



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 31. 5. 2017
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

PRÍLOHA

k

SMERNICI EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej
infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami
(Text s významom pre EHP)**

{ SWD(2017) 180 final }

{ SWD(2017) 181 final }

PRÍLOHA

k

SMERNICI EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej
infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami
(Text s významom pre EHP)

1. Prílohy 0, III, IIIa, IIIb a IV sa menia takto:
 - a) v prílohe 0 sa oddiel 3 mení takto:
 - i) názov sa nahrádza takto:
„3. Vozidlá „EURO III“/„EURO IV“/„EURO V“;
 - ii) v tabuľke sa riadok týkajúci sa „vozidla EEV“ vypúšťa;
 - iii) dopĺňa sa tento text:

„Emisné limity Euro VI

	Limitné hodnoty							
	CO (mg/kWh)	Celkové uhl'ovodíky (THC) (mg/kWh)	Nemetáno vé uhl'ovodíky (NMHC) (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Hmotnosť tuhých častíc (PM) (mg/kWh)	Počet tuhých častíc (PM) (#/kWh)
WHSC (VZ)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (VZ)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (ZZ)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Poznámka:

ZZ = zážihové zapalovanie.

VZ = vznetrové zapalovanie.

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

- b) príloha III sa mení takto:

- i) oddiel 2 sa mení takto:

— v bode 2.1. sa šiesta zarážka nahrádza takto:

„— Pridelenie nákladov ťažkým úžitkovým vozidlám sa uskutočňuje na objektívnom a transparentnom základe, pričom sa zohľadní proporčná časť dopravy ťažkých úžitkových vozidiel, ktorá sa má vykonať na sieti, a s tým spojené náklady. Vozokilometre ťažkých úžitkových vozidiel sa môžu na tento účel upraviť podľa objektívne oprávnených „koeficientov rovnocennosti“, ako sú napríklad uvedené v bode 4 (*).

* Uplatňovanie koeficientov rovnocennosti členskými štátmi môže zohľadniť výstavbu ciest, ktorá prebieha v etapách, alebo použitie prístupu dlhodobého cyklu životnosti.“;

— v bode 2.2. sa druhá zarážka nahrádza takto:

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

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

„4. **PODIEL PREMÁVKY ŤAŽKÝCH ÚŽITKOVÝCH VOZIDIEL, KOEFICIENTY ROVNOCENOSTI A KOREKČNÝ MECHANIZMUS**

– Výpočet mýta sa zakladá na skutočných alebo predpokladaných podieloch ťažkých úžitkových vozidiel na vozokilometroch, ktoré sa v prípade potreby upravujú podľa koeficientov rovnocennosti, aby sa vytvorila dostatočná rezerva na zvýšené náklady na výstavbu a opravu infraštruktúry používanej ťažkými úžitkovými vozidlami.“;

c) príloha IIIa sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA IIIa

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA VYBERANIE POPLATKU ZA EXTERNÉ NÁKLADY

V tejto prílohe sa stanovujú minimálne požiadavky na vyberanie poplatku za externé náklady a v prípade potreby na výpočet maximálneho poplatku za externé náklady.

1. Časti príslušnej cestnej siete

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

Ak má členský štát v úmysle vyberať poplatok za externé náklady len v časti alebo častiach cestnej siete pozostávajúcej z jeho podielu v transeurópskej sieti a z jeho diaľnic, táto časť alebo tieto časti sa vyberú po posúdení, v ktorom sa zistí, že:

- využívanie ciest vozidlami tam, kde sa uplatňuje poplatok za externé náklady, poškodzuje životné prostredie viac, ako je priemer takéhoto poškodzovania posúdeného **v súlade s nahlasovaním kvality ovzdušia, národnými súpisnými emisiami, objemom dopravy a v prípade hluku v súlade so smernicou 2002/49/ES**, alebo
- zavedenie poplatku za externé náklady v iných častiach takto zostavenej cestnej siete by mohlo mať nepriaznivé účinky na životné prostredie alebo bezpečnosť cestnej premávky, alebo že uloženie a vyberanie poplatkov za externé náklady by spôsobovalo neúmerné náklady.

2. *Príslušné vozidlá, cesty a časové obdobia*

Ak má členský štát v úmysle uplatňovať vyššie poplatky za externé náklady, než sú referenčné hodnoty uvedené v prílohe IIb, oznámi Komisii klasifikáciu vozidiel, podľa ktorej sa poplatok za externé náklady diferencuje. Komisii oznámi aj miesto, kde sa nachádzajú cesty, ktoré podliehajú vyšším poplatkom za externé náklady [ďalej ako „predmestské cesty (vrátane diaľnic)“], a cesty, ktoré podliehajú nižším poplatkom za externé náklady [ďalej ako „medzimestské cesty (vrátane diaľnic)“].

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

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

3. *Výška poplatku*

Tento oddiel sa uplatňuje v prípade, keď členský štát zamýšľa uplatňovať vyššie poplatky za externé náklady, než sú referenčné hodnoty uvedené v prílohe IIb.

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán určí jednu konkrétnu sumu pre každú triedu vozidla, typ cesty a časové obdobie. Výsledná štruktúra poplatkov musí byť transparentná, zverejnená a prístupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok. Zverejnenie by sa malo uskutočniť včas pred zavedením poplatkov. Všetky parametre, údaje a ďalšie informácie potrebné na pochopenie spôsobu výpočtu rozličných prvkov externých nákladov sa zverejnia.

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

Poplatok sa stanoví po zohľadnení rizika odklonenia premávky spolu so všetkými možnými nepriaznivými účinkami na bezpečnosť cestnej premávky, životné prostredie a kongesciu, a riešení, ktorými sa tieto riziká zmiernia.

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán monitoruje účinnosť systému poplatkov pri znižovaní environmentálnej škody spôsobenej cestnou dopravou. Každé dva roky v prípade potreby upravuje štruktúru poplatkov a osobitné výšky poplatkov stanovené pre danú triedu vozidla, typ cesty a časové obdobie podľa zmien ponuky a dopytu v doprave.

4. *Prvky externých nákladov*

4.1. *Náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia premávkou*

Ak má členský štát v úmysle uplatňovať vyššie poplatky za externé náklady, než sú referenčné hodnoty uvedené v prílohe IIb, tento členský štát alebo prípadne nezávislý orgán vypočíta účtovateľné náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia premávkou pomocou tohto vzorca:

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

kde:

— PCV_{ij} = náklady v dôsledku znečistenia ovzdušia triedou vozidiel „i“ na ceste

typu „j“ (EUR/vozokilometer)

- EF_{ik} = emisný koeficient znečisťujúcej látky „k“ a triedy vozidiel „i“ (gram/vozokilometer)
- PC_{jk} = peňažné náklady na znečisťujúcu látku „k“ pre typ cesty „j“ (EUR/gram)

Emisné koeficienty sú tie isté, aké používa členský štát pri vypracúvaní národných súpisov emisií stanovených v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2284 o znížení národných emisií určitých látok znečisťujúcich ovzdušie* (v ktorej sa vyžaduje použitie príručky EMEP/EEA týkajúcej sa inventúry emisií látok znečisťujúcich ovzdušie**). Peňažné náklady na znečisťujúce látky odhaduje členský štát alebo prípadne nezávislý orgán uvedený v článku 7c ods. 4, a to vedecky overenými metódami.

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

4.2. Náklady v dôsledku hluku z premávky

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

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

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

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

kde:

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

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

Obyvateľstvo vystavené hladine hluku „k“ sa prevezme zo strategických hlukových máp vypracovaných podľa článku 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES ***.

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

Pre váženú priemernú dennú premávku sa uplatní koeficient rovnocennosti „e“ medzi ťažkými nákladnými vozidlami a osobnými automobilmi odvodený z hladín emisií hluku priemerného automobilu a priemerného ťažkého nákladného vozidla a berúc do úvahy nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 540/2014 zo 16. apríla 2014 o hladine zvuku motorových vozidiel a o náhradných systémoch tlmenia hluku a zmene smernice 2007/46/ES a o zrušení smernice 70/157/EHS.

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán môže stanoviť diferencované poplatky za hluk ako odmenu za používanie tichších vozidiel, a to za predpokladu, že to nepovedie k diskriminácii zahraničných vozidiel.

* Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2284 zo 14. decembra 2016 o znížení národných emisií určitých látok znečisťujúcich ovzdušie, ktorou sa mení smernica 2003/35/ES a zrušuje smernica 2001/81/ES (Ú. v. EÚ L 344, 17.12.2016, s. 1).

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

*** Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku (Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 12).“;

d) príloha IIb sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA IIb

REFERENČNÉ HODNOTY POPLATKU ZA EXTERNÉ NÁKLADY

V tejto prílohe sa stanovujú referenčné hodnoty poplatku za externé náklady vrátane poplatku za znečistenie ovzdušia a hluk.

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

Trieda vozidla	Sumy centoch/vozokilometer v	Predmestské oblasti⁽¹⁾	Medzimestské oblasti⁽²⁾
Ťažké nákladné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou naloženého vozidla menej ako 14 ton alebo s dvomi nápravami	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Menej znečisťujúce ako EURO VI	2,5	0,3
Ťažké nákladné vozidlo	EURO 0	23,3	15,1

s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou naloženého vozidla od 14 do 28 ton alebo s tromi nápravami	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Menej znečisťujúce ako EURO VI	2,5	0,3
Ťažké nákladné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou naloženého vozidla od 28 do 40 ton alebo so štyrmi nápravami	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
Ťažké nákladné vozidlo s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou naloženého vozidla viac ako 40 ton alebo s piatimi alebo viacerými nápravami	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Menej znečisťujúce ako EURO VI	2,5	0,3

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

⁽²⁾ „Medzimestské oblasti“ sú oblasti s hustotou obyvateľstva do 150 obyvateľov/km².

Tabuľka 2: referenčné hodnoty poplatku za externé náklady pre autokary

Trieda vozidla	Sumy centoch/vozokilometer v	Predmestské oblasti⁽¹⁾	Medzimestské oblasti⁽²⁾
Autokar s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou naloženého vozidla 18 ton alebo s dvomi	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0

nápravami	EURO VI	2,8	0,8
	Menej znečisťujúci ako EURO VI	1,4	0,2
Autokar s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou naloženého vozidla viac než 18 ton alebo s tromi alebo viacerými nápravami	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Menej znečisťujúci ako EURO VI	1,4	0,2

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

(2) „Medzimestské oblasti“ sú oblasti s hustotou obyvateľstva do 150 obyvateľov/km².

Hodnoty v tabuľkách 1 a 2 sa môžu v horských oblastiach a okolitých aglomeráciách vynásobiť koeficientom najviac 2 v rozsahu, v akom je to zdôvodnené menším rozptylom, sklonom ciest, nadmorskou výškou alebo teplotnými inverziami.“;

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

„JAZDNÉ SÚPRAVY (NÁVESOVÉ A PRÍVESOVÉ SÚPRAVY)“

Hnacie nápravy s pneumatickým pružením alebo uznané ako rovnocenné		Ostatné systémy odpruženia hnacích náprav		Trieda poškodenia
Počet náprav a najväčšia prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách)		Počet náprav a najväčšia prípustná celková hmotnosť naloženého vozidla (v tonách)		
Najmenej	Menej ako	Najmenej	Menej ako	
<i>Nápravy 2 + 1</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	

20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>Nápravy 2 + 2</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
<i>Nápravy 2 + 3</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>Nápravy 3 + 2</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>Nápravy 3 + 3</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 náprav</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III

60		60		
8 alebo 9 náprav				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III“;

2. Dopĺňajú sa tieto prílohy V, VI a VII:

„PRÍLOHA V

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA VYBERANIE POPLATKU ZA KONGESCIIU

V tejto prílohe sa stanovujú minimálne požiadavky na vyberanie poplatku za kongesciu.

1. Príslušné časti siete podliehajúce spoplatňovaniu kongescie, vozidlá a časové obdobia

Členské štáty musia presne určiť:

a) časť alebo časti svojej siete pozostávajúce z ich podielu na transeurópskej cestnej sieti a diaľnic uvedené v článku 7 ods. 1, ktoré majú podliehať poplatku za kongesciu, v súlade s článkom 7da ods. 1 a 3,

b) klasifikáciu úsekov siete, ktoré podliehajú poplatku za kongesciu, ako „metropolitné“ a „nemetropolitné“. Na určenie klasifikácie každého cestného segmentu používajú členské štáty kritériá stanovené v tabuľke 1.

Tabuľka 1: Kritériá klasifikácie ciest v rámci siete uvedenej v písmene a) ako „metropolitné“ a „nemetropolitné“

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

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

Členské štáty musia použiť koeficienty rovnocennosti uvedené v tabuľke 2 na určenie pomeru medzi úrovňami poplatkov pre jednotlivé kategórie vozidiel:

Tabuľka 2: Koeficienty rovnocennosti na stanovenie pomeru medzi úrovňami poplatkov za kongesciu pre jednotlivé kategórie vozidiel

Kategória vozidla	Koeficient rovnocennosti
Ľahké vozidlá	1
Ťažké nákladné vozidlá bez prípojného vozidla	1,9
Autobusy a autokary	2,5
Ťažké nákladné vozidlá s prípojným vozidlom	2,9

2. Výška poplatku

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán musí pre každú kategóriu vozidiel, cestný segment a časové obdobie určiť jednu konkrétnu sumu stanovenú v súlade s ustanoveniami oddielu 1 tejto prílohy, berúc do úvahy zodpovedajúcu maximálnu hodnotu stanovenú v tabuľke v prílohe VI. Výsledná štruktúra poplatkov musí byť transparentná, zverejnená a prístupná všetkým používateľom za rovnakých podmienok.

Členské štáty musia včas a ešte pred začiatkom uplatňovania poplatku za kongesciu uverejniť všetky tieto prvky:

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

Členské štáty sprístupnia Komisii všetky informácie, ktoré sa majú uverejniť podľa písmen a) a b).

Poplatok sa stanoví až po zohľadnení rizika odklonenia premávky spolu so všetkými možnými nepriaznivými účinkami na bezpečnosť cestnej premávky, životné prostredie a kongesciu, a riešení, ktorými sa tieto riziká zmiernia.

Členský štát alebo prípadne nezávislý orgán monitoruje účinnosť systému poplatkov pri znižovaní kongescie. Každý rok v prípade potreby upravuje štruktúru poplatkov, obdobia spoplatňovania a osobitné výšky poplatkov stanovené pre každú danú kategóriu vozidla, typ cesty a obdobie podľa zmien ponuky a dopytu v doprave.

PRÍLOHA VI

MAXIMÁLNA ÚROVEŇ POPLATKU ZA KONGESCIU

V tejto prílohe sa stanovuje maximálna úroveň poplatku za kongesciu.

Maximálne úrovne uvedené v tabuľke nižšie sa uplatňujú na ľahké vozidlá. Poplatky za iné kategórie vozidiel sa stanovujú vynásobením poplatku uplatňovaného na ľahké vozidlá koeficientmi rovnocennosti uvedenými v tabuľke v prílohe V.

Tabuľka: Maximálna úroveň poplatku za kongesciu pre ľahké vozidlá

Sumy v centoch/vozokilometer	Metropolitné	Nemetropolitné
Diaľnice	67	34
Hlavné cesty	198	66

PRÍLOHA VII
DIFERENCIÁCIA MÝTA A UŽÍVATEĽSKÝCH POPLATKOV PRE ĽAHKÉ VOZIDLÁ

V tejto prílohe sa určujú emisné kategórie, podľa ktorých sa majú diferencovať mýto a užívateľské poplatky.

Emisie znečisťujúcich látok sa merajú v súlade s nariadením Komisie (EÚ) .../...*.

Nižšie sadzby sa uplatňujú na každý osobný automobil a ľahké úžitkové vozidlo so špecifickými emisiami CO₂ podľa merania v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007**, ktoré sú nižšie ako úrovne zodpovedajúce cieľom týkajúcim sa vozidlového parku v celej EÚ a stanoveným v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009*** a v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011****.

Tabuľka: emisné kategórie ľahkých vozidiel

Faktor zhody	1,5 - 2,1	1 - 1,5	menej ako 1	Vozidlá s nulovými emisiami
Poplatok na km	o 10 % nižší ako najvyššia sadzba	o 20 % nižší ako najvyššia sadzba	o 30 % nižší ako najvyššia sadzba	o 75 % nižší ako najvyššia sadzba

* NARIADENIE KOMISIE (EÚ) .../... z XXX, ktorým sa mení nariadenie Komisie (EÚ) 2017/xxx a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, pokiaľ ide o emisie za skutočných jazdných podmienok z ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 6) [RDE 3] (Ú. v. EÚ L ...,2017, s. ...).

** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1).

*** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1).

**** Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1).“.