungování Evropské unie uplatňovat mýtné a poplatky za užívání na jiných pozemních komunikacích za předpokladu, že uložení mýtného a poplatků za užívání těchto jiných pozemních komunikací neznevýhodňuje mezinárodní dopravu a nevede k narušení hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty. Mýtné a poplatky za užívání uplatňované na pozemních komunikacích, které nejsou součástí transevropské silniční sítě, a jiných než dálnice musí splňovat podmínky stanovené v odstavcích 3 a 4 tohoto článku, v článku 7a a v čl. 7j odst. 1, 2 a 4.
- 2a. Aniž jsou dotčena jiná ustanovení této směrnice, mýtné a poplatky za užívání pro různé kategorie vozidel, jako jsou těžká vozidla, těžká nákladní vozidla, autokary a autobusy, lehká vozidla, lehká užitková vozidla a osobní automobily, mohou být zavedeny nebo ponechány v platnosti nezávisle na sobě.**
3. Členské státy neuloží pro žádnou kategorii vozidel současně mýtné a poplatky za užívání pro týž úsek pozemní komunikace. Pokud však členský stát ukládá poplatek za užívání své sítě, může uložit rovněž mýtné za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků.

Členské státy se mohou rozhodnout, že nepoužijí čl. 7c odst. 5 a čl. 7g-a odst. 1 na toto mýtné za používání mostů, tunelů a horských průsmyků, pokud je splněna jedna nebo obě tyto podmínky:

- a) **použití čl. 7c odst. 5 a čl. 7g-a odst. 1 by nebylo technicky proveditelné za účelem zavedení tohoto rozlišení u dotčeného systému výběru mýtného;**
- b) **použití čl. 7c odst. 5 a čl. 7g-a odst. 1 by to vedlo k odklánění vozidel způsobujících nejvyšší znečištění s nepříznivým dopadem na bezpečnost silničního provozu a veřejné zdraví.**

Členský stát, který se rozhodne nepoužít čl. 7c odst. 5 a čl. 7g-a odst. 1 v souladu s druhým pododstavcem tohoto odstavce oznámí své rozhodnutí Komisi.

- 4. Mýtné a poplatky za užívání nesmějí být přímo ani nepřímo diskriminující na základě státní příslušnosti uživatele silnic, členského státu nebo třetí země usazení dopravce nebo registrace vozidla, nebo výchozího či cílového místa přepravní operace.
- 4a. **Členský stát může stanovit snížené sazby mýtného nebo poplatků za užívání a vyjmout silniční úseky s nízkou intenzitou provozu v řídce osídlených oblastech.**
- 5. Členské státy mohou stanovit snížené sazby mýtného nebo poplatků za užívání anebo osvobození od povinnosti platit mýtné nebo poplatky za užívání
 - i) u těžkých vozidel osvobozených od povinnosti instalovat a používat záznamové zařízení podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014⁶; a
 - ii) **u jakéhokoli vozidla [...], na něž se vztahují podmínky uvedené v čl. 6 odst. 2 písm. a), b) a c) této směrnice.**

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

6. [...]
7. [...] .
8. Pokud jde o těžká [...] **nákladní** vozidla, do [...] [*Úř. věst.: doplnit datum vstupu v platnost plus osm let*] se členský stát může rozhodnout, že bude uplatňovat mýtné nebo poplatky za užívání pouze na **těžká nákladní** vozidla s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nejméně 12 tun, pokud se domnívá, že by rozšíření působnosti na **těžká nákladní** vozidla lehčí než 12 tun:
- a) mělo v důsledku odklánění provozu významný nepříznivý dopad na plynulost dopravy, životní prostředí, hladinu hluku, kongesci, zdraví nebo bezpečnost silničního provozu;
 - b) vyžadovalo správní náklady přesahující [...] **15 %** dodatečných příjmů vytvořených tímto rozšířením; **nebo**
 - c) **týkalo se kategorie vozidel, která nezpůsobuje více než 10 % účtovatelných nákladů na pozemní komunikace.**

Členské státy, které se rozhodnou, že budou uplatňovat mýtné nebo poplatky za užívání nebo obojí pouze u **těžkých nákladních** vozidel s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nejméně 12 tun, informují o svém rozhodnutí a důvodech k němu vedoucích Komisi.

- 8a. Pokud se mýtné uplatní na všechna těžká vozidla, členské státy se mohou rozhodnout, že dosáhnou návratnosti odlišné procentní části nákladů u autokarů a autobusů na jedné straně a u těžkých nákladních vozidel na straně druhé.

9. [...]
10. [...] ";
- 4) Článek 7a se nahrazuje tímto:

„Článek 7a

1. Poplatky za užívání musí být úměrné době užívání dotčených pozemních komunikací.
2. V případě uplatňování poplatků za užívání na těžká vozidla se užívání daných pozemních komunikací umožní na dobu alespoň: jednoho dne, týdne, měsíce a roku. Měsíční sazba smí činit nejvýše 10 % roční sazby, týdenní sazba smí činit nejvýše 5 % roční sazby a denní sazba smí činit nejvýše 2 % roční sazby. **Členský stát se může rozhodnout, že na vozidla registrovaná v tomto státě uplatní pouze roční sazby poplatků.**

Členské státy stanoví poplatky za užívání, včetně správních výdajů, pro všechny kategorie těžkých vozidel [...] na úrovni nepřekračující maximální sazby stanovené v příloze II.

3. V případě uplatňování poplatků za užívání na osobní automobily se užívání daných pozemních komunikací umožní na dobu alespoň: 10 dnů, jednoho nebo dvou měsíců nebo obou těchto období a roku. Dvouměsíční sazba smí činit nejvýše **33 %** roční sazby [...] a měsíční sazba smí činit nejvýše **20 %** roční sazby. [...] Desetidenní sazba smí činit nejvýše **13 %** roční sazby.

Členské státy mohou umožnit užívání pozemních komunikací také na jiná období. V takových případech členské státy použijí sazby, jež jsou v souladu se zásadou rovného přístupu ke všem uživatelům, a zohlední všechny související faktory, zejména roční sazbu a sazby pro ostatní období uvedená v prvním pododstavci, stávající režimy užívání a administrativní náklady.

Co se týče systémů poplatků za užívání přijatých před [...] [Úř. věst.: *doplnit datum vstupu v platnost*], mohou členské státy do tohoto data ponechat v platnosti sazby převyšující limity stanovené v prvním pododstavci, jakož i odpovídající sazby pro jiná období užívání, za dodržení zásady rovného přístupu. Musí však limity stanovené v prvním pododstavci, jakož i ustanovení druhého pododstavce začít dodržovat, jakmile vstoupí v platnost podstatně změněné režimy výběru mýtného nebo poplatků, nejpozději však od [...] [Úř. věst.: *doplnit datum vstupu v platnost plus osm let*].

4. Pokud jde o minibusy a [...] **lehká užitková vozidla**, musí členské státy dodržovat ustanovení odstavce 2 nebo odstavce 3. Členské státy však [...] **mohou** stanovit pro minibusy a **lehká užitková vozidla** [...] **jiné sazby** za užívání než pro osobní automobily [...].“.

4a) Článek 7b se nahrazuje tímto:

„*Článek 7b*

1. Poplatek za pozemní komunikace **pro těžká vozidla** musí být založen na zásadě návratnosti nákladů na pozemní komunikace. Vážený průměrný poplatek za pozemní komunikace **pro těžká vozidla** musí být vztažen ke stavebním nákladům a nákladům na provoz, údržbu a rozvoj dané sítě pozemních komunikací. Vážený průměrný poplatek za pozemní komunikace může rovněž zahrnovat návratnost kapitálu nebo ziskovou marži vycházející z tržních podmínek.
2. Zohledněné náklady se musí vztahovat k síti nebo části sítě, kde jsou vybírány poplatky za pozemní komunikace **pro těžká vozidla**, a ke zpoplatněným vozidlům. Členský stát se může rozhodnout dosáhnout návratnosti pouze určité procentní části těchto nákladů.“

- 5) Článek 7c se nahrazuje tímto:

„Článek 7c

1. Členské státy mohou ponechat v platnosti nebo zavést poplatek za externí náklady spojené s náklady v důsledku **znečištění** ovzduší, [...] hluku, **emisí CO₂** nebo [...] **jakékoli jejich kombinace** způsobených provozem.

Pokud je uplatňován poplatek za externí náklady za znečištění ovzduší a hluk způsobené těžkými vozidly, [...] **členské státy jej** musí rozlišit a [...] stanovit **jej** na základě minimálních požadavků a metod uvedených v příloze IIIa a musí dodržovat referenční hodnoty stanovené v příloze IIIb.

2. Zohledněné náklady se musí vztahovat k síti nebo části sítě, kde jsou vybírány poplatky za externí náklady, a ke zpoplatněným vozidlům. Členský stát se může rozhodnout dosáhnout návratnosti pouze určité procentní části těchto nákladů.
3. Poplatek za externí náklady v důsledku znečištění ovzduší způsobeného provozem se neuplatní na těžká vozidla, která splňují nejprísrnější emisní normy EURO.

První pododstavec přestane platit čtyři roky po datu začátku použitelnosti pravidel, jimiž byly tyto normy zavedeny.

- 3a. Členský stát se může odchýlit od požadavku na rozlišení poplatku za pozemní komunikace nebo poplatku za užívání podle čl. 7g-a odst. 1a, pokud je poplatek za externí náklady na CO₂ stanoven a rozlišen podle referenčních hodnot poplatku za externí náklady na emise CO₂ a příslušné kategorizace vozidel, jak jsou uvedeny v příloze IIIc nebo v prováděcím aktu podle odstavce 3c.

Poplatek za externí náklady na emise CO₂ může být kombinován s poplatkem za pozemní komunikace, rozlišeným podle článku 7g-a.

- 3b. V případě autobusů a autokarů se mohou členské státy rozhodnout, že budou uplatňovat stejné hodnoty, jako jsou hodnoty uvedené v příloze IIIc, nebo nižší.

- 3c. Komise přijme přezkumným postupem podle čl. 9c odst. 3 prováděcí akty s cílem stanovit referenční hodnoty poplatku za externí náklady na emise CO₂ pro vozidla náležející do emisních tříd CO₂ č. 2 a 3 podle čl. 7g-a odst. 1a a revidovat tyto hodnoty pro nízkoemisní vozidla. Tyto prováděcí akty se přijmou do jednoho roku poté, co Komise v souladu s čl. 11 odst. 1 nařízení (EU) 2019/1242 poprvé zveřejní údaje o referenčních emisích CO₂, nezbytné pro výpočet externích nákladů na emise pro vozidla náležející do emisních tříd uvedených v příloze IIIc.
- [3d. vypouští se]
- 3e. Členské státy mohou rovněž uplatnit vyšší poplatky za externí náklady na emise CO₂, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIIc, pokud tak učiní nediskriminačním způsobem a pokud tyto vyšší poplatky nejsou vyšší než dvojnásobek hodnot stanovených v příloze IIIc. Použijí-li členské státy tento odstavec, své rozhodnutí odůvodní a oznámí je Komisi.
4. Výši poplatku za externí náklady stanoví příslušný členský stát. Určí-li členský stát k tomuto účelu orgán, musí být tento orgán právně a finančně nezávislý na organizaci pověřené správou nebo výběrem části nebo celého poplatku.
5. Od [...] [Úř. věst.: *doplnit datum vstupu v platnost + čtyři roky*] ty členské státy, které vybírají mýtné, uplatňují poplatek za externí náklady na těžká vozidla, a to alespoň na části sítě uvedené v čl. 7 odst. 1, pokud jsou škody na životním prostředí způsobené těžkými vozidly **nejvýraznější**. [...].“⁷

⁷

Doplnit nový bod odůvodnění: Členské státy by měly mít možnost v případě potřeby stanovit, že uplatňování poplatků za externí náklady na těžká vozidla se omezuje na ty části sítě, u kterých se uplatňují poplatky za pozemní komunikace.

5a) Článek 7d se nahrazuje tímto:

„Článek 7d

Do šesti měsíců od přijetí budoucích a přísnějších emisních norem EURO Komise případně předloží legislativní návrh na stanovení odpovídajících referenčních hodnot v příloze IIIb.“.

6) Vkládá se nový článek 7da, který zní:

„Článek 7da

1. Členské státy mohou v souladu s požadavky přílohy V zavést poplatek za kongesci na jakémkoliv úseku své silniční sítě, na němž dochází ke kongesci. Poplatek za kongesci lze uplatnit pouze na ty úseky silniční sítě, na nichž pravidelně dochází ke kongesci, a pouze během období, kdy ke kongesci dochází.
2. Členské státy určí úseky silniční sítě a časová období podle odstavce 1 na základě objektivních kritérií souvisejících s úrovní vystavení kongesci na dotčených silnicích a v jejich okolí, například průměrné délky zdržení nebo délky kolony.
3. Poplatek za kongesci uložený na jakémkoliv úseku silniční sítě nesmí být diskriminační vůči žádné kategorii vozidel v souladu se standardními koeficienty ekvivalence stanovenými v příloze V. **Členské státy mohou od poplatku za kongesci částečně nebo zcela osvobodit minibusy, autokary a autobusy.**
4. Poplatek za kongesci musí odrážet náklady, které vozidlo působí ostatním uživatelům pozemních komunikací a nepřímo i celé společnosti, [...] musí [...] **dodržovat referenční hodnoty** stanovené pro daný typ silnice v příloze VI a **musí být stanoven v souladu s minimálními požadavky uvedenými v příloze V. Pokud členský stát hodlá uplatňovat poplatky za kongesci vyšší než referenční hodnoty stanovené v příloze VI, oznámí to Komisi v souladu s požadavky uvedenými v příloze V.**

5. Členské státy zavedou potřebné mechanismy pro monitorování dopadu poplatků za kongesci a pro účely přezkoumávání jejich výše. Výši poplatků pravidelně přinejmenším jednou za tři roky přezkoumají s cílem zajistit, aby nepřekračovaly náklady kongesce vzniklé v daném členském státě a na silničních úsecích, na které se poplatky za kongesci vztahují.“.

6a) V článku 7e se odstavce 1 a 2 nahrazují tímto:

- „1. Členské státy vypočítávají maximální úroveň poplatku za pozemní komunikace **pro těžká vozidla** pomocí metodiky založené na základních zásadách výpočtu stanovených v **článku 7b a v příloze III**.
2. U koncesního mýtného je maximální úroveň poplatku za pozemní komunikace **pro těžká vozidla** nejvýše rovna úrovni, která by byla vypočtena pomocí metodiky založené na základních zásadách výpočtu mýtného stanovených v **článku 7b a v příloze III**. Posouzení takové rovnocennosti se provede za dostatečně dlouhé referenční období odpovídající povaze koncesní smlouvy.“
- 7) Články 7f a 7g se nahrazují tímto:

„Článek 7f

1. Členský stát může poté, co informuje Komisi, zavést přírážku k poplatkům za pozemní komunikace na určitých silničních úsecích, na nichž pravidelně dochází ke kongesci, nebo jejichž užívání vozidly působí značné škody na životním prostředí, a to za následujících podmínek:
- a) příjmy plynoucí z přírážky se investují do financování **rozvoje dopravních služeb nebo do** výstavby **či údržby** pozemních komunikací hlavní sítě vymezené podle kapitoly III nařízení (EU) č.1315/2013, které přímo přispívají ke zmírnění kongesce nebo poškození životního prostředí a které se nacházejí ve stejném koridoru jako silniční úsek, u něž je přírážka zavedena;

- b) přírážka nepřesáhne 15 % váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace vypočteného podle čl. 7b odst. 1 a článku 7e; avšak jsou-li vytvořené příjmy investovány do přeshraničních úseků koridorů základní sítě, nesmí přírážka přesáhnout 25 %. **Pokud ve stejném koridoru uplatňují přírážku dva nebo více členských států, přírážka nesmí přesáhnout 50 %;**
 - c) v důsledku uplatňování přírážky nedochází k nespravedlivému znevýhodňování komerční dopravy v porovnání s jinými uživateli pozemních komunikací;
 - d) popis přesného místa pro zavedení přírážky a doklad o rozhodnutí o financování výstavby koridorů základní sítě uvedených v písmenu a) jsou předloženy Komisi ještě před tím, než přírážka začne být uplatňována;
 - e) období, po které se přírážka uplatňuje, je stanoveno a omezeno předem a je, pokud jde o očekávané příjmy, v souladu s předloženými finančními plány a analýzou nákladů a přínosů projektů spolufinancovaných z příjmů plynoucích z přírážky.
- 1a. V případech nových přeshraničních projektů lze přírážku zavést pouze se souhlasem všech členských států zapojených do tohoto projektu.
2. Přírážku lze uplatnit k poplatku za pozemní komunikace, který byl rozlišen v souladu s článkem 7 g, 7g-a nebo 7ga.
3. Jakmile Komise od členského státu, který má v úmyslu uplatnit přírážku, obdrží požadované informace, sdělí tyto informace členům výboru uvedeného v článku 9c. Jestliže se Komise domnívá, že zamýšlená přírážka nesplňuje podmínky stanovené v odstavci 1 nebo bude mít významné nepříznivé dopady na hospodářský rozvoj okrajových regionů, může prostřednictvím prováděcích aktů plány týkající se poplatků předložené dotyčným členským státem zamítnout nebo si vyžádat jejich změnu. Tyto prováděcí akty se přijímají [...] **přezkumným** postupem podle čl. 9c [...] **odst. 3.**

4. [...]
5. Přírážka nesmí být uplatňována na úsecích pozemních komunikací, na kterých je uplatňován poplatek za kongesci.

Článek 7g

1. [...] Poplatky za pozemní komunikace lze rozlišovat pro účely snížení kongesce, minimalizace škod na pozemních komunikacích, optimálního využívání dotčených pozemních komunikací nebo podpory bezpečnosti silničního provozu, pokud jsou splněny následující podmínky:
- a) rozlišení je transparentní, zveřejněné a dostupné všem uživatelům za stejných podmínek;
 - b) rozlišení se uplatní podle denní doby, druhu dne nebo ročního období;
 - c) poplatek za pozemní komunikace nepřesáhne o více než 175 % maximální výši váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace uvedeného v článku 7b;
 - d) doba dopravní špičky, pro niž jsou za účelem snížení kongesce stanoveny vyšší poplatky za pozemní komunikace, nepřekračuje pět hodin denně;
 - e) rozlišení je navrženo a uplatňováno transparentně a neutrálně z hlediska příjmů v případě silničních úseků, na nichž dochází ke kongesci, a to způsobem, který nabízí snížené sazby mýtného [...] **uživatelům pozemních komunikací**, kteří cestují mimo dopravní špičky, a zvýšené sazby mýtného [...] **uživatelům pozemních komunikací**, kteří na témže úseku cestují v době dopravních špiček.
 - f) **pro dotčený silniční úsek není stanoven žádný poplatek za kongesci.**

Členský stát, který má v úmyslu takovéto rozlišení zavést nebo změnit stávající rozlišení, informuje o svém záměru Komisi a poskytne jí informace nezbytné k posouzení toho, zda jsou dané podmínky splněny.

2. Pokud jde o těžká vozidla, [...] **dokud se nezačne uplatňovat rozlišení poplatků za pozemní komunikace a poplatků za užívání podle článku 7g-a**, členské státy rozlišují poplatky za pozemní komunikace podle emisní třídy EURO vozidla tak, že nepřesáhnou o více než 100 % stejný poplatek stanovený pro obdobná vozidla, která splňují nejprísrnější emisní normy. **Jakmile jsou poplatky za pozemní komunikace a poplatky za užívání rozlišeny podle článku 7g-a, členské státy přestanou uplatňovat rozlišení podle emisní třídy EURO.** [...]

Členské státy mohou v případě vozidel s nulovými emisemi uplatňovat snížení až o 75 % ve srovnání s poplatkem v případě nejprísrnějších emisních norem od [Úř. věst.: doplnit datum vstupu této pozměňující směrnice v platnost].

Členský stát se však může od požadavku na rozlišování výše poplatku za pozemní komunikace odchýlit, pokud:

- i) by to vážně narušilo soudržnost systémů výběru mýtného na jeho území,
- ii) by zavedení tohoto rozlišování nebylo u dotčeného systému výběru mýtného technicky proveditelné,
- iii) by to vedlo k odklánění vozidel způsobujících nejvyšší znečištění s nepříznivým dopadem na bezpečnost silničního provozu a veřejné zdraví, nebo
- iv) je do mýtného zahrnut poplatek za externí náklady.

Každá taková odchylka nebo výjimka se oznámí Komisi.

3. Jestliže při kontrole není řidič nebo případně dopravce schopen předložit doklady o vozidle nezbytné ke zjištění emisní třídy vozidla pro účely odstavce 2 a **jestliže není tyto informace případně schopen poskytnout poskytovatel evropské služby elektronického mýtného**, mohou členské státy uplatnit mýtné do výše nejvyšší použitelné sazby.

4. Rozlišení uvedená v tomto článku nejsou určena k vytváření změn v příjmech.

7a) Vkládá se nový článek 7g-a, který zní:

„Článek 7g-a

1. Členské státy uplatní rozlišení poplatků za pozemní komunikace a poplatků za užívání pro těžká vozidla v souladu s tímto článkem.

Rozlišení se uplatní na podskupinu těžkých vozidel od dvou let od data vstupu v platnost prováděcího aktu týkajícího se dané podskupiny, jak je uvedeno v odstavcích 2 nebo 3.

Od tohoto data přestanou členské státy uplatňovat vůči daným těžkým vozidlům rozlišení podle emisní třídy EURO na základě článku 7g.

1a. Členské státy stanoví pro každý typ těžkého vozidla tyto emisní třídy CO₂:

- a) emisní třída CO₂ č. 1 – vozidla, která nepatří do žádné z emisních tříd CO₂ uvedených v písm. b) až e);
- b) emisní třída CO₂ č. 2 – vozidla s emisemi CO₂, které jsou nižší než druhá referenční hodnota jejich specifické podskupiny vozidel nebo jsou jí rovny, přičemž ale tato vozidla nepatří do žádné z emisních tříd CO₂ uvedených v písm. c) až e);
- c) emisní třída CO₂ č. 3 – vozidla s emisemi CO₂, které jsou nižší než první referenční hodnota jejich specifické podskupiny vozidel nebo jsou jí rovny, přičemž ale tato vozidla nepatří do žádné z emisních tříd CO₂ uvedených v písm. d) až e);

- d) emisní třída CO₂ č. 4 – těžká vozidla s nízkými emisemi, jak jsou definována v čl. 3 odst. 12 nařízení (EU) 2019/1242;
- e) emisní třída CO₂ č. 5 – vozidla s nulovými emisemi.

1b. Nejvyšší úroveň poplatku za pozemní komunikace nebo poplatku za užívání pro daný typ těžkých vozidel se uplatní na vozidla spadající do emisní třídy CO₂ č. 1. Snížené poplatky se uplatní na vozidla v emisních třídách CO₂ č. 2, 3, 4 a 5 takto:

- emisní třída CO₂ č. 2 – snížení o 5 až 15 % ve srovnání s poplatkem použitelným pro emisní třídu CO₂ č. 1;
- emisní třída CO₂ č. 3 – snížení o 15 až 30 % ve srovnání s poplatkem použitelným pro emisní třídu CO₂ č. 1;
- emisní třída CO₂ č. 4 – snížení o 30 až 50 % ve srovnání s poplatkem použitelným pro emisní třídu CO₂ č. 1;
- emisní třída CO₂ č. 5 – snížení o 50 až 75 % ve srovnání s poplatkem použitelným pro emisní třídu CO₂ č. 1.

2. Pro těžká vozidla uvedená v čl. 2 odst. 1 písm. a) až d) nařízení (EU) 2019/1242 Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví první a druhou referenční hodnotu, ve smyslu jejich definice uvedené v čl. 2 bodě 30) a 31) a v souladu s přezkumným postupem podle čl. 9c odst. 3. Tyto referenční hodnoty vycházejí z údajů ze sledování podle druhého pododstavce článku 1 nařízení (EU) 2019/1242. Komise přijme tyto prováděcí akty do šesti měsíců od zveřejnění referenčních emisí CO₂, ve smyslu jejich definice uvedené v čl. 3 bodě 1 nařízení (EU) 2019/1242, s ohledem na konkrétní podskupinu těžkých vozidel.

Komise dále přezkumným postupem v souladu s čl. 9c odst. 3 přijme do šesti měsíců od vstupu v platnost příslušných úprav referenčních emisí CO₂, přijatých v souladu s čl. 11 odst. 2 nařízení (EU) 2019/1242, prováděcí akty stanovující nové referenční hodnoty.

3. Pokud jde o těžká vozidla, na něž se nevztahuje odstavec 2, Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví první a druhou referenční hodnotu na základě emisí CO₂ pro každou skupinu těžkých vozidel zveřejněnou v souladu s článkem 10 nařízení (EU) 2018/956. Tyto prováděcí akty se přijmou přezkumným postupem v souladu s čl. 9c odst. 3 a do jednoho roku po poskytnutí příslušných údajů Komisi v souladu s nařízením (EU) 2018/956.

Pro stanovení emisní třídy CO₂ č. 4 použije Komise metodiku popsanou v bodě 3 přílohy I nařízení (EU) 2019/1242.

4. Komise přijme přezkumným postupem v souladu s čl. 9c odst. 3 prováděcí akty s cílem přizpůsobit pro vozidla uvedená v odstavcích 2 a 3 na základě údajů ze sledování hodnoty percentilu definované v čl. 2 bodech 30 a 31 za účelem rozdělení emisních tříd CO₂ podle odstavce 1a. První prováděcí akt se přijme do 31. prosince 2026 a poté každých pět let.

Přizpůsobené hodnoty se použijí po uplynutí 12 měsíců po vstupu daného prováděcího aktu v platnost.

7. Rozlišení uvedená v tomto článku nejsou určena k vytváření změn v příjmech.“

- 8) Vkládá se nový článek 7ga, který zní:

„Článek 7ga

1. V případě lehkých vozidel mohou členské státy rozlišovat mýtné a poplatky za užívání podle působení vozidel na životní prostředí, jak je definováno kombinovanými specifickými emisemi CO₂ nebo kombinovanými váženými emisemi CO₂ zaznamenanými v položce 49 prohlášení o shodě vozidla a výkonnostní normou EURO.

Nižší sazby mýtného a poplatků za užívání se uplatní na osobní automobily a lehká užitková vozidla, která splňují obě tyto podmínky:

- a) jejich specifické emise CO₂ stanovené v souladu s nařízením Komise (EU) 2017/1151⁸ jsou nulové nebo jsou nižší než tyto hodnoty:
 - i) pro období let 2021 až 2024 průměr cílů pro specifické emise určených pro každého jednotlivého výrobce v souladu s body 4 částí A a B přílohy I nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631⁹, vážený počtem nově registrovaných osobních automobilů nebo lehkých užitkových vozidel v daném roce;
 - ii) pro období let 2025 až 2029 cíle pro vozový park EU určené v souladu s body 6.1.1 částí A a B přílohy I uvedeného nařízení;
 - iii) pro období od roku 2030 cíle pro vozový park EU určené v souladu s body 6.1.2 částí A a B přílohy I uvedeného nařízení.
- b) jejich emise znečišťujících látek určené v souladu s nařízením Komise (EU) 2017/1151 jsou stanoveny v tabulce přílohy VII této směrnice.

⁸ Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008.

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011.

3. Jestliže při kontrole není řidič nebo případně dopravce **či poskytovatel evropské služby elektronického mýtného (EETS)** schopen zjistit hodnoty emisí vozidla, mohou členské státy uplatnit mýtné nebo roční poplatky za užívání do výše nejvyšší použitelné sazby.“.

9) Článek 7h se mění takto:

a) v odstavci 1 se návěti nahrazuje tímto:

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

aa) **vkládá se odstavec 1a, který zní:**

„1a. Při zasílání informací Komisi v souladu s odstavcem 1 může členský stát předpokládat nebo zahrnout více než jednu změnu režimu výběru mýtného v podobě poplatku za pozemní komunikace. Na zavedení této předpokládané změny, o níž již byla Komise informována, se nevztahují ustanovení odstavce 1.“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Před zavedením nového nebo podstatně změněného režimu výběru mýtného v podobě poplatku za externí náklady poskytnou členské státy Komisi informace o dotčené síti a předpokládaných sazbách za kategorie vozidel a emisní třídy a **případně podají Komisi oznámení v souladu s bodem 2 přílohy IIIa nebo bodem 2 přílohy V.**“;

c) odstavec 4 se zrušuje;

10) Článek 7i se mění takto:

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

- „b) tyto slevy nebo snížení odrážejí skutečné úspory administrativních nákladů vzniklých v důsledku odlišného přístupu k častým uživatelům ve srovnání s příležitostnými uživateli;
- c) tyto slevy nebo snížení nepřekračují 13 % poplatku za pozemní komunikace placeného obdobnými vozidly, která na slevy nebo snížení nemají nárok.“;

aa) vkládá se odstavec 2a, který zní:

„2a. Členské státy mohou k poplatku za pozemní komunikace pro osobní automobily stanovit slevy nebo snížené sazby v případě častých uživatelů zejména v oblastech rozptýleného osídlení a na okrajích měst. Snížení příjmů v důsledku slevy poskytnuté častým uživatelům nesmí být kompenzováno přenesením na jiné méně časté uživatele.“;

b) odstavec 3 se mění takto:

„3. S výhradou podmínek uvedených v čl. 7g odst. 1 písm. b) [...] se mohou na sazby mýtného pro určité projekty vysokého evropského zájmu určené v příloze I rozhodnutí č. 1315/2013 vztahovat jiné způsoby rozlišení, které mají zajistit komerční rentabilitu těchto projektů, jestliže jsou vystaveny přímé konkurenci jiných druhů dopravy. Výsledná struktura poplatků musí být lineární, úměrná, zveřejněná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek a nesmí vést k tomu, že na jiné uživatele budou přeneseny dodatečné náklady v podobě vyššího mýtného.“.

11) Článek 7j se mění takto:

a) v odstavci 1 se druhá věta nahrazuje tímto:

„Za tím účelem členské státy spolupracují, aby uživatelům pozemních komunikací umožnily hradit mýtné a poplatky za užívání 24 hodin denně alespoň **elektronicky nebo** na větších výběrčích místech a prostřednictvím běžných platebních prostředků, a to uvnitř i vně hranic členského státu, ve kterém jsou ukládány. **Členské státy nejsou povinny zajistit fyzická místa pro placení.**“;

b) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Pokud členský stát uloží mýtné za vozidlo, musí být celková částka mýtného, výše poplatku za pozemní komunikace, výše poplatku za externí náklady a případně výše poplatku za kongesci uvedena v dokladu poskytnutém uživateli pozemních komunikací, pokud možno elektronicky. **Uživatel pozemních komunikací může souhlasit s tím, že mu nebude doklad poskytnut.**“;

c) v odstavci 4 se první věta nahrazuje tímto:

„Je-li to ekonomicky proveditelné, členské státy stanoví a vybírají poplatky za externí náklady a poplatky za kongesci prostřednictvím elektronického systému **pro výběr mýtného**, který splňuje [...] **ustanovení čl. [...] 3 odst. 1 směrnice [...] (EU) 2019/520.**“.

12) Článek 7k se nahrazuje tímto:

„Článek 7k

Aniž jsou dotčeny články 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie, není touto směrnicí dotčena volnost členských států, které zavedou systém výběru mýtného, stanovit vhodnou kompenzaci.“.

13) V odstavci 8 se **písmena a) a b)** odstavce 2 [...] **nahrazují tímto:**

[...] [...] „**a) platba poplatku za společné užívání opravňuje k využití sítě, jak ji vymezí zúčastněné členské státy v souladu s čl. 7 odst. 1 a odst. 2;**

b) zúčastněné členské státy určí poplatky za společné užívání, které nejsou vyšší než maximální sazby uvedené v článku 7a;“.

14) Článek 9 se mění takto:

a) v odstavci 2 se zrušuje druhý pododstavec;

[...] [...] [...] [...] [...] .“.

14a) V článku 9c se doplňuje odstavec 3, který zní:

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

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

„Článek 9d

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 9e, kterými se mění příloha 0, **vzorce v oddílech 4.1 a 4.2 přílohy IIIa a hodnoty v tabulce[...]** 1 [...] v příloze IIIb[...] za účelem jejich přizpůsobení vědeckému a technickému pokroku.

Článek 9e

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v [...] článku 9d je svěřena Komisi na [...] **dobu pěti let od [Úř. věst.: doplnit datum vstupu této směrnice v platnost].**
Komise vyhotoví zprávu o přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v [...] článku 9d kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle [...] článku 9d vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“.
- 16) Články 9f a 9g se zrušují.
- 17) Článek 10a se nahrazuje tímto:

„Článek 10a

1. Částky v eurech uvedené v příloze II a částky v centech uvedené v tabulce[...] 1 přílohy IIb se upravují každé dva roky s cílem zohlednit změny celounijního harmonizovaného indexu spotřebitelských cen, vyjma ceny za energii a ceny nezpracovaných potravin, zveřejňovaného Komisí (Eurostatem). První úprava bude provedena do 31. března [*Úř. věst.: doplnit rok následující po dvou letech od vstupu této směrnice v platnost*].

Částky se automaticky upravují [...] **úpravou** základní částky v eurech nebo centech na základě procentní změny v tomto indexu. Výsledné částky se zaokrouhlují nahoru na celou částku v eurech, pokud jde o přílohu II, a na desetinu centu, pokud jde o přílohu IIb.

2. Komise zveřejní upravené částky podle odstavce 1 v *Úředním věstníku Evropské unie* do 31. března roku následujícího po skončení období dvou kalendářních let podle odstavce 1. Upravené částky vstupují v platnost prvním dnem prvního měsíce po zveřejnění.“.

- 18) Článek 11 nařízení ... se nahrazuje tímto:

„Článek 11

1. Členské státy [...] **každých pět let** zveřejní v souhrnné podobě zprávu o mýtném a poplatcích za užívání, které vybírají na svém území[...].
2. Zpráva zveřejněná podle odstavce 1 obsahuje údaje o:
 - a) poplatcích za externí náklady vybíraných za každou kombinaci třídy vozidel, typu pozemní komunikace a období;
 - b) rozlišení poplatků za pozemní komunikace nebo **poplatků za užívání podle kategorie vozidla a** podle typu **těžkého** vozidla[...];
 - c) váženém průměrném poplatku [...]za pozemní komunikace a celkovém příjmu z poplatku za pozemní komunikace[...];
 - d) celkových příjmech získaných z poplatků za externí náklady;
 - e) celkových příjmech získaných z poplatků za kongesci;

- f) celkových příjmech získaných z mýtného a poplatků za užívání;
- g) využití příjmů z uplatňování této směrnice a způsobu, kterým toto využití v daném členském státě přispívá k plnění cílů uvedených v čl. 9 odst. 2 [...];

[...]

[...]

3. [...] [...] [...] [...]

4. [...]

5. [...] “.

[...]19) Přílohy se mění takto:

- a) přílohy 0, IIIa, IIIb a IV se mění v souladu s přílohou této směrnice;
- b) doplňují se nové přílohy **IIIc**, V, VI a VII ve znění uvedeném v příloze této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [Úř. věst.: *doplnit datum vstupu v platnost plus 2 roky*]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

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

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament Za Radu

předseda předseda nebo předsedkyně

1) Přílohy 0, III, IIIa, IIIb a IV se mění takto:

a) v příloze 0 se oddíl 3 mění takto:

[...] [...] [...] iii) doplňuje se nový text, který zní:

„Mezní hodnoty emisí Euro VI

	Mezní hodnoty							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	hmotnost PM (mg/kWh)	počet PM (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Pozn.:

PI = zážehový motor.

CI = vznětový motor.

1) Přípustná úroveň složky NO₂ v mezní hodnotě NO_x může být stanovena v pozdější fázi.“;

b) příloha III se mění takto:

i) bod 2 se mění takto:

– v bodě 2.1 se šestá odrážka nahrazuje tímto:

„– Přidělení nákladů těžkým vozidlům se provádí objektivním a transparentním způsobem, s přihlédnutím k podílu těžkých vozidel na provozu v silniční síti a souvisejícím nákladům. Kilometry ujeté těžkými vozidly lze za tímto účelem upravit podle objektivně odůvodněných „koeficientů ekvivalence“, jako jsou koeficienty uvedené v bodě 4¹⁰.“;

– v bodě 2.2 se druhá odrážka nahrazuje tímto:

„– Tyto náklady se rozdělí mezi těžká vozidla a jiná vozidla v silničním provozu na základě skutečných a předpokládaných podílů vozokilometrů a lze je upravit s použitím věcně oprávněných koeficientů ekvivalence, jako jsou koeficienty uvedené v bodě 4.“;

ii) v bodě 4 se nadpis a první odrážka nahrazují tímto:

„4. **PODÍL TĚŽKÝCH VOZIDEL NA PROVOZU, KOEFICIENTY EKVIVALENCE
A OPRAVNÝ MECHANISMUS**

– Výpočet mýtného se zakládá na skutečném nebo předpokládaném podílu těžkých vozidel na vozokilometrech, v případě potřeby upravených s použitím koeficientů ekvivalence, aby se řádně zohlednily zvýšené náklady na výstavbu a opravu pozemních komunikací pro použití těžkými vozidly.“;

¹⁰ Použití koeficientů ekvivalence členskými státy může brát v úvahu výstavbu silnic rozvíjenou po etapách nebo s použitím přístupu dlouhé životnosti.

c) příloha IIIa se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA IIIa

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO STANOVENÍ POPLATKU ZA EXTERNÍ NÁKLADY

V této příloze jsou stanoveny minimální požadavky pro stanovení poplatku za externí náklady a pro případný výpočet maximálního poplatku za externí náklady.

1. Příslušné části silniční sítě

Členský stát upřesní část nebo části své silniční sítě, na které se má vztahovat poplatek za externí náklady.

Pokud chce členský stát stanovit poplatek za externí náklady pouze na část nebo části silniční sítě tvořené jeho dílem transevropské sítě a jeho dálnicemi, musí být tato část nebo části vybrány na základě posouzení, ze kterého vyplývá, že:

- užívání vozidel na pozemních komunikacích, na nichž se uplatňuje poplatek za externí náklady, působí větší škody na životním prostředí, než jsou průměrné způsobené škody, které se posoudí podle zpráv o kvalitě ovzduší, národních emisních inventur, objemu dopravy a v případě hluku podle směrnice 2002/49/ES **nebo jiného rovnocenného zdroje údajů**, nebo
- uložení poplatku za externí náklady na jiné části silniční sítě tohoto typu by mohlo mít nepříznivý dopad na životní prostředí nebo bezpečnost silničního provozu nebo by stanovení a výběr poplatku za externí náklady na tyto části sítě vyžadovaly neúměrné náklady.

2. Příslušná vozidla, pozemní komunikace a období

Pokud chce členský stát použít vyšší poplatky za externí náklady, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIIb **nebo příloze IIIc**, oznámí Komisi klasifikaci vozidel, podle které se budou poplatky za externí náklady rozlišovat. Komisi **případně** [...] oznámí polohu pozemních komunikací, na které se vztahují vyšší poplatky za externí náklady (dále jen „příměstské komunikace (včetně dálnic)“), a komunikací, na které se vztahují nižší poplatky za externí náklady (dále jen „meziměstské komunikace (včetně dálnic)“).

Členský stát popřípadě Komisi rovněž oznámí přesné doby odpovídající noční době, během nichž je možné ukládat vyšší poplatek za externí náklady související s hlukem, aby se zohlednilo větší obtěžování hlukem.

Klasifikace pozemních komunikací jako příměstských komunikací (včetně dálnic) a meziměstských komunikací (včetně dálnic) a vymezení období musí vycházet z objektivních kritérií, která s mírou působení znečištění a hluku na silnice a jejich okolí souvisejí, jako jsou hustota osídlení, roční průměrné znečištění ovzduší (zejména částicemi PM₁₀ a emisemi NO₂) a počet dnů (pro PM₁₀) a hodin (pro NO₂), po které jsou překračovány mezní hodnoty stanovené směrnicí 2008/50/ES. Tato kritéria musí být uvedena v oznámení.

3. Výše poplatku

Tento oddíl se vztahuje na situace, kdy chce členský stát použít vyšší poplatky za externí náklady, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIIb **nebo příloze IIIc**.

Pro každou třídu vozidel, typ komunikace a období **v příslušném případě** určí členský stát nebo případně nezávislý orgán jedinou konkrétní částku. Výsledná struktura poplatků musí být transparentní, zveřejněná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek. Zveřejnění by mělo být provedeno včas před zavedením. Všechny parametry, údaje a další informace nezbytné k pochopení způsobu výpočtu jednotlivých složek externích nákladů musí být zveřejněny.

Při stanovení poplatků se členský stát nebo případně nezávislý orgán řídí zásadou účinného stanovení cen, tedy ceny, která se blíží sociálním mezním nákladům na používání zpoplatněného vozidla.

Poplatek se stanoví poté, co se zohlední rizika v souvislosti s odkláněním provozu společně s nepříznivými dopady na bezpečnost silničního provozu, životní prostředí a kongesci, jakož i řešení ke zmírnění těchto rizik.

Členský stát nebo případně nezávislý orgán pak musí sledovat účinnost systému pro výběr poplatků při snižování škod na životním prostředí způsobených silniční dopravou. Každé dva roky případně upraví v závislosti na změnách nabídky a poptávky v dopravě strukturu poplatků a konkrétní částku poplatku stanovenou pro jednotlivé třídy vozidel, typy pozemních komunikací a období.

4. Složky externích nákladů

4.1 Náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem

Pokud chce členský stát použít vyšší poplatky za externí náklady, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIb, vypočte členský stát nebo případně nezávislý orgán účtovatelné náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem podle tohoto vzorce:

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

kde:

- PCV_{ij} = náklady v důsledku znečištění ovzduší třídou vozidel „i“ na pozemní komunikaci typu „j“ (EUR/vozokilometr),
- EF_{ik} = emisní faktor znečišťující látky „k“ a třídy vozidel „i“ (gram/vozokilometr),
- PC_{jk} = peněžní náklady znečišťující látky „k“ na pozemní komunikaci typu „j“ (EUR/gram).

Emisní faktory jsou shodné s faktory, které členský stát používá při vypracování národních emisních inventur stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2284 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší¹¹ (jež vyžaduje použití příručky EMEP/EEA pro inventury emisí látek znečišťujících ovzduší¹²). Peněžní náklady znečišťujících látek odhadne tento členský stát nebo případně nezávislý orgán podle čl. 7c odst. 4 pomocí vědecky doložených metod.

Členský stát nebo případně nezávislý orgán může používat alternativní vědecky doložené metody výpočtu hodnoty nákladů v důsledku znečištění ovzduší a využít údaje z měření látek znečišťujících ovzduší a místní hodnotu peněžních nákladů látek znečišťujících ovzduší.

4.2 Náklady v důsledku hluku z provozu

Pokud chce členský stát použít vyšší poplatky za externí náklady, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIb, vypočte členský stát nebo případně nezávislý orgán účtovatelné náklady v důsledku hluku podle těchto vzorců:

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

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

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

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2284 ze dne 14. prosince 2016 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší, o změně směrnice 2003/35/ES a o zrušení směrnice 2001/81/ES (Úř. věst. L 344, 17.12.2016, s. 1).

¹² Metodika Evropské agentury pro životní prostředí:
<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>.

kde:

—	$NCV_j =$	náklady v důsledku hluku jednoho těžkého nákladního vozidla na pozemní komunikaci typu „j“ (EUR/vozokilometr),
—	$NC_{jk} =$	náklady v důsledku hluku na osobu vystavenou hladině hluku „k“ na pozemní komunikaci typu „j“ (EUR/osobu),
—	$POP_k =$	počet obyvatel vystavených denní hladině hluku „k“ na kilometr (osoba/kilometr),
—	$WADT =$	vážená průměrná denní hustota provozu (v ekvivalentech osobních automobilů),
—	„a“ a „b“	jsou váhové faktory stanovené členským státem tak, že výsledný vážený průměrný poplatek za hluk za vozokilometr odpovídá NCV_j (denní).

Hluk z provozu se vztahuje k dopadu hluku na zdraví obyvatelstva v blízkosti pozemní komunikace.

Počet obyvatel vystavených hladině hluku „k“ se určí podle strategických hlukových map vypracovaných podle článku 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES **nebo jiného rovnocenného zdroje údajů**¹³.

Náklady na osobu vystavenou hladině hluku „k“ odhadne členský stát nebo případně nezávislý orgán pomocí vědecky doložených metod.

¹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12).

Pro váženou průměrnou denní hustotu provozu se uplatní koeficient ekvivalence „e“ mezi těžkými nákladními vozidly a osobními automobily odvozený z hladin emise hluku průměrného osobního automobilu a průměrného těžkého nákladního vozidla, s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 540/2014 ze dne 16. dubna 2014 o hladině akustického tlaku motorových vozidel a náhradních systémů tlumení hluku a o změně směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnice 70/157/EHS.

Členský stát nebo případně nezávislý orgán může stanovit rozlišené poplatky za hluk s cílem odměnit využívání tišších vozidel, pokud to nepovede ke znevýhodnění zahraničních vozidel.

4.3 Náklady v důsledku emisí CO₂ z provozu

Pokud chce členský stát použít vyšší poplatek za externí náklady na emise CO₂, než jsou referenční hodnoty uvedené v příloze IIIc, vypočte daný členský stát nebo případně nezávislý orgán účtovatelné náklady na základě vědeckých důkazů a s využitím přístupu založeného na nákladech na zamezení důsledkům emisí, přičemž zohlední a vysvětlí zejména tyto aspekty:

- **volbu cílové úrovně emisí;**
- **odhad možností pro zmírnění;**
- **odhad základního scénáře;**
- **averzi k riziku a ke ztrátě;**
- **vyrovnávací vážení.**

Členské státy informují Komisi nejméně šest měsíců před zavedením tohoto poplatku za externí náklady na emise CO₂.“;

d) příloha IIIb se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA IIIb

REFERENČNÍ HODNOTY POPLATKŮ ZA EXTERNÍ NÁKLADY

V této příloze se stanoví referenční hodnoty poplatků za externí náklady, které zahrnují náklady vyvolané znečištěním ovzduší a hlukem.

Tabulka 1: Referenční hodnoty poplatků za externí náklady pro těžká nákladní vozidla

<i>Třída vozidla</i>	<i>Cent/vozokilometr</i>	<i>Příměstské⁽¹⁾</i>	<i>Meziměstské⁽²⁾</i>
<i>Těžké nákladní vozidlo s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla do [...] 12 tun nebo se dvěma nápravami</i>	<i>EURO 0</i>	[...]18,6	[...]9,9
	<i>EURO I</i>	[...]12,6	[...]6,4
	<i>EURO II</i>	[...]12,5	[...]6,3
	<i>EURO III</i>	[...]9,6	[...]4,8
	<i>EURO IV</i>	[...]7,3	[...]3,4
	<i>EURO V</i>	[...]4,4	[...]1,8
	<i>EURO VI</i>	[...]2,3	[...]0,5
	<i>Vozidla znečišťující méně než EURO VI, včetně vozidel s nulovými emisemi.</i>	[...]2,0	0,3
<i>Těžké nákladní vozidlo s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla [...] 12 až [...] 18 tun</i>	<i>EURO 0</i>	[...]24,6	[...]13,7
	<i>EURO I</i>	[...]15,8	[...]8,4
	<i>EURO II</i>	[...]15,8	[...]8,4
	<i>EURO III</i>	[...]12,5	[...]6,6

<i>nebo se třemi nápravami</i>	<i>EURO IV</i>	[...]9,2	[...]4,5
	<i>EURO V</i>	[...]5,6	[...]2,7
	<i>EURO VI</i>	[...]2,8	[...]0,7
	<i>Vozidla znečišťující méně než EURO VI, včetně vozidel s nulovými emisemi.</i>	[...]2,3	0,3
<i>Těžké nákladní vozidlo s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla [...] 18 až [...] 32 tun nebo se čtyřmi nápravami</i>	<i>EURO 0</i>	[...]27,8	[...]15,8
	<i>EURO I</i>	[...]20,4	[...]11,3
	<i>EURO II</i>	[...]20,4	[...]11,2
	<i>EURO III</i>	[...]16,3	[...]8,9
	<i>EURO IV</i>	[...]11,8	[...]6,0
	<i>EURO V</i>	[...]6,6	[...]3,4
	<i>EURO VI</i>	[...]3,1	0,8
	<i>Vozidla znečišťující méně než EURO VI, včetně vozidel s nulovými emisemi.</i>	2,5	0,3
<i>Těžké nákladní vozidlo s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nad [...] 32 tun nebo s pěti a více</i>	<i>EURO 0</i>	[...]33,5	[...]19,4
	<i>EURO I</i>	[...]25,0	[...]14,1
	<i>EURO II</i>	[...]24,9	[...]13,9
	<i>EURO III</i>	[...]20,1	[...]11,1
	<i>EURO IV</i>	[...]14,2	[...]7,5

<i>nápravami</i>	<i>EURO V</i>	[...]7,6	[...]3,8
	<i>EURO VI</i>	[...]3,4	[...]0,8
	<i>Vozidla znečišťující méně než EURO VI, včetně vozidel s nulovými emisemi.</i>	[...]2,8	0,3

- 1) „Příměstské“ = oblasti s hustotou osídlení 150 až 900 obyvatel/km² (medián hustoty osídlení 300 obyvatel/km²).
- 2) „Meziměstské“ = oblasti s hustotou osídlení nižší než 150 obyvatel/km².

[Tabulka vypuštěna]

V horských oblastech a v okolí aglomerací je v míře odůvodněné nižším rozptylem, sklonem komunikace, nadmořskou výškou nebo teplotní inverzí možno hodnoty v tabulce [...] 1 vynásobit koeficientem až ve výši 2.“;

da) Vkládá se nová příloha IIIc, která zní:

„PŘÍLOHA IIIc

REFERENČNÍ HODNOTY POPLATKŮ ZA EXTERNÍ NÁKLADY NA EMISE CO₂

V této příloze se stanoví referenční hodnoty poplatků za externí náklady, které zohledňují náklady na emise CO₂.

Tabulka 1: Referenční hodnoty poplatků za externí náklady na emise CO₂ pro těžká nákladní vozidla

Třída vozidla	Cent/vozokilometr	Meziměstské komunikace (včetně dálnic)
Těžké nákladní vozidlo s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla do 12 tun nebo se dvěma nápravami	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	EURO IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	Vozidla s nízkými emisemi	2,0
	Vozidla s nulovými emisemi	0
Těžké nákladní vozidlo s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2
	EURO II	5,2

12 až 18 tun nebo se třemi nápravami	EURO III	5,2
	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Vozidla s nízkými emisemi	2,5
	Vozidla s nulovými emisemi	0

Třída vozidla	Cent/vozokilometr	Meziměstské komunikace (včetně dálnic)
Těžké nákladní vozidlo s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla 18 až 32 tun nebo se čtyřmi nápravami	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	Vozidla s nízkými emisemi	3,4
	Vozidla s nulovými emisemi	0
Těžké nákladní vozidlo s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1
	EURO II	8,1

nad 32 tun nebo s pěti a více nápravami	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Vozidla s nízkými emisemi	4,0
	Vozidla s nulovými emisemi	0

- e) v příloze IV se tabulka s nadpisem „Jízdní soupravy (kloubová vozidla a vozové soupravy)“ nahrazuje tímto:

JÍZDNÍ SOUPRAVY (KLOUBOVÁ VOZIDLA A VOZOVÉ SOUPRAVY)

Hnací nápravy s pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznávaným za rovnocenné	Jiné systémy zavěšení hnacích náprav	Stupeň poškození
Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)	Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)	

Nejméně	Méně než	Nejméně	Méně než	
<i>2 + 1 náprava</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 nápravy</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			

<i>2 + 3 nápravy</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>2 + 4 nápravy</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 1 náprava</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
<i>3 + 2 nápravy</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

<i>3 + 3 nápravy</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 náprav</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>Nejméně 8 [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III [“] ;

- 2) Doplnují se nové přílohy V, VI a VII:

„PŘÍLOHA V

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO STANOVENÍ POPLATKŮ ZA KONGESCI

V této příloze jsou vymezeny minimální požadavky pro stanovení poplatku za kongesci.

1. Části sítě, na které se má vztahovat poplatek za kongesci, příslušná vozidla a období

Členský stát upřesní:

- a) část nebo části své silniční sítě tvořené jeho dílem transevropské silniční sítě a jeho dálnicemi podle čl. 7 odst. 1, na které se má vztahovat poplatek za kongesci podle čl. 7da odst. 1 a 3;
- b) rozdělení částí sítě, na které se má vztahovat poplatek za kongesci, na „metropolitní“ a „nemetropolitní“. Pro potřeby klasifikace jednotlivých segmentů pozemních komunikací použijí členské státy kritéria uvedená v tabulce 1. Tabulka 1: Kritéria pro rozdělení pozemních komunikací v rámci sítě podle písmene a) na „metropolitní“ a „nemetropolitní“

Kategorie pozemní komunikace	Klasifikační kritérium
„Metropolitní“	Části sítě procházející aglomeracemi s alespoň 250 000 obyvatel
„Nemetropolitní“	Části sítě nespádající do kategorie „metropolitních“

- c) období, po která zpoplatnění pro jednotlivé segmenty platí. Pokud se během zpoplatněného období mění výše poplatků, členský stát jasně určí začátek a konec každého dílčího období daného zpoplatnění.

Pro potřeby stanovení poměru mezi výší poplatků za jednotlivé kategorie vozidel použijí členské státy koeficienty ekvivalence uvedené v tabulce 2.

Tabulka 2: Koeficienty ekvivalence pro stanovení poměru mezi výší poplatků za kongesci za jednotlivé kategorie vozidel

Kategorie vozidla	Koeficient ekvivalence
Lehká vozidla	1
Těžká nákladní vozidla bez přípojného vozidla	1,9
Autokary a autobusy	2,5
Těžká nákladní vozidla s přípojným vozidlem	2,9

2. Výše poplatku

Pro každou kategorii vozidel, segment pozemní komunikace a období určí členský stát nebo případně nezávislý orgán v souladu s ustanovením oddílu 1 této přílohy a s ohledem na příslušnou [...] **referenční** hodnotu podle tabulky v příloze VI jedinou konkrétní částku. Výsledná struktura poplatků musí být transparentní, zveřejněná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek.

Členský stát před zavedením poplatků za kongesci včas zveřejní veškeré následující údaje:

- a) všechny parametry, údaje a další informace potřebné k pochopení způsobu klasifikace pozemních komunikací a vozidel a způsobu stanovení období platnosti poplatků;
- b) úplný popis poplatků za kongesci zaváděných pro jednotlivé kategorie vozidel na jednotlivých segmentech pozemních komunikací a za jednotlivá období.

Členské státy zpřístupní Komisi veškeré informace ke zveřejnění podle písmen a) a b).

Poplatek se stanoví až poté, co se zohlední rizika v souvislosti s odkláněním provozu společně s nepříznivými dopady na bezpečnost silničního provozu, životní prostředí a kongesci, jakož i řešení ke zmírnění těchto rizik.

Pokud členský stát hodlá uplatňovat poplatky za kongesci vyšší než referenční hodnoty stanovené v příloze VI, oznámí Komisi

- i) polohu pozemních komunikací, na které se poplatky za kongesci vztahují;**
- ii) rozdělení komunikací na „metropolitní“ a „nemetropolitní“ podle klasifikace uvedené v písmeni b) oddílu 1;**
- iii) období, po která zpoplatnění platí, jak je uvedeno v písmeni c) oddílu 1;**
- iv) jakékoli částečné nebo úplné osvobození od poplatků uplatňované na minibusy, autokary a autobusy.**

3. Sledování

Členský stát nebo případně nezávislý orgán pak musí sledovat účinnost systému pro výběr poplatků při snižování kongesce. Každý **třetí** rok případně upraví v závislosti na změnách nabídky a poptávky v dopravě strukturu poplatků, období zpoplatnění a konkrétní částku poplatku stanovenou pro jednotlivé kategorie vozidel, typy pozemních komunikací a období.

PŘÍLOHA VI

[...] REFERENČNÍ HODNOTY POPLATKŮ ZA KONGESCI

V této příloze jsou stanoveny [...] **referenční hodnoty** poplatků za kongesci.

Referenční hodnoty [...] uvedené v následující tabulce platí pro lehká vozidla. Poplatky za ostatní kategorie vozidel se stanoví vynásobením poplatků pro lehká vozidla koeficientem ekvivalence podle tabulky v příloze V.

Tabulka: **Referenční hodnoty** [...] poplatků za kongesci pro lehká vozidla

Cent/vozokilometr	Metropolitní	Nemetropolitní
Dálnice	[...] 25,9	[...] 23,7
Hlavní silnice	[...] 61,0	[...] 41,5

PŘÍLOHA VII
VÝKONNOST Z HLEDISKA EMISÍ

V této příloze se stanoví výkonnost z hlediska emisí u znečišťujících látek, podle kterých se odstupňují mýtné a poplatky za užívání podle čl. 7ga odst. 1 písm. b).

Tabulka: kritéria výkonnosti z hlediska emisí u znečišťujících látek pro lehká vozidla

Mýtné a poplatky za užívání	10 % pod nejvyšší sazbou	20 % pod nejvyšší sazbou	30 % pod nejvyšší sazbou	75 % pod nejvyšší sazbou
Výkonnost z hlediska emisí	Euro-6d-temp-x[#]	Euro-6d-x[#]	Vykázané maximální hodnoty RDE (emise v reálném provozu) u znečišťujících emisí ^{##} < 80% platných mezních hodnot emisí	Vozidla s nulovými emisemi

kde x může být prázdné nebo jedna z těchto hodnot (EVAP, EVAP-ISC, ISC nebo ISC-FCM)

NO_x a PN, jak je uvedeno v bodě 48.2 prohlášení o shodě v příloze IX směrnice 2007/46/ES