

TABUĽKA ZHODY právneho predpisu s právom Európskej únie									
Smernica			Právne predpisy Slovenskej republiky						
Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/362 z 24. februára 2022, ktorou sa menia smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry vozidlami (Ú. v. EÚ L 69, 4.3.2022)			1. Návrh nariadenia vlády Slovenskej republiky, ktorým sa ustanoví spôsob výpočtu mýta, sadzby mýta, spôsob určenia emisnej triedy vozidla a systém zliav zo sadzieb mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií (ďalej len „návrh nariadenia“) 2. Zákon z 27. novembra 2024, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony (tlač 407) (ďalej len „návrh zákona“) 3. Zákon č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 474/2013 Z. z.“) 4. Zákon č. 488/2013 Z. z. o diaľničnej známke a o zmene niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 488/2013 Z. z.“) 5. Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 135/1961 Zb.“) 6. Zákon č. 361/2014 Z. z. o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 361/2014 Z. z.“) 7. Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 56/2012 Z. z.“) 8. Zákon č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 106/2018 Z. z.“) 9. Zákon č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 343/2015 Z. z.“) 10. Zákon č. 575/2001 Z. z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 575/2001 Z. z.“) 11. Zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 8/2009 Z. z.“) 12. Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 410/2014 Z. z., ktorým sa ustanovuje výška úhrady diaľničnej známky za užívanie vymedzených úsekov diaľnic a rýchlostných ciest v znení neskorších predpisov (ďalej len „nariadenie vlády č. 410/2014 Z. z.“) 13. Vyhláška Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 30/2020 Z. z. o dopravnom značení v znení neskorších predpisov (ďalej len „vyhláška č. 30/2020 Z. z.“) 14. Vyhláška Ministerstva dopravy SR č. 133/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o dokladoch vozidla v znení neskorších predpisov (ďalej len „vyhláška č. 133/2018 Z. z.“) 15. Vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 138/2018 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti v oblasti emisnej kontroly v znení neskorších predpisov (ďalej len „vyhláška č. 138/2018 Z. z.“)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Článok (Č,O,V,P)	Text	Spôso b trans pozíci e	Číslo	Článo k (Č,Š,O, V,P)	Text	Zho da	Poznám ky	Identifik ácia goldplati ngu	Identifikácia oblasti goldplatingu a vyjadrenie k opodstatneno sti goldplatingu
Č: 1 B: 1	Názov sa nahrádza takto:	n.a.				n.a.			

					§ 6 ods. 4 Č: IV § 6 ods. 5 Č: IV § 7 ods. 1	(4) Ročné sadzby dane pre vozidlá kategórie M3 a N3 s kódom druhu karosérie BA alebo BB sú uvedené v prílohe č. 1c. (5) Ročné sadzby dane pre vozidlá kategórie N3 s kódom druhu karosérie BC alebo BD sú uvedené v prílohe č. 1d. (1) Ročná sadzba dane podľa § 6 ods. 1 až 5 sa a) použije počas prvých 36 kalendárnych mesiacov, počnúc mesiacom prvej evidencie vozidla, b) zvýši o 10 % počas nasledujúcich 36 kalendárnych mesiacov, c) zvýši o 20 % počas nasledujúcich ďalších 36 kalendárnych mesiacov, d) zvýši o 30 % počas nasledujúcich 36 kalendárnych mesiacov po uplynutí súčtu počtu kalendárnych mesiacov podľa písmen a) až c), e) zvýši o 40 % počas nasledujúcich 36 kalendárnych mesiacov po uplynutí súčtu počtu kalendárnych mesiacov podľa písmen a) až d), f) zvýši o 50 % po uplynutí súčtu počtu kalendárnych mesiacov podľa písmen a) až e).				
Č: 1 B: 2	Č: 2 B: 1	Na účely tejto smernice:	n.a.				n.a.			
	Č: 2 O: 1	1. „transeurópska cestná sieť“ je cestná dopravná infraštruktúra uvedená v kapitole II oddiele 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 (*), ako je znázornená na mapách v prílohe I k uvedenému nariadeniu;	n.a.				Ú	Nariadenie platí a je súčasťou slovenského právneho poriadku	GP - N	
	Č: 2 O: 2	2. „základná transeurópska dopravná sieť“ je dopravná infraštruktúra určená v súlade s kapitolou III nariadenia (EÚ) č. 1315/2013;	n.a.				Ú	Nariadenie platí a je súčasťou slovenského právneho poriadku	GP - N	
	Č: 2 O: 3	3. „stavebné náklady“ sú náklady, prípadne aj finančné náklady, súvisiace s výstavbou niektorej z nasledujúcich možností: a) nová infraštruktúra alebo nové zlepšenia infraštruktúry vrátane významných stavebných opráv;	N	návrh nariadenia	Príloh a 4		Ú	Text ustanovenia smernice je premietn	GP-N	

		b) infraštruktúra alebo zlepšenia infraštruktúry vrátane významných stavebných opráv, dokončené najviac 30 rokov pred 10. júnom 2008 v prípade, že 10. júna 2008 už boli zavedené mýtné režimy, alebo dokončené najviac 30 rokov pred vytvorením akýchkoľvek nových mýtnych režimov zavedených po 10. júni 2008; alebo c) infraštruktúra alebo zlepšenia infraštruktúry dokončené pred lehotami uvedenými v písmene b), ak: i) členský štát zaviedol mýtny systém, ktorý zabezpečuje úhradu týchto nákladov prostredníctvom zmluvy s prevádzkovateľom mýtného systému alebo prostredníctvom iných právnych aktov s rovnocenným účinkom, ktoré nadobudli účinnosť pred 10. júnom 2008, alebo ii) členský štát môže preukázať, že pri výstavbe danej infraštruktúry bolo rozhodujúce, že jej projektovaná životnosť bude dlhšia ako 30 rokov;					utý do tabuľky Výpočet sadzby zložky infraštruktúry. Znenie príloh k návrhu nariadenia a je z technických príčin uvedené na konci TZ.			
Č: 2 O: 4	4. „finančné náklady“ sú úroky z pôžičiek a výnosy akcionárov z vkladov do vlastného imania;	N	návrh nariadenia	Príloh a 4 - prvá a druhá veta	Sadzba mýta vychádza z jednotkových nákladov na spoplatnenú infraštruktúru v členení na investičné náklady, stavebné náklady, ktorých súčasťou sú aj prípadné finančné náklady, náklady na významné stavebné opravy, náklady na údržbu a náklady na vybudovanie, prevádzku, riadenie a výber mýta. Finančnými nákladmi sú úroky z pôžičiek a výnosy akcionárov z vkladov do vlastného imania.	Ú	Znenie príloh k návrhu nariadenia a je z technických príčin uvedené na konci TZ.	GP-N		
Č: 2 O: 5	5. „významné stavebné opravy“ sú stavebné opravy s výnimkou opráv, ktoré už v súčasnosti neprinášajú účastníkom cestnej premávky žiaden úžitok, najmä ak sa oprava nahradila ďalšou úpravou povrchu cestných komunikácií alebo inými stavebnými prácami;	N	zákon č. 135/1961 Zb.	§ 16 ods. 1 a 2	(1) Na začatie stavby diaľnice, cesty alebo miestnej cesty a na ich zmeny je potrebné stavebné povolenie, ktoré vydáva špeciálny stavebný úrad (§ 3a), ak ďalej nie je ustanovené inak. (2) Ohlásenie špeciálnemu stavebnému úradu postačuje na a) stavebné úpravy cestného telesa a súčasti pozemnej komunikácie, ktorými sa nemení vzhľad stavby, ani spôsob užívania, b) udržiavacie práce na cestnom telese a na súčiastiach pozemných komunikácií, ktoré by mohli ovplyvniť stabilitu stavby, jej vzhľad alebo životné prostredie v okolí pozemnej komunikácie, c) udržiavacie práce na stavbe, ktorá je kultúrnou pamiatkou.	Ú	Znenie príloh k návrhu nariadenia a je z technických príčin uvedené na konci TZ.	GP-N		

				návrh nariadenia	Príloha 4 – prvá, až tretia veta	Sadzba mýta vychádza z jednotkových nákladov na spoplatnenú infraštruktúru v členení na investičné náklady, stavebné náklady, ktorých súčasťou sú aj prípadné finančné náklady, náklady na významné stavebné opravy, náklady na údržbu a náklady na vybudovanie, prevádzku, riadenie a výber mýta. Finančnými nákladmi sú úroky z pôžičiek a výnosy akcionárov z vkladov do vlastného imania. Významnými stavebnými opravami sú stavebné opravy s výnimkou opráv, ktoré už neprinášajú účastníkom cestnej premávky žiadny úžitok, najmä ak sa oprava nahradila ďalšou úpravou povrchu pozemných komunikácií alebo inými stavebnými prácami.				
Č: 2 O: 6	6. „diaľnica“ je cesta osobitne projektovaná a budovaná pre premávku motorových vozidiel, ktorá neslúži nehnuteľnostiam s ňou hraničiacim a ktorá spĺňa tieto kritériá: a) má, s výnimkou osobitných miest alebo dočasného riešenia, samostatné jazdné pásy pre premávku v oboch smeroch vzájomne oddelené buď deliacim pásom, ktorý nie je určený na premávku, alebo výnimočne iným spôsobom; b) úrovňovo nekrižuje žiadnu cestu, železničnú trať alebo trať električky, cestu pre cyklistov alebo chodcov; a c) je osobitne označená ako diaľnica;	N	zákon č. 135 /1961 Zb.	§ 4	§ 4 Diaľnice (1) Diaľnice sú vyhradené len pre motorové vozidlá s určenou povolenou rýchlosťou podľa osobitného predpisu. ^{1f)} Z hľadiska stavebnotechnického vyhotovenia sa diaľnice delia na diaľnice a rýchlostné cesty. (2) Diaľnice sa budujú ako pozemné komunikácie smerovo rozdelené s obmedzeným pripojením a prístupom, s mimoúrovňovými kríženiami a križovatkami s ostatnými komunikáciami. (3) Rýchlostné cesty sa budujú ako pozemné komunikácie s obmedzeným pripojením a prístupom, ktoré sa svojím stavebnotechnickým vyhotovením odlišujú od diaľnic návrhovými prvkami. (4) Etapové budovanie diaľnice v polovičnom profile je prípustné, ak ekonomický rozbor preukáže nevhodnosť okamžitej výstavby diaľnice v celom rozsahu. Projektová dokumentácia sa však musí vypracovať rámcovo pre celé uvažované diaľničné dielo a až z neho sa vyčlenia objekty pre plánovanú etapu.	Ú		GP – N		
			vyhláška č. 30/2020 Z. z.	Príloha 4	Príloha č. 4 k vyhláške č. 30/2020 Z. z. – Informačné značky (20220330_5393911-2.pdf (slov-lex.sk))					
Č: 2 O: 7	7. „mýto“ je určitá suma, ktorá sa platí za vozidlo na základe vzdialenosti prejdenej na danej infraštruktúre a na základe typu vozidla, po ktorej zaplacení má vozidlo právo používať túto infraštruktúru, a zahŕňa jeden alebo viaceré z týchto poplatkov: a) poplatok za infraštruktúru; b) poplatok za kongesciu; alebo c) poplatok za externé náklady;	N	zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 2 ods. 1 prvá veta	Elektronický výber mýta je úhrada elektronicky vypočítanej sumy podľa kategórie vozidla, emisnej triedy vozidla a počtu náprav vozidla za prejazdenú vzdialenosť po vymedzenom úseku ciest na základe elektronicky získaných údajov. (2) Sadzba mýta je súčtom poplatku za infraštruktúru, poplatku za externé náklady spojené s emisiami CO ₂	Ú	Poplatok za kongesciu sa v SR nebude uplatňovať	GP – N		
			návrh zákona	Č: 1 B: 3						

					§ 4 ods. 2	spôsobenými premávkou a poplatku za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou. Sadzba mýta musí zohľadňovať najmenej emisnú triedu vozidla a počet náprav vozidla.				
	Č: 2 O: 8	8. „poplatok za infraštruktúru“ je poplatok vybraný na účely úhrady nákladov vynaložených členským štátom na výstavbu, údržbu, prevádzku a rozvoj infraštruktúry;	N	návrh zákona	Č:1 B: 3 § 4 ods. 3	(3) Poplatok za infraštruktúru je poplatok vybraný na účely úhrady nákladov vynaložených na výstavbu, údržbu, prevádzku a rozvoj cestnej infraštruktúry a nákladov spojených s elektronickým výberom mýta. Vážený priemerný poplatok za infraštruktúru je príjem z poplatku za infraštruktúru za určité obdobie vydelený počtom vozokilometrov vozidiel na vymedzených úsekoch ciest počas tohto obdobia. Vážený priemerný poplatok za infraštruktúru sa vzťahuje na stavebné náklady a náklady na prevádzku, údržbu a rozvoj cestnej infraštruktúry.	Ú		GP – N	
	Č: 2 O: 9	9. „poplatok za externé náklady“ je poplatok vybraný na účely úhrady nákladov súvisiacich s jednou alebo viacerými z týchto možností: a) so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou; b) s hlukom spôsobeným premávkou; alebo c) emisiami CO ₂ spôsobenými premávkou;	N	návrh zákona	Č:1 B: 4 § 4 ods. 4 a 5	(4) Poplatok za externé náklady spojené s emisiami CO ₂ spôsobenými premávkou je poplatok vybraný na účely úhrady nákladov súvisiacich so škodou v dôsledku uvoľňovania CO ₂ počas prevádzky vozidla. (5) Poplatok za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou je poplatok vybraný na účely úhrady nákladov súvisiacich s poškodením ľudského zdravia a environmentálnou škodou v dôsledku uvoľňovania tuhých častíc, prekursorov ozónu a prchavých organických zlúčenín počas prevádzky vozidla.	Ú		GP – N	
	Č: 2 O: 10	10. „náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia spôsobeného premávkou“ sú náklady súvisiace s poškodením ľudského zdravia a environmentálnou škodou v dôsledku uvoľňovania tuhých častíc a prekursorov ozónu, ako sú napríklad NO _x a prchavé organické zlúčeniny, v priebehu prevádzky vozidla;	N	návrh zákona	Č:1 B: 4 § 4 ods. 5	(5) Poplatok za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou je poplatok vybraný na účely úhrady nákladov súvisiacich s poškodením ľudského zdravia a environmentálnou škodou v dôsledku uvoľňovania tuhých častíc, prekursorov ozónu a prchavých organických zlúčenín počas prevádzky vozidla.	Ú		GP – N	
	Č: 2 O: 11	11. „náklady v dôsledku hluku spôsobeného premávkou“ sú náklady súvisiace s poškodením ľudského zdravia a environmentálnou škodou v dôsledku hluku vydávaného vozidlami alebo vytvoreného vzájomným pôsobením vozidiel a povrchu vozovky;	n.a.				n.a.	SR nebude uplatňova ť poplatok za náklady v dôsledk u hluku spôsoben		

							ého premávky ou		
Č: 2 O: 12	12. „náklady v dôsledku emisií CO ₂ spôsobených premávkou“ sú náklady súvisiace so škodou v dôsledku uvoľňovania CO ₂ v priebehu prevádzky vozidla;	N	návrh zákona	Č:1 B: 4 § 4 ods. 4	(4) Poplatok za externé náklady spojené s emisiami CO ₂ spôsobenými premávkou je poplatok vybraný na účely úhrady nákladov súvisiacich so škodou v dôsledku uvoľňovania CO ₂ počas prevádzky vozidla.	Ú		GP - N	
Č: 2 O: 13	13. „kongescia“ je situácia, keď sa objem premávky blíži k cestnej kapacite alebo ju prekračuje;	n.a.				n.a.	Poplatok za kongesciu sa v SR nebude uplatňovať		
Č: 2 O: 14	14. „poplatok za kongesciu“ je poplatok, ktorý sa vyberá za vozidlá na účely úhrady nákladov súvisiacich s kongesciou, ktoré vznikli v členskom štáte, a na účely znižovania kongescie;	n.a.				n.a.	Poplatok za kongesciu sa v SR nebude uplatňovať		
Č: 2 O: 15	15. „vážený priemerný poplatok za infraštruktúru“ je celkový príjem z poplatku za infraštruktúru za určené obdobie vydelený počtom vozokilometrov ťažkých úžitkových vozidiel na spoplatňovaných úsekoch ciest počas tohto obdobia;	N	návrh zákona	Č:1 B: 3 § 4 ods. 3 druhá a tretí a veta	Vážený priemerný poplatok za infraštruktúru je príjem z poplatku za infraštruktúru za určité obdobie vydelený počtom vozokilometrov vozidiel na vymedzených úsekoch ciest počas tohto obdobia. Väžený priemerný poplatok za infraštruktúru sa vzťahuje na stavebné náklady a náklady na prevádzku, údržbu a rozvoj cestnej infraštruktúry.	Ú		GP – N	
Č: 2 O: 16	16. „užívateľský poplatok“ je stanovená suma, ktorej úhrada udeľuje vozidlu právo v určenom období používať infraštruktúru uvedenú v článku 7 ods. 1 a 2	N	zákon č. 488/2013 Z. z.	§ 2 ods. 1	(1) Diaľničná známka je časový poplatok za užívanie vymedzených úsekov diaľnic.	Ú		GP – N	
Č: 2 O: 17	17. „vozidlo“ je motorové vozidlo so štyrmi alebo viacerými kolesami, alebo jazdná súprava, ktoré sú určené alebo používané na cestnú prepravu osôb alebo tovaru	N	zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Mýto možno vyberať za užívanie vymedzených úsekov ciest motorovými vozidlami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg alebo jazdnými súpravami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg uvedenými v osobitnom predpise ³⁾ (ďalej len „vozidlo“) okrem motorových vozidiel kategórie M1 ⁴⁾ a okrem jazdných súprav tvorených motorovým vozidlom kategórie M1 ⁴⁾ a N1 ⁴⁾ a prípojným vozidlom kategórie	Ú		GP – N	

				zákon č. 488/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	O1 ⁵⁾ a O2. ⁵⁾ Na účely tohto zákona užívaním vymedzeného úseku cesty sa rozumie aj zvláštne užívanie cesty podľa osobitného predpisu, ⁸⁾ a to aj vtedy, ak na také zvláštne užívanie nie je potrebné povolenie. (2) Vymedzené úseky diaľnic označené dopravnými značkami možno užívať po zaplatení úhrady diaľničnej známky za ich užívanie a) dvojstopovými motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami do 3,5 t a dvojstopovými motorovými vozidlami kategórie M1 ²⁾ bez ohľadu na ich najväčšiu technicky prípustnú celkovú hmotnosť (ďalej len „vozidlo“), b) dvojstopovými jazdnými súpravami tvorenými motorovým vozidlom kategórie M1, ²⁾ N1 ²⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ²⁾ a O2, ²⁾ ak súčet najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti motorového vozidla a najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti prípojného vozidla je nad 3,5 t (ďalej len „jazdná súprava“).				
Č: 2 O: 18	18. „ťažké úžitkové vozidlo“ je vozidlo s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 tony;	N	zákon č. 474/2013 Z. z.	zákon č. 361/2014 Z. z. v znení návrhu zákona	§ 2 ods. 2 Č: IV B: 2	(2) Mýto možno vyberať za užívanie vymedzených úsekov ciest motorovými vozidlami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg alebo jazdnými súpravami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg uvedenými v osobitnom predpise ³⁾ (ďalej len „vozidlo“) okrem motorových vozidiel kategórie M1 ⁴⁾ a okrem jazdných súprav tvorených motorovým vozidlom kategórie M1 ⁴⁾ a N1 ⁴⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ⁵⁾ a O2. ⁵⁾ Na účely tohto zákona užívaním vymedzeného úseku cesty sa rozumie aj zvláštne užívanie cesty podľa osobitného predpisu, ⁸⁾ a to aj vtedy, ak na také zvláštne užívanie nie je potrebné povolenie. 2. V § 5 odseky 3 až 5 znejú: „(3) Základom dane pri vozidle kategórie M2, M3, N1, N2 a N3 s kódom druhu karosérie BA alebo BB je jeho najväčšia technicky prípustná celková hmotnosť v tonách a počet náprav podľa dokladu. Základom dane pri vozidle kategórie N3 s kódom druhu karosérie BC alebo BD je jeho najväčšia technicky prípustná hmotnosť jazdnej súpravy v tonách a počet náprav. (4) Najväčšia technicky prípustná celková hmotnosť je uvedená v doklade. Najväčšia technicky prípustná hmotnosť jazdnej súpravy je uvedená v doklade. (5) Základom dane pri vozidle kategórie O1 až O4 je vozidlo.“.	Ú		GP – N	

Č: 2 O: 19	19. „ťažké nákladné vozidlo“ je ťažké úžitkové vozidlo určené na prepravu tovaru;	N	zákon č. 106/2018 Z. z.	§ 4 ods. 2 písm. b), c), d) a ods. 4	(2) Vozidlá sa členia na tieto základné kategórie b) kategória M – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu osôb a ich batožiny, c) kategória N – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu nákladu, d) kategória O – prípojné vozidlá, (4) Podrobnejšie definície a členenie na subkategórie vozidiel kategórie M, N a O ustanovuje osobitný predpis. ¹⁵⁾	Ú	Pozn. k odkazu ¹⁵⁾ : Čl. 4 a príloha I nariadenia (EÚ) 2018/858	GP – N	
			zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Mýto možno vyberať za užívanie vymedzených úsekov ciest motorovými vozidlami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg alebo jazdnými súpravami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg uvedenými v osobitnom predpise ³⁾ (ďalej len „vozidlo“) okrem motorových vozidiel kategórie M1 ⁴⁾ a okrem jazdných súprav tvorených motorovým vozidlom kategórie M1 ⁴⁾ a N1 ⁴⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ⁵⁾ a O2. ⁵⁾ Na účely tohto zákona užívaním vymedzeného úseku cesty sa rozumie aj zvláštne užívanie cesty podľa osobitného predpisu, ⁸⁾ a to aj vtedy, ak na také zvláštne užívanie nie je potrebné povolenie.				
			zákon č. 361/2014 Z. z. v znení návrhu zákona	Č: IV B: 2	2. V § 5 odseky 3 až 5 znejú: „(3) Základom dane pri vozidle kategórie M2, M3, N1, N2 a N3 s kódom druhu karosérie BA alebo BB je jeho najväčšia technicky prípustná celková hmotnosť v tonách a počet náprav podľa dokladu. Základom dane pri vozidle kategórie N3 s kódom druhu karosérie BC alebo BD je jeho najväčšia technicky prípustná hmotnosť jazdnej súpravy v tonách a počet náprav. (4) Najväčšia technicky prípustná celková hmotnosť je uvedená v doklade. Najväčšia technicky prípustná hmotnosť jazdnej súpravy je uvedená v doklade. (5) Základom dane pri vozidle kategórie O1 až O4 je vozidlo.“.				
Č: 2 O: 20	20. „autokar“ a „autobus“ je ťažké úžitkové vozidlo určené na prepravu viac než ôsmich osôb okrem vodiča;	N	zákon č. 106/2018 Z. z.	§ 4 ods. 2 písm. b), c), d)	(2) Vozidlá sa členia na tieto základné kategórie b) kategória M – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu osôb a ich batožiny,	Ú	Pozn. k odkazu ¹⁵⁾ : Čl. 4 a príloha I	GP – N	

					a ods. 4	c) kategória N – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu nákladu, d) kategória O – prípojné vozidlá, (4) Podrobnejšie definície a členenie na subkategórie vozidiel kategórie M, N a O ustanovuje osobitný predpis. ¹⁵⁾		nariadeni a (EÚ) 2018/858		
				zákon č. 8/2009 Z. z.	§ 2 ods. 2 písm. a)	Na účely tohto zákona sa ďalej rozumie a) autobusom motorové vozidlo na dopravu osôb, ktoré má okrem miesta pre vodiča viac ako osem miest na sedenie				
				zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Mýto možno vyberať za užívanie vymedzených úsekov ciest motorovými vozidlami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg alebo jazdnými súpravami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg uvedenými v osobitnom predpise ³⁾ (ďalej len „vozidlo“) okrem motorových vozidiel kategórie M1 ⁴⁾ a okrem jazdných súprav tvorených motorovým vozidlom kategórie M1 ⁴⁾ a N1 ⁴⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ⁵⁾ a O2. ⁵⁾ Na účely tohto zákona užívaním vymedzeného úseku cesty sa rozumie aj zvláštne užívanie cesty podľa osobitného predpisu, ⁸⁾ a to aj vtedy, ak na také zvláštne užívanie nie je potrebné povolenie.				
Č: 2 O: 21, 22	21. „ľahké vozidlo“ je vozidlo s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3,5 tony 22. „osobné vozidlo“ je ľahké vozidlo určené na prepravu maximálne ôsmich osôb okrem vodiča	N	zákon č. 106/2018 Z. z.	§ 4 ods. 2 písm. b), c), d) a ods. 4	(2) Vozidlá sa členia na tieto základné kategórie b) kategória M – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu osôb a ich batožiny, c) kategória N – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu nákladu, d) kategória O – prípojné vozidlá, (4) Podrobnejšie definície a členenie na subkategórie vozidiel kategórie M, N a O ustanovuje osobitný predpis. ¹⁵⁾	Ú	Pozn. k odkazu ¹⁵⁾ : Čl. 4 a príloha I nariadeni a (EÚ) 2018/858	GP – N		
			zákon č. 488/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Vymedzené úseky diaľnic označené dopravnými značkami možno užívať po zaplatení úhrady diaľničnej známky za ich užívanie a) dvojstopovými motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami do 3,5 t a dvojstopovými motorovými vozidlami kategórie M1 ²⁾ bez ohľadu na ich najväčšiu					

						technicky prípustnú celkovú hmotnosť (ďalej len „vozidlo“), b) dvojstopovými jazdnými súpravami tvorenými motorovým vozidlom kategórie M1, ²⁾ N1 ²⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ²⁾ a O2, ²⁾ ak súčet najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti motorového vozidla a najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti prípojného vozidla je nad 3,5 t (ďalej len „jazdná súprava“).				
Č: 2 O: 23	23. „historické vozidlo“ je historické vozidlo v zmysle článku 3 bodu 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/45/EÚ (**);	N	zákon č. 106/2018 Z. z.	§ 2 ods. 2 písm. i)	i) historickým vozidlom je vozidlo, ktoré 1. má preukaz historického vozidla vydaný príslušným národným orgánom Medzinárodnej organizácie historických vozidiel FIVA, 2. bolo vyrobené pred viac ako 30 rokmi, 3. daný konkrétny typ vozidla sa už nevyrába, 4. je historicky zachované, udržiavané v pôvodnom stave a neprešlo žiadnou podstatnou zmenou technických vlastností jeho hlavných súčastí a 5. nie je určené na každodenné používanie	Ú		GP – N		
Č: 2 O: 24	24. „minibus“ je ľahké vozidlo určené na prepravu viac než ôsmich osôb okrem vodiča;	N	zákon č. 106/2018 Z. z. zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 4 ods. 2 písm. b), c), d) a ods. 4 § 2 ods. 2	(2) Vozidlá sa členia na tieto základné kategórie b) kategória M – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu osôb a ich batožiny, c) kategória N – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu nákladu, d) kategória O – prípojných vozidiel, (4) Podrobnejšie definície a členenie na subkategórie vozidiel kategórie M, N a O ustanovuje osobitný predpis. ¹⁵⁾ (2) Mýto možno vyberať za užívanie vymedzených úsekov ciest motorovými vozidlami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg alebo jazdnými súpravami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg uvedenými v osobitnom predpise ³⁾ (ďalej len „vozidlo“) okrem motorových vozidiel kategórie M1 ⁴⁾ a okrem jazdných súprav tvorených motorovým vozidlom kategórie M1 ⁴⁾ a N1 ⁴⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ⁵⁾ a O2. ⁵⁾ Na účely tohto zákona užívaním vymedzeného úseku cesty sa rozumie aj zvláštne užívanie cesty podľa osobitného predpisu. ⁸⁾ a to aj vtedy, ak na také zvláštne užívanie nie je potrebné povolenie.	Ú	Zaradenie tohto typu vozidla do konkrétneho režimu spoplatnenia (mýto alebo diaľničná známka) závisí od hmotnosti vozidla. Pozn. k odkazu ¹⁵⁾ : Čl. 4 a príloha I nariadenia (EÚ) 2018/858	GP – N		

				zákon č. 488/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Vymedzené úseky diaľnic označené dopravnými značkami možno užívať po zaplatení úhrady diaľničnej známky za ich užívanie a) dvojstopovými motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami do 3,5 t a dvojstopovými motorovými vozidlami kategórie M1 ²⁾ bez ohľadu na ich najväčšiu technicky prípustnú celkovú hmotnosť (ďalej len „vozidlo“), b) dvojstopovými jazdnými súpravami tvorenými motorovým vozidlom kategórie M1, ²⁾ N1 ²⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ²⁾ a O2, ²⁾ ak súčet najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti motorového vozidla a najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti prípojného vozidla je nad 3,5 t (ďalej len „jazdná súprava“).				
Č: 2 O: 25	25. „motorový karavan“ je vozidlo s obytným priestorom, ktorý je vybavený sedadlami a stolom, miestom na spanie, a to buď samostatným, alebo vytvoreným zo sedadiel, a zariadením na varenie a skladovanie;	N	zákon č. 106/2018 Z. z.	§ 4 ods. 2 písm. b), c), d) a ods. 4	(2) Vozidlá sa členia na tieto základné kategórie b) kategória M – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu osôb a ich batožiny, c) kategória N – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu nákladu, d) kategória O – prípojné vozidlá, (4) Podrobnejšie definície a členenie na subkategórie vozidiel kategórie M, N a O ustanovuje osobitný predpis. ¹⁵⁾	Ú	Zaradenie tohto typu vozidla do konkrétneho režimu spoplatnenia (mýto alebo diaľničná známka) závisí od hmotnosti vozidla. Pozn. k odkazu ¹⁵⁾ : Čl. 4 a príloha I nariadenia (EÚ) 2018/858	GP – N		
			zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Mýto možno vyberať za užívanie vymedzených úsekov ciest motorovými vozidlami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg alebo jazdnými súpravami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg uvedenými v osobitnom predpise ³⁾ (ďalej len „vozidlo“) okrem motorových vozidiel kategórie M1 ⁴⁾ a okrem jazdných súprav tvorených motorovým vozidlom kategórie M1 ⁴⁾ a N1 ⁴⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ⁵⁾ a O2. ⁵⁾ Na účely tohto zákona užívaním vymedzeného úseku cesty sa rozumie aj zvláštne užívanie cesty podľa osobitného predpisu, ⁸⁾ a to aj vtedy, ak na také zvláštne užívanie nie je potrebné povolenie.					
			zákon č. 488/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Vymedzené úseky diaľnic označené dopravnými značkami možno užívať po zaplatení úhrady diaľničnej známky za ich užívanie a) dvojstopovými motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami do 3,5 t a dvojstopovými motorovými					

						vozidlami kategórie M1 ²⁾ bez ohľadu na ich najväčšiu technicky prípustnú celkovú hmotnosť (ďalej len „vozidlo“), b) dvojstopovými jazdnými súpravami tvorenými motorovým vozidlom kategórie M1, ²⁾ N1 ²⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ²⁾ a O2, ²⁾ ak súčet najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti motorového vozidla a najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti prípojného vozidla je nad 3,5 t (ďalej len „jazdná súprava“).				
Č: 2 O: 26	26. „ľahké úžitkové vozidlo“ je ľahké vozidlo určené na prepravu tovaru;	N	zákon č. 106/2018 Z. z.	§ 4 ods. 2 písm. b), c), d) a ods. 4	(2) Vozidlá sa členia na tieto základné kategórie b) kategória M – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu osôb a ich batožiny, c) kategória N – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu nákladu, d) kategória O – prípojných vozidlá, (4) Podrobnejšie definície a členenie na subkategórie vozidiel kategórie M, N a O ustanovuje osobitný predpis. ¹⁵⁾	Ú	Pozn. k odkazu ¹⁵⁾ : Čl. 4 a príloha I nariadení a (EÚ) 2018/858	GP - N		
			zákon č. 488/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Vymedzené úseky diaľnic označené dopravnými značkami možno užívať po zaplacení úhrady diaľničnej známky za ich užívanie a) dvojstopovými motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami do 3,5 t a dvojstopovými motorovými vozidlami kategórie M1 ²⁾ bez ohľadu na ich najväčšiu technicky prípustnú celkovú hmotnosť (ďalej len „vozidlo“), b) dvojstopovými jazdnými súpravami tvorenými motorovým vozidlom kategórie M1, ²⁾ N1 ²⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ²⁾ a O2, ²⁾ ak súčet najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti motorového vozidla a najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti prípojného vozidla je nad 3,5 t (ďalej len „jazdná súprava“).					
Č: 2 O: 27	27. „dodávkové vozidlo“ je ľahké vozidlo v zmysle časti C bodu 4.2 prílohy I k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 (***)	N	zákon č. 106/2018 Z. z.	§ 4 ods. 2 písm. b), c), d) a ods. 4	(2) Vozidlá sa členia na tieto základné kategórie b) kategória M – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu osôb a ich batožiny, c) kategória N – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu nákladu, d) kategória O – prípojných vozidlá,	Ú	Zaradenie tohto typu vozidla do konkrétneho režimu spoplatne	GP – N		

				zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(4) Podrobnejšie definície a členenie na subkategórie vozidiel kategórie M, N a O ustanovuje osobitný predpis.¹⁵⁾ (2) Mýto možno vyberať za užívanie vymedzených úsekov ciest motorovými vozidlami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg alebo jazdnými súpravami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg uvedenými v osobitnom predpise³⁾ (ďalej len „vozidlo“) okrem motorových vozidiel kategórie M1⁴⁾ a okrem jazdných súprav tvorených motorovým vozidlom kategórie M1⁴⁾ a N1⁴⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1⁵⁾ a O2.⁵⁾ Na účely tohto zákona užívaním vymedzeného úseku cesty sa rozumie aj zvláštne užívanie cesty podľa osobitného predpisu.⁸⁾ a to aj vtedy, ak na také zvláštne užívanie nie je potrebné povolenie.		nia (mýto alebo diaľničná známka) závisí od hmotnosti i vozidla. Pozn. k odkazu ¹⁵⁾: Čl. 4 a príloha I nariadenia (EÚ) 2018/858		
				zákon č. 488/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Vymedzené úseky diaľnic označené dopravnými značkami možno užívať po zaplatení úhrady diaľničnej známky za ich užívanie a) dvojstopovými motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami do 3,5 t a dvojstopovými motorovými vozidlami kategórie M1²⁾ bez ohľadu na ich najväčšiu technicky prípustnú celkovú hmotnosť (ďalej len „vozidlo“), b) dvojstopovými jazdnými súpravami tvorenými motorovým vozidlom kategórie M1,²⁾ N1²⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1²⁾ a O2,²⁾ ak súčet najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti motorového vozidla a najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti prípojného vozidla je nad 3,5 t (ďalej len „jazdná súprava“).				
Č: 2 O: 28	28. „emisie CO2“ z ťažkého úžitkového vozidla sú špecifické emisie CO2 uvedené v bode 2.3 informačnej dokumentácie pre zákazníka daného vozidla v zmysle časti II prílohy IV k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400 (***);	N	Zákon č. 474/2013 z. z. v znení návrhu zákona	§ 9 ods. 2 písm. c)	Prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla je povinný c) zaregistrovať do elektronického mýtného systému evidenčné číslo vozidla, technické údaje vozidla potrebné na výpočet mýta a jeho vyúčtovanie, údaje o prevádzkovateľovi vozidla a ich zmeny v súlade s osvedčením o evidencii vozidiel podľa osobitného predpisu, ^{18b)} v súlade s osvedčením o evidencii vydaným v cudzine alebo v súlade s informačnou dokumentáciou pre zákazníka podľa osobitného predpisu, ^{18c)}	Ú	Poznámka pod čiarou k odkazu 18c znie: „ ^{18c)} Čl. 3 ods. 24 a časť II prílohy IV nariadenia Komisie (EÚ)	GP - N		

							2017/240 0 z 12. decembra 2017, ktorým sa vykonáva nariadeni e Európske ho parlamen tu a Rady (ES) č. 595/2009 , pokiaľ ide o určovanie emisí CO2 a spotreby paliva ťažkých úžitkových h vozidiel a ktorým sa mení smernica Európske ho parlamen tu a Rady 2007/46/ ES a nariadeni e Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L 349, 29.12.20 17) v platno m znení. § 12 zákona č		
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

							106/2018 Z. z.“.		
Č: 2 O: 29	29. „vozidlo s nulovými emisiami“ je: a) „ťažké úžitkové vozidlo s nulovými emisiami“ v zmysle článku 3 bodu 11 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 (****); alebo b) osobné vozidlo, minibus alebo ľahké úžitkové vozidlo bez spaľovacieho motora;	N	návrh nariadenia	§ 2 ods. 1 Príloh a 3	(1) Pre vozidlo s výlučným elektrickým pohonom alebo s výlučným pohonom na vodík sa určuje emisná trieda CO2 5.	Ú	Znenie príloh k návrhu nariadenia je z technických príčin uvedené na konci TZ.	GP - N	
Č: 2 O: 30	30. „ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami“ je: a) „ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami“ v zmysle článku 3 bodu 12 nariadenia (EÚ) 2019/1242; alebo b) ťažké úžitkové vozidlo, na ktoré sa nevzťahuje článok 2 ods. 1 písm. a) až d) uvedeného nariadenia a ktorého emisie CO2 sú nižšie ako 50 % referenčných emisií CO2 jeho skupiny vozidiel, s výnimkou vozidiel s nulovými emisiami;	N	návrh nariadenia	§ 2 ods. 2 prvá veta Príloh a 1	Pre vozidlo bez výlučného elektrického pohonu alebo bez výlučného pohonu na vodík, ktoré patrí do podskupiny vozidiel podľa osobitného predpisu) a ktoré bolo po prvýkrát zaregistrované po 30. júni 2019, sa určuje emisná trieda CO2 1, 2, 3 alebo 4 v súlade s prílohou č. 1 podľa podskupiny, do ktorej vozidlo patrí, jeho špecifických emisií CO2 a dátumu jeho prvej registrácie.	Ú	Znenie príloh k návrhu nariadenia je z technických príčin uvedené na konci TZ.	GP - N	
Č: 2 O: 31	31. „dopravca“ je každý podnik vykonávajúci cestnú prepravu tovaru alebo osôb;	N	zákon č. 56/2012 Z. z	§ 3	Dopravcom na účely tohto zákona je prevádzkovateľ cestnej dopravy a prevádzkovateľ taxislužby odo dňa právoplatnosti, koncesie alebo iného oprávnenia, ktoré ho oprávňuje na poskytovanie dopravných služieb verejnosti na základe prepravnej zmluvy, a to v osobnej doprave na základe zmluvy o preprave osôb ⁵⁾ a v nákladnej doprave na základe zmluvy o preprave nákladu. ⁶⁾	Ú		GP – N	
Č: 2 O: 32	32. „vozidlo emisnej triedy ‚Euro 0‘, ‚Euro I‘, ‚Euro II‘, ‚Euro III‘, ‚Euro IV‘, ‚Euro V‘, ‚EEV‘, ‚Euro VI‘“ je ťažké úžitkové vozidlo, ktoré spĺňa emisné limity stanovené v prílohe 0;	N	vyhláška č. 138/2018 Z. z. návrh nariadenia	§ 9 ods. 2 Príloh a 2	(2) Emisnou triedou sa rozumie skrátené označenie osobitného predpisu upravujúceho technické požiadavky na schválenie vozidla na prevádzku v cestnej premávke z hľadiska emisií, ⁵⁾ podľa ktorého je vozidlo schválené. Vybraným druhom pohonu sa rozumie vozidlo s výlučne elektrickým pohonom ⁶⁾ alebo s vodíkovým pohonom. ⁷⁾	Ú	Znenie príloh k návrhu nariadenia je z technických príčin uvedené na konci TZ.	GP – N	
Č: 2 O: 33	33. „typ ťažkého úžitkového vozidla“ je kategória, do ktorej ťažké úžitkové vozidlo patrí podľa počtu náprav, svojich rozmerov alebo hmotnosti alebo iných faktorov	N	zákon č. 106/2018 Z. z.	§ 4 ods. 2 písm.	(2) Vozidlá sa členia na tieto základné kategórie	Ú	Pozn. k odkazu ¹⁵⁾ :	GP – N	

		klasifikácie vozidiel, ktoré odrážajú poškodzovanie cestných komunikácií, ako napríklad systém klasifikácie poškodzovania cestných komunikácií uvedeného v prílohe IV, za predpokladu, že používaný systém klasifikácie je založený na charakteristikách vozidla, ktoré sú uvedené v dokumentácii vozidla používanej vo všetkých členských štátoch alebo sú viditeľne zrejmé;			b), c), d) a ods. 4	b) kategória M – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu osôb a ich batožiny, c) kategória N – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu nákladu, d) kategória O – prípojné vozidlá, (4) Podrobnejšie definície a členenie na subkategórie vozidiel kategórie M, N a O ustanovuje osobitný predpis. ¹⁵⁾		Čl. 4 a príloha I nariadenia (EÚ) 2018/858		
Č: 2 O: 34 - 38	34. „podskupina vozidiel“ je „podskupina vozidiel“ v zmysle článku 3 bodu 8 nariadenia (EÚ) 2019/1242; 35. „skupina vozidiel“ je zoskupenie vozidiel uvedených v tabuľke 1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2017/2400; 36. „nahlasovacie obdobie roku Y“ je „nahlasovacie obdobie roku Y“ v zmysle v článku 3 bodu 3 nariadenia (EÚ) 2019/1242; 37. „trajektória znižovania emisií“ za nahlasovacie obdobie roku (Y) a podskupinu vozidiel (sg), a to ETY, sg je súčin ročného faktora zníženia emisií CO2 (R-ETY) a referenčných emisií CO2 podskupiny (sg) (rCO2sg), a to ETY,sg = R-ETY x rCO2sg; pre roky Y ≤ 2030 sa obe hodnoty R-ETY a rCO2sg určujú podľa bodu 5.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242; pre roky Y > 2030 sa R-ETY stanovuje na 0,70; rCO2sg sa uplatňuje v zmysle úprav na základe delegovaných aktov prijatých podľa článku 11 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2019/1242 za nahlasovacie obdobia začínajúce po príslušných dátumoch začatia uplatňovania uvedených delegovaných aktov; 38. „referenčné emisie CO2 skupiny vozidiel“ sú: a) v prípade vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/1242, hodnota vypočítaná podľa vzorca uvedeného v bode 3 prílohy I k uvedenému nariadeniu; b) v prípade vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/1242, priemerná hodnota všetkých emisií CO2 z vozidiel v tejto skupine vozidiel nahlásená v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/956 (*****) za prvé nahlasovacie obdobie, ktoré sa začne po dátume, od ktorého sa v súlade s článkom 24 nariadenia (EÚ) 2017/2400 zakazuje evidencia, predaj alebo uvedenie do prevádzky vozidiel v tejto skupine vozidiel, ktoré nespĺňajú povinnosti uvedené v článku 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400;	N	návrh nariadenia	§ 2	(1) Pre vozidlo s výlučným elektrickým pohonom alebo s výlučným pohonom na vodík sa určuje emisná trieda CO2 5. (2) Pre vozidlo bez výlučného elektrického pohonu alebo bez výlučného pohonu na vodík, ktoré patrí do podskupiny vozidiel podľa osobitného predpisu ¹⁾ a ktoré bolo po prvýkrát zaregistrované po 30. júni 2019, sa určuje emisná trieda CO2 1, 2, 3 alebo 4 v súlade s prílohou č. 1 podľa podskupiny, do ktorej vozidlo patrí, jeho špecifických emisií CO2 a dátumu jeho prvej registrácie. Určenie emisnej triedy vozidla CO2 2 a emisnej triedy vozidla CO2 3 sa prehodnotí každých šesť rokov od dátumu prvej registrácie vozidla podľa prahových hodnôt stanovených osobitným predpisom ¹⁾ . (3) Vozidlu, ktoré nie je uvedené v odsekoch 1 a 2 alebo z údajov z jeho dokladov nie je možné určiť emisnú triedu CO2, sa určuje emisná trieda CO2 1. Až do predloženia dokladu podľa prvej vety sa pre vozidlo určuje emisná trieda CO2 1. Rozdiel mýta vypočítaného podľa emisnej triedy CO2 1 a podľa novourčenej emisnej triedy sa prevádzkovateľovi vozidla nevracia. (4) Ak v dokladoch vozidla nie je uvedená emisná trieda vozidla EURO, použije sa pre výpočet mýta emisná trieda EURO 0. (5) Limitné hodnoty emisií emisných tried EURO vozidiel sú ustanovené v prílohe č. 2. (6) Limitné hodnoty emisií emisných tried CO2 vozidiel sú ustanovené v prílohe č. 1.	Ú	Znenie príloh k návrhu nariadenia a je z technických príčin uvedené na konci TZ.	GP - N		

Prílohy 1 a 2

Č: 2 O: 39	39. „koncesná zmluva“ je „koncesia na stavebné práce“ alebo „koncesia na služby“ v zmysle článku 5 bodu 1 písm. a) alebo b) smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ (*****);	N	zákon č. 343/2015 Z. z.	§ 4 ods. 1 a 2	(1) Koncesia na stavebné práce je zákazka rovnakého typu ako zákazka na uskutočnenie stavebných prác s tým rozdielom, že protiplnením za stavebné práce, ktoré sa majú uskutočniť, je buď právo na využívanie stavby na dohodnutý čas alebo je toto právo spojené s peňažným plnením. (2) Koncesia na služby je zákazka rovnakého typu ako zákazka na poskytnutie služby s tým rozdielom, že protiplnením za služby, ktoré sa majú poskytnúť, je buď právo využívať poskytované služby na dohodnutý čas alebo je toto právo spojené s peňažným plnením.	Ú		GP – N	
Č: 2 O: 40	40. „koncesné mýto“ je mýto, ktoré vyberá koncesionár na základe koncesnej zmluvy;	N	zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 2 ods. 7	(7) Mýto vybrané za užívanie vymedzených úsekov koncesných ciest, znížené o nevyhnutné náklady Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. spojené so zabezpečením výberu mýta, je príjmom štátneho rozpočtu. Príjmy štátneho rozpočtu z mýta vybraného z koncesných ciest sú účelovo viazané na krytie výdavkov na úhradu záväzkov štátu vyplývajúcich z koncesných zmlúv, týkajúcich sa koncesných ciest, uzavretých medzi štátom a koncesionárom.	Ú	V podmienkach SR koncesionár nevyberá mýto.	GP – N	
Č: 2 O: 41	41. „podstatne zmenený mýtny režim alebo režim spoplatnenia“ je mýtny režim alebo režim spoplatnenia, v prípade ktorého sa očakáva, že zmenou sadzieb sa zvýšia príjmy o viac ako 10 % v porovnaní s predchádzajúcim účtovným obdobím, a to s vylúčením vplyvu zvýšenia objemu dopravy a po úprave o infláciu meranú pomocou zmien v celoúnijnom harmonizovanom indexe spotrebiteľských cien, okrem energie a nespracovaných potravín, ktorý uverejnila Komisia (Eurostat).	N	návrh zákona	Č: 1 B: 15 § 23 ods. 3	(3) Podstatná zmena mýtného režimu je taká zmena nastavenia mýtnych sadzieb, na základe ktorej možno preukázateľne očakávať zvýšenie príjmov o viac ako 10 % v porovnaní s predchádzajúcim účtovným obdobím, a to s vylúčením vplyvu zvýšenia objemu dopravy a po úprave o infláciu meranú prostredníctvom harmonizovaného indexu spotrebiteľských cien, okrem energie a nespracovaných potravín, ktorý uverejňuje Európska komisia.	Ú		GP – N	
Č: 2 B: 2	2. Na účely odseku 1 bodu 2: a) nesmie pomerná časť stavebných nákladov, ktorá sa má zohľadniť, v žiadnom prípade presiahnuť pomernú časť súčasnej projektovanej životnosti prvkov infraštruktúry, ktorá ešte zostávala k 10. júnu 2008 alebo ku dňu zavedenia nových mýtnych režimov, pokiaľ je tento dátum neskorší; b) môžu náklady na infraštruktúru alebo na zlepšenia infraštruktúry zahŕňať akékoľvek osobitné výdavky na infraštruktúru určené na zníženie zaťaženia hlukom, na	N D	návrh nariadenia	Príloha 4		Ú n.a.	Text ustanovenia smernice je premietnutý do tabuľky Výpočet sadzby zložky infraštruktúry. Znenie príloh k návrhu	GP – N GP - N	

		zavedenie inovačných technológií alebo na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky a skutočné platby prevádzkovateľov infraštruktúry, ktoré súvisia s objektívnymi environmentálnymi prvkami, ako je napríklad ochrana pred kontamináciou pôdy.					nariadenie a je z technických príčin uvedené na konci TZ.		
Č: 2 B: 3	3. Bez toho, aby bol dotknutý článok 7 ods. 3, môžu členské štáty považovať motorový karavan buď za autokar alebo autobus, alebo za osobné vozidlo.	N	zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Mýto možno vyberať za užívanie vymedzených úsekov ciest motorovými vozidlami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg alebo jazdnými súpravami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg uvedenými v osobitnom predpise ³⁾ (ďalej len „vozidlo“) okrem motorových vozidiel kategórie M1 ⁴⁾ a okrem jazdných súprav tvorených motorovým vozidlom kategórie M1 ⁴⁾ a N1 ⁴⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ⁵⁾ a O2. ⁵⁾ Na účely tohto zákona užívaním vymedzeného úseku cesty sa rozumie aj zvláštne užívanie cesty podľa osobitného predpisu, ⁸⁾ a to aj vtedy, ak na také zvláštne užívanie nie je potrebné povolenie.	Ú	Zaradenie motorového karavanu do konkrétneho režimu spoplatnenia (mýto alebo diaľničná známka) závisí od hmotnosti vozidla.	GP - N	
			zákon č. 488/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Vymedzené úseky diaľnic označené dopravnými značkami možno užívať po zaplatení úhrady diaľničnej známky za ich užívanie a) dvojstopovými motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami do 3,5 t a dvojstopovými motorovými vozidlami kategórie M1 ²⁾ bez ohľadu na ich najväčšiu technicky prípustnú celkovú hmotnosť (ďalej len „vozidlo“), b) dvojstopovými jazdnými súpravami tvorenými motorovým vozidlom kategórie M1, ²⁾ N1 ²⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ²⁾ a O2, ²⁾ ak súčet najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti motorového vozidla a najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti prípojného vozidla je nad 3,5 t (ďalej len „jazdná súprava“).	Ú		GP – N	
Č: 1 B: 3	Články 7 a 7a sa nahrádzajú takto: „Článok 7 1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 9 ods. 1a, môžu členské štáty zachovať alebo zaviesť mýto a užívateľské poplatky na transeurópskej cestnej sieti alebo na určitých úsekoch tejto siete a na akýchkoľvek iných ďalších úsekoch ich siete diaľnic, ktoré nie sú súčasťou	N	zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Mýto možno vyberať za užívanie vymedzených úsekov ciest motorovými vozidlami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg alebo jazdnými súpravami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg uvedenými v osobitnom predpise ³⁾ (ďalej len „vozidlo“) okrem motorových vozidiel kategórie M1 ⁴⁾ a okrem	Ú		GP – N	

	transeurópskej cestnej siete, za podmienok stanovených v odsekoch 4 až 14 tohto článku a v článkoch 7a až 7k.				jazdných súprav tvorených motorovým vozidlom kategórie M1⁴⁾ a N1⁴⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1⁵⁾ a O2.⁵⁾ Na účely tohto zákona užívaním vymedzeného úseku cesty sa rozumie aj zvláštne užívanie cesty podľa osobitného predpisu,⁶⁾ a to aj vtedy, ak na také zvláštne užívanie nie je potrebné povolenie.			
			zákon č. 488/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Vymedzené úseky diaľnic označené dopravnými značkami možno užívať po zaplatení úhrady diaľničnej známky za ich užívanie a) dvojstopovými motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami do 3,5 t a dvojstopovými motorovými vozidlami kategórie M1²⁾ bez ohľadu na ich najväčšiu technicky prípustnú celkovú hmotnosť (ďalej len „vozidlo“), b) dvojstopovými jazdnými súpravami tvorenými motorovým vozidlom kategórie M1,²⁾ N1²⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1²⁾ a O2,²⁾ ak súčet najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti motorového vozidla a najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti prípojného vozidla je nad 3,5 t (ďalej len „jazdná súprava“).			
	2. Odsekom 1 nie je dotknuté právo členských štátov, v súlade so ZFEÚ, uplatňovať mýto a užívateľské poplatky na iných cestách pod podmienkou, že vyberanie mýta a užívateľských poplatkov na takýchto iných cestách neznevýhodňuje medzinárodnú dopravu a nevedie k narušeniu hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi. Mýto a užívateľské poplatky uplatňované na cestách, ktoré nie sú súčasťou transeurópskej cestnej siete ani diaľnicami, musia spĺňať podmienky stanovené v odsekoch 4 a 5 tohto článku, v článku 7a a v článku 7j ods. 1, 2 a 4.	N	zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Mýto možno vyberať za užívanie vymedzených úsekov ciest motorovými vozidlami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg alebo jazdnými súpravami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg uvedenými v osobitnom predpise³⁾ (ďalej len „vozidlo“) okrem motorových vozidiel kategórie M1⁴⁾ a okrem jazdných súprav tvorených motorovým vozidlom kategórie M1⁴⁾ a N1⁴⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1⁵⁾ a O2.⁵⁾ Na účely tohto zákona užívaním vymedzeného úseku cesty sa rozumie aj zvláštne užívanie cesty podľa osobitného predpisu,⁶⁾ a to aj vtedy, ak na také zvláštne užívanie nie je potrebné povolenie.	Ú		GP – N
	3. Bez toho, aby boli dotknuté ďalšie ustanovenia tejto smernice, mýto a užívateľské poplatky za rôzne kategórie vozidiel, ako sú ťažké úžitkové vozidlá, ťažké nákladné vozidlá, autokary a autobusy, ľahké vozidlá, ľahké úžitkové vozidlá, minibusy a osobné vozidlá, možno zaviesť alebo zachovať nezávisle od seba. Ak	N	zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Mýto možno vyberať za užívanie vymedzených úsekov ciest motorovými vozidlami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg alebo jazdnými súpravami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg uvedenými v osobitnom predpise³⁾ (ďalej len „vozidlo“)	Ú		GP – N

	však členské štáty spoplatňujú osobné vozidlá, spoplatnia aj ľahké úžitkové vozidlá.				okrem motorových vozidiel kategórie M1 ⁴⁾ a okrem jazdných súprav tvorených motorovým vozidlom kategórie M1 ⁴⁾ a N1 ⁴⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ⁵⁾ a O2. ⁵⁾ Na účely tohto zákona užívaním vymedzeného úseku cesty sa rozumie aj zvláštne užívanie cesty podľa osobitného predpisu, ⁸⁾ a to aj vtedy, ak na také zvláštne užívanie nie je potrebné povolenie.					
			zákon č. 488/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Vymedzené úseky diaľnic označené dopravnými značkami možno užívať po zaplatení úhrady diaľničnej známky za ich užívanie a) dvojstopovými motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami do 3,5 t a dvojstopovými motorovými vozidlami kategórie M1 ²⁾ bez ohľadu na ich najväčšiu technicky prípustnú celkovú hmotnosť (ďalej len „vozidlo“), b) dvojstopovými jazdnými súpravami tvorenými motorovým vozidlom kategórie M1, ²⁾ N1 ²⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ²⁾ a O2, ²⁾ ak súčet najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti motorového vozidla a najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti prípojného vozidla je nad 3,5 t (ďalej len „jazdná súprava“).					
	4. Členské štáty nevyberajú od žiadnej kategórie vozidiel mýto aj užívateľské poplatky súčasne za použitie jedného úseku cesty. Členský štát, ktorý vyberá užívateľský poplatok vo svojej sieti, však môže tiež vyberať mýto za používanie mostov, tunelov a horských priechodov. Členské štáty sa môžu rozhodnúť neuplatňovať článok 7ca ods. 3, článok 7ga ods. 1 a článok 7gb ods. 2 na takéto mýto za použitie mostov, tunelov a horských priechodov, ak je splnená jedna alebo obe tieto podmienky: a) uplatňovanie článku 7ca ods. 3, článku 7ga ods. 1 a článku 7gb ods. 2 by nebolo technicky možné s cieľom zaviesť takéto rozlíšenie v rámci príslušného mýtného systému; b) uplatňovanie článku 7ca ods. 3, článku 7ga ods. 1 a článku 7gb ods. 2 by viedlo k odklonu vozidiel, ktoré najviac znečisťujú životné prostredie, čo by malo negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky a verejné zdravie. Členský štát, ktorý sa v súlade s druhým pododsekom tohto odseku rozhodne neuplatňovať článok 7ca ods. 3, článok 7ga ods. 1 a článok 7gb ods. 2, oznámi svoje rozhodnutie Komisii.	N	zákon č. 135/1961 Zb.	§ 6 ods. 4	(4) Za všeobecné užívanie vymedzených úsekov ciest podliehajúcich spoplatneniu nemožno súčasne uložiť povinnosť platiť mýto a úhradu diaľničnej známky.	Ú		GP – N		
							Ú		GP – N	

	5. Mýto a užívateľské poplatky nesmú viesť k priamemu ani nepriamemu znevýhodňovaniu na základe: a) štátnej príslušnosti účastníkov cestnej premávky; b) členského štátu alebo tretej krajiny, v ktorom(-ej) má dopravca sídlo; c) členského štátu alebo tretej krajiny, v ktorom(-ej) je evidované vozidlo; alebo d) na základe začiatku či cieľa dopravy.	N	zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	2) Mýto možno vyberať za užívanie vymedzených úsekov ciest motorovými vozidlami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg alebo jazdnými súpravami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg uvedenými v osobitnom predpise ³⁾ (ďalej len „vozidlo“) okrem motorových vozidiel kategórie M1 ⁴⁾ a okrem jazdných súprav tvorených motorovým vozidlom kategórie M1 ⁴⁾ a N1 ⁴⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ⁵⁾ a O2. ⁵⁾ Na účely tohto zákona užívaním vymedzeného úseku cesty sa rozumie aj zvláštne užívanie cesty podľa osobitného predpisu, ⁸⁾ a to aj vtedy, ak na také zvláštne užívanie nie je potrebné povolenie.				
			zákon č. 488/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Vymedzené úseky diaľnic označené dopravnými značkami možno užívať po zaplatení úhrady diaľničnej známky za ich užívanie a) dvojstopovými motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami do 3,5 t a dvojstopovými motorovými vozidlami kategórie M1 ²⁾ bez ohľadu na ich najväčšiu technicky prípustnú celkovú hmotnosť (ďalej len „vozidlo“), b) dvojstopovými jazdnými súpravami tvorenými motorovým vozidlom kategórie M1, ²⁾ N1 ²⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ²⁾ a O2, ²⁾ ak súčet najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti motorového vozidla a najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti prípojného vozidla je nad 3,5 t (ďalej len „jazdná súprava“).	n.a.		GP – N	
	6. Členské štáty môžu stanoviť znížené mýto alebo užívateľské poplatky na určitých cestných úsekoch alebo úplne vylúčiť určité cestné úseky z cestných poplatkov, a to najmä tam, kde je nízka intenzita dopravy v riedko osídlených oblastiach.	D							
	7. V prípade cestných infraštruktúr, na ktoré sa vzťahujú koncesné zmluvy, ak bola zmluva podpísaná pred 24. marcom 2022 alebo ponuky alebo odpovede na výzvy na rokovanie v rámci rokovacieho konania boli doručené v súlade s postupom verejného obstarávania pred 24. marcom 2022, členské štáty sa môžu rozhodnúť, že neuplatnia článok 7ca ods. 3, článok 7g ods. 1 a 2, článok 7ga a článok 7gb na mýta a užívateľské poplatky za uvedené infraštruktúry až do obnovenia koncesnej zmluvy alebo do podstatnej zmeny mýtného režimu alebo režimu spoplatnenia.	D					n.a.	GP – N	

		8. Odsek 7 sa tiež vzťahuje na dlhodobé zmluvy medzi verejným a neverejným subjektom podpísané pred 24. marcom 2022, ktoré sa týkajú uskutočnenia stavebných prác a/alebo správy služieb okrem uskutočnenia stavebných prác, ktoré nezahŕňajú prevod rizika na strane dopytu.	D				n.a.		GP – N	
		9. Členské štáty môžu stanoviť znížené mýto alebo užívateľské poplatky alebo výnimky z povinnosti platiť mýto alebo užívateľské poplatky, pokiaľ ide o: a) ťažké úžitkové vozidlá vyňaté z požiadavky inštalovať a používať záznamové zariadenie podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 (*); b) ťažké nákladné vozidlá s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 3,5 tony a menšou ako 7,5 tony, ktoré sa používajú na prepravu materiálov, zariadení alebo strojov, ktoré používa vodič pri svojej práci, alebo ktoré sa používajú na doručenie tovaru vyrobeného na remeselnej báze, ak sa preprava neuskutočňuje za poplatok alebo úhradu; c) akékoľvek vozidlo, na ktoré sa vzťahujú podmienky stanovené v článku 6 ods. 2 písm. a) a b), alebo akékoľvek vozidlo, ktoré používajú alebo vlastní osoby so zdravotným postihnutím; a d) vozidlá s nulovými emisiami s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou do 4,25 tony.	D	zákon č. 488/2013 Z. z.	§ 7 ods. 1 písm. a) až f) a písm. i)	Od úhrady diaľničnej známky sú oslobodené vozidlá a jazdné súpravy a) Ministerstva vnútra Slovenskej republiky vrátane Ministerstvom vnútra Slovenskej republiky určených rozpočtových organizácií a Policajného zboru, b) Ministerstva obrany Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo obrany“) vrátane rozpočtových organizácií v jeho pôsobnosti určených ministerstvom obrany, c) ozbrojených síl Slovenskej republiky a Organizácie severoatlantickej zmluvy, d) ozbrojených síl alebo civilných zložiek vysielajúceho štátu na účel plnenia služobných povinností, ⁹⁾ e) základných záchranných zložiek integrovaného záchranného systému, ^{9a)} dobrovoľných hasičských zborov obcí, ^{9b)} obecnej polície ^{9c)} a Slovenského červeného kríža, ^{9d)} f) zahraničných záchranných zložiek podieľajúcich sa na základe požiadania štátnych orgánov 1. Slovenskej republiky na záchranných prácach pri mimoriadnych udalostiach ^{9e)} alebo podieľajúcich sa na príprave na civilnú ochranu ^{9f)} na území Slovenskej republiky, 2. iného štátu na záchranných prácach pri mimoriadnych udalostiach, ^{9e)} na humanitárnej pomoci ^{9g)} alebo podieľajúcich sa na príprave na civilnú ochranu ^{9f)} mimo územia Slovenskej republiky, i) ktoré sú zaregistrované osobou, ktorá je držiteľom parkovacieho preukazu.	Ú		GP – N	
		10. Od 25. marca 2030 neuplatňujú členské štáty na základnej transeurópskej dopravnej sieti užívateľské poplatky za ťažké úžitkové vozidlá.	N	zákon č. 488/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	(2) Vymedzené úseky diaľnic označené dopravnými značkami možno užívať po zaplatení úhrady diaľničnej známky za ich užívanie a) dvojstopovými motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami do 3,5 t a dvojstopovými motorovými vozidlami kategórie M1 ²⁾ bez ohľadu na ich najväčšiu technicky prípustnú celkovú hmotnosť (ďalej len „vozidlo“),	Ú	Pre ťažké úžitkové vozidlá na SR sa neuplatňujú užívateľské poplatky	GP – N	

					b) dvojstopovými jazdnými súpravami tvorenými motorovým vozidlom kategórie M1, ²⁾ N1 ²⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ²⁾ a O2, ²⁾ ak súčet najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti motorového vozidla a najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti prípojného vozidla je nad 3,5 t (ďalej len „jazdná súprava“).		od 1. 1. 2010, kedy bolo zavedené výkonové mýto.		
		11. Odchylné od odseku 10 môžu členské štáty uplatňovať užívateľské poplatky za ťažké úžitkové vozidlá na úsekoch základnej transeurópskej dopravnej siete ale iba v riadne odôvodnených prípadoch, keď by uplatňovanie mýta: a) zahŕňalo neprimerané administratívne, investičné a prevádzkové náklady v porovnaní s očakávanými príjmami alebo prínosmi, ktoré by takéto mýto prinieslo, napríklad z dôvodu obmedzenej dĺžky príslušných cestných úsekov alebo relatívne nízkej hustoty obyvateľstva alebo relatívne nízkej premávky, alebo b) viedlo k odkloneniu dopravy s negatívnym vplyvom na bezpečnosť cestnej premávky alebo verejné zdravie. Pred uplatňovaním uvedených užívateľských poplatkov členské štáty oznámia Komisii svoj úmysel uplatňovať uvedené poplatky. Uvedené oznámenie obsahuje dôvody, ktoré vzhľadom na prvý pododsek odôvodňujú uplatnenie užívateľského poplatku na základe objektívnych kritérií a jasné informácie o vozidlách a cestných úsekoch, na ktoré sa užívateľský poplatok vzťahuje. Členské štáty môžu predložiť jedno oznámenie pre viac cestných úsekov, na ktoré sa vzťahujú výnimky, za predpokladu, že sa uvedie odôvodnenie pre každý úsek.	D	zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	Mýto možno vyberať za užívanie vymedzených úsekov ciest motorovými vozidlami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg alebo jazdnými súpravami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg uvedenými v osobitnom predpise ³⁾ (ďalej len „vozidlo“) okrem motorových vozidiel kategórie M1 ⁴⁾ a okrem jazdných súprav tvorených motorovým vozidlom kategórie M1 ⁴⁾ a N1 ⁴⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ⁵⁾ a O2. ⁵⁾ Na účely tohto zákona užívaním vymedzeného úseku cesty sa rozumie aj zvláštne užívanie cesty podľa osobitného predpisu, ⁶⁾ a to aj vtedy, ak na také zvláštne užívanie nie je potrebné povolenie.	n.a.	GP – N	
		12. Ak členské štáty uplatňujú spoločný systém užívateľských poplatkov v súlade s článkom 8, tieto	D				n.a.	GP – N	

	členské štáty uvedený spoločný systém upravia alebo zastavia do 25. marca 2032. 13. Pokiaľ ide o ťažké nákladné vozidlá, členský štát sa môže do 25. marca 2027 rozhodnúť uplatňovať mýto alebo užívateľské poplatky iba na ťažké nákladné vozidlá s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou najmenej 12 ton, pokiaľ sa domnieva, že uplatňovanie mýta alebo užívateľských poplatkov na ťažké nákladné vozidlá s hmotnosťou menej ako 12 ton by: a) malo významný nepriaznivý účinok na plynulosť cestnej premávky, životné prostredie, hladiny hluku, kongesciu, zdravie alebo bezpečnosť cestnej premávky z dôvodu odklonu premávky; b) predstavovalo administratívne náklady prevyšujúce 15 % dodatočných príjmov vyplývajúcich z uvedeného rozšírenia; alebo c) sa týkalo kategórie vozidiel, ktorá nespôsobuje viac ako 10 % účtovateľných nákladov na infraštruktúru. Členské štáty, ktoré sa rozhodnú uplatňovať mýto alebo užívateľské poplatky alebo oboje iba na ťažké nákladné vozidlá s technicky prípustnou maximálnou celkovou hmotnosťou najmenej 12 ton, informujú Komisiu o svojom rozhodnutí a dôvodoch, na ktorom je založené. 14. Ak sa mýto uplatňuje na všetky ťažké úžitkové vozidlá, členské štáty sa môžu rozhodnúť, že autokary, autobusy a motorové karavany budú nahrádzať iné percento nákladov než ťažké nákladné vozidlá. 15. Do 25. marca 2027 Komisia posúdi vykonávanie a účinnosť tejto smernice, pokiaľ ide o spoplatňovanie ľahkých vozidiel. V uvedenom posúdení sa zohľadní vývoj systémov spoplatňovania uplatňovaných na ľahké vozidlá z hľadiska typu spoplatňovania uplatňovaného na rôzne kategórie vozidiel, rozsahu dotknutej siete, primeranosti cien a ďalších relevantných prvkov. Komisia na základe uvedeného posúdenia predloží vo vhodných prípadoch legislatívny návrh na zmenu príslušných ustanovení tejto smernice. Článok 7a 1. Užívateľské poplatky musia byť úmerné trvaniu používania infraštruktúry.	D				n.a.		GP – N	
		D				n.a.		GP - N	
		n.a.				n.a.			
		N	zákon č. 488/2013 Z. z.	§ 2 ods. 4 prvá veta	Úhrada diaľničnej známky sa platí na kalendárny rok, na 365 dní, na 30 dní, na 10 dní alebo na jeden deň bez ohľadu na počet vykonaných jazd.	Ú		GP – N	

		2. Ak sa užívateľské poplatky uplatňujú na ťažké úžitkové vozidlá, malo by sa použitie infraštruktúry umožniť aspoň na tieto obdobia: deň, týždeň, mesiac a rok. Mesačná sadzba nesmie prevyšovať 10 % ročnej sadzby, týždenná sadzba nesmie prevyšovať 5 % ročnej sadzby a denná sadzba nesmie prevyšovať 2 % ročnej sadzby. Členský štát môže rozhodnúť, že na vozidlá evidované v tomto členskom štáte sa uplatňujú výlučne ročné sadzby. Členské štáty stanovujú užívateľské poplatky vrátane administratívnych nákladov za všetky ťažké úžitkové vozidlá na úrovni, ktorá nepresiahne maximálne sadzby stanovené v prílohe II.	n.a.	nariadenie vlády č. 410/2014 Z. z.	§ 1	(1) Úhrada diaľničnej známky za užívanie vymedzených úsekov diaľnic označených dopravnými značkami dvojstopovými motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami s celkovou hmotnosťou do 3,5 t a dvojstopovými motorovými vozidlami kategórie M1, bez ohľadu na ich najväčšiu technicky prípustnú celkovú hmotnosť, je a) 60 eur na 365 dní, b) 17 eur na jeden mesiac, c) 12 eur na desať dní. d) 5,40 eura na jeden deň. (2) Úhrada diaľničnej známky za užívanie vymedzených úsekov diaľnic označených dopravnými značkami dvojstopovými jazdnými súpravami tvorenými motorovým vozidlom kategórie M1, N1 vrátane subkategórií týchto vozidiel¹⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 a O2 vrátane subkategórií týchto vozidiel, ak súčet najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti motorového vozidla a najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti prípojného vozidla je nad 3,5 t, je a) 60 eur na 365 dní za prípojnú vozidlá kategórií O1 a O2, b) 17 eur na jeden mesiac za prípojnú vozidlá kategórií O1 a O2, c) 12 eur na desať dní za prípojnú vozidlá kategórií O1 a O2. d) 5,40 eura na jeden deň.	n.a.	Pre ťažké úžitkové vozidlá na SR sa neuplatňujú užívateľské poplatky od 1. 1. 2010, kedy bolo zavedené výkonové mýto.	
--	--	---	------	------------------------------------	-----	--	------	---	--

		3. Ak sa užívateľské poplatky uplatňujú na osobné vozidlá, malo by sa použitie infraštruktúry umožniť aspoň na tieto obdobia: deň, týždeň alebo 10 dní alebo obe obdobia, mesiac alebo dva mesiace alebo obe obdobia a rok. Dvojmesačná sadzba nesmie prevyšovať 30 % ročnej sadzby, mesačná sadzba nesmie prevyšovať 19 % ročnej sadzby, 10-dňová sadzba nesmie prevyšovať 12 % ročnej sadzby, týždenná sadzba nesmie prevyšovať 11 % ročnej sadzby a denná sadzba nesmie prevyšovať 9 % ročnej sadzby.	N	zákon č. 488/2013 Z. z.	§ 2 ods. 4 prvá veta	Úhrada diaľničnej známky sa platí na kalendárny rok, na 365 dní, na 30 dní, na 10 dní alebo na jeden deň bez ohľadu na počet vykonaných jazd.	Ú	Podľa poslednej vety čl. 7a ods. 3 smernice 1999/62/ES v znení čl. 1 ods. 3 smernice (EÚ) 2022/362 členské štáty sú povinné stanoviť limity uplatňovať najneskôr do 25. marca 2030. Zavedením 1-dňovej diaľničnej známky nedošlo k podstatnej zmene režimu spoplatnenia.	GP – N	
		Členské štáty môžu obmedziť denný užívateľský poplatok len na účely tranzitu.	D	nariadenie vlády č. 410/2014 Z. z.	§ 1	(1) Úhrada diaľničnej známky za užívanie vymedzených úsekov diaľnic označených dopravnými značkami dvojstopovými motorovými vozidlami alebo jazdnými súpravami s celkovou hmotnosťou do 3,5 t a dvojstopovými motorovými vozidlami kategórie M1, bez ohľadu na ich najväčšiu technicky prípustnú celkovú hmotnosť, je a) 60 eur na 365 dní, b) 17 eur na jeden mesiac, c) 12 eur na desať dní. d) 5,40 eura na jeden deň. (2) Úhrada diaľničnej známky za užívanie vymedzených úsekov diaľnic označených dopravnými značkami dvojstopovými jazdnými súpravami tvorenými motorovým vozidlom kategórie M1, N1 vrátane subkategórií týchto vozidiel) a prípojným vozidlom kategórie O1 a O2 vrátane subkategórií týchto vozidiel, ak súčet najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti motorového vozidla a najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti prípojného vozidla je nad 3,5 t, je a) 60 eur na 365 dní za prípojné vozidlá kategórií O1 a O2, b) 17 eur na jeden mesiac za prípojné vozidlá kategórií O1 a O2, c) 12 eur na desať dní za prípojné vozidlá kategórií O1 a O2. d) 5,40 eura na jeden deň.	n.a.		GP – N	
		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	D				n.a.		GP – N	

		a sadzby uplatňované na ostatné obdobia uvedené v prvom pododseku, existujúce modely používania a administratívne náklady. Pokiaľ ide o systémy užívateľských poplatkov prijaté pred 24. marcom 2022, členské štáty môžu zachovať sadzby, ktoré sú vyššie ako limity stanovené v prvom pododseku, ak boli v platnosti pred uvedeným dátumom, a môžu zachovať zodpovedajúce vyššie sadzby pre iné obdobia používania, v súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania. Musia však limity stanovené v prvom pododseku, ako aj ustanovenia druhého pododseku začať dodržiavať hneď, ako nadobudnú účinnosť podstatne zmenené režimy spoplatnenia, no najneskôr do 25. marca 2030. 4. V prípade minibusov a ľahkých úžitkových vozidiel členské štáty musia dodržiavať odsek 2 alebo 3. Ak členské štáty stanovia odlišné užívateľské poplatky za ľahké úžitkové vozidlá ako za osobné vozidlá, stanovia vyššie sadzby užívateľských poplatkov za ľahké úžitkové vozidlá než za osobné vozidlá. 5. Komisia do 25. marca 2027 posúdi technickú a právnu uskutočniteľnosť diferencovaného prístupu k rôznym ľahkým úžitkovým vozidlám na základe toho, či je dotknuté ľahké úžitkové vozidlo vybavené tachografom. Komisia na základe uvedeného posúdenia predloží vo vhodných prípadoch legislatívny návrh na príslušnú zmenu tejto smernice.“	n.a.				n.a.	V SR nie sú ustanovené odlišné poplatky pre minibusy a ľahké úžitkové vozidlá od poplatko v pre osobné vozidlá.		
Č: 1 B: 4		Vkladá sa tento článok: „Článok 7aa 1. Členské štáty, ktoré uplatňovali mýto na svojej základnej transeurópskej dopravnej sieti alebo na jej časti pred 24. marcom 2022, môžu zaviesť kombinovaný	D				n.a.	Kombinovaný systém na Slovensku	GP - N	

	systém spoplatňovania pre všetky ťažké úžitkové vozidlá alebo pre niektoré typy ťažkých úžitkových vozidiel. 2. V uvedenom kombinovanom systéme spoplatňovania môžu členské štáty bez ohľadu na článok 7 ods. 10 uplatňovať užívateľské poplatky za všetky ťažké úžitkové vozidlá alebo niektoré typy ťažkých úžitkových vozidiel vrátane niektorých hmotnostných kategórií ťažkých úžitkových vozidiel na základnej transeurópskej dopravnej sieti alebo jej častiach v súlade s článkom 7 ods. 4 3. Užívateľské poplatky uvedené v odseku 2 tohto článku sa diferencujú podľa článku 7ga a emisnej triedy Euro. Členské štáty okrem toho stanovujú užívateľské poplatky vrátane administratívnych nákladov za dotknuté kategórie ťažkých úžitkových vozidiel na úrovni, ktorá nepresiahne maximálne sadzby stanovené v prílohe II. 4. Členské štáty, ktoré zavedú kombinovaný systém spoplatňovania, vykonajú posúdenie vplyvu alebo analýzu, v ktorých vysvetlia a zdôvodnia jeho zavedenie, ktoré Komisii oznámia aspoň šesť mesiacov vopred.“						u je bezpredmetný, od 1. 1. 2010 bolo zavedené výkonové mýto pre ťažké úžitkové vozidlá plošne.		
Č: 1 B: 5	Články 7b a 7c sa nahrádzajú takto: „<i>Článok 7b</i> 1. Poplatok za infraštruktúru za ťažké úžitkové vozidlá vychádza zo zásady náhrady nákladov na infraštruktúru. Vážený priemerný poplatok za infraštruktúru za ťažké úžitkové vozidlá sa vzťahuje na stavebné náklady a náklady na prevádzku, údržbu a rozvoj príslušnej infraštruktúrnej siete. Vážený priemerný poplatok za infraštruktúru môže v závislosti od trhových podmienok zahŕňať aj návratnosť kapitálu a/alebo ziskové rozpätie. 2. Príslušné náklady sa vzťahujú na sieť alebo časť siete, na ktorej sa vyberajú poplatky za infraštruktúru za ťažké úžitkové vozidlá, a na vozidlá, ktoré podliehajú povinnosti platiť uvedené poplatky. Členské štáty môžu rozhodnúť, že sa bude nahrádzať len určité percento týchto nákladov.	N	návrh zákona	Č: 1 B: 3 § 4 ods. 3	(3) Poplatok za infraštruktúru je poplatok vybraný na účely úhrady nákladov vynaložených na výstavbu, údržbu, prevádzku a rozvoj cestnej infraštruktúry a nákladov spojených s elektronickým výberom mýta. Vážený priemerný poplatok za infraštruktúru je príjem z poplatku za infraštruktúru za určité obdobie vydelený počtom vozokilometrov vozidiel na vymedzených úsekoch ciest počas tohto obdobia. Vážený priemerný poplatok za infraštruktúru sa vzťahuje na stavebné náklady a náklady na prevádzku, údržbu a rozvoj cestnej infraštruktúry.	Ú	Znenie príloh k návrhu nariadenia a je z technických príčin uvedené na konci TZ.	GP – N	
		N	návrh nariadenia	Príloha 4 prvá veta	Sadzba mýta vychádza z jednotkových nákladov na infraštruktúru v členení na investičné náklady, náklady na údržbu, stavebné opravy a náklady na vybudovanie, prevádzku, riadenie a výber mýta.				
		N	zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	2) Mýto možno vyberať za užívanie vymedzených úsekov ciest motorovými vozidlami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg alebo jazdnými súpravami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg uvedenými v osobitnom predpise ³⁾ (ďalej len „vozidlo“) okrem	Ú		GP – N	

		<i>Článok 7c</i> 1. Členské štáty môžu zachovať alebo zaviesť poplatok za externé náklady, ktorý súvisí s nákladmi v dôsledku znečistenia ovzdušia, hluku, emisií CO₂ spôsobených premávkou alebo ich ľubovoľnej kombinácie. V prípade uplatňovania poplatku za externé náklady za ťažké úžitkové vozidlá členské štáty tento poplatok diferencujú a stanovujú ho podľa minimálnych požiadaviek a metód uvedených v prílohe IIIa, pričom dodržiavajú referenčné hodnoty stanovené v prílohách IIIb a IIIc. Členské štáty môžu rozhodnúť, že sa bude nahrádzať len určité percento týchto nákladov.	N	návrh zákona	Č:1 B: 4 § 4 ods. 4 a 5	motorových vozidiel kategórie M1⁴⁾ a okrem jazdných súprav tvorených motorovým vozidlom kategórie M1⁴⁾ a N1⁴⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1⁵⁾ a O2.⁵⁾ Na účely tohto zákona užívaním vymedzeného úseku cesty sa rozumie aj zvláštne užívanie cesty podľa osobitného predpisu,⁸⁾ a to aj vtedy, ak na také zvláštne užívanie nie je potrebné povolenie. (4) Poplatok za externé náklady spojené s emisiami CO₂ spôsobenými premávkou je poplatok vyberaný na účely úhrady nákladov súvisiacich so škodou v dôsledku uvoľňovania CO₂ počas prevádzky vozidla. (5) Poplatok za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou je poplatok vyberaný na účely úhrady nákladov súvisiacich s poškodením ľudského zdravia a environmentálnou škodou v dôsledku uvoľňovania tuhých častíc, prekursorov ozónu a prchavých organických zlúčenín počas prevádzky vozidla.	Ú		GP – N	
		2. Výšku poplatku za externé náklady stanovuje dotknutý členský štát. Ak členský štát na tento účel určí orgán, uvedený orgán musí byť právne a finančne nezávislý od organizácie, ktorá zodpovedá za riadenie alebo výber časti alebo celého poplatku.	N	návrh nariadenia	Prílohy 3 a 4		Ú		GP – N	
		3. Členské štáty môžu uplatňovať výnimky, ktoré v prípade historických vozidiel umožnia úpravu poplatkov za externé náklady.“	D				n.a.		GP - N	
Č: 1 B: 6		Vkladajú sa tieto články: „<i>Článok 7ca</i> 1. Ak sa vyberá poplatok za externé náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia alebo hluku, členské štáty zohľadnia príslušné náklady vzťahujúce sa na sieť alebo časť siete, na ktorej sa uvedený poplatok vyberá, a vozidlá, ktoré podliehajú povinnosti platiť uvedený poplatok.	N	zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2	2) Mýto možno vyberať za užívanie vymedzených úsekov ciest motorovými vozidlami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg alebo jazdnými súpravami s najväčšou technicky prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg uvedenými v osobitnom predpise³⁾ (ďalej len „vozidlo“) okrem motorových vozidiel kategórie M1⁴⁾ a okrem jazdných	Ú	Znenie príloh k návrhu nariadenia a je z technických	GP-N	

				návrh nariadenia	Príloha 4	súprav tvorených motorovým vozidlom kategórie M1 ⁴⁾ a N1 ⁴⁾ a prípojným vozidlom kategórie O1 ⁵⁾ a O2. ⁵⁾ Na účely tohto zákona užívaním vymedzeného úseku cesty sa rozumie aj zvláštne užívanie cesty podľa osobitného predpisu, ⁶⁾ a to aj vtedy, ak na také zvláštne užívanie nie je potrebné povolenie.		príčin uvedené na konci TZ.		
		2. Poplatok za externé náklady, ktorý súvisí so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou, sa nevzťahuje na ťažké úžitkové vozidlá spĺňajúce najprísnejšie emisné normy Euro. Prvý pododsek sa prestane uplatňovať po štyroch rokoch odo dňa, keď sa začali uplatňovať pravidlá, ktorými sa zaviedli dané normy.	N	návrh nariadenia	Príloha 3		Ú		GP - N	
		3. Členské štáty uplatňujú od 25. marca 2026 na ťažké úžitkové vozidlá poplatok za externé náklady v súvislosti so znečistením ovzdušia spôsobeného premávkou, a to na spoplatnenej sieti, ako sa uvádza v článku 7 ods. 1. Odchylnе od prvého pododseku môžu členské štáty rozhodnúť neuplatňovať poplatok za externé náklady na uvedených cestných úsekoch, ak by to viedlo k odklonu vozidiel, ktoré najviac znečisťujú životné prostredie, čo by malo negatívny vplyv na bezpečnosť cestnej premávky a verejné zdravie.	N	návrh zákona	Čl. I B: 4 § 4 ods. 5	(5) Poplatok za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou je poplatok vybraný na účely úhrady nákladov súvisiacich s poškodením ľudského zdravia a environmentálnou škodou v dôsledku uvoľňovania tuhých častíc, prekurzorov ozónu a prchavých organických zlúčenín počas prevádzky vozidla.	Ú		GP – A, e) skoršia transpozícia	oblasť s vplyvom na podnikateľské prostredie
				návrh nariadenia	Čl. V § 8	Tento zákon nadobúda účinnosť 1. januára 2025, okrem čl. I až III, ktoré nadobúdajú účinnosť 1. júla 2025. Toto nariadenie vlády nadobúda účinnosť 1. júla 2025.				
		4. Členské štáty môžu posúdiť možnosť uplatňovať poplatok za externé náklady v dôsledku emisií CO ₂ a v dôsledku znečistenia ovzdušia alebo zŕavy súvisiace s týmito emisiami, ak sa koncesné mýto nediferencuje v	D				n.a.		GP - N	

	súlade s článkami 7g a 7ga za ťažké úžitkové vozidlá a v súlade s článkom 7gb za ľahké vozidlá. Výsledok tohto nepovinného posúdenia vrátane odôvodnenia, prečo sa poplatok za externé náklady alebo zľava neuplatňuje, sa oznámi Komisii. <i>Článok 7cb</i> 1. Členské štáty môžu uplatniť vyššie poplatky za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ než referenčné hodnoty stanovené v prílohe IIIc za predpokladu, že sa tak deje nediskriminačným spôsobom a že zvýšené poplatky nepresahujú dvojnásobok hodnôt stanovených v prílohe IIIc. Ak členské štáty uplatňujú tento odsek, svoje rozhodnutie odôvodnia a oznámia ho Komisii v súlade s prílohou IIIa. 2. V prípade autobusov a autokarov sa členské štáty môžu rozhodnúť uplatňovať rovnaké alebo nižšie hodnoty než tie, ktoré sa uplatňujú na ťažké nákladné vozidlá. 3. Poplatok za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ sa môže kombinovať s poplatkom za infraštruktúru diferencovaným v súlade s článkom 7ga. 4. Komisia do 25. marca 2027 posúdi vykonávanie a účinnosť spoplatňovania externých nákladov v dôsledku emisií CO₂, ako aj jeho súlad so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES (*) a smernicou Rady 2003/96/ES (**). Komisia na základe uvedeného posúdenia predloží vo vhodných prípadoch legislatívny návrh na zmenu tohto článku. V prípade, že by tento článok nebol zodpovedajúcim spôsobom zmenený do 1. januára 2027, ale smernica 2003/87/ES alebo smernica 2003/96/ES by boli zmenené tak, že by to viedlo k účinnej internalizácii aspoň časti externých nákladov v súvislosti s emisiami CO₂ z cestnej dopravy, Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 9d tejto smernice, ktorými zmení prílohu IIIc k tejto smernici s cieľom upraviť referenčné hodnoty poplatku za externé náklady v dôsledku emisií CO₂, pričom zohľadní skutočnú cenu uhlíka uplatňovanú na palivá v cestnej doprave v Únii.	D				n.a.		GP - N	
		D	návrh nariadenia	Prílohy 1 až 7		Ú		GP – A, f) zachovanie existujúcej právnej úpravy	oblasť s vplyvom na podnikateľské prostredie
		D				n.a.		GP - N	
		n.a.				n.a.			
Č: 1	Článok 7d sa nahrádza takto:	n.a.					n.a.		

B: 7		„Článok 7d Komisia najneskôr do šiestich mesiacov od prijatia nových a prísnejších emisných noriem Euro predloží v prípade potreby legislatívny návrh s cieľom určiť zodpovedajúce referenčné hodnoty v prílohe IIb a upraviť maximálne sadzby užívateľských poplatkov v prílohe II.“								
Č:1 B: 8		Vkladá sa tento článok: „Článok 7da 1. Členské štáty môžu v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe V zaviesť poplatok za kongesciu na ktoromkoľvek úseku svojej cestnej siete, na ktorom dochádza ku kongescii. Poplatok za kongesciu možno uplatňovať len na tých cestných úsekoch, ktoré bývajú pravidelne preťažené, a len v obdobiach, keď bývajú zvyčajne preťažené. 2. Členské štáty určia cestné úseky a časové obdobia uvedené v odseku 1 na základe objektívnych kritérií, ktoré súvisia s úrovňou, na akej sú tieto cesty a ich okolie ovplyvnené kongesciou, meranou okrem iného z hľadiska priemerného zdržania alebo dĺžky radu vozidiel. 3. Poplatok za kongesciu vyberaný na ktoromkoľvek úseku cestnej siete sa uplatňuje bez rozdielu na všetky kategórie vozidiel v súlade so štandardnými koeficientmi rovnocennosti stanovenými v prílohe V. Členské štáty však v záujme podpory hromadnej dopravy a sociálno-ekonomického rozvoja a územnej súdržnosti môžu od poplatku za kongesciu čiastočne alebo úplne oslobodiť minibusy, autobusy a autokary. Motorové karavany sa bez ohľadu na ich technicky prípustnú maximálnu celkovú hmotnosť na účely tohto odseku nepovažujú za autokary ani autobusy. 4. Poplatok za kongesciu sa stanovuje podľa minimálnych požiadaviek uvedených v prílohe V. Odráža náklady, ktoré v súvislosti s vozidlom znášajú iní účastníci cestnej premávky a nepriamo aj spoločnosť, pričom sa pri jeho stanovení dodržiavajú referenčné hodnoty stanovené v prílohe VI pre jednotlivé typy cesty. Ak má členský štát v úmysle uplatňovať za kongesciu vyššie poplatky ako referenčné hodnoty stanovené v prílohe VI, oznámi to Komisii podľa požiadaviek uvedených v prílohe V. Príjmy získané z poplatkov za kongesciu alebo ekvivalent vo finančnej hodnote týchto príjmov sa musia použiť na riešenie problémov kongescie alebo na rozvoj udržateľnej dopravy a mobility vo všeobecnosti. Ak sú takéto príjmy pridelené	D				n.a.		GP - N	

		do všeobecného rozpočtu, druhý pododsek sa považuje za uplatnený členským štátom, ak členský štát vykonáva politiky finančnej podpory na riešenie problému kongescie alebo na rozvoj udržateľnej dopravy a mobility, ktorých hodnota zodpovedá príjmom z poplatkov za kongesciu. 5. Členské štáty zavedú adekvátne mechanizmy monitorovania vplyvu poplatkov za kongesciu a mechanizmy prehodnotenia ich výšky. Každý členský štát pravidelne, aspoň každé tri roky, prehodnocuje výšku poplatkov, aby sa zabezpečilo, že nepresahujú náklady na kongesciu, ktoré vznikajú v danom členskom štáte na cestných úsekoch, ktoré podliehajú poplatku za kongesciu.“								
Č: 1 B: 9		V článku 7e sa odseky 1 a 2 nahrádzajú takto: „1. Členské štáty vypočítajú maximálnu výšku poplatku za infraštruktúru za ťažké úžitkové vozidlá použitím metodiky založenej na hlavných zásadách výpočtu, ktoré sa stanovujú v článku 7b a prílohe III. 2. V prípade koncesného mýta je maximálna výška poplatku za infraštruktúru za ťažké úžitkové vozidlá rovnaká alebo nižšia ako výška, ktorá by bola výsledkom použitia metodiky založenej na hlavných zásadách výpočtu stanovených v článku 7b a prílohe III. Posúdenie takejto rovnocennosti sa uskutoční na základe primerane dlhého referenčného obdobia zodpovedajúceho povahe koncesnej zmluvy.“	N	návrh nariadenia	Príloh a 4		Ú	Znenie príloh k návrhu nariadenia je z technických príčin uvedené na konci TZ.	GP - N	
Č: 1 B: 10		Články 7f a 7g sa nahrádzajú takto: „Článok 7f 1. Členský štát môže po informovaní Komisie zaviesť prirážku k poplatku za infraštruktúru vybranému na konkrétnych cestných úsekoch, na ktorých dochádza pravidelne ku kongescii alebo ktorých používanie vozidlami zapríčiňuje závažnú environmentálnu škodu, keď sú splnené tieto podmienky: a) príjmy získané z prirážky sa investujú do financovania rozvoja dopravných služieb alebo do výstavby alebo údržby dopravnej infraštruktúry základnej transeurópskej dopravnej siete, ktoré priamo prispievajú k zmierneniu kongescie alebo environmentálnej škody a ktoré sa nachádzajú v tom istom koridore ako cestný úsek, na ktorom sa uplatňuje prirážka; b) prirážka nepresiahne 15 % váženého priemerného poplatku za infraštruktúru vypočítaného v súlade s článkom 7b ods. 1 a článkom 7e tejto smernice s výnimkou prípadov, keď sa získané príjmy investujú do cezhraničných úsekov koridorov základnej siete určených	D				n.a.		GP - N	

	v súlade s kapitolou IV nariadenia (EÚ) č. 1315/2013, pričom prirážka nesmie v takomto prípade presiahnuť 25 % daného váženého priemerného poplatku za infraštruktúru, alebo keď dva alebo viaceré členské štáty uplatňujú prirážku na tom istom koridore, pričom v takomto prípade po dohode všetkých členských štátov, ktoré sú súčasťou daného koridoru a ktoré susedia s členskými štátmi, na ktorých území sa nachádza úsek koridoru, na ktorý sa prirážka má uplatňovať, môže prirážka presiahnuť 25 %, ale nesmie presiahnuť 50 % daného váženého priemerného poplatku za infraštruktúru; c) uplatnenie prirážky nevyústi do nespravodlivého prístupu ku komerčnej doprave v porovnaní s ostatnými účastníkmi cestnej premávky; d) opis presného miesta, v ktorom sa zavedie prirážka, a dôkaz o rozhodnutí financovať dopravnú infraštruktúru alebo dopravné služby uvedené v písmene a) sa predložia Komisii pred tým, než sa prirážka začne uplatňovať; e) obdobie, počas ktorého sa má prirážka uplatňovať, sa vopred určí a obmedzí, pričom z hľadiska očakávaných príjmov zodpovedá finančným plánom a analýze nákladov a prínosov pre projekty spolufinancované z príjmov z prirážky. 2. V prípade nového cezhraničného projektu sa prirážka môže uplatniť len so súhlasom všetkých členských štátov zúčastnených na projekte. 3. Prirážku je možné uplatniť na poplatok za infraštruktúru, ktorý sa diferencuje v súlade s článkom 7g, 7ga alebo 7gb. 4. Po doručení požadovaných informácií od členského štátu, ktorý má v úmysle uplatniť prirážku, Komisia sprístupní tieto informácie členom výboru uvedeného v článku 9c. Keď Komisia dospeje k názoru, že plánovaná prirážka nespĺňa podmienky stanovené v odseku 1 tohto článku alebo že bude mať významný nepriaznivý účinok na hospodársky rozvoj okrajových regiónov, môže prijať vykonávacie akty s cieľom zamietnuť plány týkajúce sa poplatkov, ktoré predložil dotknutý členský štát, alebo požadovať zmenu týchto plánov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 9c ods. 3 5. Prirážku nemožno vyberať na cestných úsekoch, na ktorých sa vyberá poplatok za kongesciu. <i>Článok 7g</i> 1. Poplatok za infraštruktúru možno diferencovať s cieľom znížiť kongesciu, minimalizovať poškodenie								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

	infraštruktúry a optimalizovať používanie príslušnej infraštruktúry alebo podporiť bezpečnosť cestnej premávky, keď sú splnené tieto podmienky: a) diferenciácia je transparentná, zverejnená a dostupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok; b) diferenciácia sa uplatňuje podľa časti dňa, typu dňa alebo ročného obdobia; c) žiaden poplatok za infraštruktúru nie je o viac ako 175 % vyšší ako maximálna úroveň váženého priemerného poplatku za infraštruktúru uvedeného v článku 7b; d) trvanie špičiek, počas ktorých sa vyberajú vyššie poplatky za infraštruktúru na účely zníženia kongescie, nepresiahne šesť hodín za deň; e) diferenciácia poplatkov je navrhnutá a uplatňuje sa transparentným a z hľadiska príjmov neutrálnym spôsobom na cestnom úseku s kongesciou tak, aby sa účastníkom cestnej premávky, ktorí cestujú mimo období špičky, ponúkli znížené sadzby mýta a účastníkom cestnej premávky, ktorí prechádzajú rovnakým cestným úsekom počas obdobia špičky, zvýšené sadzby mýta; f) na príslušnom cestnom úseku sa nevyberá žiadny poplatok za kongesciu. Členský štát, ktorý chce zaviesť takúto diferenciáciu alebo zmeniť platnú diferenciáciu, o tom informuje Komisiu, pričom jej poskytne informácie potrebné na posúdenie splnenia podmienok. 2. Pokiaľ ide o ťažké úžitkové vozidlá, členské štáty do začiatku uplatňovania diferenciácie poplatkov za infraštruktúru a užívateľských poplatkov uvedenej v článku 7ga diferencujú poplatok za infraštruktúru podľa emisnej triedy Euro vozidla tak, aby žiaden poplatok za infraštruktúru nebol o viac ako 100 % vyšší ako rovnaký poplatok účtovaný obdobným vozidlám, ktoré spĺňajú najprísnejšie emisné normy Euro. Keď sa poplatky za infraštruktúru a užívateľské poplatky začnú diferencovať podľa článku 7ga, členské štáty môžu ukončiť diferenciáciu podľa emisnej triedy Euro. Odchylne od prvého pododseku sa môže členský štát rozhodnúť neuplatňovať požiadavku na diferenciáciu poplatku za infraštruktúru, keď platí niektorá z týchto skutočností: a) vážne by to narušilo súlad mýtnych systémov na jeho území; b) v rámci príslušného mýtného systému by nebolo technicky možné zaviesť takúto diferenciáciu;							
--	--	--	--	--	--	--	--	--

		c) viedlo by to k odklonu vozidiel, ktoré najviac znečisťujú životné prostredie s negatívnymi vplyvmi na bezpečnosť cestnej premávky a verejné zdravie; d) mýto zahŕňa poplatok za externé náklady v súvislosti so znečistením ovzdušia. Všetky takéto odchýlky alebo výnimky sa oznámia Komisii. 3. Diferenciácia uvedená v tomto článku nesmie byť nastavená tak, aby vytvárala dodatočné príjmy.“							
Č: 1 B: 11	Vkladajú sa tieto články: „Článok 7ga 1. Členské štáty diferencujú poplatky za infraštruktúru a užívateľské poplatky pri ťažkých úžitkových vozidlách v súlade s týmto článkom. Členské štáty uplatňujú uvedenú diferenciáciu na podskupiny ťažkých úžitkových vozidiel, na ktoré sa vzťahuje článok 2 ods. 1 písm. a) až d) nariadenia (EÚ) 2019/1242, a to najneskôr dva roky po uverejnení referenčných emisií CO₂ pre uvedené podskupiny vozidiel vo vykonávacích aktoch prijatých v súlade s článkom 11 ods. 1 uvedeného nariadenia. Pre emisné triedy CO₂ 1, 4 a 5 uvedené v odseku 2 tohto článku sa uvedená diferenciácia uplatňuje na skupiny ťažkých úžitkových vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje článok 2 ods. 1 písm. a) až d) nariadenia (EÚ) 2019/1242, a to najneskôr dva roky po uverejnení referenčných emisií CO₂ vo vykonávacích aktoch prijatých podľa odseku 7 tohto článku pre príslušnú skupinu. Ak sa bod 5.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242 zmení legislatívnym aktom Únie tak, že sa bude vzťahovať na referenčné emisie CO₂ relevantné pre skupinu ťažkých úžitkových vozidiel, tieto referenčné emisie CO₂ sa ďalej nebudú určovať podľa odseku 7 tohto článku, ale v súlade s bodom 5.1 prílohy I k uvedenému nariadeniu. Ak sú trajektórie znižovania emisií pre skupiny ťažkých úžitkových vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje článok 2 ods. 1 písm. a) až d) nariadeniu (EÚ) 2019/1242 určené legislatívnym aktom Únie, ktorým sa mení bod 5.1 prílohy I k uvedenému nariadeniu, diferenciácia pre emisné triedy CO₂ 2 a 3 uvedené v odseku 2 tohto článku sa uplatňuje odo dňa nadobudnutia účinnosti nových trajektórií znižovania emisií. Bez toho, aby bolo dotknuté zníženie sadzieb stanovené v odseku 3, môžu členské štáty od 24. marca 2022 do 31. decembra 2025 stanoviť znížené sadzby poplatkov za	N	návrh nariadenia	§ 2	(1) Pre vozidlo s výlučným elektrickým pohonom alebo s výlučným pohonom na vodík sa určuje emisná trieda CO₂ 5. (2) Pre vozidlo bez výlučného elektrického pohonu alebo bez výlučného pohonu na vodík, ktoré patrí do podskupiny vozidiel podľa osobitného predpisu¹⁾ a ktoré bolo po prvýkrát zaregistrované po 30. júni 2019, sa určuje emisná trieda CO₂ 1, 2, 3 alebo 4 v súlade s prílohou č. 1 podľa podskupiny, do ktorej vozidlo patrí, jeho špecifických emisií CO₂ a dátumu jeho prvej registrácie. Určenie emisnej triedy vozidla CO₂ 2 a emisnej triedy vozidla CO₂ 3 sa prehodnotí každých šesť rokov od dátumu prvej registrácie vozidla podľa prahových hodnôt stanovených osobitným predpisom¹⁾. (3) Vozidlu, ktoré nie je uvedené v odsekoch 1 a 2 alebo z údajov z jeho dokladov nie je možné určiť emisnú triedu CO₂, sa určuje emisná trieda CO₂ 1. Až do predloženia dokladu podľa prvej vety sa pre vozidlo určuje emisná trieda CO₂ 1. Rozdiel mýta vypočítaného podľa emisnej triedy CO₂ 1 a podľa novourčenej emisnej triedy sa prevádzkovateľovi vozidla nevracia. (4) Ak v dokladoch vozidla nie je uvedená emisná trieda vozidla EURO, použije sa pre výpočet mýta emisná trieda EURO 0. (5) Limitné hodnoty emisií emisných tried EURO vozidiel sú ustanovené v prílohe č. 2. (6) Limitné hodnoty emisií emisných tried CO₂ vozidiel sú ustanovené v prílohe č. 1.	Ú	Znenie príloh k návrhu nariadenia a je z technických príčin uvedené na konci TZ.	GP – N	
	Bez toho, aby bolo dotknuté zníženie sadzieb stanovené v odseku 3, môžu členské štáty od 24. marca 2022 do 31. decembra 2025 stanoviť znížené sadzby poplatkov za	D		Prílohy 1 až 7		n.a.		GP - N	

		infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov alebo výnimky z povinnosti platiť poplatky za infraštruktúru alebo užívateľské poplatky za vozidlá s nulovými emisiami ktorejkoľvek skupiny vozidiel. Od 1. januára 2026 bude toto zníženie poplatkov obmedzené na 75 % v porovnaní s poplatkami platnými pre triedu emisií CO ₂ 1 v zmysle odseku 2.								
		2. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, členské štáty stanovujú pre každý typ ťažkého úžitkového vozidla tieto triedy emisií CO₂: a) trieda emisií CO₂ 1 – vozidlá, ktoré nepatria do žiadnej z tried emisií CO₂ uvedených v písmenách b) až e); b) trieda emisií CO₂ 2 – vozidlá podskupiny vozidiel sg prvýkrát zaevidované v nahlasovacom období roku Y, ktorých emisie CO₂ sú o viac ako 5 % pod trajektóriu znížovania emisií pre nahlasovacie obdobie roku Y a podskupinu vozidiel sg, ktoré však nepatria do žiadnej z tried emisií CO₂ uvedených v písmenách c), d) a e); c) trieda emisií CO₂ 3 – vozidlá podskupiny vozidiel sg prvýkrát zaevidované v nahlasovacom období roku Y, ktorých emisie CO₂ sú o viac ako 8 % pod trajektóriu znížovania emisií pre nahlasovacie obdobie roku Y a podskupinu vozidiel sg, ktoré nepatria do žiadnej z tried emisií CO₂ uvedených v písmenách d) a e); d) trieda emisií CO₂ 4 – ťažké úžitkové vozidlá s nízkymi emisiami; e) trieda emisií CO₂ 5 – vozidlá s nulovými emisiami.	N	návrh nariadenia	§ 2	(1) Pre vozidlo s výlučným elektrickým pohonom alebo s výlučným pohonom na vodík sa určuje emisná trieda CO₂ 5. (2) Pre vozidlo bez výlučného elektrického pohonu alebo bez výlučného pohonu na vodík, ktoré patrí do podskupiny vozidiel podľa osobitného predpisu¹⁾ a ktoré bolo po prvýkrát zaregistrované po 30. júni 2019, sa určuje emisná trieda CO₂ 1, 2, 3 alebo 4 v súlade s prílohou č. 1 podľa podskupiny, do ktorej vozidlo patrí, jeho špecifických emisií CO₂ a dátumu jeho prvej registrácie. Určenie emisnej triedy vozidla CO₂ 2 a emisnej triedy vozidla CO₂ 3 sa prehodnotí každých šesť rokov od dátumu prvej registrácie vozidla podľa prahových hodnôt stanovených osobitným predpisom¹⁾. (3) Vozidlu, ktoré nie je uvedené v odsekoch 1 a 2 alebo z údajov z jeho dokladov nie je možné určiť emisnú triedu CO₂, sa určuje emisná trieda CO₂ 1. Až do predloženia dokladu podľa prvej vety sa pre vozidlo určuje emisná trieda CO₂ 1. Rozdiel mýta vypočítaného podľa emisnej triedy CO₂ 1 a podľa novourčenej emisnej triedy sa prevádzkovateľovi vozidla nevracia. (4) Ak v dokladoch vozidla nie je uvedená emisná trieda vozidla EURO, použije sa pre výpočet mýta emisná trieda EURO 0. (5) Limitné hodnoty emisií emisných tried EURO vozidiel sú ustanovené v prílohe č. 2. (6) Limitné hodnoty emisií emisných tried CO₂ vozidiel sú ustanovené v prílohe č. 1.	Ú	Znenie príloh k návrhu nariadenia a je z technických príčin uvedené na konci TZ.	GP - N	
		Členské štáty zabezpečia, aby sa klasifikácia vozidla patriaceho do triedy emisií CO ₂ 2 alebo 3 prehodnotila každých šesť rokov od dátumu jeho prvej evidencie a aby sa v relevantných prípadoch vozidlo preklasifikovalo do príslušnej emisnej triedy na základe prahových hodnôt platných v danom čase. Pokiaľ ide o užívateľský poplatok, preklasifikovanie nadobúda účinnosť najneskôr	N	návrh nariadenia	§ 2 ods. 2 druhá veta	Určenie emisnej triedy vozidla CO ₂ 2 a emisnej triedy vozidla CO ₂ 3 sa prehodnotí každých šesť rokov od dátumu prvej registrácie vozidla podľa prahových hodnôt stanovených osobitným predpisom ¹⁾ .	Ú		GP - N	

		v prvý deň jeho platnosti, ktorá nastáva v deň uvedeného preklasifikovania alebo nasledujúci deň.								
		3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, sa znížené poplatky uplatňujú na vozidlá v triedach emisií CO₂ 2, 3, 4 a 5 takto: a) trieda emisií CO₂ 2 – zníženie o 5 % až 15 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na triedu emisií CO₂ 1; b) trieda emisií CO₂ 3 – zníženie o 15 % až 30 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na triedu emisií CO₂ 1; c) trieda emisií CO₂ 4 – zníženie o 30 % až 50 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na triedu emisií CO₂ 1; d) trieda emisií CO₂ 5 – zníženie o 50 % až 75 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na triedu emisií CO₂ 1. Ak sa poplatok za infraštruktúru alebo užívateľský poplatok diferencuje aj podľa emisnej triedy Euro, zníženie uvedené v prvom pododseku sa uplatňuje v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na najprísnejšie emisné normy Euro. 4. Diferenciácia uvedená v tomto článku nesmie byť nastavená tak, aby vytvárala dodatočné príjmy.	N	návrh nariadenia	§ 3	(1) Na účely výpočtu sadzby mýta sú poplatky za infraštruktúru, poplatky za externé náklady spojené s emisiami CO₂ spôsobenými premávkou a poplatky za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou ustanovené v prílohe č. 3. (2) Spôsob výpočtu poplatku za infraštruktúru, poplatku za externé náklady spojené s emisiami CO₂ spôsobenými premávkou a poplatku za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou je ustanovený v prílohe č. 4. (3) Sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov diaľnic sú ustanovené v prílohe č. 5. (4) Sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov ciest I. triedy sú ustanovené v prílohe č. 6. (5) Sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov ciest II. triedy a ciest III. triedy sú ustanovené v prílohe č. 7.	Ú	Znenie príloh k návrhu nariadenia a je z technických príčin uvedené na konci TZ.	GP - N	
		5. Odchylné od odseku 1 sa členský štát môže rozhodnúť neuplatňovať požiadavku na diferenciáciu poplatku za infraštruktúru v súlade s odsekom 2, ak sa poplatok za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ vyberá a diferencuje podľa referenčných hodnôt poplatku za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ v prílohe IIIc. 6. Na cestných úsekoch, na ktorých je vozidlo overiteľne prevádzkované bez emisií CO₂, môžu členské štáty na toto vozidlo uplatniť znížené poplatky v súlade s triedou emisií CO₂ 5. Členské štáty, ktoré využijú túto možnosť, uplatňujú na toto vozidlo na iných cestných úsekoch poplatky uplatniteľné na triedu emisií CO₂ 1. 7. Komisia prijme vykonávacie akty s cieľom určiť referenčné emisie CO₂ pre skupiny vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje článok 2 ods. 1 písm. a) až d) nariadenia (EÚ) 2019/1242. Do uvedených vykonávacích aktoch sa prevezmú rovnaké údaje týkajúce sa jednotlivých skupín vozidiel, aké boli uverejnené v správe podľa článku 10 nariadenia (EÚ) 2018/956. Komisia prijme uvedené vykonávacie akty najneskôr šesť mesiacov po uverejnení príslušnej správy podľa článku 10 nariadenia (EÚ) 2018/956.	D				n.a.		GP – N	
			D				n.a.			
			n.a.				n.a.			
			n.a.				n.a.			

	8. Komisia do 25. marca 2027 posúdi vykonávanie a účinnosť diferenciacie poplatkov na základe emisií CO₂ uvedenej v tomto článku, ako aj či je stále nevyhnutná a jej súlad so smernicami 2003/87/ES a 2003/96/ES. Komisia na základe uvedeného posúdenia predloží vo vhodných prípadoch legislatívny návrh na zmenu príslušných ustanovení tejto smernice o diferenciacii poplatkov na základe emisií CO₂. 9. Komisia každých päť rokov po 24. marci 2022 preskúma maximálne sadzby užívateľských poplatkov v prílohe II a úrovne zníženia podľa odseku 3 a vo vhodných prípadoch predloží na základe výsledkov tohto preskúmania legislatívny návrh na zmenu uvedených ustanovení. 10. Komisia každých 30 mesiacov po 24. marci 2022 vypracuje správu, v ktorej posúdi primeranosť prahových hodnôt pre triedy emisií CO₂ 2 a 3 uvedené v článku 7ga ods. 2 písm. b) a c) tejto smernice vo vzťahu k referenčným emisiám uverejneným v súlade s článkom 11 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242 alebo k emisiám CO₂ nahláseným v súlade s nariadením (EÚ) 2018/956, a vo vhodných prípadoch predloží na základe výsledkov uvedeného posúdenia legislatívny návrh na zmenu týchto prahových hodnôt. 11. Uplatňovanie diferenciacie poplatkov na základe emisií CO₂ podľa tohto článku nie je povinné, ak sa uplatňuje iné opatrenie Únie týkajúce sa stanovovania cien uhlíka v palive v cestnej doprave.	n.a.				n.a.			
	<i>Článok 7gb</i> 1. Členské štáty môžu diferencovať mýto a užívateľské poplatky za ľahké vozidlá na základe environmentálnych vlastností vozidla určených kombináciou alebo váženou kombináciou špecifických emisií CO₂ uvedených v bode 49 osvedčenia o zhode vozidla a podľa emisnej triedy Euro. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2 tohto článku, nižšie sadzby mýta a užívateľských poplatkov sa uplatňujú na osobné vozidlá, minibusy a ľahké úžitkové vozidlá, ktoré spĺňajú obe tieto podmienky: a) ich špecifické emisie CO₂ stanovené v súlade s nariadením Komisie (EÚ) 2017/1151 (*) sú nulové alebo nižšie ako tieto úrovne: i) na obdobie rokov 2021 až 2024, cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ 2021 stanovené v súlade s časťou A bodom 6 a časťou B bodom 6 prílohy I k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 (**);	D				n.a.		GP - N	

	ii) na obdobie rokov 2025 až 2029, cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ stanovené v súlade s časťou A bodom 6.1.1 a časťou B bodom 6.1.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/631; iii) na obdobie od roku 2030, cieľové hodnoty pre celý vozový park EÚ stanovené v súlade s časťou A bodom 6.1.2 a časťou B bodom 6.1.2 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/631; b) ich emisie znečisťujúcich látok stanovené v súlade s nariadením (EÚ) 2017/1151 sú také, ako je uvedené v tabuľke prílohy VII k tejto smernici. Členské štáty môžu uplatňovať zníženie na vozidlá s nulovými emisiami v zmysle prílohy VII k tejto smernici bez toho, aby uplatňovali zníženie v prípade ostatných emisných kategórií uvedených v uvedenej prílohe. 2. Od 1. januára 2026, ak je to technicky možné, diferencujú členské štáty mýto a ročnú sadzbu užívateľských poplatkov za dodávkové vozidlá a minibusy na základe environmentálnych vlastností vozidla v súlade s pravidlami stanovenými v prílohe VII. Na uvedený účel sú ustanovenia druhého pododseku odseku 1 orientačné. Ak sa členské štáty rozhodnú uplatňovať odlišné emisné kritériá alebo úrovne zníženia než sú stanovené v odseku 1 alebo sa rozhodnú zahrnúť odlišné alebo dodatočné kritériá, oznámia svoj výber Komisii a odôvodnia ho aspoň šesť mesiacov pred zavedením akejkoľvek diferenciácie. Členské štáty sa však môžu rozhodnúť uplatňovať zníženia len na vozidlá s nulovými emisiami bez toho, aby uplatnili akúkoľvek diferenciáciu na iné vozidlá a bez toho, aby o tom informovali Komisiu. 3. Za podmienok stanovených v odsekoch 1 a 2 môžu členské štáty vziať do úvahy zlepšovanie environmentálnych vlastností vozidla, ktoré súvisí s prechodom tohto vozidla na alternatívne palivá. 4. Členské štáty môžu prijať výnimočné opatrenia na účel vyberania poplatkov za historické vozidlá. 5. Diferenciácia uvedená v tomto článku nesmie byť nastavená tak, aby vytvárala dodatočné príjmy.						Pri časovom spoplatnení, ktorému podliehajú na Slovensku dodávkové vozidlá a minibusy, nie je pri úhrade diaľnične j známky, ani pri jej kontrole technicky možné rozlíšiť environmentálne vlastnosti vozidla.			
Č: I B: 12	Článok 7h sa mení takto: a) odsek 1 sa mení takto: i) úvodná veta sa nahrádza takto:	N	návrh zákona	Č: 1 B: 13 až 15	13. V § 23 ods. 1 úvodná veta znie: „Ministerstvo najmenej šesť mesiacov pred zavedením nového alebo podstatne zmeneného mýtného režimu v súvislosti s nastavením poplatku za infraštruktúru predloží Európskej komisii správu, ktorá obsahuje“.	Ú		GP - N		

		(EÚ) č. 1315/2013, podliehať iným formám diferenciácie, aby sa zabezpečila komerčná životaschopnosť takýchto projektov, keď sú vystavené priamej súťaži s inými druhmi dopravy. Výsledná štruktúra poplatkov musí byť lineárna a úmerná. Jej podrobnosti sa zverejnia a je dostupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok. Nesmie viesť k preneseniu dodatočných nákladov na iných používateľov v podobe vyššieho mýta.“		návrh nariadenia	§ 4	(9) Správca výberu mýta a poskytovateľ Európskej služby elektronického výberu mýta po uplatnení zľavy z aktuálnej výšky sadzby mýta prevádzkovateľom vozidla spracúvajú aj údaje prevádzkovateľa vozidla podľa § 12 ods. 5 počas kalendárneho roka, ktorý je rozhodujúcim obdobím pre uplatnenie zľavy zo sadzby mýta.“. (1) Prevádzkovateľ vozidla si môže uplatniť zľavu zo sadzby mýta tým, že poskytne správcovi výberu mýta alebo poskytovateľovi Európskej služby elektronického výberu mýta údaje nevyhnutné pre výpočet zľavy z aktuálnej výšky sadzby mýta v kalendárnom roku, v ktorom sa má zľava z aktuálnej výšky sadzby mýta poskytovať prvýkrát; prevádzkovateľ vozidla oznamuje správcovi výberu mýta alebo poskytovateľovi Európskej služby elektronického výberu mýta bezodkladne každú zmenu poskytnutých údajov. Prevádzkovateľovi vozidla sa na účel poskytnutia zľavy nespočítava množstvo najazdených kilometrov pred uplatnením zľavy zo sadzby mýta. Prevádzkovateľovi vozidla sa na účel poskytnutia zľavy nespočítava ani množstvo najazdených kilometrov počas kalendárneho roka u hlavného poskytovateľa mýtnych služieb podľa § 12 ods. 1 zákona a poskytovateľa alebo viacerých poskytovateľov Európskej služby elektronického výberu mýta alebo výlučne u viacerých poskytovateľov Európskej služby elektronického výberu mýta. (2) Prevádzkovateľovi vozidla, ktorý si uplatnil zľavu z aktuálnej výšky sadzby mýta, sa poskytuje percentuálna zľava z aktuálnej výšky sadzby mýta na vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou nad 3 500 kg, ktoré nie je určené na prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča za kilometre najazdené po vymedzených úsekoch diaľnic a ciest I. triedy nad limity ustanovené v prílohe č. 8 počas kalendárneho roka. Do počtu najazdených kilometrov sa nezapočítajú kilometre najazdené po vymedzených úsekoch ciest I. triedy, ciest II. triedy a ciest III. triedy spoplatnených nulovou sadzbou mýta. (3) Správca výberu mýta alebo poskytovateľ Európskej služby elektronického výberu mýta poskytuje zľavu z aktuálnej výšky sadzby mýta v elektronickom mýtnom				
--	--	--	--	---------------------	-----	---	--	--	--	--

						systéme priebežne počas kalendárneho roka.				
				Príloh a 8						
Č: I B: 14		Článok 7j sa mení takto: a) odsek 1 sa nahrádza takto: „1. Mýto a užívateľské poplatky sa uplatňujú, vyberajú a kontrolujú takým spôsobom, aby čo najmenej ovplyvňovali plynulosť premávky a aby sa predišlo povinným kontrolám na vnútorných hraniciach Únie. Členské štáty v záujme toho spolupracujú pri výbere metód, ktoré umožnia účastníkom cestnej premávky uhrádzať mýto a užívateľské poplatky 24 hodín denne aspoň elektronicky alebo na hranici či na väčších predajných miestach, pričom použijú bežné platobné spôsoby v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú, aj mimo nich. Členské štáty nie sú povinné poskytovať fyzické miesta na vykonanie platby.“;	N	zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 6 ods. 2 písm. c) § 12 ods. 2 § 25 ods. 1 § 25 ods. 10 § 29 ods. 2	(2) Náhradným spôsobom je možné vypočítať mýto, ak tak určí správca výberu mýta, v prípade c) ohrozenia bezpečnosti alebo plynulosti cestnej premávky. (3) Správca výberu mýta je povinný vybudovať platobné miesta na úhradu mýta v hotovosti, bankovým prevodom, platobnou kartou alebo iným spôsobom určeným správcom výberu mýta a zabezpečiť ich prístupnosť aj pre osoby so zdravotným postihnutím. V súvislosti so svojou činnosťou podľa tohto zákona správca výberu mýta môže zriaďovať aj distribučné miesta a kontaktné miesta, prístupné aj pre osoby so zdravotným postihnutím. (1) Kontrolu dodržiavania povinností prevádzkovateľa vozidla a vodiča vozidla podľa tohto zákona vykonávajú osoby poverené výkonom kontroly v súčinnosti s orgánmi Policajného zboru v rámci vykonávania dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky. (10) Na účely rozkazného konania podľa § 29 až 31 môže správca výberu mýta alebo osoba poverená podľa § 12 ods. 2 vykonávať kontrolu dodržiavania povinností prevádzkovateľa vozidla a vodiča vozidla podľa tohto zákona stacionárnymi elektronickými zariadeniami a mobilnými elektronickými zariadeniami správcu výberu mýta alebo osoby poverenej podľa § 12 ods. 2 bez zastavenia vozidla aj bez súčinnosti orgánov Policajného zboru. (2) Správny delikt prevádzkovateľa vozidla podľa § 28 ods. 1 písm. a), b) alebo písm. e) možno prejednať a uložiť zaň pokutu v rozkaznom konaní len vtedy, ak dôkaz o spáchaní správneho deliktu je získaný a zaznamenaný bez zastavenia vozidla stacionárnym elektronickým zariadením alebo mobilným elektronickým zariadením, ktoré používa správca výberu mýta, osoba poverená podľa § 12 ods. 2, osoby poverené výkonom kontroly alebo Policajný zbor.	Ú		GP – N	

	b) vkladá sa tento odsek: „2a. Ak vodič alebo prípadne dopravca, alebo poskytovateľ Európskej služby elektronického výberu mýta (EETS) nemôže predložiť doklad o emisnej triede vozidla na účely článku 7 g ods. 2, článku 7 ga alebo článku 7gb, členské štáty môžu uplatniť mýto alebo užívateľské poplatky až do maximálnej novej výšky. Členské štáty prijímajú opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby účastník cestnej premávky mohol pred použitím infraštruktúry deklarovať emisnú triedu vozidla aspoň elektronicky. Členské štáty môžu používateľom ponúknuť elektronické alebo neelektronické prostriedky na to, aby mohli predložiť doklady s cieľom využiť zníženie mýta alebo prípadne na účely kontroly. Členské štáty môžu požadovať, aby sa doklady predložené elektronicky poskytli pred použitím infraštruktúry. Členské štáty môžu prijať potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa poskytnutie dokladov po použití infraštruktúry akceptovalo počas 30 dní alebo počas dlhšieho obdobia, ktoré určujú členské štáty po použití infraštruktúry, a na zabezpečenie náhrady akéhokoľvek rozdielu medzi uplatneným mýtom alebo užívateľskými poplatkami a mýtom alebo užívateľským poplatkom zodpovedajúcim emisnej triede dotknutého vozidla, ktorý vyplýva z dôkazov poskytnutých v rámci stanovenej lehoty.“;	N	návrh nariadenia	§ 2 ods. 3 a 4 § 7	(3) Vozidlu, ktoré nie je uvedené v odsekoch 1 a 2 alebo z údajov z jeho dokladov nie je možné určiť emisnú triedu CO₂, sa určuje emisná trieda CO₂ 1. Až do predloženia dokladu podľa prvej vety sa pre vozidlo určuje emisná trieda CO₂ 1. Rozdiel mýta vypočítaného podľa emisnej triedy CO₂ 1 a podľa novovymedzenej emisnej triedy sa prevádzkovateľovi vozidla nevracia. (4) Ak v dokladoch vozidla nie je uvedená emisná trieda vozidla EURO, použije sa pre výpočet mýta emisná trieda EURO 0. Zmluva o užívaní vymedzených úsekov ciest § 7 (1) Právo užívať vymedzené úseky ciest s elektronickým výberom mýta vzniká prevádzkovateľovi vozidla na základe zmluvy o užívaní vymedzených úsekov ciest, ktorú uzatvára so správcou výberu mýta alebo poskytovateľom Európskej služby elektronického výberu mýta. (2) Súčasťou zmluvy o užívaní vymedzených úsekov ciest sú všeobecné podmienky elektronického výberu mýta a cenník správcu výberu mýta alebo poskytovateľa Európskej služby elektronického výberu mýta. (3) Správca výberu mýta alebo poskytovateľ Európskej služby elektronického výberu mýta má povinnosť zverejniť na svojom webovom sídle všeobecné podmienky elektronického výberu mýta, cenník a zoznam údajov a dokladov, ktoré je potrebné predložiť na účely uzavretia zmluvy o užívaní vymedzených úsekov ciest.	Ú	GP – N	
	c) odseky 3 a 4 sa nahrádzajú takto: „3. Keď členský štát vyberá mýto za vozidlo, celková výška mýta, výška poplatku za infraštruktúru, výška poplatku za externé náklady a výška poplatku za kongesciu, ak sa uplatňuje, sa uvedie v potvrdení o úhrade, ktorý sa poskytuje účastníkovi cestnej premávky, pokiaľ možno elektronicky. Účastník cestnej premávky môže súhlasiť s tým, že potvrdenie o úhrade nedostane.	N	návrh zákona	Č: 1 B: 12	12. V § 12 sa za odsek 18 vkladá nový odsek 19, ktorý znie: „(19) Správca výberu mýta a poskytovateľ Európskej služby elektronického výberu mýta je povinný vydať prevádzkovateľovi vozidla doklad o úhrade obsahujúci údaj o celkovej výške mýta, výške poplatku za infraštruktúru, výške poplatku za externé náklady spojené s emisiami CO₂ spôsobenými premávkou a výške poplatku za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou; prevádzkovateľ vozidla môže odmietnuť prijatie tohto dokladu.“.	Ú	GP – N	

		4. Keď je to ekonomicky uskutočniteľné, členské štáty ukladajú a vyberajú poplatky za infraštruktúru, poplatky za externé náklady a poplatky za kongesciu prostredníctvom elektronického cestného mýtného systému, ktorý spĺňa ustanovenia článku 3 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/520 (*). Komisia podporuje spoluprácu členských štátov, ktorá sa ukazuje byť potrebná na zabezpečenie interoperability elektronických systémov na výber mýta na európskej úrovni.	N	zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 1 ods. 3 § 13 ods. 1	(3) Elektronický mýtny systém používa jednu alebo viacero z týchto technológií: a) satelitné určovanie polohy, b) mobilné komunikácie GSM-GPRS, c) 5,8 GHz mikrovlnovú technológiu. (1) Európska služba elektronického výberu mýta umožňuje v súlade s osobitným predpisom ²⁾ na základe súboru činností a služieb jednoduchú prepojitelnosť systémov elektronického výberu mýta aspoň v štyroch členských štátoch Európskej únie a v štátoch, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o Európskom hospodárskom priestore (ďalej len „členský štát“), a ktorá zároveň umožňuje užívanie siete vymedzených úsekov ciest pri použití jedinej palubnej jednotky bez nutnosti prispôbovať jej nastavenie jednotlivým systémom elektronického výberu mýta a za podmienky súhrnej úhrady mýta poskytovateľovi Európskej služby elektronického výberu mýta.	Ú		GP - N	
Č: 1 B: 15		Článok 7k sa nahrádza takto: „Článok 7k Bez toho, aby boli dotknuté články 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, sa touto smernicou neobmedzuje sloboda členských štátov, ktoré zavedú systém mýta, poskytovať primeranú kompenzáciu.“	D				n.a.	SR nemá dôvod zaviesť kompenzácie v súvislosti so zavedením systému výberu mýta; spoplatnenie mýtom sa riadi zásadami „užívateľ platí, znečisťovateľ platí“. Finančné prostriedky z výberu	GP -N	

							mýta sú účelovo viazané na ďalší rozvoj cestnej infraštruktúry.		
Č: 1 B: 16		Článok 8 sa mení takto: a) v odseku 2 sa písmená a) a b) nahrádzajú takto: „a) zaplatenie spoločného užívateľského poplatku umožní prístup do siete vymedzenej zúčastnenými členskými štátmi podľa článku 7 ods. 1 a 2; b) zúčastnené členské štáty stanovujú sadzby spoločného užívateľského poplatku na úrovni, ktorá nie je vyššia než maximálne sadzby uvedené v článku 7a;“ b) dopĺňa sa tento odsek: „3. V prípade spoločného systému užívateľských poplatkov uvedeného v odseku 1 tohto článku sa konečný dátum uplatňovania diferenciácií uvedených v článku 7 ga ods. 1 druhom a treťom pododseku predlžuje do 25. marca 2025, alebo ak sa referenčné emisie CO2 uverejnia po 24. marci 2022, na tri roky po uverejnení referenčných emisií CO2.“	n.a.				SR nemá/ nebude mať spoločný systém užívateľských poplatkov v s inými štátmi		
Č: 1 B: 17		Článok 9 sa mení takto: a) odsek 1a sa nahrádza takto: „1a. Táto smernica nebráni členským štátom, aby uplatňovali: a) regulačné poplatky osobitne určené na zníženie dopravnej kongescie alebo na boj proti vplyvom na životné prostredie vrátane zlej kvality ovzdušia na akýchkoľvek cestách v mestskej oblasti vrátane transeurópskej cestnej siete prechádzajúcej mestskými oblasťami; b) poplatky osobitne určené na financovanie výstavby, prevádzky, údržby a rozvoja zariadení, ktoré sú súčasťou ciest alebo sú nainštalované pozdĺž ciest alebo nad nimi a zabezpečujú energiu pre vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami v pohybe, ktoré sa vyberajú od takýchto vozidiel. Uvedené poplatky sa uplatňujú nediskriminačným spôsobom.“; b) v odseku 2 sa druhý pododsek vypúšťa.	D				n.a.		GP - N
Č: 1 B: 18		V článku 9c sa dopĺňa tento odsek: „3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.“	n.a.				n.a.		
Č: 1		Články 9d a 9e sa nahrádzajú takto:	n.a.				n.a.		

B: 19	„Článok 9d Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 9e s cieľom zmeniť túto smernicu, pokiaľ ide o prílohu 0, vzorce v prílohe IIIa bodoch 4.1 a 4.2 a sumy uvedené v tabuľkách v prílohách IIIb a IIIc s cieľom prispôbiť ich vedeckému a technickému pokroku. Komisia za okolností uvedených v článku 7cb ods. 4 prijme delegované akty v súlade s článkom 9e s cieľom zmeniť túto smernicu, pokiaľ ide o referenčné hodnoty poplatku za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ stanovené v prílohe IIIc, pričom zohľadní skutočnú cenu uhlíka uplatňovanú na palivá v cestnej doprave v Únii. Takéto zmeny sa obmedzia na zabezpečenie toho, aby úroveň poplatkov za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ neprekročila rámec, ktorý je nevyhnutný na internalizáciu týchto externých nákladov. Článok 9e 1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku. 2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 9d sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 24. marca 2022. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia. 3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 9d môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v <i>Úradnom vestníku Európskej únie</i> alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť. 4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s expertami určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva (*). 5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade. 6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 9d nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči																		
-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

		nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predlži o dva mesiace.							
Č: 1 B: 20		Články 9f a 9g sa vypúšťajú.	n.a.				n.a.		
Č: 1 B: 21		Články 10a a 11 sa nahrádzajú takto: „<i>Článok 10a</i> 1. Sumy v eurách uvedené v prílohe II a sumy v centoch uvedené v tabuľkách v prílohách IIIb a IIIc sa upravujú každé dva roky v záujme zohľadnenia zmien v celoúnijnom harmonizovanom indexe spotrebiteľských cien, okrem energie a nespracovaných potravín, uverejnenom Komisiou (Eurostatom). Prvá úprava sa uskutoční do 31. marca 2025. Sumy sa aktualizujú automaticky, a to úpravou základnej sumy v eurách alebo centoch o percentuálnu zmenu uvedeného indexu. Výsledné sumy sa zaokrúhlia nahor na najbližšiu celú sumu v eurách v prípade prílohy II a na najbližšiu sumu v desatinách centov v prípade príloh IIIb a IIIc. 2. Komisia uverejní upravené sumy uvedené v odseku 1 v <i>Úradnom vestníku Európskej únie</i> do 31. marca 2025. Tieto upravené sumy nadobudnú účinnosť prvým dňom mesiaca nasledujúceho po uverejnení. <i>Článok 11</i> 1. Členské štáty uverejnia do 25. marca 2025 a potom každých päť rokov súhrnnú správu o mýte a užívateľských poplatkoch vybraných na ich území. 2. Správa uverejnená podľa odseku 1 musí obsahovať informácie o: a) vývoji spoplatňovania používania cestnej infraštruktúry, a to sietí a kategórií vozidiel, na ktoré sa vzťahuje, vrátane akejkoľvek výnimky podľa článku 7, 7c alebo 7gb; b) diferenciácii poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov podľa kategórie vozidla a typu ťažkého úžitkového vozidla; c) diferenciácii poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov na základe environmentálnych vlastností vozidiel podľa článku 7g, 7ga alebo 7gb;	N	návrh zákona	Č: II	§ 12 sa dopĺňa odsekem 6, ktorý znie: „(6) Diaľničná spoločnosť je povinná na svojom webovom sídle uverejňovať informácie na úseku spoplatňovania pozemných komunikácií podľa osobitných predpisov ^{13a)} za uplynulý kalendárny rok každoročne do 31. marca o a) vývoji spoplatňovania používania cestnej infraštruktúry s uvedením rozsahu spoplatnenej cestnej siete a kategórií vozidiel podliehajúcich spoplatneniu a o výnimkách zo spoplatnenia, b) diferenciácii poplatkov za infraštruktúru v rámci výberu mýta podľa kategórie vozidla a emisnej triedy vozidla, c) váženom priemernom poplatku za infraštruktúru a celkových príjmoch z poplatku za infraštruktúru v rámci výberu mýta, d) poplatku za externé náklady spojené s emisiami CO ₂ spôsobenými premávkou a poplatku za externé náklady	Ú	SR nebude zverejňovať správu, avšak požadované údaje bude zverejňovať online	GP- N

	d) diferenciácii poplatkov za infraštruktúru na základe časti dňa, typu dňa alebo ročného obdobia podľa článku 7g ods. 1 v prípade, že sa uplatňuje; e) poplatku za externé náklady vyberanom za každú kombináciu triedy vozidla, typu cesty a časového obdobia; f) váženom priemernom poplatku za infraštruktúru a celkových príjmoch z poplatku za infraštruktúru; g) celkových príjmoch z poplatkov za externé náklady; h) celkových príjmoch z poplatkov za kongesciu podľa kategórie vozidiel; i) celkových príjmoch z prirážok a o úsekoch ciest, na ktorých boli vybrané; j) celkových príjmoch z mýta alebo užívateľských poplatkov alebo prípadne z oboch; k) použitie príjmov vytvorených uplatňovaním tejto smernice a o tom, ako toto použitie umožnilo danému členskému štátu splniť ciele uvedené v článku 9 ods. 2, alebo, ak sú takéto príjmy pridelené do všeobecného rozpočtu, informácie o výške výdavkov vyčlenených na infraštruktúru cestnej dopravy a na projekty udržateľnej dopravy; a l) vývoji podielu vozidiel patriacich do rôznych emisných tried na spoplatnených cestách. Členské štáty, ktoré zverejňujú uvedené informácie online, sa môžu rozhodnúť, že správu nevypracujú.“				spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou podľa kategórie pozemnej komunikácie, emisnej triedy vozidla a časového obdobia, e) vývoji podielu vozidiel patriacich do príslušnej emisnej triedy vozidla, f) celkových príjmoch z poplatku za externé náklady spojené s emisiami CO₂ spôsobenými premávkou a poplatku za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou, g) celkových príjmoch z výberu mýta a úhrady diaľničnej známky, h) o použití príjmov z výberu mýta a úhrady diaľničnej známky na činnosti podľa odseku 1 a osobitného predpisu^{13b)}.	13a) Zákon č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov Zákon č. 488/2001 Z. z. o diaľničnej známke a o zmene niektorých zákonov v znení neskorších predpisov 13b) § 4 ods. 3 až 5 zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených		
--	---	--	--	--	---	---	--	--

							ných úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.“.		
Č: 1 B: 22		Prílohy sa menia takto: a) prílohy 0, II, III, IIIa, IIIb a IV sa menia v súlade s bodmi 1, 2, 3, 4, 5 a 7 prílohy k tejto smernici; b) text uvedený v bodoch 6 a 8 prílohy k tejto smernici sa dopĺňa ako prílohy IIIc, V, VI a VII k smernici 1999/62/ES.	n.a.				n.a.		
Č: 2 B: 1		Článok 2 Zmeny smernice 1999/37/ES Príloha I k smernici 1999/37/ES sa mení takto: 1. Bod II.6(V.7) sa nahrádza takto: „(V.7) CO ₂ (v g/km) alebo špecifické emisie CO ₂ , ak sa uvádzajú v bode 49.5 osvedčenia o zhode ťažkých úžitkových vozidiel vymedzenom v doplnku k prílohe VIII k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2020/683(*) alebo v bode 49.5 osvedčenia o schválení jednotlivého vozidla vymedzenom v doplnku 1 k prílohe III uvedeného nariadenia, (*) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/683 z 15. apríla 2020, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o správne požiadavky na schvaľovanie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a na dohľad nad trhom s nimi (Ú. v. EÚ L 163, 26.5.2020, s. 1).““	N	vyhláška č. 133/2018 Z. z.	Príloha 5, časť A, ods. 3, písm. m), bod 7	7. (V.7) CO ₂ (g·km ⁻¹) alebo špecifické emisie CO ₂ , ak sú uvedené u ťažkého úžitkového vozidla v bode 49.5 osvedčenia o zhode COC ^{14a}) alebo v bode 49.5 osvedčenia o schválení jednotlivého vozidla, ^{14b})“.	Ú	Poznámky pod čiarou k odkazom 14a a 14b znejú: „ ^{14a}) Príloha VIII vykonáva cieho nariadenia Komisie (EÚ) 2020/683 z 15. apríla 2020, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady	GP – N

							(EÚ) 2018/858, pokiaľ ide o správne požiadavk y na schvaľova nie motorový ch vozidiel a ich prípojnýc h vozidiel, ako aj systémov, komponen tov a samostatn ých technický ch jednotiek určených pre takéto vozidlá a na dohľad nad trhom s nimi (Ú. v. EÚ L 163, 26. 5. 2020) v platnom znení. ^{14b)} Príloha III doplnok 1 vykonáva cieho nariadeni a Komisie (EÚ) 2020/683 v		
--	--	--	--	--	--	--	---	--	--

							platnom znení.“.		
Č: 2 B: 2		Doplňa sa tento bod: „(V.10) trieda emisií CO ₂ ťažkých úžitkových vozidiel stanovená v čase prvej evidencie v súlade s článkom 7ga ods. 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES(*1). (*1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42).“	N	vyhláška č. 133/2018 Z. z.	Príloh a 5, časť A, ods. 3, písm. m), bod 10	10. (V.10) trieda emisií CO ₂ ťažkých úžitkových vozidiel stanovená v čase prvej evidencie pre diferencovanie poplatkov za použitie dopravnej infraštruktúry.	Ú		GP – N
Č: 3		Článok 2 Zmena smernice (EÚ) 2019/520 V prílohe I k smernici (EÚ) 2019/520 oddiele „Dátové prvky poskytnuté v nadväznosti na automatické vyhľadávanie vykonané podľa článku 23 ods. 1“ časti I „Údaje o vozidlách“ sa tabuľka nahrádza takto: „Časť I. Údaje o vozidlách*	N	zákon č. 8/2009 Z. z. v znení návrhu zákona	§ 113 ods. 15	(15) Ministerstvo vnútra poskytuje štátom podľa odseku 13 údaje o držiteľovi vozidla, vlastníkovi vozidla a o vozidle v tomto rozsahu: a) evidenčné číslo vozidla, b) identifikačné číslo vozidla VIN, c) označenie štátu, v ktorom je vozidlo evidované, d) značka vozidla, e) obchodný názov vozidla, f) kategória vozidla, g) emisná trieda EURO vozidla, h) najväčšia technicky prípustná celková hmotnosť vozidla, i) názov, právna forma, adresa sídla a identifikačné číslo držiteľa vozidla, ak je držiteľom vozidla právnická osoba alebo fyzická osoba oprávnená na podnikanie, j) meno, priezvisko, dátum narodenia a adresa pobytu držiteľa vozidla, ak je držiteľom vozidla fyzická osoba, k) názov, právna forma, adresa sídla a identifikačné číslo vlastníka vozidla, ak je vlastníkom vozidla právnická osoba alebo fyzická osoba oprávnená na podnikanie, l) meno, priezvisko, dátum narodenia a adresa pobytu vlastníka vozidla, ak je vlastníkom vozidla fyzická osoba.	Ú		GP – N
Č: 4 B: 1		Článok 4 Transpozícia 1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 25. marca 2024. Bezodkladne o tom informujú Komisiu. Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.	N	návrh zákona	Č: V Č: I B: 17 Č: II B: 2, 3	Tento zákon nadobúda účinnosť 1. januára 2025, okrem čl. I až III, ktoré nadobúdajú účinnosť 1. júla 2025. 17. V Príloha sa dopĺňa tretím bodom, ktorý znie: „3. Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/362/EÚ z 24. februára 2022, ktorou sa menia smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry vozidlami (Ú. v. EÚ L 69, 04. 03. 2022).“. 2. Za § 13b sa vkladá § 13c, ktorý vrátane nadpisu znie: „§ 13c	Ú	MD SR	GP – N

						Týmto zákonom sa preberajú právne záväzné akty Európskej únie uvedené v prílohe.“. 3. Zákona sa dopĺňa prílohou, ktorá vrátane nadpisu znie: „Príloha k zákonu č. 639/2004 Z. z. ZOZNAM PREBERANÝCH PRÁVNE ZÁVÄZNÝCH AKTOV EURÓPSKEJ ÚNIE Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/362 z 24. februára 2022, ktorou sa menia smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry vozidlami (Ú. v. EÚ L 69, 4. 3. 2022).“.				
				Č: III B: 2		2. Príloha sa dopĺňa ôsmym bodom, ktorý znie: „8. Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/362 z 24. februára 2022, ktorou sa menia smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry vozidlami (Ú. v. EÚ L 69, 4. 3. 2022).“.				
			zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 37		Záverečné ustanovenie Týmto zákonom sa preberajú právne záväzné akty Európskej únie uvedené v prílohe.				
			zákon č. 8/2009 Z. z.	§ 145		§ 145 Týmto zákonom sa preberajú právne záväzné akty Európskej únie uvedené v prílohe.				
			návrh nariadenia	§ 6		§ 6 Týmto nariadením vlády sa preberajú právne záväzné akty Európskej únie uvedené v prílohe č. 9.				
				Príloh a 9		ZOZNAM PREBERANÝCH PRÁVNE ZÁVÄZNÝCH AKTOV EÚROPSKEJ ÚNIE Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie cestnej infraštruktúry vozidlami (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 4; Ú. v. ES L 187, 20.7.1999) v znení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/38/ES zo 17. mája 2006 (Ú. v. EÚ L 157, 9.6.2006), smernice Rady 2006/103/ES z 20. novembra 2006 (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006), smernice Európskeho parlamentu a Rady 2011/76/EÚ z 27. septembra 2011 (Ú. v. EÚ L 269, 14.10.2011), smernice Rady 2013/22/EÚ z 13. mája 2013 (Ú. v. EÚ L 158, 10.6.2013) a smernice Európskeho				

						parlamentu a Rady (EÚ) 2022/362 z 24. februára 2022 (Ú. v. EÚ L 69, 4. 3. 2022).				
Č: 4 B: 2		2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátneho práva, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.	N	zákon č. 575/2001 Z. z.	§ 35 O 7	(7) Ministerstvá a ostatné ústredné orgány štátnej správy v rozsahu vymedzenej pôsobnosti plnia voči orgánom Európskych spoločenstiev a Európskej únie informačnú a oznamovaciu povinnosť, ktorá im vyplýva z právne záväzných aktov týchto orgánov.	Ú	MD SR	GP - N	
Č: 5		Nadobudnutie účinnosti Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.	n.a.				n.a.			
Č: 6		Adresáti Táto smernica je určená členským štátom.	n.a.				n.a.			
Príloha B1			N	návrh nariadenia	Príloh a 2		Ú	Znenie príloh k návrhu nariadenia	GP – N	
B2			n.a.				n.a.	a je z technic		
B3			N	návrh nariadenia	Príloh a 4		Ú	kých príčin uvedené	GP – N	
B4			N	návrh nariadenia	Príloh y 3 a 4		Ú	na konci TZ.	GP – N	
B5			N	návrh nariadenia	Príloh a 4		Ú		GP – N	
B6			N	návrh nariadenia	Príloh a 4		Ú		GP – N	
B7			N	zákon č. 106/2018 Z. z.	§ 4 ods. 2 písm. b), c), d) a ods. 4	(2) Vozidlá sa členia na tieto základné kategórie b) kategória M – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu osôb a ich batožiny, c) kategória N – motorové vozidlá s najmenej štyrmi kolesami navrhnuté a konštruované najmä na prepravu nákladu, d) kategória O – prípojné vozidlá, (4) Podrobnejšie definície a členenie na subkategórie vozidiel kategórie M, N a O ustanovuje osobitný predpis. ¹⁵⁾	Ú		GP – N	
B8			D				n.a.		GP - N	

Vyjadrenie k opodstatnenosti goldplatingu:

- Č: 1, B: 6, čl. 7ca: GP z dôvodu skoršieho uplatňovania ako požaduje smernica. Skorší termín uplatňovania požadovaný záujmovými združeniami dopravcov z dôvodu požiadavky pre jednotný termín zavedenia uplatňovania všetkých pravidiel vyžadovaných smernicou z dôvodu stability sektora.
- Č: 1, B: 6, čl. 7cb: GP z dôvodu uplatňovania nižších poplatkov pre autobusy, ktoré sú spoplatnené mýtom už od 1. 1. 2010. Ide o zachovanie súčasnej právnej úpravy.
- Č: 1, B: 13: GP z dôvodu uplatňovania zliav, pričom ide o zachovanie existujúcej právnej úpravy, ktorá je výhodná pre autodopravcov. Uplatňovanie zliav predstavuje zvýšené administratívne náklady pre správcu výberu mýta v súvislosti s ich poskytovaním. Ide o zachovanie súčasnej právnej úpravy.

Prílohy č. 1 až 8 k návrhu nariadenia

Príloha č. 1
k nariadeniu vlády č. .../2024 Z. z.

LIMITNÉ HODNOTY EMISII EMISNÝCH TRIED CO₂ NÁKLADNÝCH VOZIDIEL

Emisné triedy CO₂ vozidiel

[illegible]

CO ₂ (g/tkm) nižšie ako												
Podskupina vozidiel 4-LH												
Emisná trieda CO ₂ č. 1 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) vyššie alebo rovné	100,662	98,145	95,629	93,112	90,596	88,079	85,563	82,543	79,523	76,503	73,483	70,463
Emisná trieda CO ₂ č. 2 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) nižšie ako	100,662	98,145	95,629	93,112	90,596	88,079	85,563	82,543	79,523	76,503	73,483	70,463
Emisná trieda CO ₂ č. 3 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) nižšie ako	97,483	95,046	92,609	90,172	87,735	85,298	82,861	79,936	77,012	74,087	71,163	68,238
Emisná trieda CO ₂ č. 4 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) nižšie ako	52,980	52,980	52,980	52,980	52,980	52,980	52,980	52,980	52,980	52,980	52,980	52,980
Podskupina vozidiel 5-RD												
Emisná trieda CO ₂ č. 1 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) vyššie alebo rovné	79,800	77,805	75,810	73,815	71,820	69,825	67,830	65,436	63,042	60,648	58,254	55,860
Emisná trieda CO ₂ č. 2 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) nižšie ako	79,800	77,805	75,810	73,815	71,820	69,825	67,830	65,436	63,042	60,648	58,254	55,860
Emisná trieda CO ₂ č. 3 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) nižšie ako	77,280	75,348	73,416	71,484	69,552	67,620	65,688	63,3696	61,051	58,733	56,414	54,096
Emisná trieda CO ₂ č. 4 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) nižšie ako	42,000	42,000	42,000	42,000	42,000	42,000	42,000	42,000	42,000	42,000	42,000	42,000
Podskupina vozidiel 5-LH												
Emisná trieda CO ₂ č. 1 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) vyššie alebo rovné	53,770	52,426	51,082	49,737	48,393	47,049	45,705	44,091	42,478	40,865	39,252	37,639
Emisná trieda CO ₂ č. 2 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) nižšie ako	53,770	52,426	51,082	49,737	48,393	47,049	45,705	44,091	42,478	40,865	39,252	37,639
Emisná trieda CO ₂ č. 3 =	52,072	50,7702	49,468	48,167	46,865	45,563	44,261	42,699	41,137	39,575	38,013	36,4504

špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) nižšie ako												
Emisná trieda CO ₂ č. 4 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) nižšie ako	28,300	28,300	28,300	28,300	28,300	28,300	28,300	28,300	28,300	28,300	28,300	28,300
Podskupina vozidiel 9-RD												
Emisná trieda CO ₂ č. 1 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) vyššie alebo rovné	105,431	102,795	100,159	97,524	94,888	92,252	89,616	86,453	83,2905	80,128	76,965	73,802
Emisná trieda CO ₂ č. 2 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) nižšie ako	105,431	102,795	100,159	97,524	94,888	92,252	89,616	86,453	83,2905	80,128	76,965	73,802
Emisná trieda CO ₂ č. 3 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) nižšie ako	102,102	99,549	96,997	94,444	91,891	89,339	86,786	83,723	80,6603	77,597	74,534	71,471
Emisná trieda CO ₂ č. 4 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) nižšie ako	55,490	55,490	55,490	55,490	55,490	55,490	55,490	55,490	55,490	55,490	55,490	55,490
Podskupina vozidiel 9-LH												
Emisná trieda CO ₂ č. 1 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) vyššie alebo rovné	61,902	60,354	58,807	57,259	55,712	54,164	52,617	50,7596	48,903	47,046	45,188	43,331
Emisná trieda CO ₂ č. 2 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) nižšie ako	61,902	60,354	58,807	57,259	55,712	54,164	52,617	50,7596	48,903	47,046	45,188	43,331
Emisná trieda CO ₂ č. 3 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) nižšie ako	59,947	58,449	56,9498	55,451	53,952	52,454	50,955	49,157	47,358	45,5599	43,761	41,963
Emisná trieda CO ₂ č. 4 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) nižšie ako	32,580	32,580	32,580	32,580	32,580	32,580	32,580	32,580	32,580	32,580	32,580	32,580
Podskupina vozidiel 10-RD												
Emisná trieda CO ₂ č. 1 = špecifické emisie CO ₂ (g/tkm) vyššie alebo rovné	79,097	77,1196	75,142	73,165	71,187	69,2099	67,232	64,8595	62,487	60,114	57,741	55,368

[illegible]

LIMITNÉ HODNOTY EMISÍ EMISNÝCH TRIED EURO VOZIDIEL

1. Vozidlo s emisnou triedou EURO 0

Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO) g/kWh	Hmotnosť uhl'ovodíkov (HC) g/kWh	Hmotnosť oxidov dusíka (NO _x) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Vozidlá s emisnými triedami EURO I alebo EURO II

	Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO) g/kWh	Hmotnosť uhl'ovodíkov (HC) g/kWh	Hmotnosť oxidov dusíka (NO _x) g/kWh	Hmotnosť tuhých častíc (PT) g/kWh
Vozidlo EURO I	4,9	1,23	9	0,4 ¹⁾
Vozidlo EURO II	4	1,1	7	0,15

3. Vozidlá s emisnými triedami EURO III, EURO IV, EURO V alebo EEV

Špecifické hmotnosti oxidu uhoľnatého, celkových uhl'ovodíkov, oxidov dusíka a tuhých častíc určené podľa skúšky ESC a opacita výfukových plynov určená podľa skúšky ERL nesmú presahovať tieto hodnoty²⁾:

	Hmotnosť oxidu uhoľnatého (CO) g/kWh	Hmotnosť uhl'ovodíkov (HC) g/kWh	Hmotnosť oxidov dusíka (NO _x) g/kWh	Hmotnosť tuhých častíc (PT) g/kWh	Výfukový plyn m ⁻¹
Vozidlo EURO III	2,1	0,66	5	0,10 ³⁾	0,8
Vozidlo EURO IV	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vozidlo EURO V	1,5	0,46	2	0,02	0,5
Vozidlo EEV	1,5	0,25	2	0,02	0,15

Vysvetlivky:

- ¹⁾ Koeficient 1,7 sa uplatňuje na limitné hodnoty emisií tuhých častíc, ak ide o motory s menovitým výkonom 85 kW alebo menším.
- ²⁾ Skúšobný cyklus tvorí sled skúšobných bodov, pričom každý bod je definovaný rýchlosťou a krútiacim momentom, ktoré musí motor v ustálenom stave dodržiavať (skúška ESC), alebo prechodnými prevádzkovými podmienkami (skúšky ETC a ELR).
- ³⁾ 0,13 pre motory, ktorých objem valcov je menší ako 0,7 dm³ a ktorých menovitá rýchlosť je vyššia ako 3 000 min⁻¹.

4. Vozidlá s emisnou triedou EURO VI

	Limitné hodnoty							
	CO (mg/kWh)	Celkové uhl'ovodíky (THC) (mg/kWh)	Nemetánov é uhl'ovodíky (NMHC) (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁴⁾ (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
WHT C (VZ)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHT C (ZZ)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Vysvetlivky:

ZZ – zážihové zapal'ovanie

VZ – vznetové zapal'ovanie

⁴⁾ Prípustná úroveň zložky NO₂ v limitnej hodnote NO_x sa môže určiť neskôr.

**POPLATKY ZA INFRAŠTRUKTÚRU, POPLATKY ZA EXTERNÉ NÁKLADY SPOJENÉ
S EMISIAMI CO₂ SPÔSOBENÝMI PREMÁVKOU A POPLATKY
ZA EXTERNÉ NÁKLADY SPOJENÉ SO ZNEČISTENÍM OVZDUŠIA SPÔSOBENÝM PREMÁVKOU**

1. Poplatok za infraštruktúru eur/km bez DPH

Typ vozidla	Diaľnice	Cesty I. triedy súbežné s diaľnicami	Cesty I. triedy nesúbežné s diaľnicami
Nákladné vozidlá 3,5 – 12 ton ¹⁾	0,0904	0,0904	0,0786
Nákladné vozidlá >12 ton - 2 nápravy	0,1778	0,1778	0,1305
Nákladné vozidlá >12 ton - 3 nápravy	0,2529	0,2529	0,1756
Nákladné vozidlá >12 ton - 4 nápravy	0,2780	0,2780	0,2016
Nákladné vozidlá >12 ton - 5 a viac náprav	0,2416	0,2416	0,1681
Autobusy 3,5 – 12 ton ²⁾	0,0341	0,0262	0,0262
Autobusy viac ako 12 ton ²⁾	0,0629	0,0401	0,0401

2. Poplatok za externé náklady spojené s emisiami CO₂ spôsobenými premávkou eur/km bez DPH

	CO ₂ 1					CO ₂ 2 - 3	CO ₂ 4 ³⁾	CO ₂ 5 ⁴⁾
Typ vozidla	EURO 0	EURO I - II	EURO III - IV	EURO V, EEV	EURO VI	EURO VI	EURO VI	ZEV
Nákladné vozidlá 3,5 – 12 ton ¹⁾	0,0450	0,0400	0,0280	0,0200	0,0120	0,0072	0,0020	0,0000
Nákladné vozidlá >12 ton - 2 nápravy	0,0450	0,0400	0,0280	0,0200	0,0120	0,0072	0,0020	0,0000
Nákladné vozidlá >12 ton - 3 nápravy	0,0600	0,0520	0,0350	0,0250	0,0150	0,0090	0,0025	0,0000
Nákladné vozidlá >12 ton - 4 nápravy	0,0790	0,0690	0,0469	0,0335	0,0201	0,0120	0,0034	0,0000
Nákladné vozidlá >12 ton - 5 a viac náprav	0,0910	0,0810	0,0560	0,0400	0,0240	0,0144	0,0040	0,0000

	CO ₂ 1					CO ₂ 5 ⁴⁾
Typ vozidla	EURO 0	EURO I - II	EURO III - IV	EURO V, EEV	EURO VI	ZEV
Autobusy 3,5 – 12 ton ²⁾	0,0450	0,0400	0,0280	0,0200	0,0120	0,0000
Autobusy viac ako 12 ton ²⁾	0,0600	0,0520	0,0350	0,0250	0,0150	0,0000

Vysvetlivky:

¹⁾ Jednotne pre akýkoľvek počet náprav

²⁾ Autobusy – vozidlá umožňujúce prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča

³⁾ CO₂ 4 = vozidlá s nízkymi emisiami

⁴⁾ CO₂ 5 = vozidlá s nulovými emisiami

3. Poplatok za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou eur/km bez DPH

Emisná norma	3,5t - 12t	≥12t
EURO 0	0,0990	0,1370
EURO I	0,0576	0,0756
EURO II	0,0504	0,0672
EURO III	0,0336	0,0462
EURO IV	0,0204	0,0270
EURO V	0,0090	0,0135
EURO VI	0,0015	0,0021
Menej ako EURO VI a nulové emisie	0,0003	0,0003

SPÔSOB VÝPOČTU POPLATKU ZA INFRAŠTRUKTÚRU, POPLATKU ZA EXTERNÉ NÁKLADY SPOJENÉ S EMISIAMİ CO₂ SPÔSOBENÝMI PREMÁVKOU A POPLATKU ZA EXTERNÉ NÁKLADY SPOJENÉ SO ZNEČISTENÍM OVZDUŠIA SPÔSOBENÝM PREMÁVKOU

Sadzba mýta vychádza z jednotkových nákladov na spoplatnenú infraštruktúru v členení na investičné náklady, stavebné náklady, ktorých súčasťou sú aj prípadné finančné náklady, náklady na významné stavebné opravy, náklady na údržbu a náklady na vybudovanie, prevádzku, riadenie a výber mýta. Finančnými nákladmi sú úroky z pôžičiek a výnosy akcionárov z vkladov do vlastného imania. Významnými stavebnými opravami sú stavebné opravy s výnimkou opráv, ktoré už neprinášajú účastníkovi cestnej premávky žiadny úžitok, najmä ak sa oprava nahradila ďalšou úpravou povrchu pozemných komunikácií alebo inými stavebnými prácami.

Koeficienty rovnocennosti pre stavebné opravy sú závislé od príslušnej nápravovej hmotnosti a pre príslušné kategórie vozidiel sú určené pomocou hodnotenia účinnosti a súčiniteľov účinnosti pre príslušné kategórie vozidiel.

Kategória vozidla	Rozpätie hodnôt súčiniteľa účinnosti	
Nákladné vozidlá	3 500 kg – 12 000 kg ¹⁾	≤ 0,3025
BUS		
Nákladné vozidlá	≥ 12 000 kg 2 nápravy	0,3696 – 1,4096
	≥ 12 000 kg 3 nápravy	0,2569 – 2,4096
	≥ 12 000 kg 4 nápravy	0,1024 – 2,9096
	≥ 12 000 kg 5 náprav a viac	0,2812 – 2,4896
	BUS ²⁾	≥ 12 000 kg ¹⁾
		0,2569 – 0,7857

Koeficienty rovnocennosti pre kategórie vozidiel podliehajúcich spoplatneniu pre investície a ročnú údržbu sú pre všetky kategórie vozidiel rovnaké. Koeficient rovnocennosti pre stavebné opravy je závislý od nápravovej hmotnosti, ku ktorej sa exponenciálne zväčšuje.

Trieda vozidla		Koeficienty rovnocennosti		
		Stavebná oprava	Investície	Ročná údržba
A	3 500 kg – 12 000 kg ¹⁾	1,000	1	1
B	Nákladné vozidlá ≥ 12 000 kg - 2 nápravy	4,660	1	1
C	Nákladné vozidlá ≥ 12 000 kg - 3 nápravy	7,966	1	1
D	Nákladné vozidlá ≥ 12 000 kg - 4 nápravy	9,619	1	1
E	Nákladné vozidlá ≥ 12 000 kg - 5 náprav a viac	8,230	1	1
F	BUS ²⁾ ≥ 12 000 kg ¹⁾	2,597	1	1

Vysvetlivky:

¹⁾ Jednotne pre akýkoľvek počet náprav

²⁾ BUS – vozidlá umožňujúce prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča

Výpočet sadzby zložky infraštruktúry

Typ vozidla	Diaľnice	Cesty I. triedy súbežné s diaľnicami	Cesty I. triedy nesúbežné s diaľnicami
Nákladné vozidlá 3,5 – 12 ton	80%	92%	80%
Nákladné vozidlá ≥ 12 ton - 2 nápravy	80%	109%	80%
Nákladné vozidlá ≥ 12 ton - 3 nápravy	80%	115%	80%
Nákladné vozidlá ≥ 12 ton - 4 nápravy	80%	110%	80%
Nákladné vozidlá ≥ 12 ton - 5 a viac náprav	80%	114%	80%
Autobusy 3,5 – 12 ton	30%	25%	25%
Autobusy viac ako 12 ton	37%	28%	28%

Diferenciácia sadzieb mýta pre vozidlá vzhľadom na ich emisné hodnoty CO₂ je zabezpečená pripočítaním príplatku pokrývajúceho triedu emisií CO₂ a externé environmentálne náklady.

Výpočet zložky sadzby Emisií CO₂ - aplikácia % podielu z referenčnej hodnoty Smernice 2022/362 (príloha IIIc)

Trieda emisií	Emisná norma	% podiel
CO ₂ 1	EURO 0	100%
CO ₂ 1	EURO I	100%
CO ₂ 1	EURO II	100%
CO ₂ 1 ³⁾	EURO III	70%
CO ₂ 1	EURO IV	70%
CO ₂ 1	EURO V	50%
CO ₂ 1	EURO VI	30%
CO ₂ 2 + CO ₂ 3 ⁴⁾	EURO VI	20%
Vozidlo s nízkymi emisiami (4)		10%
Vozidlo s nulovými emisiami (5) ⁵⁾		

Vysvetlivky

³⁾ referenčná hodnota sadzby pre túto kategóriu bola sadzba EURO IV normy

⁴⁾ referenčná hodnota sadzby pre tieto kategórie bola sadzba CO₂ 3 normy

⁵⁾ referenčná hodnota je nulová

Výpočet zložky sadzby Znečistenie ovzdušia - aplikácia % podielu z referenčnej hodnoty Smernice 2022/362 (príloha IIb)

Emisná norma	% podiel
EURO 0	100%
EURO I	90%
EURO II	80%
EURO III	70%
EURO IV	60%
EURO V	50%
EURO VI	30%
< EURO VI ⁶⁾	10%

Vysvetlivky

⁶⁾ vozidlá menej znečisťujúce ako Euro VI vrátane vozidiel s nulovými emisiami

SADZBY MÝTA ZA UŽÍVANIE VYMEDZENÝCH ÚSEKOV DIAĽNIC

eur/km bez DPH

	CO ₂ 1							CO ₂ 2 - 3	CO ₂ 4 ³⁾	CO ₂ 5 ⁴⁾
Typ vozidla	EURO 0	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V, EEV	EURO VI	EURO VI	EURO VI	ZEV
Nákladné vozidlá 3,5 – 12 ton ¹⁾	0,2344	0,1880	0,1808	0,1520	0,1388	0,1194	0,1039	0,0979	0,0927	0,0907
Nákladné vozidlá >12 ton - 2 nápravy	0,3598	0,2934	0,2850	0,2520	0,2328	0,2113	0,1919	0,1853	0,1801	0,1781
Nákladné vozidlá >12 ton - 3 nápravy	0,4499	0,3805	0,3721	0,3341	0,3149	0,2914	0,2700	0,2622	0,2557	0,2532
Nákladné vozidlá >12 ton - 4 nápravy	0,4940	0,4226	0,4142	0,3711	0,3519	0,3250	0,3002	0,2903	0,2817	0,2783
Nákladné vozidlá >12 ton - 5 a viac náprav	0,4696	0,3982	0,3898	0,3438	0,3246	0,2951	0,2677	0,2563	0,2459	0,2419

	CO ₂ 1							CO ₂ 5 ⁴⁾
Typ vozidla	EURO 0	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V, EEV	EURO VI	ZEV
Autobusy 3,5 – 12 ton ²⁾	0,1781	0,1317	0,1245	0,0957	0,0825	0,0631	0,0476	0,0344
Autobusy viac ako 12 ton ²⁾	0,2599	0,1905	0,1821	0,1441	0,1249	0,1014	0,0800	0,0632

Vysvetlivky:

- ¹⁾ Jednotne pre akýkoľvek počet náprav
²⁾ Autobusy – vozidlá umožňujúce prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča
³⁾ CO₂ 4 = vozidlá s nízkymi emisiami
⁴⁾ CO₂ 5 = vozidlá s nulovými emisiami

SADZBY MÝTA ZA UŽÍVANIE VYMEDZENÝCH ÚSEKOV CIEST I. TRIEDY

1. SADZBY MÝTA ZA UŽÍVANIE VYMEDZENÝCH ÚSEKOV CIEST I. TRIEDY SÚBEŽNÝCH S DIAĽNICAMI

eur/km bez DPH

	CO ₂ 1							CO ₂ 2 - 3	CO ₂ 4 ³⁾	CO ₂ 5 ⁴⁾
Typ vozidla	EURO 0	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V, EEV	EURO VI	EURO VI	EURO VI	ZEV
Nákladné vozidlá 3,5 – 12 ton ¹⁾	0,2344	0,1880	0,1808	0,1520	0,1388	0,1194	0,1039	0,0979	0,0927	0,0907
Nákladné vozidlá >12 ton - 2 nápravy	0,3598	0,2934	0,2850	0,2520	0,2328	0,2113	0,1919	0,1853	0,1801	0,1781
Nákladné vozidlá >12 ton - 3 nápravy	0,4499	0,3805	0,3721	0,3341	0,3149	0,2914	0,2700	0,2622	0,2557	0,2532
Nákladné vozidlá >12 ton - 4 nápravy	0,4940	0,4226	0,4142	0,3711	0,3519	0,3250	0,3002	0,2903	0,2817	0,2783
Nákladné vozidlá >12 ton - 5 a viac náprav	0,4696	0,3982	0,3898	0,3438	0,3246	0,2951	0,2677	0,2563	0,2459	0,2419

	CO ₂ 1							CO ₂ 5 ⁴⁾
Typ vozidla	EURO 0	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V, EEV	EURO VI	ZEV
Autobusy 3,5 – 12 ton ²⁾	0,1702	0,1238	0,1166	0,0878	0,0746	0,0552	0,0397	0,0265
Autobusy viac ako 12 ton ²⁾	0,2371	0,1677	0,1593	0,1213	0,1021	0,0786	0,0572	0,0404

2. SADZBY MÝTA ZA UŽÍVANIE VYMEDZENÝCH ÚSEKOV CIEST I. TRIEDY, KTORÉ NIE SÚ SÚBEŽNÉ S DIAĽNICAMI

eur/km bez DPH

	CO ₂ 1							CO ₂ 2 - 3	CO ₂ 4 ³⁾	CO ₂ 5 ⁴⁾
Typ vozidla	EURO 0	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V, EEV	EURO VI	EURO VI	EURO VI	ZEV
Nákladné vozidlá 3,5 – 12 ton ¹⁾	0,2226	0,1762	0,1690	0,1402	0,1270	0,1076	0,0921	0,0861	0,0809	0,0789
Nákladné vozidlá >12 ton - 2 nápravy	0,3125	0,2461	0,2377	0,2047	0,1855	0,1640	0,1446	0,1380	0,1328	0,1308
Nákladné vozidlá >12 ton - 3 nápravy	0,3726	0,3032	0,2948	0,2568	0,2376	0,2141	0,1927	0,1849	0,1784	0,1759
Nákladné vozidlá >12 ton - 4 nápravy	0,4176	0,3462	0,3378	0,2947	0,2755	0,2486	0,2238	0,2139	0,2053	0,2019
Nákladné vozidlá >12 ton - 5 a viac náprav	0,3961	0,3247	0,3163	0,2703	0,2511	0,2216	0,1942	0,1828	0,1724	0,1684

	CO ₂ 1							CO ₂ 5 ⁴⁾
Typ vozidla	EURO 0	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V, EEV	EURO VI	ZEV
Autobusy 3,5 – 12 ton ²⁾	0,1702	0,1238	0,1166	0,0878	0,0746	0,0552	0,0397	0,0265
Autobusy viac ako 12 ton ²⁾	0,2371	0,1677	0,1593	0,1213	0,1021	0,0786	0,0572	0,0404

3. SADZBY MÝTA ZA UŽÍVANIE VYMEDZENÝCH ÚSEKOV OSTATNÝCH CIEST I. TRIEDY

eur/km bez DPH

	CO ₂ 1							CO ₂ 2 - 3	CO ₂ 4 ³⁾	CO ₂ 5 ⁴⁾
Typ vozidla	EURO 0	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V, EEV	EURO VI	EURO VI	EURO VI	ZEV
Nákladné vozidlá 3,5 – 12 ton ¹⁾	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nákladné vozidlá >12 ton - 2 nápravy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nákladné vozidlá >12 ton - 3 nápravy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nákladné vozidlá >12 ton - 4 nápravy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nákladné vozidlá >12 ton - 5 a viac náprav	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	CO ₂ 1							CO ₂ 5 ⁴⁾
Typ vozidla	EURO 0	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V, EEV	EURO VI	ZEV
Autobusy 3,5 – 12 ton ²⁾	0	0	0	0	0	0	0	0
Autobusy viac ako 12 ton ²⁾	0	0	0	0	0	0	0	0

Vysvetlivky:

- ¹⁾ Jednotne pre akýkoľvek počet náprav.
²⁾ Autobusy – vozidlá umožňujúce prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča.
³⁾ CO₂ 4 = vozidlá s nízkymi emisiami
⁴⁾ CO₂ 5 = vozidlá s nulovými emisiami

SADZBY MÝTA ZA UŽÍVANIE VYMEDZENÝCH ÚSEKOV CIEST II. TRIEDY A CIEST III. TRIEDY

eur/km bez DPH

	CO ₂ 1							CO ₂ 2 - 3	CO ₂ 4 ³⁾	CO ₂ 5 ⁴⁾
Typ vozidla	EURO 0	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V, EEV	EURO VI	EURO VI	EURO VI	ZEV
Nákladné vozidlá 3,5 – 12 ton ¹⁾	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nákladné vozidlá >12 ton • 2 nápravy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nákladné vozidlá >12 ton • 3 nápravy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nákladné vozidlá >12 ton • 4 nápravy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nákladné vozidlá >12 ton • 5 a viac náprav	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	CO ₂ 1							CO ₂ 5 ⁴⁾
Typ vozidla	EURO 0	EURO I	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V, EEV	EURO VI	ZEV
Autobusy 3,5 – 12 ton ²⁾	0	0	0	0	0	0	0	0
Autobusy viac ako 12 ton ²⁾	0	0	0	0	0	0	0	0

Vysvetlivky:

- ¹⁾ Jednotne pre akýkoľvek počet náprav.
²⁾ Autobusy – vozidlá umožňujúce prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča.
³⁾ CO₂ 4 = vozidlá s nízkymi emisiami
⁴⁾ CO₂ 5 = vozidlá s nulovými emisiami

ZĽAVY ZO SADZIEB MÝTA

Limit pre kilometre najazdené počas kalendárneho roka	Percentuálne zľavy zo sadzieb mýta pre jednotlivé kategórie vozidiel	
	Nákladné vozidlá do 12 000 kg	Nákladné vozidlá 12 000 kg a viac
nad 5 000 km	8 %	–
nad 10 000 km	9 %	8 %
nad 20 000 km	10 %	9 %
nad 30 000 km	11 %	10 %
nad 50 000 km	12 %	11 %