





**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 1999/62/  
ES**

**ze dne 17. června 1999**

**o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací  
těžkými nákladními vozidly**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 a článek 93 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise <sup>(1)</sup>,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru <sup>(2)</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů <sup>(3)</sup>,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy <sup>(4)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) K zamezení narušování hospodářské soutěže mezi dopravci v členských státech je třeba harmonizovat systémy poplatků a zavést spravedlivé mechanismy hrazení nákladů na pozemní komunikace dopravci.
- (2) Těchto cílů lze dosáhnout jen postupně.
- (3) Určitého stupně harmonizace systémů poplatků bylo již dosaženo přijetím směrnice Rady 92/81/EHS ze dne 19. října 1992 o harmonizaci struktury spotřebních daní z minerálních olejů <sup>(5)</sup> a směrnice Rady 92/82/EHS ze dne 19. října 1992 o sblížení sazeb spotřebních daní z minerálních olejů <sup>(6)</sup>.
- (4) Rozsudkem ze dne 5. července 1995 ve věci C-21/94 Evropský parlament vs. Rada <sup>(7)</sup> zrušil Soudní dvůr Evropských společenství směrnici Rady 93/89/EHS ze dne 25. října 1993 o zdaňování určitých vozidel určených k přepravě zboží členskými státy a o výběru mýtného a poplatků za užívání určitých pozemních komunikací <sup>(8)</sup>, přičemž účinky uvedené směrnice zůstávají zachovány, dokud Rada nepřijme novou směrnici. Směrnice 93/89/EHS má být proto nahrazena touto směrnicí.
- (5) Za současných podmínek by mělo být sblížení vnitrostátních systémů poplatků omezeno na užitková vozidla nad určitou celkovou hmotnost.
- (6) Pro tento účel by se měly stanovit minimální sazby daní z vozidel, které jsou v současnosti ukládány v členských státech nebo které je případně nahradí.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 59, 26.2.1997, s. 9.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 206, 7.7.1997, s. 17.

<sup>(3)</sup> Stanovisko předložené dne 3. června 1999 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

<sup>(4)</sup> Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 17. července 1997 (Úř. věst. C 286, 22.9.1997, s. 217), společný postoj Rady ze dne 18. ledna 1999 (Úř. věst. C 58, 1.3.1999, s. 1) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 7. května 1999 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 316, 31.10.1992, s. 12. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 94/74/ES (Úř. věst. L 365, 31.12.1994, s. 46).

<sup>(6)</sup> Úř. věst. L 316, 31.10.1992, s. 19. Směrnice ve znění směrnice 94/74/ES.

<sup>(7)</sup> Sb. rozh. 1995, I-1827.

<sup>(8)</sup> Úř. věst. L 279, 12.11.1993, s. 32.

**▼B**

- (7) Rozlišením daní a poplatků by se mělo podporovat používání vozidel, která více šetří jak komunikace, tak životní prostředí, pokud toto rozlišení nenaruší fungování jednotného trhu.
- (8) Aby se mohly členské státy snáze přizpůsobit úrovni vyžadované touto směrnicí, mělo by být pro určité členské státy stanoveno období pro odchylky od minimálních sazeb.
- (9) Pro některé formy vnitrostátní místní přepravy zboží, které jen nepatrně ovlivňují trh dopravy Společenství, platí v současné době snížené sazby daně z vozidel. K zajištění hladkého přechodu by měly být členské státy oprávněny stanovit dočasné odchylky od minimálních sazeb.
- (10) Členským státům by mělo být dovoleno uplatňovat snížené sazby nebo osvobození od daně na vozidla, jejichž použití nemůže ovlivnit dopravní trh Společenství.
- (11) K zohlednění určitých zvláštních situací by měl být stanoven postup, kterým lze členským státům povolit, aby ponechaly v platnosti další osvobození od daně nebo daňové úlevy.
- (12) Stávajícím narušením hospodářské soutěže nelze zcela zamezit pouze harmonizací daní a spotřebních daní z paliva. Do zavedení technicky a hospodářsky vhodnějších forem zdanění mohou však být tato narušení snížena možností zachovat v platnosti nebo zavést mýtné nebo dálniční poplatky. Kromě toho by členským státům mělo být povoleno vybírat poplatky za použití mostů, tunelů a horských průsmyků.
- (13) Se zřetelem k zvláštním podmínkám určitých alpských tras může být pro členský stát vhodné neuplatňovat systémy poplatků za užívání nějakého přesně vymezeného úseku své dálniční sítě, aby mohl uplatňovat poplatek vztahující se k infrastruktuře.
- (14) Mýtné a poplatky za užívání by neměly být diskriminující, neměly by vyžadovat nadměrné formality nebo vytvářet překážky na vnitřních hranicích. Proto by měla být přijata vhodná opatření, aby mýtné a poplatky za užívání mohly být hrazeny v kteroukoli denní a noční dobu a různými platebními prostředky.
- (15) Poplatky za užívání by měly být úměrné době užívání pozemní komunikace a být rozlišeny s přihlédnutím k nákladům vzniklým na základě používání silničními vozidly.
- (16) Pro vozidla evidovaná v Řecku by se měly, z důvodu obtíží vzniklých na základě geopolitické situace země, dočasně uplatnit snížené sazby poplatků za užívání.
- (17) K zajištění jednotného uplatňování mýtného a poplatků za užívání by měla být stanovena jednotná pravidla tohoto uplatňování, například vymezení pozemních komunikací, za jejichž užívání jsou poplatky ukládány, maximální sazba poplatků a jiné obecné podmínky, které mají být splněny. Vážené průměrné mýtné by se mělo vztahovat k nákladům na výstavbu, provoz a rozvoj dané dopravní sítě.
- (18) Členským státům by mělo být umožněno přidělit určitou procentní část mýtného nebo poplatku za užívání k využití na ochranu životního prostředí a vyváženému rozvoji dopravních sítí, přičemž tato částka se vypočítá v souladu s touto směrnicí.
- (19) Částky v této směrnici vyjádřené v národních měnových jednotkách členských států, které zavedly euro, byly stanoveny 1. ledna 1999, kdy byla hodnota eura určena v souladu s nařízením Rady (ES) č. 2866/98 ze dne 31. prosince 1998 o přepočítacích koeficientech mezi eurem a měnami členských států, které přijaly euro<sup>(1)</sup>. Je žádoucí, aby členské státy, které nepřijaly euro, ročně přehodnocovaly částky v této směrnici přepočítané do národních

(<sup>1</sup>) Úř. věst. L 359, 31.12.1998, s. 1.

**▼B**

měn a případně je s přihlédnutím ke změnám směnných kurzů upravovaly. Roční úpravy kurzů národních měn nemusí být povinné, pokud by změna na základě nového směnného kurzu byla nižší než určitá procentní sazba.

- (20) Měl by být uplatněn územní princip. Na zavedení společného systému poplatků za užívání mohou spolupracovat dva nebo více členských států, pokud jsou splněny určité další podmínky.
- (21) V souladu se zásadou proporcionality tato směrnice nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení sledovaných cílů podle čl. 5 třetího pododstavce Smlouvy.
- (22) Měl by být stanoven pevný harmonogram přezkumu této směrnice a její případné úpravy za účelem rozvoje územně více vázaného systému poplatků,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

## KAPITOLA I

### Obecná ustanovení

#### *Článek 1*

Tato směrnice se vztahuje na daně z vozidel, mýtné a poplatky za užívání ukládané na vozidla, jak jsou definovány v článku 2.

Tato směrnice se nevztahuje na vozidla, která jsou používána pro dopravu výlučně na mimoevropských územích členských států.

Nevztahuje se rovněž na vozidla evidovaná na Kanárských ostrovech, Ceutě a Melille, Azorech nebo Madeiře, která jsou používána pro dopravu výlučně na těchto územích nebo mezi těmito územími a pevninským územím Španělska, popřípadě Portugalska.

#### *Článek 2*

Pro účely této směrnice se rozumí:

**▼M1**

- a) „transevropskou silniční sítí“ silniční síť vymezená v oddílu 2 přílohy I rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě<sup>(1)</sup>, jak je vyobrazena na mapách. Mapy se vztahují k odpovídajícím oddílům uvedeným v normativní části nebo v příloze II uvedeného rozhodnutí;
- aa) „stavebními náklady“ náklady související s výstavbou, případně zahrnující i finanční náklady na:
- nové pozemní komunikace nebo nové zlepšení pozemních komunikací (včetně významných strukturálních oprav) nebo
  - pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací (včetně významných strukturálních oprav) dokončených nejdéle 30 let před 10. červnem 2008, pokud již 10. června 2008 fungoval režim mýtného, nebo dokončených nejdéle 30 let před zavedením jakéhokoli nového režimu mýtného zavedeného po 10. červnu 2008; náklady týkající se pozemních komunikací nebo zlepšení pozemních komunikací dokončených před uvedenými lhůtami mohou být rovněž považovány za stavební náklady, pokud:

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutí naposledy pozměněné rozhodnutím č. 884/2004/ES (Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 1).

▼ M1

- i) členský stát zavedl systém výběru mýtného, který zajišťuje návratnost těchto nákladů na základě smlouvy s provozovatelem systému mýtného nebo na základě jiných právních aktů s rovnocenným účinkem, které vstoupí v platnost před 10. červnem 2008, nebo
- ii) členský stát může prokázat, že vybudování dotyčné pozemní komunikace bylo zdůvodněno tím, že její předpokládaná životnost bude delší než 30 let.

V žádném případě nesmí být poměrná část stavebních nákladů, jež je nutné vzít v úvahu, vyšší než poměrná část současné předpokládané doby životnosti prvků pozemní komunikace, která ještě zbývá dne 10. června 2008 nebo dne, kdy bude zaveden nový režim mýtného, pokud je tento den pozdějšího data.

Náklady na pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací mohou zahrnovat jakékoli zvláštní výdaje na pozemní komunikace určené ke snížení hluchnosti nebo ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu a skutečné platby prováděné provozovatelem pozemní komunikace a související s objektivními prvky ochrany životního prostředí, jako například s ochranou před znečišťováním půdy;

- ab) „finančními náklady“ úroky z půjček nebo výnosy akcionářů z vkladů do vlastního jmění;
- ac) „významnými strukturálními opravami“ strukturální opravy vyjma oprav, které již nepřinášejí žádný aktuální užitek uživatelům silnic, např. pokud byly opravné práce nahrazeny další obnovou povrchu silnic nebo jinými stavebními činnostmi;
- b) „mýtným“ určitá částka, která se platí za jízdu vozidla po určitém úseku pozemní komunikace uvedené v čl. 7 odst. 1; částka se stanoví podle ujeté vzdálenosti a typu vozidla;
- ba) „váženým průměrným mýtným“ celkový příjem z mýtného za určitou dobu vydělený počtem kilometrů na vozidlo ujetých na určité síti podléhající během uvedené doby mýtnému, přičemž příjem a kilometry na vozidlo se vypočtou pro vozidla, na něž se vztahuje mýtné;
- c) „poplatkem za užívání“ určitá částka, která se platí za oprávnění využívat vozidlem po určitou dobu pozemní komunikace uvedené v čl. 7 odst. 1;
- d) „vozidlem“ motorové vozidlo nebo jízdní souprava, které jsou určeny nebo používány výlučně k silniční přepravě zboží a jejichž maximální přípustná hmotnost činí více než 3,5 tun;
- e) vozidlem kategorie „EURO 0“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, nebo „EEV“ vozidlo, které splňuje mezní hodnoty emisí stanovené v příloze 0;
- f) „typem vozidla“ kategorie, do které vozidlo spadá na základě počtu náprav, rozměrů nebo hmotnosti nebo na základě jiných faktorů klasifikace vozidel podle škody, kterou působí komunikacím, například systému klasifikace škod způsobených komunikacím uvedeného v příloze IV, pokud je použitý systém klasifikace založen na vlastnostech vozidla, které jsou uvedeny v dokumentaci vozidla používané ve všech členských státech nebo které jsou vizuálně patrné.;
- g) „koncesní smlouvou“ „koncese na stavební práce“ nebo „koncese na služby“ podle definice v článku 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci

**▼ M1**

postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby <sup>(1)</sup>;

- h) „koncesním mýtným“ mýtné vybírané koncesionářem podle koncesní smlouvy.

**▼ B**

## KAPITOLA II Zdanění vozidel

### Článek 3

1. Daně z vozidel zmíněné v článku 1 jsou následující:

— *Belgie*:

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen,

**▼ M2**

— *Bulharsko*:

данък върху превозните средства,

**▼ A1**

— *Česká republika*:

silniční daň,

**▼ B**

— *Dánsko*:

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.,

— *Německo*:

Kraftfahrzeugsteuer,

**▼ A1**

— *Estonsko*:

raskeveokimaks,

**▼ B**

— *Řecko*:

Τέλη κυκλοφορίας,

— *Španělsko*:

- a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;  
b) impuesto sobre actividades económicas (pouze část poplatku týkající se motorových vozidel),

— *Francie*:

- a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;  
b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,

— *Irsko*:

vehicle excise duty,

— *Itálie*:

- a) assa automobilistica;  
b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114. Směrnice naposledy pozměněná nařízením Komise (ES) č. 2083/2005 (Úř. věst. L 333, 20.12.2005, s. 28).

**▼ A1**

- *Kypr:*  
Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,
- *Lotyšsko:*  
transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,
- *Litva:*
  - a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;
  - b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones,

**▼ B**

- *Lucembursko:*  
taxe sur les véhicules automoteurs,

**▼ A1**

- *Mad'arsko:*  
gépjárműadó,
- *Malta:*  
licenzja tat-triqroad licence fee,

**▼ B**

- *Nizozemsko:*  
motorrijtuigenbelasting,
- *Rakousko:*  
Kraftfahrzeugsteuer,

**▼ A1**

- *Polsko:*  
podatek od środków transportowych,

**▼ B**

- *Portugalsko:*
  - a) imposto de camionagem;
  - b) imposto de circulação,

**▼ M2**

- *Rumunsko:*  
Taxa asupra mijloacelor de transport,

**▼ A1**

- *Slovinsko:*  
letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,
- *Slovensko:*  
cestná daň,

**▼ B**

- *Finsko:*  
varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,
- *Švédsko:*  
fordonsskatt,
- *Spojené království:*
  - a) vehicle excise duty;
  - b) motor vehicle licence.

**▼B**

2. Členské státy, které nahradí kteroukoli daň uvedenou v odstavci 1 daní stejného druhu, o tom uvědomí Komisi, která provede nezbytné změny.

*Článek 4*

Postupy vyměřování a vybírání daní uvedených v článku 3 stanoví každý členský stát.

*Článek 5*

V případě vozidel evidovaných v členských státech vybírá daně uvedené v článku 3 pouze členský stát, v němž je vozidlo evidováno.

*Článek 6*

1. Bez ohledu na strukturu daní uvedených v článku 3 stanoví členské státy jejich sazby tak, aby pro každou kategorii nebo podkategorii vozidel uvedenou v příloze I nebyla daňová sazba nižší než minimální sazba stanovená v uvedené příloze.

Do dvou let od vstupu této směrnice v platnost smějí Řecko, Itálie, Portugalsko a Španělsko uplatňovat sazby nižší než minimální sazby stanovené v příloze I, nejméně však ve výši 65 % minimálních sazeb.

2. Členské státy mohou poskytnout snížené sazby nebo osvobození od daně:

- a) vozidlům používaným pro účely národní obrany nebo civilní ochrany, požárním nebo jiným záchranným vozidlům, vozidlům pořádkových služeb a vozidlům údržby pozemních komunikací;
- b) vozidlům, která jsou v silničním provozu používána pouze příležitostně v členském státě, v němž jsou evidována, a která používají pouze fyzické nebo právnické osoby, jejichž hlavní činností není přeprava zboží, pokud přeprava uskutečňovaná těmito vozidly narušuje hospodářskou soutěž a pokud to schválí Komise.

3. a) Rada může jednohlasně na návrh Komise zmocnit členský stát, aby ponechal v platnosti další osvobození od daně nebo sníženou sazbu ze zvláštních sociálně ekonomických důvodů nebo z důvodů infrastruktury daného státu. Tato osvobození od daně nebo snížené sazby se mohou vztahovat pouze na vozidla, která jsou evidována v daném členském státě a uskutečňují přepravu výlučně v rámci přesně vymezené části jeho území.

- b) Každý členský stát, který hodlá ponechat v platnosti toto osvobození od daně nebo snížené sazby, o tom uvědomí Komisi a zašle jí rovněž všechny nezbytné informace. Komise uvědomí do jednoho měsíce ostatní členské státy o návrhu na osvobození od daně nebo sníženou sazbu.

Má se za to, že Rada schválila ponechání navrhovaného osvobození od daně nebo snížené sazby v platnosti, pokud do dvou měsíců ode dne, kdy byly ostatní členské státy uvědoměny podle prvního pododstavce, nepožádá Komise ani žádný členský stát, aby Rada věc přezkoumala.

4. Aniž jsou dotčeny odst. 1 druhý pododstavec, odstavce 2 a 3 tohoto článku nebo článek 6 směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy<sup>(1)</sup>, nesmějí členské státy poskytnout žádné osvobození od daně nebo snížení sazeb daní

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38.

**▼B**

uvedených v článku 3, které by vedlo k tomu, že by vyměřená daň poklesla pod minimální sazbu zmíněnou v odstavci 1 tohoto článku.

**KAPITOLA III****Mýtné a poplatky za užívání***Článek 7***▼M1**

1. Členské státy mohou ponechat v platnosti nebo zavést mýtné nebo poplatky za užívání transevropské silniční sítě nebo jejích částí pouze za podmínek uvedených v odstavcích 2 až 12. Tímto ustanovením není dotčeno právo členských států uplatňovat v souladu se Smlouvou mýtné nebo poplatky za užívání na silnicích, jež nejsou součástí transevropské silniční sítě, mimo jiné na souběžně vedoucích silnicích, na které by se mohla doprava z transevropské silniční sítě odklánět nebo které představují pro některé části této sítě přímou konkurenci, nebo na jiné typy motorových vozidel, na která se nevztahuje definice „vozidla“ a která použijí transevropskou silniční síť, za předpokladu, že uložení mýtného nebo poplatků za užívání na těchto silnicích neznevýhodňuje mezinárodní dopravu a nezpůsobuje narušení hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty.

1a. Rozhodne-li se členský stát ponechat v platnosti nebo zavést mýtné nebo poplatky za užívání pouze na částech transevropské silniční sítě, nesmějí mít výjimky vzniklé na ostatních částech (například z důvodů jejich izolovanosti nebo nízké míry dopravní neprůjezdnosti či znečištění, nebo je-li to nezbytné pro zavedení nového režimu mýtného) za následek znevýhodnění mezinárodní dopravy.

2. a) Členský stát se může rozhodnout, že ponechá v platnosti nebo zavede mýtné nebo poplatky za užívání, jež lze uplatnit pouze u vozidel s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nejméně 12 tun. Pokud se členský stát rozhodne uplatnit mýtné nebo poplatky za užívání u vozidel s hmotností nižší než je tato mez, použijí se ustanovení této směrnice.

b) Mýtné nebo poplatky za užívání se uplatňují na všechna vozidla od roku 2012.

c) Členský stát se může odchýlit od požadavku uvedeného v písmenu b), pokud se domnívá, že by rozšíření mýtného na vozidla pod 12 tun:

— mělo významné nepříznivé účinky na plynulost dopravy, životní prostředí, hladinu hluku, dopravní neprůjezdnost nebo zdraví nebo

— vyžadovalo správní náklady přesahující 30 % vytvořených dodatečných příjmů.

3. Mýtné a poplatky za užívání nesmějí být v rámci jedné kategorie vozidel ukládány současně za užívání téhož úseku pozemní komunikace. Členské státy však mohou u sítí, kde se vybírají poplatky za užívání, uložit rovněž mýtné za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků.

4. Mýtné a poplatky za užívání nesmí být přímo ani nepřímo diskriminující na základě státní příslušnosti dopravce, země nebo místa usazení dopravce nebo registrace vozidla, nebo výchozího či cílového místa přepravní operace.

4a. Členské státy mohou stanovit snížené sazby mýtného nebo poplatků za užívání nebo osvobození od povinnosti platit mýtné nebo poplatky za užívání u vozidel osvobozených od povinnosti instalovat

**▼ M1**

a používat záznamové zařízení podle nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě<sup>(1)</sup> a v případech, na něž se vztahuje čl. 6 odst. 2 písm. a) a b) této směrnice, a za podmínek stanovených tamtéž.

4b. Jelikož struktury sazeb zahrnující slevy nebo snížené sazby mýtného pro časté uživatele mohou vést k vlastní úspoře administrativních nákladů pro provozovatele pozemní komunikace, členské státy mohou stanovit takové slevy nebo snížené sazby pod podmínkou, že:

- splňují podmínky stanovené v odst. 10 písm. a),
- jsou v souladu se Smlouvou, zejména s jejími články 12, 49, 86 a 87,
- nenarušují hospodářskou soutěž na vnitřním trhu,
- výsledná struktura sazeb je lineární, úměrná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek a nevede k tomu, aby případné dodatečné náklady byly přeneseny na jiné uživatele v podobě vyššího mýtného.

V žádném případě takové slevy nebo nižší sazby nesmějí přesáhnout 13 % mýtného placeného za rovnocenná vozidla, která nárok na slevu nebo sníženou sazbu mýtného nemají.

4c. O všech systémech slev a snížených sazbách bude zpravena Komise, která ověří, zda jsou splněny podmínky stanovené v odstavcích 4a a 4b, a schválí je postupem uvedeným v čl. 9c odst. 2.

**▼ B**

5. Mýtné a poplatky za užívání jsou ukládány, vybírány a kontrolovány tak, aby co nejméně ovlivňovaly plynulost dopravy a aby nebyly nutné povinné kontroly na vnitřních hranicích Společenství. Přitom členské státy spolupracují, aby dopravcům umožnily poplatky za užívání hradit zejména na větších výběrčích místech v kterékoli denní a noční době a prostřednictvím všech běžných platebních prostředků, a to jak uvnitř, tak za hranicemi členského státu, ve kterém jsou ukládány. Členské státy přiměřeně vybaví výběrčí místa pro placení mýtného a poplatků za užívání tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost silničního provozu.

**▼ M1**

6. Režimy výběru mýtného nebo poplatků za užívání nesmí z finančního nebo jiného hlediska bezdůvodně znevýhodňovat nepravdělné uživatele silniční sítě. Zejména v případě, kdy členský stát vybírá mýtné nebo poplatky za užívání výlučně prostřednictvím systému, který vyžaduje použití vestavěné palubní jednotky, musí tento stát zajistit dostupnost příslušných palubních jednotek pomocí přiměřených správních a ekonomických opatření.

**▼ B**

7. ► **C1** Poplatky za užívání, včetně správních výdajů, které takový členský stát stanoví, nepřekročí pro žádnou kategorii vozidel maximální sazby uvedené v příloze II. ◀

**▼ M1**

\_\_\_\_\_

**▼ B**

8. Sazby poplatků za užívání jsou úměrné době užívání pozemní komunikace.

Členský stát je oprávněn ukládat vozidlům evidovaným v tomto státě pouze roční poplatky.

**▼ M1**

9. Mýtné musí být založeno pouze na zásadě návratnosti nákladů na pozemní komunikace. Vážené průměrné mýtné musí konkrétně odpoví-

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 432/2004 (Úř. věst. L 71, 10.3.2004, s. 3).

▼ **M1**

dat stavebním nákladům a nákladům na provoz, údržbu a rozvoj dané sítě pozemních komunikací. Vážené průměrné mýtné může rovněž zahrnovat návratnost kapitálu nebo ziskovou marži vycházející z tržních podmínek.

10. a) Aniž je dotčeno vážené průměrné mýtné uvedené v odstavci 9, mohou členské státy rozlišit sazby mýtného za určitými účely, jako je náprava škod na životním prostředí, řešení neprůjezdnosti komunikací, minimalizace poškození pozemních komunikací, optimální využívání dotyčných pozemních komunikací nebo podpora bezpečnosti silničního provozu, pokud je takové rozlišení:

- úměrné sledovanému cíli,
- je transparentní a nediskriminující, zejména co se týče státní příslušnosti dopravce, země nebo místa usazení dopravce nebo registrace vozidla a výchozího či cílového místa přepravní operace,
- není určeno k vytvoření dodatečných příjmů z mýtného, přičemž jakékoli nezamýšlené zvýšení příjmů (vedoucí k nesouladu váženého průměrného mýtného s odstavcem 9) je vyváženo změnou struktury rozlišení, která musí být provedena do dvou let od konce účetního roku, v němž byly dodatečné příjmy vytvořeny,
- respektuje maximální prahy pružnosti stanovené v písmenu b).

b) S výhradou splnění podmínek stanovených v písmenu a) mohou být sazby mýtného rozlišeny podle:

- emisní třídy EURO stanovené v příloze 0, včetně úrovně PM a NOx, pokud žádné mýtné nepřesáhne o 100 % sazbu stanovenou pro obdobná vozidla, která splňují nejpřísnější emisní normy, nebo
- denní doby, dne nebo ročního období, pokud:
  - i) žádné mýtné nepřesáhne o 100 % sazbu mýtného stanovenou pro nejlevnější období dne, den nebo roční období nebo
  - ii) pokud má nejlevnější období nulovou sazbu, přírůžka za nejdražší období dne, den nebo roční období je nejvýše 50 % výše mýtného, které by se u daného vozidla běžně použilo.

Členské státy musí rozlišovat stanovené sazby mýtného v souladu s první odrážkou nejpozději v roce 2010 nebo v případě koncesních smluv od obnovení této koncesní smlouvy.

Nicméně členský stát se může odchýlit od tohoto požadavku, pokud by:

- i) byla vážně narušena soudržnost systémů výběru mýtného na jeho území,
- ii) zavedení tohoto rozlišování nebylo pro dotyčný systém výběru mýtného technicky proveditelné nebo
- iii) to vedlo k odchýlení vozidel nejvíce znečišťujících životní prostředí z transevropské silniční sítě s následnými dopady na bezpečnost silničního provozu a veřejné zdraví.

Jakékoliv takové odchylky se oznámí Komisi.

c) S výhradou splnění podmínek uvedených v písmenu a) se na sazby mýtného mohou u určitých projektů vysokého evropského zájmu výjimečně vztahovat jiné způsoby rozlišení

▼ M1

s cílem zajistit komerční rentabilitu takových projektů, jestliže jsou vystaveny přímé konkurenci ze strany jiných způsobů dopravy zajišťované vozidly. Výsledná struktura sazeb je lineární, úměrná, zveřejněná, dostupná všem uživatelům za stejných podmínek a nevede k tomu, aby případné dodatečné náklady byly přeneseny na jiné uživatele v podobě vyššího mýtného. Před tím, než dotyčná struktura sazeb začne být používána, ověří Komise, zda jsou splňovány podmínky uvedené v tomto písmenu.

11. Aniž je dotčen čl. 9 odst. 1 a 1a, ve výjimečných případech týkajících se pozemních komunikací v horských oblastech a po informování Komise může být na určitých silničních úsecích k mýtnému zavedena přírážka,

- a) pokud na těchto úsecích dochází k výrazné neprůjezdnosti s dopadem na volný pohyb vozidel nebo
- b) pokud jejich používání vozidly působí značné škody na životním prostředí,

a to pod podmínkou, že:

- příjmy plynoucí z přírážky se investují do prioritních projektů evropského zájmu vymezených v příloze III rozhodnutí č. 884/2004/ES, které přímo přispívají ke zmírnění dotyčné neprůjezdnosti nebo poškození životního prostředí a které se nacházejí ve stejném koridoru jako silniční úsek, u něž je přírážka zavedena,
- přírážka, o níž lze zvýšit mýtné rozlišené podle odstavce 10, nepřesáhne 15 % váženého průměrného mýtného vypočteného podle odstavce 9, s výjimkou situace, kdy vytvořené příjmy jsou investovány do přeshraničních úseků prioritních projektů evropského zájmu týkajících se pozemních komunikací v horských oblastech, kdy přírážka nesmí přesáhnout 25 %,
- v důsledku použití přírážky nedochází k nespravedlivému znevýhodnění komerční dopravy v porovnání s jinými uživateli silnic,
- finanční plány týkající se pozemní komunikace, u níž se uplatňuje přírážka, a analýza nákladů a výnosů pro projekt nové pozemní komunikace se předkládají Komisi před zavedením přírážky,
- období, po které se přírážka používá, je stanoveno a omezeno předem a z hlediska očekávaných zvýšených příjmů je v souladu s předloženými finančními plány a analýzou nákladů a přínosů.

Použití tohoto ustanovení u nových přeshraničních projektů podléhá dohodě dotčených členských států.

Pokud Komise obdrží finanční plány od členského státu, který má v úmyslu uplatnit přírážku, sdělí tyto informace členům výboru uvedeného v čl. 9c odst. 1. Jestliže se Komise domnívá, že uvažovaná přírážka nespĺňuje podmínky stanovené v tomto odstavci, nebo jestliže se domnívá, že uvažovaná přírážka bude mít nepříznivé účinky na hospodářský rozvoj okrajových regionů, může plány týkající se poplatků předložené dotyčným členským státem zamítnout nebo si může vyžádat jejich změnu, a to postupem podle čl. 9c odst. 2.

12. Jestliže při kontrole není řidič schopen předložit doklady o vozidle nezbytné ke zjištění informací uvedených v odst. 10 písm. b) první odrážce a ke zjištění typu vozidla, mohou členské státy uplatnit mýtné do výše nejvyšší použitelné sazby.

#### Článek 7a

1. Při stanovení výše váženého průměrného mýtného, které má být vybíráno na dotyčné síti pozemních komunikací nebo jasně vymezené části této sítě, vezmou členské státy v úvahu různé náklady uvedené v čl. 7 odst. 9. Zohledněné náklady se vztahují k síti nebo části sítě, na

▼ **M1**

níž je vybíráno mýtné, a k vozidlům, na která se vztahuje povinnost platit mýtné. Členské státy se mohou rozhodnout, že pro zajištění návratnosti těchto nákladů nepoužijí příjmy z mýtného nebo že zajistí návratnost pouze určité procentuální části těchto nákladů.

2. Mýtné se stanoví podle článku 7 a odstavce 1 tohoto článku.

3. U nových režimů výběru mýtného jiných než jsou režimy zahrnující koncesní mýtné, které členské státy zavedou po 10. červnu 2008, provedou členské státy výpočet nákladů pomocí metodiky založené na základních zásadách výpočtu mýtného uvedených v příloze III.

U nového koncesního mýtného zavedeného po 10. červnu 2008 dosáhne maximální úroveň mýtného úrovně rovnocenné nebo nižší, než která by byla vypočtena pomocí metodiky založené na základních zásadách výpočtu mýtného uvedených v příloze III. Posouzení takové rovnocennosti se provede za dostatečně dlouhé referenční období odpovídající povaze koncesní smlouvy.

Režimy výběru mýtného, které jsou zavedeny již 10. června 2008 nebo pro které již byly předloženy nabídky nebo reakce na výzvy k vyjednávání v rámci vyjednávacího řízení v souladu s postupem zadávání veřejných zakázek před 10. červnem 2008, nepodléhají povinností uvedeným v tomto odstavci, a to po dobu platnosti těchto režimů a za předpokladu, že nebudou podstatně pozměněny.

4. Členské státy sdělí Komisi nejméně čtyři měsíce před zavedením nového režimu výběru mýtného:

a) pro režim výběru mýtného jiný než režim zahrnující koncesní mýtné:

- jednotkové hodnoty a další parametry, jež používají při výpočtu jednotlivých složek nákladů, a
- jasné informace o vozidlech, na něž se vztahuje jejich režim mýtného, a o zeměpisném rozsahu sítě nebo části sítě, které se berou v úvahu při každém výpočtu nákladů, a o procentuální výši nákladů, jejichž návratnost chtějí zajistit;

b) pro režim výběru mýtného zahrnující koncesní mýtné:

- koncesní smlouvy nebo významné změny těchto smluv,
- referenční případ, z něhož zadavatel vycházel při vyhlášení koncese podle ustanovení přílohy VII B směrnice 2004/18/ES; tento referenční případ zahrnuje odhad nákladů vymezených v čl. 7 odst. 9 a předpokládaných v rámci dané koncese, jakož i odhad provozu v členění podle typů vozidel, předpokládaných úrovní mýtného a zeměpisného rozsahu sítě, na niž se vztahuje koncesní smlouva.

5. Členské státy rovněž informují Komisi o nových režimech výběru mýtného vztahujících se na souběžně vedoucí silnice, na které by se mohla odklánět doprava z transevropské silniční sítě nebo které představují přímou konkurenci pro některé části této sítě, na nichž se mýtné vybírá, a to nejméně čtyři měsíce před jejich zavedením. Tyto informace obsahují alespoň vysvětlení zeměpisného rozsahu sítě, na niž se mýtné vztahuje, určení vozidel, kterých se týká, a uvažovanou výši mýtného a také vysvětlení, jak byla výše mýtného stanovena.

6. U případech, na něž se vztahují povinnosti uvedené v odstavci 3, Komise sdělí do čtyř měsíců od obdržení informací podle odstavce 4 své stanovisko, v němž uvede, zda tyto povinnosti byly splněny.

K režimům výběru mýtného uvedeným v odstavci 5 může Komise také sdělit stanovisko, zejména s ohledem na proporcionalitu a transparentnost navrhovaných režimů a jejich pravděpodobný dopad na hospodářskou soutěž v souvislosti s vnitřním trhem a volným pohybem zboží.

Stanoviska Komise se poskytnou výboru uvedenému v čl. 9c odst. 1.

**▼ M1**

7. Pokud si členský stát přeje použít ustanovení čl. 7 odst. 11 týkající se režimů výběru mýtného, jež byly již k 10. červnu 2008 zavedeny, poskytne informace, které prokáží, že vážené průměrné mýtné používané na dotyčné pozemní komunikaci splňuje čl. 2 písm. aa), čl. 7 odst. 9 a 10.

*Článek 7b*

Tato směrnice neomezuje svobodu členských států, které zavedou systém výběru mýtného nebo poplatků za užívání pozemních komunikací, poskytovat za tyto poplatky vhodnou kompenzaci, aniž jsou dotčeny články 87 a 88 Smlouvy.

**▼ B***Článek 8*

1. Dva nebo více členských států mohou spolupracovat při zavádění společného systému poplatků za užívání na svých územích. V tom případě spolupracují tyto členské státy úzce s Komisí stejně jako při následném chodu systému a případných změnách.

2. Kromě podmínek stanovených v článku 7 platí pro společný systém tyto podmínky:

a) ► **C1** zúčastněné členské státy určí roční poplatky za společné užívání, které nejsou vyšší než sazba zmíněná v čl. 7 odst. 7; ◀

**▼ M1**

b) platba poplatku za společné užívání opravňuje k využití sítě, jak ji vymezí každý zúčastněný členský stát v souladu s čl. 7 odst. 1;

**▼ B**

c) ke společnému systému se mohou připojit další členské státy;

d) zúčastněné členské státy sestaví rozdělovací klíč, na jehož základě každý z nich obdrží spravedlivý podíl z příjmů plynoucích z poplatků za užívání.

**▼ M1***Článek 8a*

Každý členský stát provádí kontrolu režimu mýtného nebo poplatků za užívání, aby zajistil jeho transparentní a nediskriminační fungování.

**▼ B****KAPITOLA IV****Závěrečná ustanovení***Článek 9***▼ M1**

1. Tato směrnice nebrání členským státům nediskriminačně uplatňovat:

a) zvláštní daně nebo poplatky:

— vybírané při přihlášení vozidla nebo

— ukládané na vozidla nebo náklady nadměrných hmotností nebo rozměrů;

b) parkovací poplatky a zvláštní poplatky za používání městských komunikací.

1a. Tato směrnice nebrání členským státům nediskriminačně uplatňovat:

**▼M1**

- a) regulační poplatky určené k boji proti časové či místní dopravní neprůjezdnosti;
- b) regulační poplatky určené k boji proti dopadům na životní prostředí, včetně špatné kvality ovzduší,

na jakýchkoli silnicích, zvláště v městských oblastech, včetně silnic transevropské silniční sítě vedoucích přes městské oblasti.

2. O způsobu použití příjmů z poplatků za používání pozemních komunikací rozhodnou členské státy. Aby se umožnil rozvoj dopravní sítě jako celku, měly by se příjmy z poplatků použít ve prospěch odvětví dopravy a k optimalizaci celého dopravního systému.

*Článek 9a*

Členské státy zavedou patřičné kontroly a určí systém sankcí použitelný při porušení vnitrostátních ustanovení přijatých podle této směrnice. Přijmou veškerá potřebná opatření k zajištění jejich provádění. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

*Článek 9b*

V souvislosti s prováděním této směrnice a zejména přílohy III usnadní Komise dialog a vzájemnou výměnu technického know-how mezi členskými státy. Postupem podle čl. 9c odst. 3 Komise aktualizuje a objasní přílohy 0, III a IV s ohledem na technický pokrok a přílohy I a II s ohledem na inflaci.

*Článek 9c*

1. Komisi je nápomocen výbor.
  2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.
  3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.
- Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.
4. Výbor přijme svůj jednací řád.

**▼B***Článek 10*

1. Pro účely této směrnice jsou směnnými kurzy eura a národních měn členských států, které nepřijaly euro, kurzy platné první pracovní den v měsíci říjnu a zveřejněné v *Úředním věstníku Evropských společenství*; tyto kurzy se použijí od 1. ledna následujícího kalendářního roku.
2. Členské státy, které nepřijaly euro, mohou při ročních úpravách uvedených v odstavci 1 zachovat v platnosti dosavadní částky, pokud by přepočtení částek vyjádřených v eurech vedl ke změně menší než 5 % vyjádřené v národních měnách.

**▼M1***Článek 11*

Do 10. června 2011 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění a účincích této směrnice, přičemž přihlédne k technologickému rozvoji a vývoji hustoty silničního provozu, včetně používání vozidel nad 3,5 tuny a pod 12 tun, a vyhodnotí její dopad na vnitřní trh, včetně dopadu na ostrovní, špatně přístupné a okrajové re-

**▼M1**

giony Společenství, na úrovni investic v tomto odvětví a na přínos směrnice k cílům udržitelné dopravní politiky.

Členské státy zašlou Komisi nezbytné údaje pro zprávu do 10. prosince 2010.

Poté, co přezkoumá všechny možnosti včetně nákladů spojených s životním prostředím, hlukem, dopravní neprůjezdností a zdravím, předloží Komisi do 10. června 2008 všeobecně použitelný, transparentní a srozumitelný model pro hodnocení všech externích nákladů, který bude sloužit jako základ pro budoucí výpočty poplatků za pozemní komunikace. K tomuto modelu se přiloží analýza dopadů internalizace externích nákladů na všechny druhy dopravy a strategie postupného zavedení tohoto modelu pro všechny druhy dopravy.

Ke zprávě a modelu se případně přiloží návrhy Evropskému parlamentu a Radě na další revizi této směrnice.

**▼B***Článek 12*

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 1. července 2000. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice. Komise o tom uvědomí ostatní členské státy.

*Článek 13*

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

*Článek 14*

Tato směrnice je určena členskými státním.

▼ **M1**

## PŘÍLOHA 0

## MEZNÍ HODNOTY EMISÍ

## 1. Vozidlo „EURO 0“

Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) g/kWh	Hmotnost uhlovodíků (HC) g/kWh	Hmotnost oxidů dusíku (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

## 2. Vozidla „EURO I“, „EURO II“

	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) g/kWh	Hmotnost uhlovodíků (HC) g/kWh	Hmotnost oxidů dusíku (NOx) g/kWh	Hmotnost částic (PT) g/kWh
Vozidlo „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(1)</sup>
Vozidlo „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

<sup>(1)</sup> V případě motorů s výkonem nejvýše 85 kW se na mezní hodnotu emisí částic použije součinitel 1,7.

## 3. Vozidla „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“, „EEV“

Specifická hmotnost oxidu uhelnatého, celkového množství uhlovodíků, oxidů dusíku a částic, zjištěná testem ESC, a opacita výfukových plynů, zjištěná testem ERL, nesmí překročit tyto hodnoty <sup>(1)</sup>:

	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) g/kWh	Hmotnost uhlovodíků (HC) g/kWh	Hmotnost oxidů dusíku (NOx) g/kWh	Hmotnost částic (PT) g/kWh	Výfukové plyny m <sup>-1</sup>
Vozidlo „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(2)</sup>	0,8
Vozidlo „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vozidlo „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Vozidlo „EEV“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

<sup>(1)</sup> Testovací cyklus sestává z řady testovacích bodů, přičemž každý bod je definován rychlostí a točivým momentem, jež musí motor splňovat za ustáleného stavu (test ESC) nebo za přechodných provozních podmínek (testy ETC a ELR).

<sup>(2)</sup> 0,13 pro motory se zdvihovým objemem jednoho válce menším než 0,7 dm<sup>3</sup> a jmenovitými otáčkami nad 3 000 min<sup>-1</sup>.

## 4. Budoucí emisní třídy vozidel vymezené směrnicí 88/77/EHS a následnými změnami mohou být vzaty v úvahu.



## PŘÍLOHA I

## MINIMÁLNÍ SAZBY DANĚ UPLATŇOVANÉ U VOZIDEL

## Motorová vozidla

Počet náprav a celková hmotnost (v tunách)		Minimální daň (v eurech za rok)	
Nejméně	Méně než	Hnací nápravy se vzduchovým závěsem nebo uznávaný ekvi- valent <sup>(1)</sup>	Jiný systém závěsu hnací ná- pravy
<b>2 nápravy</b>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<b>3 nápravy</b>			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<b>4 nápravy</b>			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

<sup>(1)</sup> Závěs uznávaný jako ekvivalent v souladu s definicí v příloze II směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se stanoví maximální povolené rozměry pro určitá motorová vozidla ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě v rámci Společenství a celková hmotnost v mezinárodní dopravě (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

## JÍZDNÍ SOUPRAVA (KLOUBOVÁ VOZIDLA A VOZOVÉ SOUPRAVY)

Počet náprav a celková hmotnost (v tunách)		Minimální daň (v eurech za rok)	
Nejméně	Méně než	Hnací nápravy se vzduchovým závěsem nebo uznávaný ekvi- valent <sup>(1)</sup>	Jiný systém závěsu hnací ná- pravy
<b>2 + 1 náprava</b>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32

## ▼B

Počet náprav a celková hmotnost (v tunách)		Minimální daň (v eurech za rok)	
Nejméně	Méně než	Hnací nápravy se vzduchovým závěsem nebo uznávaný ekvi- valent <sup>(1)</sup>	Jiný systém závěsu hnací ná- pravy
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307
<b>2 + 2 nápravy</b>			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
<b>2 + 3 nápravy</b>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<b>3 + 2 nápravy</b>			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<b>3 + 3 nápravy</b>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

(1) Závěs uznávaný jako ekvivalent v souladu s definicí v příloze II směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se stanoví maximální povolené rozměry pro určitá motorová vozidla ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě v rámci Společenství a celková hmotnost v mezinárodní dopravě (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

**▼B***PŘÍLOHA II***MAXIMÁLNÍ ČÁSTKY POPLATKŮ ZA UŽÍVÁNÍ, VČETNĚ  
SPRÁVNÍCH VÝDAJŮ, VYJÁDŘENÉ V EURO A UVEDENÉ V ČL. 7  
ODST. 7****Roční****▼M1**

	nejvýše tři nápravy	nejméně čtyři nápravy
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV a méně znečišťující	797	1 329

**▼B****Měsíční a týdenní**

Maximální měsíční a týdenní sazby jsou úměrné trvání užívání pozemních komunikací.

**Denní****▼M1**

Denní poplatek za užívání je stejný pro všechny kategorie vozidel a činí 11 EUR.



### PŘÍLOHA III

#### ZÁKLADNÍ ZÁSADY ROZVRŽENÍ NÁKLADŮ A VÝPOČTU MÝTNÉHO

Tato příloha stanovuje základní zásady výpočtu váženého průměrného mýtného s cílem zohlednit čl. 7 odst. 9. Povinností stanovovat mýtné v závislosti na nákladech není dotčena svoboda členských států rozhodnout se v souladu s čl. 7a odst. 1 nepoužít příjmy z mýtného k dosažení plné návratnosti nákladů, ani svoboda stanovovat v souladu s čl. 7 odst. 10 jednotlivé částky mýtného v jiné než průměrné výši <sup>(1)</sup>.

Používání těchto zásad musí být plně v souladu s jinými současnými závazky v rámci právních předpisů Společenství, zejména pokud jde o požadavek udělovat koncesní smlouvy v souladu se směrnicí 2004/18/ES a jinými nástroji Společenství v oblasti zadávání veřejných zakázek.

Pokud členský stát jedná s jednou nebo více třetími stranami s cílem udělit koncesní smlouvu na výstavbu nebo provoz části svých pozemních komunikací, nebo za tímto účelem uzavře podobnou dohodu na základě vnitrostátních právních předpisů, nebo dohodu podepsanou vládou členského státu, soulad s těmito zásadami se posoudí na základě výsledku těchto jednání.

#### 1. Definiční sítě a vozidel, na něž se směrnice vztahuje

- Pokud se v celé transevropské silniční síti (TEN) nepoužije jediný režim mýtného, upřesní členský stát, která část nebo části sítě mají podléhat režimu mýtného, jakož i systém používaný k třídění vozidel za účely rozlišení sazeb mýtného. Členské státy rovněž uvedou, zda rozšiřují rozsah jejich režimu mýtného na vozidla pod prahovou hodnotu 12 tun.
- Pokud se členský stát rozhodne přijmout různá opatření na dosažení návratnosti nákladů u jednotlivých částí své sítě (jak umožňuje čl. 7a odst. 1), u každé jasně vymezené části sítě musí být použit samostatný výpočet nákladů. Členský stát se může rozhodnout svoji síť rozdělit do několika jasně vymezených částí za účelem zavedení samostatných koncesních nebo podobných smluv pro každou část.

#### 2. Náklady na pozemní komunikace

##### 2.1 Investiční náklady

- Investiční náklady zahrnují stavební náklady (včetně finančních nákladů) a náklady na rozvoj pozemních komunikací, popřípadě rovněž návratnost kapitálové investice nebo ziskovou marži. K investičním nákladům dále patří pořizovací náklady pozemků, náklady na plánování, projektování, dohled nad stavebními zakázkami a řízením projektů a na archeologický a půdní průzkum, jakož i další příslušné vedlejší náklady.
- Návratnost stavebních nákladů je buď založena na plánované životnosti pozemní komunikace nebo jiné podobné době odepisování (nejméně 20 let), kterou lze považovat za vhodnou z důvodů financování prostřednictvím koncesní smlouvy nebo jiným způsobem. Délka doby odepisování může být klíčovou proměnnou v jednáních o udělení koncesních smluv, zejména přeje-li si dotčený členský stát stanovit jako součást smlouvy horní mez, co se týče použitelného váženého průměrného mýtného.
- Aniž je dotčen výpočet investičních nákladů, může zajišťování návratnosti nákladů:
  - být rovnoměrně rozděleno po dobu odepisování, nebo zaměřeno spíše do počátečních, středních nebo závěrečných let, pokud se takové zaměření provádí transparentním způsobem,
  - stanovit indexování mýtného po dobu odepisování.
- Veškeré pořizovací náklady vycházejí ze zaplacených částek. Náklady, které mají teprve vzniknout, budou vycházet z přiměřených předpokládaných nákladů.

<sup>(1)</sup> Tato ustanovení spolu s pružností ve způsobu, kterým je průběžně zajišťována návratnost nákladů (viz bod 2.1 třetí odrážka), poskytují značnou volnost pro stanovování mýtného na úrovni, která je pro uživatele přijatelná a která je uzpůsobená konkrétním cílům dopravní politiky jednotlivých členských států.

▼ **M1**

- Lze předpokládat, že vládní investice jsou financovány výpůjčkami. Úroková sazba, která se použije na pořizovací náklady, je totožná se sazbami používanými pro vládní výpůjčky během uvedeného období.
- Přidělení nákladů těžkým nákladním vozidlům se provádí objektivním a transparentním způsobem, s přihlédnutím k podílu těžkých nákladních vozidel na provozu v silniční síti a souvisejícím nákladům. Kilometry ujeté těžkými nákladními vozidly lze za tímto účelem upravit podle objektivně odůvodněných „koeficientů ekvivalence“, jako jsou koeficienty uvedené v bodu 4 <sup>(1)</sup>.
- Rezerva na odhadovanou kapitálovou návratnost nebo ziskovou marži je přiměřená podle tržních podmínek a může se měnit za účelem poskytnutí výkonnostních pobídek třetí smluvní straně v souvislosti s požadavky na jakost služeb. Kapitálovou návratnost lze vyhodnotit s použitím hospodářských ukazatelů, jako je IRR (vnitřní míra výnosnosti) nebo WACC (vážený průměr ceny kapitálu).

## 2.2 Roční náklady na údržbu a náklady na strukturální opravy

- Tyto náklady zahrnují jak roční náklady na údržbu sítě a pravidelně se opakující náklady na opravu, zesílení a obnovu povrchu, za účelem trvalého zajištění úrovně provozní funkčnosti sítě.
- Tyto náklady se rozdělí mezi těžká nákladní vozidla a jiná vozidla v silničním provozu na základě skutečných a předpokládaných podílů ujetých kilometrů a lze je upravit s použitím věcně oprávněných koeficientů ekvivalence, jako jsou koeficienty uvedené v bodu 4.

## 3. Náklady na provoz, řízení a výběr mýtného

Tyto náklady zahrnují veškeré náklady provozovatele pozemní komunikace, které nejsou zahrnuty v části 2 a které vznikly v rámci zavádění, provozu a řízení pozemních komunikací a režimu mýtného. Zahrnují zejména:

- náklady na výstavbu, zřízení a údržbu stanovišť na výběr mýtného a jiných platebních systémů,
- každodenní náklady na provoz, správu a vymáhání režimu výběru mýtného,
- správní poplatky související s koncesními smlouvami,
- náklady na řízení, správu a obsluhu související s provozem pozemních komunikací.

Náklady mohou zahrnovat kapitálovou návratnost nebo ziskovou marži odrážející stupeň přeneseného rizika.

Tyto náklady se přerozdělují rovným a transparentním způsobem mezi všechny třídy vozidel podléhající režimu mýtného.

## 4. Podíl nákladní dopravy, koeficienty ekvivalence a opravný mechanismus

- Výpočet mýtného se zakládá na skutečném nebo předpokládaném podílu těžkých nákladních vozidel na ujetých kilometrech, v případě potřeby upravených s použitím koeficientů ekvivalence, aby se řádně zohlednily zvýšené náklady na výstavbu a opravu pozemních komunikací pro použití nákladními vozidly.
- Tato tabulka uvádí soubor orientačních koeficientů ekvivalence. Pokud členský stát použije koeficienty ekvivalence s poměry odlišnými od poměrů uvedených v tabulce, musejí se zakládat na věcně odůvodnitelných kritériích a musejí být zveřejněny.

Třída vozidla <sup>(1)</sup>	Koeficienty ekvivalence		
	Strukturální oprava <sup>(2)</sup>	Investice	Roční údržba
Mezi 3,5 t a 7,5 t, třída 0	1	1	1
>7,5 t, třída I	1,96	1	1
>7,5 t, třída II	3,47	1	1

<sup>(1)</sup> Použití koeficientů ekvivalence členskými státy může brát v úvahu výstavbu silnic rozvíjenou po etapách nebo s použitím přístupu dlouhé životnosti.

▼ **M1**

Třída vozidla <sup>(1)</sup>	Koefficienty ekvivalence		
	Strukturální oprava <sup>(2)</sup>	Investice	Roční údržba
>7,5 t, třída III	5,72	1	1

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42. Směrnice ve znění aktu o přistoupení z roku 2003.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42. Směrnice ve znění aktu o přistoupení z roku 2003.

— Režimy výběru mýtného, které vycházejí z předpokládané úrovně provozu, zahrnují opravný mechanismus, na jehož základě se mýtné pravidelně upravuje, aby se odstranil případný schodek nebo přebytek v souvislosti s návratností nákladů, vzniklý z důvodu chybného prognózování.

▼ **M1****PŘÍLOHA IV****ORIENTAČNÍ URČENÍ TŘÍDY VOZIDLA**

Třídy vozidel jsou vymezeny v níže uvedené tabulce.

Vozidla jsou rozříděna do podkategorií 0, I, II a III podle škody, již způsobují na povrchu vozovky, a to ve vzestupném pořadí (třída III je tudíž kategorií, která na pozemních komunikacích způsobuje největší škodu). Škoda se zvyšuje exponenciálně se zvyšující se hmotností nápravy.

Veškerá motorová vozidla a jízdní soupravy o maximální přípustné hmotnosti naloženého vozidla do 7,5 tun patří do stupně poškození 0.

**Motorová vozidla**

Hnací nápravy s pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznávaným za rovnocenné <sup>(1)</sup>		Jiné systémy zavěšení hnacích náprav		Stupeň poškození	
Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)			
Nejméně	Méně než	Nejméně	Méně než		
<b>Dvě nápravy</b>					
7,5	12	7,5	12	I	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
<b>Tři nápravy</b>					
15	17	15	17	II	
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25				
25	26				
		23	25		
		25	26		
<b>Čtyři nápravy</b>					
23	25	23	25		I
25	27	25	27		
27	29				
		27	29	II	
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

<sup>(1)</sup> Zavěšení uznávané za rovnocenné v souladu s definicí v příloze II směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/7/ES (Úř. věst. L 67, 9.3.2002, s. 47).

▼ **M1****Jízdní soupravy (kloubová vozidla a vozové soupravy)**

Hnací nápravy s pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznávaným za rovnocenné		Jiné systémy zavěšení hnacích náprav		Stupeň poškození	
Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)		Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla (v tunách)			
Nejméně	Méně než	Nejméně	Méně než		
<b>2 + 1 nápravy</b>					
7,5	12	7,5	12	I	
12	14	12	14		
14	16	14	16		
16	18	16	18		
18	20	18	20		
20	22	20	22		
22	23	22	23		
23	25	23	25		
25	28	25	28		
<b>2 + 2 nápravy</b>					
23	25	23	25	II	
25	26	25	26		
26	28	26	28		
28	29	28	29		
29	31	29	31		
31	33	31	33		
33	36	33	36		
36	38				
<b>2 + 3 nápravy</b>					
36	38	36	38		II
38	40				
		38	40		III
<b>3 + 2 nápravy</b>					
36	38	36	38	II	
38	40				
		38	40	III	
		40	44		
40	44				
<b>3 + 3 nápravy</b>					
36	38	36	38	I	
38	40				
		38	40	II	
		40	44		
40	44	40	44		