

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)			- Návrh zákona, ktorým sa mení a doplňa 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 o doplnení zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „návrh zákona“) - 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“) - 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.“) - 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.“) - Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 135/1961 Zb.“) - 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.“) - Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon č. 56/2012 Z. z.“) - 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.“) - 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.“) - 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.“) - 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.“) - 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.“) - 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.“) - 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.“) - 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.“)							

Článok (Č,O,V,P)		Text	Spôso b trans pozíci e	Číslo	Článo k (Č,§,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: „Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999o poplatkoch za používanie cestnej infraštruktúry vozidlami“	n.a.				n.a.			
Č:1 B: 2	Č: 1 O: 1, 2, 3	Články 1 a 2 sa nahrádzajú takto: 1. Táto smernica sa vzťahuje na: a) dane z ťažkých nákladných vozidiel; b) mýto a užívateľské poplatky za vozidlá. 2. Táto smernica sa nevzťahuje na vozidlá, ktoré sa používajú výlučne na mimoeurópskych územiach členských štátov. 3. Táto smernica sa nevzťahuje na vozidlá evidované na Kanárskych ostrovoch, v Ceute a Melille, na Azorách alebo Madeire, ktoré vykonávajú dopravu výlučne na týchto územiach, alebo medzi týmito územiami a pevninskou časťou Španielska alebo prípadne Portugalska.	N	zákon č. 361/2014 Z. z.	§ 1 § 2	Tento zákon upravuje zdaňovanie motorových vozidiel a prípojných vozidiel kategórie L, M, N a O1) (ďalej len "vozidlo") daňou z motorových vozidiel (ďalej len "daň"). (1) Predmetom dane je vozidlo, ktoré je evidované ²⁾ v Slovenskej republike a používa sa na podnikanie ³⁾ alebo inú samostatnú zárobkovú činnosť ⁴⁾ (ďalej len "podnikanie") v zdaňovacom období. Používaním vozidla na podnikanie sa na účely tohto zákona rozumie a) skutočné používanie vozidla na podnikanie, b) účtovanie ¹²⁾ o vozidle, c) evidovanie vozidla v daňovej evidencii, ¹³⁾ d) uplatňovanie výdavkov spojených s používaním vozidla alebo e) používanie vozidla na podnikanie daňovníkom podľa § 3 písm. c) až e). (2) Predmetom dane nie je vozidlo a) ktoré má pridelené zvláštne evidenčné číslo obsahujúce písmeno M, H alebo S, ⁵⁾ b) určené na vykonávanie špeciálnych činností, ktoré nie je určené na prepravu a v osvedčení o evidencii časť I a osvedčení o evidencii časť II ⁶⁾ (ďalej len "doklad") je označené ako špeciálne vozidlo. (2) Všeobecné užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií podlieha spoplatneniu podľa osobitných predpisov. ^{2e)} (3) Spoplatnenie sa určí podľa typu motorového vozidla a	Ú		GP – N	
				zákon č. 135/1961 Zb.	§ 6 ods. 2 a 3					

				zákon č. 361/2014 Z. z. v znení návrhu zákona	Č: IV § 6 ods. 3 Č: IV § 6 ods. 4 Č: IV § 6 ods. 5 Č: IV § 7 ods. 1	a) prejdenej vzdialenosti po vymedzených úsekoch diaľnic, ciest I. triedy, ciest II. triedy a ciest III. triedy (ďalej len „mýto“)²f) alebo b) časového obdobia užívania vymedzených úsekov diaľnic (ďalej len „úhrada diaľničnej známky“).²g) (3) Ročné sadzby dane pre vozidlá kategórie M2 a N2 sú uvedené v prílohe č. 1b. (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. (2) 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; 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;	N	návrh nariadenia	Príloha 2		Ú		GP-N	
Č: 2 O: 4	4. „finančné náklady“ sú úroky z pôžičiek a výnosy akcionárov z vkladov do vlastného imania;	N	návrh nariadenia	Príloha 2 - 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		GP-N	
Č: 2 O: 5	5. „významné stavebné opravy“ sú stavebné opravy s výnimkou opráv, ktoré už v súčasnosti neprinášajú účastníkom cestnej premávky žiadené úžitky, 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.	Ú		GP-N	

				návrh nariadenia	Príloha a 2 – prvá, až tretia veta	(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 súčastiach 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. 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. ^{4f)} 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	Ú		GP – N		

				vyhláška č. 30/2020 Z. z.	Príloh a 4	dokumentácia sa však musí vypracovať rámcovo pre celé uvažované diaľničné dielo a až z neho sa vyčlenia objekty pre plánovanú etapu. 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. návrh zákona	§ 2 ods. 1 prvá veta Č: 1 B: 1 § 4 ods. 2	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 emisie CO ₂ a poplatku za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou. Sadzba mýta musí zohľadňovať najmenej emisnú triedu vozidla a počet náprav vozidla.	Ú	Poplatok za kongesciu sa v SR nebude uplatňovať	GP – N		
Č: 2 O: 8	8. „poplatok za infraštruktúru“ je poplatok vyberaný na účely úhrady nákladov vynaložených členským štátom na výstavbu, údržbu, prevádzku a rozvoj infraštruktúry;	N	návrh zákona	Č: 1 B: 1 § 4 ods. 3	(3) Poplatok za infraštruktúru je poplatok vyberaný na účely úhrady nákladov vynaložených na výstavbu, údržbu, opravy 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 vyberaný 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: 2 § 4 ods. 4 a 5	(4) Poplatok za emisie CO ₂ je poplatok za náklady súvisiace so škodou v dôsledku uvoľňovania CO ₂ v priebehu prevádzky vozidla. (5) Poplatok za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou je poplatok za náklady súvisiace s poškodením ľudského zdravia a environmentálnou škodou v dôsledku uvoľňovania tuhých častíc a prekursorov ozónu a prchavé organické zlúčeniny vznikajúce 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 NOx a prchavé organické zlúčeniny, v priebehu prevádzky vozidla;	N	návrh zákona	Č:1 B: 2 § 4 ods. 5	(5) Poplatok za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou je poplatok za náklady súvisiace s poškodením ľudského zdravia a environmentálnou škodou v dôsledku uvoľňovania tuhých častíc a prekursorov ozónu a prchavé organické zlúčeniny vznikajúce 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 uplatňovať poplatok za náklady v dôsledku hluku spôsobeného premávkou		
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: 2 § 4 ods. 4	(4) Poplatok za emisie CO ₂ je poplatok za náklady súvisiace so škodou v dôsledku uvoľňovania CO ₂ v priebehu 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: 1 § 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. 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: 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. zákon č. 488/2013 Z. z.	§ 2 ods. 2 § 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, ⁶⁾ 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“).	Ú		GP – N	

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.	§ 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		GP – N	
			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 vozidla. 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 vozidla. Najväčšia technicky prípustná hmotnosť jazdnej súpravy je uvedená v doklade vozidla. (5) Základom dane pri vozidle kategórie O1 až O4 je vozidlo.“.				
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 nariadení a (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 vozidla. 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 vozidla. Najväčšia technicky prípustná hmotnosť jazdnej súpravy je uvedená v doklade vozidla. (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) 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 – prípojný 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 (EÚ) 2018/858	GP – N	

				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 – 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 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: 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. zákon č. 488/2013 Z. z.	§ 4 ods. 2 písm. b), c), d) a ods. 4 § 2 ods. 2 § 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 – prípojné vozidlá, (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. (2) Vymedzené úseky diaľnic označené dopravnými značkami možno užívať po zaplatení úhrady diaľničnej známky za ich užívanie	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		

					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: 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. <						

					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. <						

				b), c), d) a ods. 4 zákon č. 474/2013 Z. z. § 2 ods. 2 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⁾ (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.		vozidla do konkrétneho režimu spoplatnenia (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	28. „emisie CO2“ z ťažkého úžitkového vozidla sú špecifické emisie CO2 uvedené v bode 2.3 informačnej	N	Zákon č. 474/2013	§ 9 ods. 2	Prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla je povinný	Ú	Poznámka pod	GP - N	

O: 28	dokumentácie pre zákazníka daného vozidla v zmysle časti II prílohy IV k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400 (****);		z. z. v znení návrhu zákona	písm. c)	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, ^{18a)} v súlade s osvedčením o evidencii vydaným v cudzine alebo v súlade s dokladom podľa osobitného predpisu, ^{18b)}	čiarou k odkazu 18b) zníže: „ ^{18b)} Časť II prílohy IV nariadeni a Komisie (EÚ) 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 emisíí 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 1	(1) Pre vozidlo s výlučným elektrickým pohonom alebo s výlučným pohonom na vodík sa určuje emisná trieda CO2 5.	Ú		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 7	Pre vozidlo, ktoré nie je uvedené v odseku 1 a bez výlučného elektrického pohonu alebo s výlučným pohonom 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. 7 podľa podskupiny, do ktorej vozidlo patrí a jeho špecifických emisií CO2 a dátumu jeho prvej registrácie.	Ú		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.	§ 9 ods. 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.	Ú		GP – N	

				návrh nariadenia	Príloha 6	Vybraným druhom pohonu sa rozumie vozidlo s výlučne elektrickým pohonom ⁶⁾ alebo s vodíkovým pohonom. ⁷⁾				
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 klasifikácie vozidiel, ktoré odrážajú poškodzovanie cestných komunikácií, ako napríklad systému 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;	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		
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 znížovania emisií“ za nahlasovacie obdobie roku (Y) a podskupinu vozidiel (sg), a to ETY, sg je súčin ročného faktora zníženia emisií CO ₂ (R-ETY) a referenčných emisií CO ₂ podskupiny (sg) (rCO ₂ sg), a to ETY,sg = R-ETY x rCO ₂ sg; pre roky Y ≤ 2030 sa obe hodnoty R-ETY a rCO ₂ sg určujú podľa bodu 5.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242; pre roky Y > 2030 sa R-ETY stanovuje na 0,70; rCO ₂ sg 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 CO ₂ 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 CO ₂ z vozidiel v tejto skupine vozidiel nahlásená v súlade s	N	návrh nariadenia	§ 2	(1) Pre vozidlo s výlučným elektrickým pohonom alebo s výlučným pohonom na vodík sa určuje emisná trieda CO ₂ 5. (2) Pre vozidlo, ktoré nie je uvedené v odseku 1 a bez výlučného elektrického pohonu alebo s výlučným pohonom 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 CO ₂ 1, 2, 3 alebo 4 v súlade s prílohou č. 7 podľa podskupiny, do ktorej vozidlo patrí a jeho špecifických emisií CO ₂ a dátumu jeho prvej registrácie. 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⁾). (3) Vozidlu, ktoré nie je uvedené v odsekoch 1 a 2 alebo z jeho dokladov nie je možné určiť emisnú triedu CO ₂ , sa pre výpočet sadzby mýta určuje emisná trieda CO ₂ 1. (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. 6. (6) Limitné hodnoty emisií emisných tried CO ₂ vozidiel sú ustanovené v prílohe č. 7.	Ú		GP - N		

		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;								
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 celouňijnom harmonizovanom indexe spotrebiteľských cien, okrem energie a nespracovaných potravín, ktorý uverejnila Komisia (Eurostat).	N	návrh zákona	Č: 1 B: 12 § 23 ods. 3	(3) Podstatne zmenený mýtny režim 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	N	návrh nariadenia	Príloha 2		Ú		GP – N		

		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 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.	D				n.a.		GP - N			
Č: 2 B: 3	3. Bez toho, aby bol dotknutý článok 7da 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.	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	Zaradenie motorového karavanu do konkrétneho režimu spoplatnenia (mýto alebo diaľničná známka) závisí od hmotnosti i vozidla.	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	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			Ú		GP – N		

	poplatky na transeurópskej cestnej sieti alebo na určitých úsekoch tejto siete a na akýchkoľvek iných ďalších úsekoch ich siete diaľnic, ktoré nie sú súčasťou transeurópskej cestnej siete, za podmienok stanovených v odsekoch 4 až 14 tohto článku a v článkoch 7a až 7k.				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“).				
	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 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		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 však členské štáty spoplatňujú osobné vozidlá, spoplatnia aj ľahké úžitkové vozidlá.	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, ⁶⁾ a to aj vtedy, ak na také zvláštne užívanie nie je potrebné povolenie.	Ú		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“).				
	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	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	

	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.								
	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, ⁶⁾ a to aj vtedy, ak na také zvláštne užívanie nie je potrebné povolenie.	Ú		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“).				
	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				n.a.		GP – N	

	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	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	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. (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“).	Ú	Pre ťažké úžitkové vozidlá na SR sa neuplatňujú užívateľské poplatky od 1. 1. 2010, kedy bolo zavedené výkonové mýto.	GP – N	
		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	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 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.	n.a.		GP – N	

	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.								
	12. Ak členské štáty uplatňujú spoločný systém užívateľských poplatkov v súlade s článkom 8, tieto členské štáty uvedený spoločný systém upravujú alebo zastavia do 25. marca 2032.	D					n.a.		GP – N
	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.	D					n.a.		GP – N
	14. Ak sa mýto uplatňuje na všetky ťažké úžitkové vozidlá, členské štáty sa môžu rozhodnúť, že autokary,	D					n.a.		GP - N

	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.	n.a.				n.a.			
		N	zákon č. 488/2013 Z. z. nariadenie vlády č. 410/2014 Z. z.	§ 2 ods. 4 prvá veta § 1	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. (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	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.			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.	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. nariadenie vlády č. 410/2014 Z. z.	§ 2 ods. 4 prvá veta § 1	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. (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.	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 uplatňova	GP – N	

					(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 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.		ť najneskôr do 25. marca 2030. Zavedením 1-dňovej diaľničnej známky nedošlo k podstatnej zmene režimu spoplatnenia.		
	Členské štáty môžu obmedziť denný užívateľský poplatok len na účely tranzitu.	D				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 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.	D				n.a.		GP – N	
	4. V prípade minibusov a ľahkých úžitkových vozidiel členské štáty musia dodržiavať odsek 2 alebo 3. Ak členské štáty stanovia odlišné užívateľské poplatky za	n.a.				n.a.	V SR nie sú		

		ľahké úžitkové vozidlá ako za osobné vozidlá, stanovujú 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.	ustanovené odlišné poplatky pre minibusy a ľahké úžitkové vozidlá odlišné od poplatku 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 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	D				n.a.	Kombinovaný systém na Slovensku je bezpredmetný, od 1. 1. 2010 bolo zavedené výkonové mýto pre ťažké úžitkové vozidlá plošne.	GP - N	

		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.“								
Č: 1 B: 5		Články 7b a 7c sa nahrádzajú takto: „Článok 7b 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. Článok 7c	N	návrh zákona	Č: 1 B: 1 § 4 ods. 3	(3) Poplatok za infraštruktúru je poplatok vybraný na účely úhrady nákladov vynaložených na výstavbu, údržbu, opravy 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	
			N	návrh nariadenia	Príloh a 2 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 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.	Ú		GP – N	

		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: 2 § 4 ods. 4 a 5	(4) Poplatok za emisie CO₂ je poplatok za náklady súvisiace so škodou v dôsledku uvoľňovania CO₂ v priebehu prevádzky vozidla. (5) Poplatok za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou je poplatok za náklady súvisiace s poškodením ľudského zdravia a environmentálnou škodou v dôsledku uvoľňovania tuhých častíc a prekursorov ozónu a prchavé organické zlúčeniny vznikajúce 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 1 a 2		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: „Článok 7ca 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 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	

	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 1		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. Odchylné 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	Č: I B: 2 § 4 ods. 5 Čl. V § 8	(5) Poplatok za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou je poplatok za náklady súvisiace s poškodením ľudského zdravia a environmentálnou škodou v dôsledku uvoľňovania tuhých častíc a prekursorov ozónu a prchavé organické zlúčeniny vznikajúce počas prevádzky vozidla. 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.	Ú		GP - A písm. e)	Podnikateľské prostredie – dopravníctvo.
	4. Členské štáty môžu posúdiť možnosť uplatňovať poplatok za externé náklady v dôsledku emisií CO₂ a v dôsledku znečistenia ovzdušia alebo zľavy súvisiace s týmito emisiami, ak sa koncesné mýto nediferencuje v 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.	D				n.a.		GP - N	
	Článok 7cb								

		1. Členské štáty môžu uplatniť vyššie poplatky za externé náklady v dôsledku emisií CO ₂ 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.	D				n.a.		GP - N	
		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.	D	návrh nariadenia	Prílohy 1 až 7		Ú		GP - A písm. f)	Podnikateľské prostredie – dopravníctvo.
		3. Poplatok za externé náklady v dôsledku emisií CO ₂ sa môže kombinovať s poplatkom za infraštruktúru diferencovaným v súlade s článkom 7ga.	D				n.a.		GP - N	
		4. Komisia do 25. marca 2027 posúdi vykonávanie a účinnosť spoplatňovania externých nákladov v dôsledku emisií CO ₂ , 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 CO ₂ 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 CO ₂ , pričom zohľadní skutočnú cenu uhlíka uplatňovanú na palivá v cestnej doprave v Únii.	n.a.				n.a.			
Č: 1 B: 7		Článok 7d sa nahrádza takto: „Článok 7d	n.a.				n.a.			

		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 IIIb 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	D				n.a.		GP - N	

		príjmov sa musia použiť na riešenie problémov kongescie alebo na rozvoj udržateľnej dopravy a mobility vo všeobecnosti. Ak sú takéto príjmy pridelené 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 2		Ú		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	D				n.a.		GP - N	

	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 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 obdobia 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. Odchyľne 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	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, ktoré nie je uvedené v odseku 1 a bez výlučného elektrického pohonu alebo s výlučným pohonom 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. 7 podľa podskupiny, do ktorej vozidlo patrí a 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 jeho dokladov nie je možné určiť emisnú triedu CO₂, sa pre výpočet sadzby mýta určuje emisná trieda CO₂ 1.	Ú		GP – N	

		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 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 CO₂ 1 v zmysle odseku 2.	D		Prílohy 1 až 7	(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. 6. (6) Limitné hodnoty emisií emisných tried CO₂ vozidiel sú ustanovené v prílohe č. 7.	n.a.	GP - N	
		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 trajektóriou znižovania emisií pre nahlasovacie obdobie roku Y a podskupinu vozidiel sg, ktoré však nepatria do žiadnej z triedy 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 trajektóriou znižovania emisií pre nahlasovacie obdobie roku Y a podskupinu vozidiel sg, ktoré nepatria do žiadnej z triedy emisií CO₂ uvedených v písmenách d) a e); d) trieda emisií CO₂ 4 – ťažké úžitkové vozidlá s nízkymi 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, ktoré nie je uvedené v odseku 1 a bez výlučného elektrického pohonu alebo s výlučným pohonom 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. 7 podľa podskupiny, do ktorej vozidlo patrí a 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 jeho dokladov nie je možné určiť emisnú triedu CO₂, sa pre výpočet sadzby mýta určuje emisná trieda CO₂ 1.	Ú	GP - N	

		e) trieda emisií CO ₂ 5 – vozidlá s nulovými emisiami.			Prílohy 6 a 7	(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. 6. (6) Limitné hodnoty emisií emisných tried CO ₂ vozidiel sú ustanovené v prílohe č. 7.				
		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 v prvý deň jeho platnosti, ktorá nastáva v deň uvedeného preklasifikovania alebo nasledujúci deň.	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	
		3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, sa znížené poplatky uplatňujú na vozidlá v triedach emisií CO ₂ 2, 3, 4 a 5 takto: a) trieda emisií CO ₂ 2 – zníženie o 5 % až 15 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na triedu emisií CO ₂ 1; b) trieda emisií CO ₂ 3 – zníženie o 15 % až 30 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na triedu emisií CO ₂ 1; c) trieda emisií CO ₂ 4 – zníženie o 30 % až 50 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na triedu emisií CO ₂ 1; d) trieda emisií CO ₂ 5 – zníženie o 50 % až 75 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na triedu emisií CO ₂ 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 Prílohy 1 až 5	(1) Poplatky za infraštruktúru, poplatky za emisie CO ₂ a poplatky za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou, z ktorých sa vypočítavajú sadzby mýta, sú ustanovené v prílohe č. 1. (2) Spôsob výpočtu poplatku za infraštruktúru je ustanovený v prílohe č. 2. (3) Sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov diaľnic sú ustanovené v prílohe č. 3. (4) Sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov ciest I. triedy sú ustanovené v prílohe č. 4. (5) Sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov ciest II. triedy a ciest III. triedy sú ustanovené v prílohe č. 5.	Ú		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	D				n.a.		GP - N	

	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. 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.	D				n.a.		GP - N	
		n.a.				n.a.			
		n.a.				n.a.			
		n.a.				n.a.			
		n.a.				n.a.			
		n.a.				n.a.			
		n.a.				n.a.			

		11. Uplatňovanie diferenciácie 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.								
		Článok 7gb 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 (**); 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	D				n.a.		GP - N	
								Pri časovom spoplatnení.		

		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.					ktorému podliehajú na Slovensku dodávkové vozidlá a minibusy, nie je pri úhrade diaľničnej 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: „1. Najmenej šesť mesiacov pred zavedením nového alebo podstatne zmeneného mýtného režimu v podobe poplatku za infraštruktúru zašlú členské štáty Komisii:“; ii) v písmene a) sa dopĺňa táto zarážka: „– v náležitých prípadoch jasné informácie o hlavných charakteristikách elektronického cestného mýtného systému vrátane interoperability;“; b) vkladá sa tento odsek: „1a. Pri zasielaní informácií Komisii v súlade s odsekom 1 môže členský štát zahrnúť informáciu o viac než jednej zmene mýtného režimu v podobe poplatku za infraštruktúru. Ak už Komisia bola informovaná o zmene, požiadavky na informácie podľa odseku 1 sa považujú za splnené členským štátom a uvedená zmena môže byť zavedená bez ďalšieho informovania Komisie.“; c) odsek 3 sa nahrádza takto:	N	návrh zákona	Č: 1 B: 10 až 12	11. 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“. 12. V § 23 sa odsek 1 dopĺňa písmenom d), ktoré znie: „d) informácie o hlavných charakteristikách elektronického mýtného systému vrátane interoperability.“. 13.V § 23 sa za odsek 1 vkladajú nové odseky 2 a 3, ktoré znejú: „(2) Ministerstvo pred zavedením nového alebo podstatne zmeneného mýtného režimu v súvislosti s poplatkom za externé náklady spojené so znečistením ovzdušia spôsobeným premávkou informuje Európsku komisiu o vymedzených úsekoch ciest, na ktorých sa tento poplatok uplatňuje, kategóriách vozidiel s povinnosťou úhrady tohto poplatku a jeho výške. (3) Podstatne zmenený mýtny režim je taká zmena nastavenia mýtnych sadzieb, na základe ktorej možno preukázateľne očakávať zvýšenie príjmov o viac ako 10	Ú		GP - N	

		„3. Pred zavedením nového alebo podstatne zmeneného mýtného režimu v podobe poplatku za externé náklady alebo poplatku za kongesciu informujú členské štáty Komisiu o príslušnej sieti, poplatkoch za každú kategóriu vozidiel a emisnú triedu, ktoré sa plánujú, a v náležitých prípadoch informujú Komisiu v súlade s prílohou IIIa bodom 2 alebo prílohou V bodom 2.“; d) odsek 4 sa vypúšťa.				% 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.“. Doterajší odsek 2 sa označuje ako odsek 4.				
Č: 1 B: 13		Článok 7i sa mení takto: a) v odseku 2 sa písmená b) a c) nahrádzajú takto: „b) takéto zľavy alebo zníženia odrážajú skutočné úspory administratívnych nákladov na obsluhu častých používateľov v porovnaní s príležitostnými používateľmi; c) zníženia nepresiahnu 13 % z poplatku za infraštruktúru, ktorý platia rovnocenné vozidlá, ktoré nemajú nárok na zľavu alebo zníženie.“; b) vkladá sa tento odsek: „2a. Členské štáty môžu stanoviť zľavy alebo zníženia poplatku za infraštruktúru za osobné vozidlá v prípade častých používateľov, najmä v oblastiach s rozptýleným osídlením a na okraji miest. Zníženie príjmov z dôvodu zľavy poskytnutej častým používateľom sa neuplatňuje na menej častých používateľov.“; c) odsek 3 sa nahrádza takto: „3. Sadzby mýta môžu za podmienok stanovených v článku 7g ods. 1 písm. b) a ods. 3 tejto smernice pre veľké projekty v rámci základnej transeurópskej dopravnej siete, ktorých mapy sú určené v prílohe I k nariadeniu (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.“	D	návrh zákona	Č: 1 B: 2 § 4 ods. 6 - 9	(6) Prevádzkovateľ vozidla si môže uplatniť zľavu zo sadzby mýta za poplatok za infraštruktúru na základe systému zliav, ak tak ustanoví nariadenie vlády podľa § 35 ods. 1. (7) Na účely poskytnutia zľavy zo sadzby mýta prevádzkovateľ vozidla poskytuje a správca výberu mýta a poskytovateľ Európskej služby elektronického výberu mýta spracúvajú údaje o: a) prevádzkovateľovi vozidla podľa § 8 ods. 1 písm. a) okrem čísla občianskeho preukazu alebo cestovného pasu a podľa § 8 ods. 1 písm. b) a e), b) evidenčnom čísle vozidla a krajine, v ktorej je vozidlo registrované, c) vozidle podľa § 8 ods. 1 písm. i). (8) Poskytovateľ Európskej služby elektronického výberu mýta je povinný poskytovať správcovi výberu mýta na účely poskytnutia zľavy zo sadzby mýta údaje o vozidlách a ich prevádzkovateľoch podľa ods. 7. (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.“. § 4 (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	Ú		GP - A písm. f)	Podnikateľské prostredie – dopravcovia.

					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 pre účely poskytnutia zľavy nespočítava množstvo najazdených kilometrov počas kalendárneho roka u hlavného poskytovateľa mýtnych služieb podľa § 12 ods. 1 zákona a u rôznych poskytovateľov Európskej služby elektronického výberu mýta. (2) Na účely poskytnutia zľavy z aktuálnej výšky sadzby mýta prevádzkovateľ vozidla poskytuje a správca výberu mýta a poskytovateľ Európskej služby elektronického výberu mýta spracúvajú údaje podľa § 4 odseku 7 a 9 zákona. (3) 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 pozemných komunikácií nad limity ustanovené v prílohe č. 8 počas kalendárneho roka. Do počtu najazdených kilometrov sa nezapočítajú kilometre najazdené po vymedzených úsekoch pozemných komunikácií spoplatnených nulovou sadzbou mýta. (4) 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.					
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	N	zákon č. 474/2013 Z. z.	Príloh a 8 § 6 ods. 2 písm. c)	(2) Náhradným spôsobom je možné vypočítať mýto, ak tak určí správca výberu mýta, v prípade c) ohrozenia bezpečnosti alebo plynulosti cestnej premávky.	Ú		GP – N	

	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.“; 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	N	návrh nariadenia	§ 12 ods. 2 (3) Správca výberu mýta je povinný vybudovať platobné miesta na úhradu mýta v hotovosti, bankovým prevodom, platobnou kartou alebo iným spôsobom určeným správcou 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. § 25 ods. 1 (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. § 25 ods. 10 (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. § 29 ods. 2 (2) Správny delikt prevádzkovateľa vozidla podľa § 28 ods. 1 písm. a), b) alebo písm. c) 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. § 2 ods. 3 a 4 (3) Vozidlu, ktoré nie je uvedené v odsekoch 1 a 2 alebo z jeho dokladov nie je možné určiť emisnú triedu CO₂, sa pre výpočet sadzby mýta určuje emisná trieda CO₂ 1.	Ú	Problema tika spätného dokladov ania	GP – N	
--	--	---	---------------------	---	---	--	--------	--

	článku 7gb, členské štáty môžu uplatniť mýto alebo užívateľské poplatky až do maximálnej možnej výšky. Členské štáty prijímú 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 určia 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.“;		zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 7	(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.	zaradenia vozidla do emisnej triedy sa v spolupráci s Národnou diaľničnou spoločnosťou, a. s. ako správcou výberu mýta upraví v návrhu nariadení a vlády, ktorý bude predmetom pripomienkového konania.		
	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: 9	8. 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 mýta obsahujúce údaj o celkovej výške mýta, výške poplatku za infraštruktúru 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 súhrnnej 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	GP -N	

							prostriedky z výberu 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.	D				n.a.	GP - N	

		Uvedené poplatky sa uplatňujú nediskriminačným spôsobom.“; b) v odseku 2 sa druhý pododsek vypúšťa.							
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 B: 19		Články 9d a 9e sa nahrádzajú takto: <i>„Článok 9d</i> 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 prispôsobiť 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. <i>Článok 9e</i> 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 Úradnom vestníku Európskej únie alebo k	n.a.				n.a.		

		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 predĺži 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 celouňijnom 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 zaokrúhľia 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 vyberaných na ich území.	n.a.				n.a.		
			N	návrh zákona	Č: II	§ 12 sa dopĺňa odsekom 6, ktorý znie: „(6) Diaľničná spoločnosť je povinná na svojom webovom sídle uverejňovať informácie na úseku	Ú	SR nebude zverejňov	GP- N

		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 akejkolvek 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; 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 vybranom 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) použití 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.“			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 emisie CO₂ a poplatku za externé náklady 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 emisie CO₂ 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)}.	ať správu, avšak požadované údaje bude zverejňovať online Poznámky pod čiarou k odkazom 13a a 13b znejú: 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		
--	--	--	--	--	--	---	--	--

							niektorýc h zákonov v znení neskoršíc h predpisov . 13b) § 4 ods. 3 až 5 zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedze ných úsekov pozemný ch komunik ácií a o zmene a doplnení niektorýc h zákonov v znení neskoršíc h 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:	N	vyhláška č.	Príloh a 5, časť	7. (V.7) CO ₂ (g·km ⁻¹) alebo špecifické emisie CO ₂ , ak sú uvedené u ťažkého úžitkového vozidla v bode 49.5	Ú	Poznámky pod čiarou k	GP – N

		1. Bod II.6(V.7) sa nahrádza takto: „(V.7) CO₂ (v g/km) alebo špecifické emisie CO₂, 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).““		133/2018 Z. z.	A, ods. 3, písm. m), bod 7	osvedčenia o zhode COC ^{14a}) alebo v bode 49.5 osvedčenia o schválení jednotlivého vozidla, ^{14b})“.	odkazom 14a a 14b znejú: „ ^{14a}) Príloha VIII vykonáva cieho nariadenia Komisie (EÚ) 2020/683 z 15. apríla 2020, ktorým sa vykonáva nariadenie Európske ho parlament u a Rady (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 nariadení 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 ^(*) . ^(*) 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.	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,	Ú		GP – N	

		Údaje o vozidlách*				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.				
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: 3 Č: I B: 14 Č: II B: 2 Č: III B: 2, 3	Tento zákon nadobúda účinnosť 1. januára 2025, okrem čl. I až III, ktoré nadobúdajú účinnosť 1. júla 2025. 14. 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. 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).“. 2. Za § 13b sa vkladá § 13c, ktorý vrátane nadpisu znie: „§ 13c Týmto zákonom sa preberajú právne záväzné akty Európskej únie uvedené v prílohe.“. 3. Príloha vrátane nadpisu znie: „ZOZNAM PREBERANÝCH PRÁVNE ZÁVÄZNÝCH AKTOV EURÓPSKEJ ÚNIE Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/362 z 24. februára 2022, ktorou sa menia smernice	Ú	MD SR	GP – N	

				zákon č. 474/2013 Z. z.	§ 37	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. 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 (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)				
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 6		Ú		GP – N	
B2			n.a.				n.a.			
B3			N	návrh nariadenia	Príloh a 2		Ú		GP – N	

B4			N	návrh nariadenia	Príloh y 1 a 2		Ú		GP – N	
B5			N	návrh nariadenia	Príloh a 2		Ú		GP – N	
B6			N	návrh nariadenia	Príloh a 2		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.