



V Bruseli 22. novembra 2019
(OR. en)

14383/19

**Medziinštitucionálny spis:
2017/0114(COD)**

TRANS 545

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	ST 14059/19
Č. dok. Kom.:	ST 9672/17 + ADD 1
Predmet:	Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami – všeobecné smerovanie

I. ÚVOD

1. Komisia predložila uvedený návrh Európskemu parlamentu a Rade 1. júna 2017 ako súčasť prvého balíka opatrení v oblasti mobility.
2. Komisia predložila svoj návrh na riešenie problémov týkajúcich sa emisií skleníkových plynov, financovania cestnej infraštruktúry a kongescie. Návrhom sa mení smernica o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (smernica 1999/62/ES).

II. PRÁCA V OSTATNÝCH INŠTITÚCIÁCH

3. Európsky parlament určil za gestorský výbor pre tento návrh Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) a za spravodajkyňu v 8. volebnom období pani Christine Revaultovú D'Allonnesovú Bonnefoyovú (S&D, FR).
4. Parlament prijal svoju pozíciu v prvom čítaní 25. októbra 2018.
5. Za spravodajcu v 9. volebnom období bol určený p. Giuseppe Ferrandlo (S&D, IT).
6. Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal stanovisko k návrhu na svojom 529. plenárnom zasadnutí 18. októbra 2017. Európsky výbor regiónov prijal stanovisko 1. februára 2018 na 127. plenárnom zasadnutí.

III. PRÁCA V RADE

7. Pracovná skupina pre pozemnú dopravu začala pracovať 1. júna 2017 všeobecnou prezentáciou návrhu. Dňa 21. júna 2017 sa analyzovalo posúdenie vplyvu.
8. Rada (TTE, doprava) uskutočnila k návrhu diskusiu o smerovaní 5. decembra 2017 (dokument 14426/17) a 6. júna 2019 bola predložená správa o pokroku (dokument 9331/19).

IV. NEVYRIEŠENÉ OTÁZKY

9. Predsedníctvo sa domnieva, že návrh má zásadný význam pre zníženie emisií uhlíka z odvetvia dopravy a že ako opatrenie, ktoré má členským štátom pomôcť znížiť emisie z odvetvia cestnej dopravy, môže mať významný vplyv. Pre dosiahnutie tohto výsledku majú zásadný význam ustanovenia nového článku 7g-a, pretože sa ním ustanovuje nový povinný a celoúniijný nástroj diferenciacie poplatkov za infraštruktúru a požívateľských poplatkov pre ťažké úžitkové vozidlá na základe emisií CO₂. Potrebná flexibilita pre členské štáty sa zohľadňuje v iných článkoch a umožňuje čo najefektívnejšie uplatňovanie smernice, pričom zaručuje nevyhnutnú úroveň harmonizácie pravidiel.

10. Odôvodnenia sa systematicky neanalyzovali a táto práca by sa mala vykonať v rámci pracovnej skupiny pre pozemnú dopravu po schválení všeobecného smerovania.

V. ZÁVER

11. Výbor stálych predstaviteľov 20. novembra 2019 zanalyzoval kompromisné znenie a rozhodol sa predložiť ho v znení uvedenom v prílohe k tejto správe na zasadnutie Rady TTE (doprava) 2. decembra 2019 na účely dosiahnutia všeobecného smerovania.
 12. Rada sa vyzýva, aby sa dohodla na všeobecnom smerovaní. Rada sa ďalej vyzýva, aby požiadala pracovnú skupinu pre pozemnú dopravu, aby dokončila prácu tým, že zoradí odôvodnenia, ktoré nie sú zahrnuté do všeobecného smerovania, v súlade s článkami a prílohami k dohodnutému textu.
-

Návrh

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,
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 výboru¹,
so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,
konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,
keďže:

[odôvodnenia sa neuvádzajú]

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

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“;

2. články 1 a 2 sa nahrádzajú takto:

„Článok 1

1. Táto smernica sa vzťahuje na:

- a) dane z ťažkých nákladných vozidiel;
- b) mýto a používateľské poplatky za vozidlá.

2. Táto smernica sa neuplatňuje na vozidlá, [...] ktoré sa **používajú** výlučne na mimoeurópskych územiach členských štátov.

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

4. **Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že neuplatnia článok 7c ods. 5, článok 7g ods. 1 a 2 a článok 7g-a na mýta a používateľské poplatky za cestné infraštruktúry, na ktoré sa vzťahujú koncesné zmluvy, a to až do obnovenia alebo podstatnej zmeny zmluvy a v prípade, že**
- a) **sa zmluva podpísala pred [ÚV: doplňte dátum nadobudnutia účinnosti pozmeňujúcej smernice] alebo**
 - b) **ponuky alebo odpovede na výzvy na rokovanie v rámci rokovacieho konania boli doručené v súlade s postupom verejného obstarávania pred [ÚV: doplňte dátum nadobudnutia účinnosti pozmeňujúcej smernice].**
5. **Odsek 4 sa tiež vzťahuje na dlhodobé zmluvy medzi verejným a neverejným subjektom podpísané pred [ÚV: doplňte dátum nadobudnutia účinnosti pozmeňujúcej smernice], ktoré sa týkajú uskutočnenia stavebných prác a/alebo správy služieb okrem uskutočnenia stavebných prác, ktoré nezahŕňajú prevod rizika na strane dopytu.**

Článok 2

Na účely tejto smernice:

1. „traseurópska cestná sieť“ je cestná dopravná infraštruktúra uvedená v kapitole II oddiele 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013³ podľa znázornenia na mapách v prílohe I k uvedenému nariadeniu;
2. „stavebné náklady“ sú náklady, prípadne aj finančné náklady, súvisiace s výstavbou jednej z nasledujúcich možností:
 - a) nová infraštruktúra alebo nové zlepšenia infraštruktúry vrátane významných stavebných opráv;

³ 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).

- b) infraštruktúra alebo zlepšenia infraštruktúry vrátane významných stavebných opráv, dokončené najviac 30 rokov pred 10. júnom 2008 v prípade, že 10. júna 2008 už boli zavedené mýtné režimy, alebo dokončené najviac 30 rokov pred vytvorením akýchkoľvek nových mýtnych režimov zavedených po 10. júni 2008;
 - c) infraštruktúra alebo zlepšenia infraštruktúry dokončené **viac než 30 rokov** pred 10. júnom 2008, ak:
 - i) členský štát zaviedol mýtny systém, ktorý zabezpečuje úhradu týchto nákladov prostredníctvom zmluvy s prevádzkovateľom mýtného systému alebo prostredníctvom iných právnych aktov s rovnocenným účinkom, ktoré nadobudli účinnosť pred 10. júnom 2008, alebo
 - ii) členský štát môže preukázať, že pri výstavbe danej infraštruktúry bolo rozhodujúce, že jej projektovaná životnosť bude dlhšia ako 30 rokov;
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 premávku motorových vozidiel, ktorá neslúži nehnuteľnostiam s ňou hraničiacim a ktorá spĺňa tieto kritériá:
- a) má, s výnimkou osobitných miest alebo dočasného riešenia, samostatné jazdné pásy pre premávku v oboch smeroch vzájomne oddelené buď deliacim pásom, ktorý nie je určený na premávku, alebo výnimočne iným spôsobom;
 - b) úrovňovo nekrižuje žiadnu cestu, železničnú trať alebo trať električky, cestu pre cyklistov alebo chodcov;
 - 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 túto infraštruktúru, pričom zahŕňa **jeden alebo viaceré z týchto poplatkov**:
- poplatok za infraštruktúru,
 - poplatok za kongesciu,
 - poplatok za externé náklady;
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 [...] súvisiacich so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou, [...] s hlukom spôsobeným premávkou **a/alebo emisiami CO₂ spôsobenými premávkou** [...];
- 8a.** „náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia premávkou“ sú náklady na pokrytie škody spôsobenej uvoľňovaním tuhých častíc a prekursorov ozónu, ako sú napríklad oxidy dusíka a prchavé organické zlúčeniny, v priebehu prevádzky vozidla;
- 8b.** „náklady v dôsledku hluku z premávky“ sú náklady na pokrytie škody spôsobenej hlukom vydávaným vozidlami alebo vytvoreným vzájomným pôsobením vozidiel a povrchu vozovky;
- 8c.** „náklady v dôsledku emisií CO₂ z premávky“ sú náklady na pokrytie škody spôsobenej uvoľňovaním oxidu uhličitého v priebehu prevádzky vozidla;
9. „kongescia“ je situácia, keď sa objem premávky blíži k cestnej kapacite alebo ju prekračuje;
10. „poplatok za kongesciu“ je poplatok, ktorý sa vyberá za vozidlá na účely úhrady nákladov spojených s kongesciou, ktoré vznikli v členskom štáte [...];

11. [...]
12. [...]
13. „vážený priemerný poplatok za infraštruktúru“ je celkový príjem z poplatku za infraštruktúru za dané obdobie vydelený počtom vozokilometrov ťažkých úžitkových vozidiel na spoplatňovaných úsekoch ciest;
14. „používateľský poplatok“ je stanovená suma, ktorej úhrada udeľuje vozidlu právo v určenom období používať infraštruktúru uvedenú v článku 7 ods. 1 a 2;
15. „vozidlo“ je **motorové vozidlo [...] alebo jazdná súprava, ktoré sú určené alebo sa používajú na cestnú prepravu osôb alebo tovaru;**
16. „ťažké úžitkové vozidlo“ je [...] **motorové vozidlo s najväčšou prípustnou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 tony;**
17. „ťažké nákladné vozidlo“ je vozidlo určené na prepravu tovaru s najväčšou prípustnou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 tony;
18. „autokar a [...] autobus“ je vozidlo určené na prepravu viac než ôsmich cestujúcich okrem vodiča s najväčšou prípustnou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 tony;
19. „ľahké vozidlo“ je **vozidlo s najväčšou prípustnou hmotnosťou neprevyšujúcou 3,5 tony;**

20. „osobné vozidlo“ je vozidlo [...] s najviac ôsmimi miestami na sedenie okrem miesta na sedenie vodiča s najväčšou prípustnou hmotnosťou neprevyšujúcou 3,5 tony alebo motorový karavan;
21. „minibus“ je vozidlo určené na prepravu viac než ôsmich osôb okrem vodiča s najväčšou prípustnou hmotnosťou neprevyšujúcou 3,5 tony;
- 21a. „motorový karavan“ je vozidlo s obytným priestorom, ktorý je vybavený sedadlami a stolom, miestom na spanie, ktoré možno zmeniť na sedadlá, a zariadením na varenie a skladovanie, s najväčšou prípustnou hmotnosťou neprevyšujúcou 3,5 tony;
22. „[...] ľahké úžitkové vozidlo“ je vozidlo určené na prepravu tovaru s najväčšou prípustnou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 tony;
23. [...]
23. „vozidlo s nulovými emisiami“ je
- i) osobné vozidlo alebo ľahké úžitkové vozidlo bez spaľovacieho motora alebo
 - ii) ťažké úžitkové vozidlo v zmysle článku 3 bodu 11 nariadenia (EÚ) 2019/1242⁴;
24. „dopravca“ je každý podnik vykonávajúci cestnú prepravu tovaru alebo osôb;

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202 – 240).

25. „vozidlo kategórie EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, **EEV**, EURO VI“ je ťažké úžitkové vozidlo, ktoré spĺňa limitné hodnoty emisií stanovené v prílohe 0,
26. „typ **ťažkého úžitkového** vozidla“ je kategória, do ktorej ťažké úžitkové vozidlo patrí podľa počtu náprav, svojich rozmerov alebo hmotnosti alebo iných faktorov klasifikácie vozidiel, ktoré odrážajú poškodzovanie cestných komunikácií, napr. systém klasifikácie poškodzovania cestných komunikácií uvedený v prílohe IV, za predpokladu, že používaný systém klasifikácie je založený na charakteristikách vozidla, ktoré sú uvedené v dokumentácii vozidla používanej vo všetkých členských štátoch alebo sú viditeľne zrejmé;
- 26a. „podskupina vozidiel“ je zoskupenie vozidiel v zmysle článku 3 bodu 8 nariadenia (EÚ) 2019/1242;
27. „koncesná zmluva“ je **koncesia** na [...] stavebné práce **alebo koncesia na služby** v zmysle článku [...] **5 bodu 1** smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/[...] **23/EÚ**⁵;
28. „koncesné mýto“ je mýto, ktoré vyberá koncesionár na základe koncesnej zmluvy;
29. „podstatne zmenený mýtny režim alebo režim spoplatnenia“ je mýtny režim alebo režim spoplatnenia, **v prípade ktorého sa očakáva, že zmenou sadzieb sa zvýšia príjmy o viac ako 10 % v porovnaní s predchádzajúcim účtovným obdobím, a to s vylúčením vplyvu zvýšenia objemu dopravy a po úprave o infláciu meranú pomocou zmien v celoúnijnom harmonizovanom indexe spotrebiteľských cien, okrem energie a nespracovaných potravín, ktorý uverejnila Komisia (Eurostat);**
- [...]

⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/[...] **23/EÚ** z 26. februára 2014 [...] o **udeľovaní koncesíí** (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. [...] 1)“;

30. „prvá referenčná hodnota“ je v prípade každej podskupiny vozidiel hodnota emisií CO₂, ktorá zodpovedá najnižšiemu 10. percentilu údajov z monitorovania uvedených v článku 7g-a, pričom sa z výpočtu týchto hodnôt vylúčia vozidlá s nulovými emisiami;
31. „druhá referenčná hodnota“ je v prípade každej podskupiny vozidiel hodnota emisií CO₂, ktorá zodpovedá najnižšiemu 20. percentilu údajov z monitorovania uvedených v článku 7g-a, pričom sa z výpočtu týchto hodnôt vylúčia vozidlá s nulovými emisiami;

Na účely bodu 2:

- a) nesmie pomerná časť stavebných nákladov, ktorá sa má zohľadniť, v žiadnom prípade presiahnuť pomernú časť súčasnej projektovanej životnosti prvkov infraštruktúry, ktorá ešte zostávala k 10. júnu 2008 alebo v deň zavedenia nových mýtnych režimov, pokiaľ je tento dátum neskorší,
- b) môžu náklady na infraštruktúru alebo na zlepšenia infraštruktúry zahŕňať akékoľvek osobitné výdavky na infraštruktúru určené na zníženie zaťaženia hlukom alebo na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a skutočné platby prevádzkovateľov infraštruktúry, ktoré súvisia s objektívnymi environmentálnymi prvkami, ako je napríklad ochrana pred kontamináciou pôdy.

[vypúšťa sa: [...]]

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 používateľské 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 [...] **8a** tohto článku a v článkoch 7a až 7k.
2. Odsekom 1 nie je dotknuté právo členských štátov, ktoré vyplýva zo Zmluvy o fungovaní Európskej únie, uplatňovať mýto a používateľské poplatky na iných cestách pod podmienkou, že vyberanie mýta a používateľských poplatkov na takýchto iných cestách neznevýhodňuje medzinárodnú dopravu a nevedie k narušeniu hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi. Mýto a používateľské poplatky uplatňované na cestách, ktoré nie sú súčasťou transeurópskej cestnej siete ani diaľnicami, musia spĺňať podmienky stanovené v odsekoch 3 a 4 tohto článku, v článku 7a a článku 7j ods. 1, 2 a 4.
- 2a. **Bez toho, aby boli dotknuté ďalšie ustanovenia tejto smernice, mýto a používateľské poplatky pre rôzne kategórie vozidiel, ako sú ťažké úžitkové vozidlá, ťažké nákladné vozidlá, autokary a autobusy, ľahké vozidlá, ľahké úžitkové vozidlá a osobné vozidlá, možno zaviesť alebo zachovať nezávisle od seba.**
3. Členské štáty nesmú uložiť na žiadnu kategóriu vozidiel mýto aj používateľské poplatky súčasne za použitie toho istého cestného úseku. Členský štát, ktorý vo svojej sieti vyberá používateľský poplatok, však tiež môže vyberať mýto za používanie mostov, tunelov a horských priechodov.

Členské štáty sa môžu rozhodnúť neuplatňovať článok 7c ods. 5 a článok 7g-a ods. 1 na takéto mýto za použitie mostov, tunelov a horských priechodov, ak je splnená jedna alebo obe tieto podmienky:

- a) **uplatňovanie článku 7c ods. 5 a článku 7g-a ods. 1 by nebolo technicky možné s cieľom zaviesť takéto rozlíšenie v rámci príslušného mýtného systému;**
- b) **uplatňovanie článku 7c ods. 5 a článku 7g-a ods. 1 by viedlo k odklonu vozidiel, ktoré najviac znečisťujú životné prostredie, čo by malo negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky a verejné zdravie.**

Členský štát, ktorý sa v súlade s druhým pododsekom tohto odseku rozhodne neuplatňovať článok 7c ods. 5 a článok 7g-a ods. 1, oznámi svoje rozhodnutie Komisii.

- 4. Mýto a používateľské poplatky nesmú viesť k priamemu ani nepriamemu znevýhodňovaniu na základe štátnej príslušnosti účastníkov cestnej premávky, členského štátu alebo tretej krajiny, v ktorej má dopravca sídlo alebo v ktorej je evidované vozidlo, alebo na základe začiatku či cieľa dopravnej operácie.
- 4a. **Členské štáty môžu stanoviť znížené sadzby mýta alebo používateľských poplatkov a vyňať cestné úseky s nízkou intenzitou dopravy v riedko osídlených oblastiach.**
- 5. Členské štáty môžu stanoviť znížené sadzby mýta alebo používateľských poplatkov alebo výnimky z povinnosti platiť mýto alebo používateľské poplatky, pokiaľ ide o
 - i) ťažké úžitkové vozidlá vyňaté z požiadavky inštalovať a používať záznamové zariadenie podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014⁶ a
 - ii) **akékoľvek vozidlo**[...], na ktoré sa vzťahujú podmienky stanovené v článku 6 ods. 2 písm. a), b) a c) tejto smernice.

⁶ 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).

6. [...]
7. [...] .
8. Pokiaľ ide o ťažké [...] **nákladné** vozidlá, členský štát sa môže do [...] [*ÚV: doplňte dátum nadobudnutia účinnosti plus osem rokov*] rozhodnúť uplatňovať mýto alebo používateľské poplatky iba na **ťažké nákladné** vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou najmenej 12 ton, pokiaľ sa domnieva, že rozšírenie na **ťažké nákladné** vozidlá s hmotnosťou menej ako 12 ton [...] by:
- a) malo významný nepriaznivý vplyv na plynulosť cestnej premávky, životné prostredie, hladiny hluku, kongesciu, zdravie alebo bezpečnosť cestnej premávky z dôvodu odklonu premávky,
 - b) predstavovalo administratívne náklady prevyšujúce [...] **15 %** dodatočných príjmov, ktoré by vznikli týmto rozšírením, **alebo**
 - c) **sa týkalo kategórie vozidiel, ktorá nespôsobuje viac ako 10 % účtovateľných nákladov na infraštruktúru.**

Členské štáty, ktoré sa rozhodnú uplatňovať mýto alebo používateľské poplatky alebo oboje iba na **ťažké nákladné** vozidlá s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou najmenej 12 ton, informujú Komisiu o svojom rozhodnutí a dôvodoch jeho prijatia.

- 8a. **Ak sa mýto uplatňuje na všetky ťažké úžitkové vozidlá, členské štáty sa môžu rozhodnúť, že autokary a autobusy budú uhrádzať iné percento nákladov než ťažké nákladné vozidlá.**

9. [...]

10. [...] “;

4. Článok 7a sa nahrádza takto:

„Článok 7a

1. Používateľské poplatky musia byť úmerné obdobiu používania infraštruktúry.
2. Pokiaľ sa používateľské poplatky uplatňujú na ťažké úžitkové vozidlá, malo by sa použitie infraštruktúry umožniť aspoň na tieto obdobia: deň, týždeň, mesiac a rok. Mesačná sadzba nesmie prevyšovať 10 % ročnej sadzby, týždenná sadzba nesmie prevyšovať 5 % ročnej sadzby a denná sadzba nesmie prevyšovať 2 % ročnej sadzby. **Členský štát môže uplatňovať na vozidlá evidované v tomto členskom štáte výlučne ročné sadzby.**

Členské štáty stanovujú používateľské poplatky vrátane administratívnych nákladov pre všetky ťažké úžitkové vozidlá [...] na úrovni, ktorá nepresiahne maximálne sadzby stanovené v prílohe II.

3. Pokiaľ sa používateľské poplatky uplatňujú na osobné vozidlá, malo by sa použitie infraštruktúry umožniť aspoň na tieto obdobia: 10 dní, mesiac alebo dva mesiace alebo obidve možnosti, a rok. Dvojmesačná sadzba nesmie prevyšovať **33 %** ročnej sadzby[...] **a** mesačná sadzba nesmie prevyšovať **20 %** ročnej sadzby. [...] 10-dňová sadzba nesmie prevyšovať **13 %** ročnej sadzby.

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

Pokiaľ ide o systémy používateľských poplatkov prijaté pred [...] [*ÚV: doplňte dátum nadobudnutia účinnosti*], 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. Limity stanovené v prvom pododseku, ako aj druhom pododseku však začnú uplatňovať hneď, ako nadobudnú účinnosť podstatne zmenené mýtné režimy alebo režimy spoplatnenia, no najneskôr od [...] [*ÚV: doplňte dátum nadobudnutia účinnosti plus osem rokov*].

4. V prípade minibusov a [...] **ľahkých úžitkových vozidiel** členské štáty uplatňujú ustanovenia odseku 2 alebo odseku 3. Členské štáty [...] však **môžu** stanoviť [...] **iné sadzby** používateľských poplatkov pre minibusy a **ľahké úžitkové vozidlá** než pre osobné vozidlá [...].“

4a) článok 7b sa nahrádza takto:

„Článok 7b

1. Poplatok za infraštruktúru **pre ťažké úžitkové vozidlá** vychádza zo zásady úhrady nákladov na infraštruktúru. Vážený priemerný poplatok za infraštruktúru **pre ťažké úžitkové vozidlá** sa vzťahuje na náklady na výstavbu, prevádzku, údržbu a rozvoj príslušnej infraštruktúrnej siete. Vážený priemerný poplatok za infraštruktúru môže v závislosti od trhových podmienok zahŕňať aj návratnosť kapitálu a/alebo ziskové rozpätie.
2. Príslušné náklady sa vzťahujú na sieť alebo časť siete, na ktorej sa vyberajú poplatky za infraštruktúru **pre ťažké úžitkové vozidlá**, a na vozidlá, ktoré podliehajú povinnosti platiť tieto poplatky. Členské štáty môžu rozhodnúť, že sa bude uhrádzať len určité percento týchto nákladov.“

5. článok 7c sa nahrádza takto:

„Článok 7c

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

V prípade uplatňovania poplatku za externé náklady, ktorý sa týka znečistenia ovzdušia a hluku spôsobeného ťažkými úžitkovými vozidlami, [...] členské štáty tento poplatok diferencujú a stanovujú [...] ho podľa minimálnych požiadaviek a metód uvedených v prílohe IIIa, pričom dodržiavajú referenčné hodnoty stanovené v prílohe IIIb.

2. Príslušné náklady sa vzťahujú na sieť alebo časť siete, na ktorej sa vyberajú poplatky za externé náklady, a na vozidlá, ktoré podliehajú povinnosti platiť tieto poplatky. Členské štáty môžu rozhodnúť, že sa bude nahrádzať len určité percento týchto nákladov.
3. Poplatok za externé náklady, ktorý súvisí so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou, sa nevzťahuje na ťažké úžitkové vozidlá spĺňajúce najprísnejšie emisné normy EURO.

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

- 3a. **Členský štát sa môže odchýliť od požiadavky na diferenciáciu poplatku za infraštruktúru alebo používateľského poplatku podľa článku 7g-a ods. 1, ak sa poplatok za externé náklady, ktorý sa týka CO₂, vyberá a diferencuje podľa referenčných hodnôt poplatku za externé náklady, ktorý sa týka emisii CO₂, ako sa uvádza v prílohe IIIc alebo vo vykonávacom akte uvedenom v odseku 3c.**

Poplatok za externé náklady, ktorý sa týka emisii CO₂, sa môže kombinovať s poplatkom za infraštruktúru diferencovaným podľa článku 7g-a.

- 3b. **V prípade autobusov a autokarov sa členské štáty môžu rozhodnúť uplatňovať rovnaké alebo nižšie hodnoty ako tie, ktoré sú uvedené v prílohe IIIc.**

- 3c. Komisia prijme vykonávanie akty v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9c ods. 3 s cieľom stanoviť referenčné hodnoty poplatku za externé náklady, ktorý sa týka emisií CO₂, pre vozidlá, ktoré patria do tried emisií CO₂ 2 a 3 uvedených v článku 7g-a ods. 1a, a s cieľom prehodnotiť dané hodnoty v prípade vozidiel s nízkymi emisiami. Tieto vykonávacie akty sa prijímú do jedného roka po tom, čo Komisia prvýkrát uverejní podľa článku 11 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242 referenčné údaje o emisiách CO₂, ktoré sú potrebné na výpočet hodnôt externých nákladov pre triedu vozidiel uvedenú v prílohe IIIc.
- [3d. *vypúšťa sa*]
- 3e. Členský štát môže tiež uplatniť vyššie poplatky za externé náklady, ktoré sa týkajú emisií CO₂, než referenčné hodnoty stanovené v prílohe IIIc za predpokladu, že sa tak deje nediskriminačným spôsobom a že zvýšené poplatky nepresahujú dvojnásobok hodnôt stanovených v prílohe IIIc. Ak členské štáty uplatňujú tento odsek, svoje rozhodnutie odôvodnia a oznámia ho Komisii.
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, uplatňujú od [...] **[ÚV: doplňte dátum nadobudnutia účinnosti + štyri roky]** na ťažké úžitkové vozidlá poplatok za externé náklady, a to minimálne na časti siete uvedenej v článku 7 ods. 1, na ktorej je environmentálna škoda spôsobená ťažkými úžitkovými vozidlami **najzávažnejšia**. [...]“;⁷

⁷ **Doplniť nové odôvodnenie: Členský štát by mal mať možnosť v prípade potreby obmedziť uplatňovanie poplatkov za externé náklady pre ťažké úžitkové vozidlá na tie časti siete, v ktorých sa uplatňujú poplatky za infraštruktúru.**

5a) článok 7d sa nahrádza takto:

„Článok 7d

Komisia do šiestich mesiacov od prijatia budúcich a prísnejších emisných noriem EURO predloží v prípade potreby legislatívny návrh na určenie zodpovedajúcich referenčných hodnôt uvedených v prílohe IIIb.“

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 uplatňovať len na tých cestných úsekoch, ktoré bývajú pravidelne preťažené, a len v obdobiach, keď bývajú zvyčajne preťažené.
2. Členské štáty určia cestné úseky a časové obdobia uvedené v odseku 1 na základe objektívnych kritérií, ktoré súvisia s úrovňou 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 bez rozdielu na všetky kategórie vozidiel v súlade so štandardnými koeficientmi rovnocennosti stanovenými v prílohe V. **Členské štáty môžu od poplatku za kongesciu čiastočne alebo úplne oslobodiť minibusy, autokary a autobusy.**
4. Poplatok za kongesciu odráža náklady, ktoré v súvislosti s vozidlom znášajú iní účastníci cestnej premávky a nepriamo aj spoločnosť, [...] **pričom [...] sa pri jeho stanovení dodržiavajú referenčné hodnoty stanovené v prílohe VI pre jednotlivé typy cesty a minimálne požiadavky uvedené v prílohe V. Ak má členský štát v úmysle uplatňovať za kongesciu vyššie poplatky ako referenčné hodnoty stanovené v prílohe VI, oznámi to Komisii podľa požiadaviek uvedených v prílohe V.**

5. Členské štáty zavedú adekvátne mechanizmy monitorovania vplyvu poplatkov za kongesciu a mechanizmy prehodnotenia ich výšky. Výšku poplatkov prehodnocujú pravidelne aspoň každé tri roky, aby sa zabezpečilo, že nie sú vyššie ako náklady na kongesciu, ktoré vznikajú v danom členskom štáte a na tých cestných úsekoch, ktoré podliehajú poplatku za kongesciu.“;

6a) V článku 7e sa odseky 1 a 2 nahrádzajú takto:

- „1. Členské štáty vypočítajú maximálnu výšku poplatku za infraštruktúru **pre ťažké úžitkové vozidlá** použitím metodiky založenej na hlavných zásadách výpočtu, ktoré sa stanovujú v **článku 7b a** prílohe III.
2. V prípade koncesného mýta je maximálna výška poplatku za infraštruktúru **pre ťažké úžitkové vozidlá** rovnaká alebo nižšia ako výška, ktorá by bola výsledkom použitia metodiky založenej na hlavných zásadách výpočtu stanovených v **článku 7b a** prílohe III. Táto rovnocennosť sa posúdi na základe primerane dlhého referenčného obdobia zodpovedajúceho povahe koncesie. “
7. články 7f a 7g sa nahrádzajú takto:

„Článok 7f

1. Členský štát môže po informovaní Komisie zaviesť prirážku k poplatku za infraštruktúru vybranému na cestných úsekoch, na ktorých dochádza pravidelne ku kongescii alebo ktorých používanie vozidlami zapríčiňuje závažnú environmentálnu škodu, keď sú splnené tieto podmienky:
- a) príjmy získané z prirážky sa investujú do financovania **rozvoja dopravných služieb a do výstavby alebo údržby** dopravnej infraštruktúry základnej siete určenej v súlade s kapitolou III nariadenia (EÚ) č. 1315/2013, ktoré prispejú priamo k zmierneniu kongescie alebo environmentálnej škody a ktoré sa nachádzajú v rovnakom koridore ako cestný úsek, na ktorom sa uplatňuje prirážka,;

- b) prirážka nepresiahne 15 % váženého priemerného poplatku za infraštruktúru vypočítaného v súlade s článkom 7b ods. 1 a článkom 7e s výnimkou prípadov, keď sa získané príjmy investujú do cezhraničných úsekov koridorov základnej siete, pričom prirážka nesmie v týchto prípadoch presiahnuť 25 %. **Ak dva alebo viaceré členské štáty uplatňujú prirážku na tom istom koridore, prirážka nesmie presiahnuť 50 %;**
 - c) uplatnenie prirážky nevyústi do nespravodlivého prístupu ku komerčnej doprave v porovnaní s ostatnými účastníkmi cestnej premávky;
 - d) pred tým, než sa prirážka začne uplatňovať, sa Komisii predloží opis presného miesta, v ktorom sa zavedie prirážka, a dôkaz o rozhodnutí financovať výstavbu koridorov základnej siete uvedených v písmene a);
 - e) obdobie, počas ktorého sa má prirážka uplatňovať, sa vopred určí a obmedzí, pričom z hľadiska očakávaných príjmov zodpovedá finančným plánom a analýze nákladov a prínosov pre projekty spolufinancované z príjmov z prirážky.
- 1a. V nových cezhraničných projektoch sa prirážka môže uplatniť len v prípade súhlasu všetkých členských štátov zúčastnených na projekte.
2. Prirážku možno uplatniť na poplatok za infraštruktúru, ktorý sa diferencuje v súlade s článkom 7g, **7g-a** 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 bude mať významný nepriaznivý vplyv na hospodársky rozvoj okrajových regiónov, môže pomocou vykonávacích aktov zamietnuť plány týkajúce sa poplatkov, ktoré predložil dotknutý členský štát, alebo požadovať zmenu týchto plánov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom [...] **preskúmania** uvedeným v článku 9c ods. [...] 3.

4. [...]
5. Prirážku nemožno vyberať na cestných úsekoch, na ktorých sa uplatňuje poplatok za kongesciu.

Článok 7g

1. [...] Poplatok za infraštruktúru možno diferencovať s cieľom znížiť kongesciu, minimalizovať poškodenie infraštruktúry a optimalizovať používanie príslušnej infraštruktúry alebo podporiť bezpečnosť cestnej premávky, keď sú splnené tieto podmienky:
 - a) diferenciácia je transparentná, zverejnená a dostupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok;
 - b) diferenciácia sa uplatňuje podľa časti dňa, typu dňa alebo ročného obdobia;
 - c) žiaden poplatok za infraštruktúru nepresahuje o viac ako 175 % maximálnu úroveň váženého priemerného poplatku za infraštruktúru uvedeného v článku 7b;
 - d) obdobie špičiek, počas ktorých sa vyberajú vyššie poplatky za infraštruktúru na zníženie kongescie, nepresiahne päť hodín za deň;
 - e) diferenciácia poplatkov je navrhnutá a uplatňuje sa transparentným a z hľadiska príjmov neutrálnym spôsobom na cestnom úseku s kongesciou tak, aby sa [...] **účastníkom cestnej premávky**, ktorí cestujú mimo období špičky, ponúkli znížené sadzby mýta [...] **a účastníkom cestnej premávky**, ktorí prechádzajú rovnakým cestným úsekom počas obdobia špičky, zvýšené sadzby mýta;
 - f) **na príslušnom cestnom úseku sa nevyberá žiadny poplatok za kongesciu.**

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

2. Pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá, členské štáty [...] **do začiatku uplatňovania diferenciácie poplatkov za infraštruktúru a používateľských poplatkov uvedenej v článku 7g-a** diferencujú poplatok za infraštruktúru podľa emisnej triedy EURO vozidla tak, aby žiaden poplatok za infraštruktúru nebol o viac ako 100 % vyšší ako rovnaký poplatok účtovaný obdobným vozidlám, ktoré spĺňajú najprísnejšie emisné normy. **Keď sa poplatky za infraštruktúru a používateľské poplatky začnú diferencovať podľa článku 7g-a, členské štáty ukončia diferenciáciu podľa emisnej triedy EURO.** [...]

Od [ÚV: doplňte dátum nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] môžu členské štáty uplatňovať na vozidlá s nulovými emisiami zníženie až o 75 % oproti poplatku účtovanému v prípade najprísnejších emisných noriem.

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

- i) vážne by to narušilo ucelenosť mýtnych systémov na jeho území;
- ii) v rámci príslušného mýtného systému nie je technicky možné zaviesť takúto diferenciáciu;
- 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 vozidle, ktoré sú potrebné na overenie emisnej triedy vozidla na účely odseku 2, **a keď v náležitom prípade nemôže túto informáciu poskytnúť ani poskytovateľ Európskej služby elektronického výberu mýta (EETS)**, členské štáty môžu uplatniť mýto v maximálnej možnej výške.

4. Diferenciácia uvedená v tomto článku nesmie byť nastavená tak, aby viedla k zmene príjmov.

7a) vkladá sa tento článok 7g-a:

„Článok 7g-a

1. Členské štáty uplatňujú diferenciáciu poplatkov za infraštruktúru a používateľských poplatkov pri ťažkých úžitkových vozidlách v súlade s týmto článkom.

Diferenciácia sa uplatňuje na podskupinu ťažkých úžitkových vozidiel od dvoch rokov po nadobudnutí účinnosti vykonávacieho aktu, ktorý sa vzťahuje na danú podskupinu, ako sa uvádza v odseku 2 alebo 3.

Od uvedeného dátumu členské štáty ukončia diferenciáciu podľa emisnej triedy EURO stanovenú v článku 7 g, pokiaľ ide o príslušné ťažké úžitkové vozidlo.

1a. Členské štáty stanovujú pre každý typ ťažkých úžitkových vozidiel tieto triedy emisií CO₂:

- a) trieda emisií CO₂ 1 – vozidlá, ktoré nepatria do žiadnej z tried emisií CO₂ uvedených v písmenách b) až e);
- b) trieda emisií CO₂ 2 – vozidlá s emisiami CO₂, ktoré sú nižšie ako druhá referenčná hodnota pre ich osobitnú podskupinu vozidiel alebo sa jej rovnajú, ale nepatria do žiadnej z tried emisií CO₂ uvedených v písmenách c) až e);
- c) trieda emisií CO₂ 3 – vozidlá s emisiami CO₂, ktoré sú nižšie ako prvá referenčná hodnota pre ich osobitnú podskupinu vozidiel alebo sa jej rovnajú, ale nepatria do žiadnej z tried emisií CO₂ uvedených v písmenách d) až e);

- d) trieda emisií CO₂ 4 – ťažké úžitkové vozidlá s nízkymi emisiami v zmysle článku 3 bodu 12 nariadenia (EÚ) 2019/1242;
- e) trieda emisií CO₂ 5 – vozidlá s nulovými emisiami.

1b. V rámci daného typu ťažkých úžitkových vozidiel sa najvyššia úroveň poplatku za infraštruktúru alebo používateľského poplatku uplatňuje na vozidlá, ktoré patria do triedy emisií CO₂ 1. Znížené poplatky sa uplatňujú na vozidlá v triedach emisií CO₂ 2, 3, 4 a 5 takto:

- trieda emisií CO₂ 2 – zníženie o 5 % až 15 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na triedu emisií CO₂ 1,
- trieda emisií CO₂ 3 – zníženie o 15 % až 30 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na triedu emisií CO₂ 1,
- trieda emisií CO₂ 4 – zníženie o 30 % až 50 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na triedu emisií CO₂ 1,
- trieda emisií CO₂ 5 – zníženie o 50 % až 75 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na triedu emisií CO₂ 1.

2. Pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá uvedené v článku 2 ods. 1 písm. a) až d) nariadenia (EÚ) 2019/1242, Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov, ktoré prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9c ods. 3, stanoví prvé a druhé referenčné hodnoty podľa článku 2 bodoch 30 a 31. Tieto referenčné hodnoty vychádzajú z údajov z monitorovania uvedených v článku 1 druhom odseku nariadenia (EÚ) 2019/1242. Komisia prijme takéto vykonávacie akty do 6 mesiacov od uverejnenia referenčných emisií CO₂ vymedzených v článku 3 bode 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242 a príslušných pre konkrétnu podskupinu ťažkých úžitkových vozidiel.

Komisia okrem toho do 6 mesiacov od nadobudnutia účinnosti každej príslušnej úpravy referenčných emisií CO₂ prijatých podľa článku 11 ods. 2 nariadenia 2019/1242 prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9c ods. 3 vykonávacie akty, v ktorých stanoví nové referenčné hodnoty.

3. **Pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá, na ktoré sa nevzťahuje odsek 2, Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví prvú a druhú referenčnú hodnotu na základe emisií CO₂ z každej skupiny ťažkých úžitkových vozidiel uverejnených v súlade s článkom 10 nariadenia 2018/956. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9c ods. 3 do jedného roka od nahlásenia daných údajov Komisii v súlade s nariadením 2018/956.**

Pokiaľ ide o stanovenie triedy emisií CO₂ 4, Komisia uplatňuje metodiku opísanú v bode 3 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242.

4. **Pokiaľ ide o vozidlá uvedené v odseku 2 a 3, Komisia prijme vykonávacie akty v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9c ods. 3 s cieľom upraviť na základe najnovších údajov z monitorovania percentilné hodnoty vymedzené v článku 2 bodoch 30 a 31 na rozdelenie tried emisií CO₂ uvedených v odseku 1a. Prvý vykonávací akt sa prijme do 31. decembra 2026 a potom každých päť rokov.**

Upravené hodnoty sa začnú uplatňovať 12 mesiacov po nadobudnutí účinnosti príslušného vykonávacieho aktu.

7. **Diferenciácia uvedená v tomto článku nesmie byť nastavená tak, aby viedla k zmene príjmov.“**

8. vkladá sa tento článok 7ga:

„Článok 7ga

1. **Pokiaľ ide o ľahké vozidlá, členské štáty môžu diferencovať mýto a používateľské poplatky na základe environmentálnych vlastností vozidla, ktoré sa určia kombináciou alebo váženou kombináciou špecifických emisií CO₂ uvedených v bode 49 osvedčenia o zhode vozidla a podľa emisnej triedy Euro.**

Nižšie sadzby mýta a používateľských poplatkov sa uplatňujú na osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá, ktoré spĺňajú obe tieto podmienky:

- a) ich špecifické emisie CO₂ stanovené v súlade s nariadením Komisie (EÚ) 2017/1151⁸ sú nulové alebo nižšie ako tieto úrovne:
 - i) na obdobie rokov 2021 až 2024, priemer cieľových hodnôt špecifických emisií stanovených pre každého jednotlivého výrobcu v súlade s bodom 4 príslušných častí A a B prílohy I k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631⁹, ktorý je vážený na počte novoevidovaných osobných vozidiel alebo ľahkých úžitkových vozidiel v danom roku;
 - ii) na obdobie rokov 2025 až 2029, cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ stanovené v súlade s bodom 6.1.1 príslušných častí A a B prílohy I k uvedenému nariadeniu;
 - iii) na obdobie od roku 2030, cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ stanovené v súlade s bodom 6.1.2 častí A a B prílohy I k uvedenému nariadeniu;
- b) ich emisie znečisťujúcich látok stanovené v súlade s nariadením Komisie (EÚ) 2017/1151 sú také, ako je uvedené v tabuľke prílohy VII k tejto smernici.

⁸ Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 692/2008.

⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011.

3. Keď vodič alebo prípadne dopravca, **či v náležitom prípade poskytovateľ Európskej služby elektronického výberu mýta (EETS)**, nemôže pri kontrole preukázať emisné úrovne vozidla, členské štáty môžu uplatniť mýto alebo ročné používateľské poplatky v maximálnej možnej výške.“
9. článok 7h sa mení takto:
- a) v odseku 1 sa úvodná veta nahrádza takto:
- „Najmenej šesť mesiacov pred zavedením nového alebo podstatne zmeneného mýtného režimu v podobe poplatku za infraštruktúru zašlú členské štáty Komisii:“;
- aa) vkladá sa nasledujúci odsek 1a:**
- „1a. Pri zasielaní informácií Komisii v súlade s odsekom 1 môže členský štát plánovať alebo zahrnúť viac ako jednu zmenu mýtného režimu v podobe poplatku za infraštruktúru. Vykonávanie takejto plánovanej zmeny, o ktorej už Komisia bola informovaná, nepodlieha ustanoveniam odseku 1.“**
- b) odsek 3 sa nahrádza takto:
- „3. Pred zavedením nového alebo podstatne zmeneného mýtného režimu v podobe poplatku za externé náklady informujú členské štáty Komisiu o príslušnej sieti, plánovaných poplatkoch za každú kategóriu vozidiel a emisnú triedu **a prípadne informujú Komisiu v súlade s bodom 2 prílohy IIIa alebo bodom 2 prílohy V.**“;
- c) odsek 4 sa vypúšťa;

10. Článok 7i sa mení takto:

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

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

c) takéto zľavy alebo zníženia nepresiahnu 13 % z poplatku za infraštruktúru, ktorý platia rovnocenné vozidlá, ktoré nemajú nárok na zľavu alebo zníženie.“;

aa) vkladá sa nasledujúci odsek 2a:

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

b) odsek 3 sa mení takto:

„3. S výhradou podmienok stanovených v článku 7g ods. 1 písm. b) [...] môžu sadzby mýta v prípade špecifických projektov vo výsostnom európskom záujme určených 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 dostupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok a nesmie viesť k preneseniu dodatočných nákladov na iných používateľov v podobe vyššieho mýta.“;

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 používateľské poplatky 24 hodín denne aspoň **elektronicky alebo** na väčších predajných miestach, pričom použijú bežné platobné spôsoby v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú, aj mimo nich. **Členské štáty nie sú povinné poskytovať fyzické miesta na vykonanie platby.**“;

b) 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 uvedie v potvrdení o úhrade, ktorý sa poskytuje účastníkovi cestnej premávky, pokiaľ možno elektronicky. **Účastník cestnej premávky môže súhlasiť s tým, že potvrdenie o úhrade nedostane.**“;

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 **cestného mýtného** systému, ktorý spĺňa [...] **ustanovenia** článku [...] **3 ods. 1** smernice [...] **(EÚ) 2019/520.**“;

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.“;

13. v článku 8 sa odsek 2 **písm. a) a b)** [...] **nahrádzajú takto:**

[...]

[...]

„a) zaplatenie spoločného používateľského poplatku umožní prístup do siete vymedzenej zúčastnenými členskými štátmi podľa článku 7 ods. 1 a 2;

b) zúčastnené členské štáty stanovia sadzby spoločného používateľského poplatku na úrovni, ktorá nie je vyššia než maximálne sadzby uvedené v článku 7a;“

14. článok 9 sa mení takto:

a) v odseku 2 sa vypúšťa druhý pododsek;

[...]

[...]

[...]

[...]

[...] .“;

14a) v článku 9c sa dopĺňa tento odsek 3:

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

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

„Článok 9d

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 9e, ktorými zmení prílohu 0, **vzorce v oddieloch 4.1 a 4.2 prílohy IIIa a sumy v tabuľke [...]**¹ [...] v prílohe IIIb[...] s cieľom prispôbiť ich vedeckému a technickému 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 9d sa Komisii udeľuje na [...] **obdobie piatich rokov od [ÚV: doplňte dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päť-ročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.**

3. Delegovanie právomoci uvedené v [...] článku 9d môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktorá sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa [...] článku 9d nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.“;
16. články 9f a 9g sa vypúšťajú;
17. článok 10a sa nahrádza takto:

„Článok 10a“

1. Sumy v eurách uvedené v prílohe II a sumy v centoch uvedené v tabuľke[...] 1 [...] v prílohe IIIb sa upravujú každé dva roky v záujme zohľadnenia zmien v celoúnijnom harmonizovanom indexe spotrebiteľských cien, okrem energie a nespracovaných potravín, uverejnenom Komisiou (Eurostatom). Prvá úprava sa uskutoční do 31. marca [**ÚV: doplňte rok, ktorý nasleduje po dvoch rokoch od nadobudnutia účinnosti tejto smernice**].

Sumy sa upravujú automaticky, a to [...] **úpravou** základnej sumy v eurách alebo centoch o percentuálnu zmenu uvedeného indexu. Výsledné sumy sa zaokrúhlia nahor na najbližšiu celú sumu v eurách v prípade prílohy II a 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 **každých päť rokov** [...] uverejnia súhrnnú správu o mýte a používateľských poplatkoch vybraných na ich území[...].
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 **alebo používateľských poplatkov** podľa **kategórie vozidla a typu ťažkého úžitkového vozidla**[...];
 - c) váženom priemernom [...] poplatku za infraštruktúru a celkových príjmoch z poplatku za infraštruktúru[...];
 - d) celkových príjmoch z poplatkov za externé náklady;
 - e) celkových príjmoch z poplatkov za kongesciu;

- f) celkových príjmoch z mýta a/alebo používateľských poplatkov;
- g) použítí príjmov vytvorených uplatňovaním tejto smernice a o tom, ako toto použitie umožnilo danému členskému štátu splniť ciele uvedené v článku 9 ods. 2 [...] ;

[...]

[...]

3. [...]

[...]

[...]

[...]

4. [...]

5. [...] “;

([...]**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 **IIIc**, 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 [**ÚV: doplňte dátum nadobudnutia účinnosti plus 2 roky**]. Bezodkladne Komisii oznámia 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*.

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda

1. prílohy 0, III, IIIa, IIIb a IV sa menia takto:

a) v prílohe 0 sa oddiel 3 mení takto:

[...]

[...]

[...]

iii) dopĺňa sa tento text:

„Emisné limity Euro VI

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

Poznámka:

ZZ = zážihové zapal'ovanie.

VZ = vznetové zapal'ovanie.

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

b) príloha III sa mení takto:

i) oddiel 2 sa mení takto:

– v bode 2.1. sa šiesta zarážka nahrádza takto:

„– Pridelenie nákladov ťažkým úžitkovým vozidlám sa uskutočňuje na objektívnom a transparentnom základe, pričom sa zohľadní proporčná časť dopravy ťažkými úžitkovými vozidlami, ktorá sa má vykonať na sieti, a s tým spojené náklady. Vozokilometre ťažkých úžitkových vozidiel sa môžu na tento účel upraviť podľa objektívne oprávnených „koeficientov rovnocennosti“, ako sú napríklad koeficienty uvedené v bode 4¹⁰.“;

– v bode 2.2. sa druhá zarážka nahrádza takto:

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

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

„4. PODIEL DOPRAVY ŤAŽKÝMI ÚŽITKOVÝMI VOZIDLAMI, 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.“;

¹⁰ Pri uplatňovaní koeficientov rovnocennosti členskými štátmi sa môže zohľadniť výstavba ciest, ktorá prebieha v etapách, alebo použitie prístupu dlhodobého cyklu životnosti.“;

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 dotknutej cestnej siete

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

Ak má členský štát v úmysle vyberať poplatok za externé náklady len v časti alebo častiach cestnej siete pozostávajúcich 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, spôsobuje väčšiu environmentálnu škodu, ako je jej priemer posúdený na základe nahlasovania kvality ovzdušia, národných inventúr emisií, objemu dopravy a v prípade hluku v súlade so smernicou 2002/49/ES, **alebo v súlade s inými rovnocennými zdrojmi údajov** 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 v týchto častiach by spôsobovalo neúmerné náklady.

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

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

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

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

3. Výška poplatku

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

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

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

Poplatok sa stanoví po zohľadnení rizika odklonenia premávky spolu so všetkými možnými nepriaznivými vplyvmi 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 špecifickú výšku poplatku stanovenú 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:

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

kde:

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

Emisné faktory sú tie isté, aké používa členský štát pri vypracúvaní národných inventúr emisií ustanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2284 o znížení národných emisií určitých látok znečisťujúcich ovzdušie¹¹ (v ktorej sa vyžaduje použitie príručky EMEP/EEA pre emisné inventúry látok znečisťujúcich ovzdušie¹²). Peňažné náklady v dôsledku znečisťujúcich látok odhaduje členský štát alebo prípadne nezávislý orgán uvedený v článku 7c ods. 4 prostredníctvom vedecky overených metód.

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

4.2. Náklady v dôsledku hluku z premávky

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

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

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

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

¹¹ 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).

¹² Metodika Európskej environmentálnej agentúry:
<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>.

kde:

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

Hluk z premávky sa vzťahuje na vplyv hluku na zdravie občanov v okolí cesty.

Údaje o obyvateľstve vystavenom hladine hluku „k“ sa prevezmú zo strategických hlukových máp vypracovaných podľa článku 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES¹³ **alebo z iného rovnocenného zdroja údajov.**

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

¹³ 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).

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

4.3. Náklady v dôsledku emisií CO₂ z premávky

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

- **voľbu cieľovej úrovne emisií,**
- **odhad možností zmiernenia,**
- **odhad základného scenára,**
- **averzia k riziku a strate,**
- **spravodlivosť váženia.**

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

d) príloha IIIb sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA IIIb

REFERENČNÉ HODNOTY POPLATKU ZA EXTERNÉ NÁKLADY

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

Tabuľka 1: referenčné hodnoty poplatku za externé náklady pre ťažké nákladné vozidlá

<i>Trieda vozidla</i>	<i>cent/vozokilometer</i>	Predmestské oblasti⁽¹⁾	Medzimestské oblasti⁽²⁾
<i>Ťažké nákladné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou menej ako [...] 12 ton alebo s dvomi 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>Menej znečisťujúce ako EURO VI vrátane vozidiel s nulovými emisiami</i>	[...] 2,0	0,3
<i>Ťažké nákladné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou od [...] 12 do [...] 18 ton</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>alebo s tromi 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>Menej znečisťujúce ako EURO VI vrátane vozidiel s nulovými emisiami</i>	[...] 2,3	0,3
<i>Ťažké nákladné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou od [...] 18 do [...] 32 ton alebo so štyrmi 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>Menej znečisťujúce ako EURO VI vrátane vozidiel s nulovými emisiami</i>	2,5	0,3
<i>Ťažké nákladné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou viac [...] 32 ton alebo s piatimi alebo viacerými nápravami</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>EURO V</i>	[...] 7,6	[...] 3,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,4	[...] 0,8
	<i>Menej znečisťujúce ako EURO VI vrátane vozidiel s nulovými emisiami</i>	[...] 2,8	0,3

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

[*tabuľka vymazaná*]

Hodnoty v tabuľke[...] 1 [...] sa môžu v horských oblastiach a v okolí aglomerácií vynásobiť koeficientom najviac 2 v rozsahu, v akom je to zdôvodnené menším rozptylom, sklonom ciest, nadmorskou výškou alebo teplotnými inverziami.“;

da) vkladá sa táto nová príloha IIIc:

„PRÍLOHA IIIc

**REFERENČNÉ HODNOTY POPLATKU ZA EXTERNÉ NÁKLADY V DÔSLEDKU
EMISIÍ CO₂**

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

Tabuľka 1: referenčné hodnoty poplatku za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ pre ťažké nákladné vozidlá

Trieda vozidla	cent/vozokilometer	Medzimestské cesty (vrátane diaľnic)
Ťažké nákladné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou menej ako 12 ton alebo s dvomi 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
	Vozidlo s nízkymi emisiami	2,0
	Vozidlo s nulovými emisiami	0
Ťažké nákladné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2
	EURO II	5,2

od 12 do 18 ton alebo s tromi nápravami	EURO III	5,2
	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Vozidlo s nízkymi emisiami	2,5
	Vozidlo s nulovými emisiami	0

Trieda vozidla	cent/vozokilometer	Medzimestské cesty (vrátane diaľnic)
Ťažké nákladné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou od 18 do 32 ton alebo so štyrmi 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
	Vozidlo s nízkymi emisiami	3,4
	Vozidlo s nulovými emisiami	0
Ťažké nákladné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1
	EURO II	8,1

viac ako 32 ton alebo s piatimi alebo viacerými nápravami	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Vozidlo s nízkymi emisiami	4,0
	Vozidlo s nulovými emisiami	0

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

„JAZDNÉ SÚPRAVY (NÁVESOVÉ A PRÍVESOVÉ SÚPRAVY)“

Hnacie nápravy s pneumatickým pružením alebo pružením uznaným za rovnocenné	Iné systémy pruženia hnacích náprav	Trieda poškodenia
Počet náprav a najväčšia prípustná celková hmotnosť vozidla (v tonách)	Počet náprav a najväčšia prípustná celková hmotnosť vozidla (v tonách)	

Najmenej	Menej ako	Najmenej	Menej ako	
<i>Nápravy 2 + 1</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>Nápravy 2 + 2</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			

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

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

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.

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

Členské štáty presne určia:

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

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

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

Členské štáty používajú koeficienty rovnocennosti uvedené v tabuľke 2 na stanovenie pomeru medzi úrovňami poplatkov 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
Autokary a autobusy	2,5
Ťažké nákladné vozidlá s prípojným vozidlom	2,9

2. Výška poplatku

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán určí pre každú kategóriu vozidiel, cestný segment a časové obdobie jednu špecifickú sumu stanovenú v súlade s ustanoveniami oddielu 1 tejto prílohy, pričom zohľadní zodpovedajúcu [...] **referenčnú** hodnotu stanovenú v tabuľke v prílohe VI.

Výsledná štruktúra poplatkov musí byť transparentná, zverejnená a prístupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok.

Členský štát uverejní včas a ešte pred začiatkom uplatňovania poplatku za kongesciu všetky tieto prvky:

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

Členské štáty sprístupnia Komisii všetky informácie, ktoré sa majú uverejniť podľa písmen a) a b). Poplatok sa stanoví až po zohľadnení rizika odklonenia premávky spolu so všetkými možnými nepriaznivými vplyvmi na bezpečnosť cestnej premávky, životné prostredie a kongesciu, ako aj riešení, ktorými sa tieto riziká zmiernia.

Ak má členský štát v úmysle uplatňovať vyššie poplatky za kongesciu, ako sú referenčné hodnoty uvedené v prílohe VI, oznámi Komisii

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

3. Monitorovanie

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

PRÍLOHA VI

[...] REFERENČNÉ HODNOTY POPLATKU ZA KONGESCIU

V tejto prílohe sa stanovujú [...] **referenčné hodnoty** poplatku za kongesciu.

[...] **Referenčné hodnoty** uvedené v tabuľke nižšie sa uplatňujú na ľahké vozidlá. Poplatky pre iné kategórie vozidiel sa stanovujú vynásobením poplatku uplatňovaného na ľahké vozidlá koeficientmi rovnocennosti uvedenými v tabuľke v prílohe V.

Tabuľka: [...] **referenčné hodnoty** poplatku za kongesciu pre ľahké vozidlá

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

PRÍLOHA VII

EMISIE

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

Tabuľka: emisné kritéria z hľadiska znečisťujúcich látok pre ľahké vozidlá

Mýto a používateľský poplatok	o 10 % nižší ako najvyššia sadzba	o 20 % nižší ako najvyššia sadzba	o 30 % nižší ako najvyššia sadzba	o 75 % nižší ako najvyššia sadzba
Emisie	Euro-6d- temp-x[#]	Euro-6d-x[#]	Deklarované maximálne hodnoty RDE z hľadiska znečisťujúcich látok ^{##} < 80 % platných emisných limitov	Vozidlá s nulovými emisiami

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

pre NOx a PN podľa bodu 48.2 osvedčenia o zhode v prílohe IX k smernici 2007/46/ES