

Bruselj, 27. junij 2025
(OR. en)

10936/25

Medinstitucionalna zadeva:
2025/0188 (COD)

TRANS 267
ENV 605
FIN 785

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	27. junij 2025
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Zadeva:	Predlog DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Direktive 1999/62/ES glede podaljšanja obdobja, v katerem lahko brezemisijška težka vozila izkoristijo znatno znižane infrastrukturalne pristojbine oziroma uporabnine ali izvzetje od njihovega plačila

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2025) 348 final.

Priloga: COM(2025) 348 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 27.6.2025
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 1999/62/ES glede podaljšanja obdobja, v katerem lahko brezemisijška težka vozila izkoristijo znatno znižane infrastrukturne pristojbine oziroma uporabnine ali izvzetje od njihovega plačila

(Besedilo velja za EGP)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Kompas za konkurenčnost¹ usmerja gospodarsko politiko Komisije v tem mandatu. Temelji na izjavi Evropskega sveta iz Budimpešte² in izjavi predstavnikov evropskih podjetij in sindikatov iz Antwerpna³. V kompasu za konkurenčnost je kot eden od treh nujnih elementov preobrazbe za povečanje konkurenčnosti opredeljen skupni načrt za razogljčenje in konkurenčnost.

Ta je podrobneje opisan v dogovoru o čisti industriji⁴. Njegov cilj je okrepiti konkurenčnost EU, hkrati pa ohraniti začrtano pot k doseganju podnebne nevtralnosti. Poudarek je na podpiranju in ustvarjanju pravih pogojev, da bodo podjetja lahko dosegla ta cilj. Prav tako je cilj povečati gospodarsko in energetske varnost EU z zmanjšanjem njene odvisnosti od uvoženih fosilnih goriv in povečanjem deleža energije iz razogljčene proizvodnje v EU.

V kompasu za konkurenčnost in dogovoru o čisti industriji je posebna pozornost namenjena avtomobilskemu sektorju. Ta sektor doživlja korenite in preobrazbene spremembe, ki so posledica tehnoloških sprememb, kot sta digitalizacija in razogljčenje. Zato je Komisija sprejela industrijski akcijski načrt za evropski avtomobilski sektor⁵.

V teh treh strategijah je razogljčenje opredeljeno kot močno gonilo rasti, predstavljeni pa so tudi konkretni ukrepi, s katerimi bi industrijam EU zagotovili večjo poslovno upravičenost čiste proizvodnje. Akcijski načrt vsebuje posebne spodbude za povečanje uvajanja brezemisijevih vozil, vključno s težkimi vozili.

Leta 2022 je sektor težkih vozil v cestnem prometu povzročil 27,5 % emisij CO₂ v cestnem prometu⁶, in to kljub temu, da je predstavljal samo 2,4 % voznega parka⁷. Emisije CO₂ v sektorju težkih vozil v cestnem prometu so predstavljale več kot 6,9 % vseh emisij v EU in so bile 20 % višje kot leta 1995.

Cestni tovorni promet je „sektor, v katerem je težko zmanjšati emisije“, kar pomeni, da so stroški zmanjšanja emisij višji kot v drugih gospodarskih sektorjih. Poleg tega na trgu storitev cestnega tovornega prometa vlada velika konkurenca in so zanj značilne nizke stopnje dobička, kar omejuje naložbe v drage tehnologije za zmanjševanje emisij, kot so brezemisijevska vozila.

¹ COM(2025) 30 final.

² <https://consilium.europa.eu/sl/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/>.

³ <https://antwerp-declaration.eu/>.

⁴ COM(2025) 85 final.

⁵ COM(2025) 95 final.

⁶ Emisije CO₂ iz sektorja cestnega prometa težkih vozil so se med letoma 1995 in 2022 povečale za 20 %, obseg prometa pa se je v istem obdobju povečal za 70 %. Relativno zmanjšanje emisij CO₂ je torej posledica učinkovitejših vozil, vendar zaradi povečanja obsega prometa s tem izboljšanjem ni bilo doseženo absolutno zmanjšanje emisij CO₂. Za primerjavo, v enakem obdobju so se emisije CO₂ in obseg prometa povečali za 9 % oziroma 24 %. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en.

⁷ https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

Inovacije proizvajalcev težkih vozil so v zadnjih letih privedle do uvedbe brezemisijских modelov, ki zajemajo vse primere uporabe, tudi na dolge razdalje⁸. Njihovo uvajanje se od leta 2019 znatno povečuje⁹. Leta 2024 je bilo 3,9 % vseh novih težkih vozil brezemisijских¹⁰, vključno z 1,2 % novih težkih tovornih vozil, ki tehtajo več kot 12 ton. Vendar je delež brezemisijских vozil v voznem parku težkih vozil še vedno izjemno nizek¹¹.

Cilj 15-odstotnega zmanjšanja emisij CO₂ za težka vozila do leta 2025 v primerjavi z vrednostmi iz leta 2019¹² je mogoče doseči z izboljšanjem učinkovitosti konvencionalnih vozil, za doseg nadaljnjih ciljev pa je treba hitro povečati tudi uvajanje brezemisijских vozil¹³. Vendar so predhodne naložbe v nakup brezemisijских vozil približno 2,5-krat višje od stroškov enakovrednih konvencionalnih vozil¹⁴ in ostajajo ena od glavnih ovir za njihovo širše uvajanje.

V nasprotju s trgom osebnih avtomobilov je trg težkih vozil medpodjetniški trg. Naložbene odločitve temeljijo na stroških vozila v njegovi celotni življenjski dobi, t. i. skupnem strošku lastništva (TCO)¹⁵. Trg težkih vozil je cenovno občutljiv. To pomeni, da bodo prevozniki pri naložbi v novo vozilo odločitev o nakupu verjetno sprejeli na podlagi skupnega stroška lastništva. Z drugimi besedami, za prevoznike bo naložba v brezemisijско vozilo poslovno upravičena, ko bodo njegovi stroški nižji od stroškov konvencionalnega vozila na fosilna goriva.

Razlikovanje cestnih pristojbin lahko zmanjša operativne stroške in s tem skupni strošek lastništva brezemisijских vozil. Tako lahko pripomore k večji poslovni upravičenosti naložb v takšna vozila.

⁸ Glej Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o tehnološki in tržni pripravljenosti težkih vozil v cestnem prometu (COM(2025) 260). Glej tudi seznam obstoječih brezemisijских modelov v dokumentu, ki je na voljo na dnu te spletne strani: <https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/>.

⁹ V primerjavi z letom 2019 je bilo leta 2024 prodanih 40-krat več brezemisijских težkih tovornih vozil s težo nad 12 ton, 6,5-krat več brezemisijских težkih tovornih vozil, ki tehtajo manj kot 12 ton in več kot 3,5 tone, ter štirikrat več brezemisijских avtobusov. Podatki o prodaji brezemisijских vozil v letu 2024: 3 400 težkih tovornih vozil, ki tehtajo več kot 12 ton (približno 1,2 % novih registracij), 4 800 s težo pod 12 ton in nad 3,5 tone (10 %) ter 6 000 avtobusov (17 %). <https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/>.

¹⁰ <https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/>.

¹¹ Baterijska električna težka tovorna vozila (tj. vozila s težo nad 3,5 tone) so leta 2023 predstavljala 0,1 % voznega parka EU (največji delež je imela Danska z 1 %). Baterijski električni avtobusi so predstavljali 2,5 % voznega parka (največji delež je imela Nizozemska, in sicer 17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

¹² Cilji zmanjšanja emisij za sektor težkih vozil v cestnem prometu so določeni v Uredbi (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila. Glej oddelek v nadaljevanju o skladnosti z drugimi politikami EU.

¹³ Proizvajalci so navedli, da se lahko pričakuje, da bo leta 2030 približno eno od treh novih težkih vozil brezemisijско vozilo. Glej COM(2025) 260 in zadevno podporno študijo: Market readiness analysis – Expected uptake of alternative fuel heavy-duty vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs (Analiza tržne pripravljenosti: pričakovana uporaba težkih vozil na alternativna goriva do leta 2030 in njihove ustrezne infrastrukturne potrebe), <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/>.

¹⁴ Primerjava maloprodajnih cen tovornjakov, ki jih poganjajo različne tehnologije, je na voljo v Dodatku C k naslednji študiji: <https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/>.

¹⁵ Skupni strošek lastništva vozila je vsota vnaprejšnjih nabavnih stroškov in stroškov obratovanja vozila v njegovi življenjski dobi (gorivo, vzdrževanje, davki, cestne pristojbine in zavarovanje).

Direktiva (EU) 2022/362¹⁶ je omogočila zaračunavanje cestnih pristojbin¹⁷ na podlagi emisij CO₂. Z Direktivo (EU) 2022/362 je bila spremenjena Direktiva 1999/62/ES¹⁸, in sicer tako, da je bilo med drugim določeno razlikovanje infrastrukturnih pristojbin in uporabnin (prednost je dana uvajanju čistejših vozil) in/ali predvidena internalizacija zunanjih stroškov CO₂ (sankcioniranje vozil, ki bolj onesnažujejo okolje). Oba ukrepa zmanjšujeta vrzel med skupnim stroškom lastništva konvencionalnih vozil in skupnim stroškom lastništva brezemisijevih vozil.

Razlikovanje cestnih pristojbin vključuje odobritev 50- do 75-odstotnega znižanja infrastrukturnih pristojbin oziroma uporabnin za brezemisijevska vozila¹⁹. S pristojbino za zunanje stroške se infrastrukturni pristojbini prišteje zunanji strošek emisij CO₂ zaradi prometa. Direktiva določa referenčne vrednosti za to pristojbino na podlagi cene CO₂ v višini 100 EUR na tono izpuščenega CO₂²⁰.

Direktiva dodatno krepi ta dva mehanizma, saj državam članicam omogoča, da do 31. decembra 2025 določijo zelo znižane stopnje ali celo odobrijo popolno izvzetje od plačila infrastrukturne pristojbine oziroma uporabnine za brezemisijevska vozila²¹. Državam članicam omogoča tudi, da za emisije CO₂ iz prometa zaračunavajo višje pristojbine za zunanje stroške v višini do dvakratne referenčne vrednosti iz Direktive²².

Denarna podpora v državi članici, ki v celoti izkoristi te določbe za spodbujanje prevoznika k naložbam v brezemisijevsko motorno vozilo, ki lahko tehta do 40 ton, je v prvem letu obratovanja ocenjena na 45 000 EUR²³. Manjša vozila prejemajo nižjo raven podpore. V nekaterih primerih uporabe Direktiva pomaga doseči izenačenost stroškov med brezemisijevskimi težkimi vozili in konvencionalnimi vozili²⁴.

Prenos teh določb v nacionalno zakonodajo naj bi bil končan do 25. marca 2024. Možnost uporabe znatno znižanih stopenj za brezemisijevska vozila ali njihovega izvzetja od plačila

¹⁶ Direktiva (EU) 2022/362 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. februarja 2022 o spremembi direktiv 1999/62/ES, 1999/37/ES in (EU) 2019/520 glede zaračunavanja pristojbin vozilom za uporabo določene infrastrukture (UL L 69, 4.3.2022, str. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj?eliuri=eli%3Adir%3A2022%3A362%3Aoj&locale=sl>).

¹⁷ Izraz „cestne pristojbine“ zajema cestnine in uporabnine. Cestnine so pristojbine na podlagi prevožene razdalje, uporabnine pa časovno omejene pristojbine ali vinjete. Cestnine so v členu 2(1), točka 7, Direktive 1999/62/ES opredeljene kot vsaj eden od naslednjih treh elementov: infrastrukturna pristojbina, pristojbina za zunanje stroške in pristojbina za zastoje. Uporabnine so v členu 2(1), točka 16, navedene direktive opredeljene kot določen znesek, ki ob plačilu daje vozilu pravico do uporabe določene cestne infrastrukture za določeno obdobje.

¹⁸ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (UL L 187, 20.7.1999, str. 42, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj?eliuri=eli%3Adir%3A1999%3A62%3Aoj&locale=sl>).

¹⁹ Člen 7ga(3)(d) Direktive 1999/62/ES.

²⁰ Člen 7c(1) in Priloga IIIc k Direktivi 1999/62/ES. Kot je pojasnjeno v obrazložitvenem memorandumu predloga Direktive (EU) 2022/362 (COM(2017) 275 final), vrednosti v prilogah k Direktivi temeljijo na priročniku o zunanjih stroških prevoza. Vrednosti iz Priloge IIIc se izračunajo na podlagi podatkov, predstavljenih v tabeli 24 študije, ki je na voljo na: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1/language-en>.

²¹ Člen 7ga(1), peti pododstavek Direktive 1999/62/ES.

²² Člen 7cb(1) Direktive 1999/62/ES.

²³ https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf

²⁴ <https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024> in <https://www.youtube.com/watch?v=ktaEN7do6pA>

infrastrukturnih pristojbin oziroma uporabnin naj bi se iztekla 31. decembra 2025. To obdobje je prekratko, da bi dovolj spodbudilo povpraševanje po novih brezemisijjskih težkih vozilih.

Komisija zato predlaga podaljšanje uporabe te izjeme. Da bi podprli evropske proizvajalce pri doseganju njihovega cilja zmanjšanja emisij CO₂ iz novih težkih vozil za 43 % v poročevalskem obdobju leta 2030 (kot je določeno v Uredbi (EU) 2019/1242), Komisija predlaga, da se izjema podaljša do konca poročevalskega obdobja leta 2030, tj. do 30. junija 2031. Ta sprememba bi zagotovila skladen zakonodajni okvir.

Sedanja izjema naj bi se iztekla 31. decembra 2025, nacionalni organi pa bi morali določbe trenutno predlagane direktive prenesti v nacionalno zakonodajo. Komisija zato poziva Evropski parlament in Svet, naj razmisli o hitrem sprejetju tega predloga.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

S tem predlogom bi se podaljšala obstoječa določba, ki je bila uvedena pred kratkim in je zato skladna z obstoječim okvirom politike o zaračunavanju cestnih pristojbin. Kjer se je ta določba izvajala, je pozitivno vplivala na ustvarjanje poslovne upravičenosti brezemisijjskih vozil. Izvzetje od plačila infrastrukturnih pristojbin oziroma uporabnin dopolnjuje zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške, saj oba ukrepa zmanjšujeta vrzel med operativnimi stroški in s tem skupnim stroškom lastništva brezemisijjskih in konvencionalnih vozil. Oba ukrepa sta zato pomembna za krepitev poslovne upravičenosti naložb v brezemisijjska vozila.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Ta predlog ukrepanje razširja na stran povpraševanja na trgu novih težkih vozil, da bi se pospešilo njihovo uvajanje. Tako dopolnjuje standarde emisijskih vrednosti CO₂ iz **uredbe o težkih vozilih**²⁵, ki se uporablja na strani ponudbe na trgu novih težkih vozil in za proizvajalce določa cilj zmanjšanja emisij CO₂ za 43 % do leta 2030 (in poznejše višje cilje do leta 2040). Proizvajalci lahko cilje dosežejo z (i) izboljšanjem učinkovitosti konvencionalnih vozil in/ali (ii) povečanjem števila brezemisijjskih vozil, ki jih dajo na trg. Ta predlog proizvajalcem pomaga okrepiti uvajanje brezemisijjskih vozil.

Internalizacija stroškov ogljika zmanjšuje vrzel med skupnim stroškom lastništva čistejših vozil in vozil, ki bolj onesnažujejo okolje, saj povečuje operativne stroške konvencionalnih vozil. Direktiva 1999/62/ES internalizira stroške ogljika z uvedbo pristojbine za zunanje stroške. Od leta 2027 bodo emisije iz cestnega prometa vključene tudi v sistem trgovanja z emisijami iz **Direktive 2003/87/ES (ETS2)**²⁶. O skladnosti med tema ukrepoma bo Komisija v skladu s členoma 7cb(4) in 7ga(8) Direktive 1999/62/ES pripravila poročilo, ki bo predstavljeno do leta 2027. V oceni bo obravnavan tudi učinek **obdavčitve energije** na oblikovanje cen ogljika, kot ga ureja **Direktiva Sveta 2003/96/ES**²⁷.

²⁵ Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 198, 25.7.2019, str. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

²⁶ Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87>).

²⁷ Direktiva Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije (UL L 283, 31.10.2003, str. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96>).

Polnilna infrastruktura je omogočiten pogoj za hitrejše uvajanje brezemisijских težkih vozil. Nedavno revidirana **uredba o omrežju TEN-T**²⁸ in **uredba o infrastrukturi za alternativna goriva**²⁹ določata cilje za vzpostavitev polnilnih postaj in oskrbovalnih postaj za vodik, vključno s posebnimi cilji za prevoz težkih vozil. Poleg tega je v industrijskem akcijskem načrtu za evropski avtomobilski sektor navedeno, da si bo Komisija prizadevala za evropske čiste prometne koridorje, da bi pospešila vzpostavitev polnilnih vozlišč za težka vozila. Prav tako so za prihodnji **naložbeni načrt za trajnostni promet** napovedani dodatni predlogi.

Za zmanjšanje emisij CO₂ je nujen prehod s fosilnih goriv na obnovljive vire energije. Energija iz obnovljivih virov je leta 2023 postala vodilni vir proizvodnje električne energije v EU³⁰. Vendar je za podpiranje tega prehoda enako pomembna razširitev infrastrukture elektroenergetskega omrežja. Omrežne povezave so ključne za vzpostavitev polnilne infrastrukture za promet težkih vozil. V okviru **akcijskega načrta EU za omrežja**³¹ je načrtovanih že več ukrepov, ki bodo dopolnjeni tudi s **svežnjem za omrežja in akcijskim načrtom za elektrifikacijo**. Komisija bo izdala **smernice in priporočila** državam članicam o skrajšanju čakalne dobe za priključitev polnilnih mest na omrežja in njihovi prednostni obravnavi ter državam članicam priporočila, naj v okviru postopkov za izdajo dovoljenj upoštevajo, da so polnilne postaje in njihova priključitev na omrežje v prevladujočem javnem interesu.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pravna podlaga Direktive 1999/62/ES sta člena 91 in 113 Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU). Ta predlog se nanaša na zaračunavanje cestnih pristojbin za vozila, za kar se uporablja člen 91(1) PDEU. Pravna podlaga tega predloga je zato člen 91(1) PDEU.

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

EU si v skladu s členom 4(2)(g) PDEU pristojnost za urejanje na področju prometa deli z državami članicami, vendar lahko obstoječa pravila EU prilagodi le EU. Direktiva 1999/62/ES opredeljuje primere, v katerih se lahko odobri znižanje cestnin oziroma uporabnin ali izvzetje od njihovega plačila. Nacionalni organi imajo diskrecijsko pravico pri odločanju o tem, kako uporabiti te možnosti. Znatno znižane stopnje ali izvzetja od plačila infrastrukturnih pristojbin oziroma uporabnin za brezemisijська vozila se lahko podaljšajo šele po koncu leta 2025 s spremembo Direktive. O tem, ali naj se ta možnost uporabi ali ne, odločajo nacionalni organi.

²⁸ Uredba (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2024 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi uredb (EU) 2021/1153 in (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013 (UL L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

²⁹ Uredba (EU) 2023/1804 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. septembra 2023 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU (UL L 234, 22.9.2023, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

³⁰ Leta 2023 je 44,7 % električne energije izviralo iz obnovljivih virov energije, 32,5 % pa iz fosilnih goriv <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1>.

³¹ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij: Omrežja, manjkajoči člen: akcijski načrt EU za omrežja, COM(2023) 757 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682>

- **Sorazmernost**

Predlagani ukrepi ne presegajo tistega, kar je potrebno za doseganje ciljev EU glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, hkrati pa zagotavljajo pravičnost in okoljsko celovitost.

- **Izbira instrumenta**

Pravni akt, ki se spreminja, je direktiva, zato bi moral imeti akt o spremembi enako obliko.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje**

Zaradi kratkega časa, ki je pretekel od začetka izvajanja novih pravil (tj. 25. marca 2024), ni dovolj informacij za celovito naknadno oceno Direktive (EU) 2022/362. Poleg tega bi se s tem predlogom zgolj podaljšala določba, ki že obstaja.

- **Posvetovanja z deležniki**

Komisija je pri pripravi tega predloga opravila ciljno usmerjena posvetovanja s posameznimi deležniki, vključno z združenji prevozniki in proizvajalcev vozil, civilno družbo in nacionalnimi organi.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Komisija se je oprla na javno dostopne informacije, da bi ocenila sedanjo raven uvajanja brezemisijских vozil in učinkovitost izvzetja od plačila infrastrukturnih pristojbin oziroma uporabnin. Vsi viri, ki jih je uporabila Komisija, so na voljo v opombah k besedilu v oddelku 1 zgoraj.

- **Ocena učinka**

Komisija je izvedla oceno učinka, priloženo predlogu, na podlagi katere je bila sprejeta Direktiva (EU) 2022/362³². Sedanji predlog spreminja le končni datum neobvezne določbe. Zato ni potrebe po novi oceni učinka.

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

Ta predlog bi zgolj spremenil datum in zato nima posledic za poenostavitev prava EU.

- **Temeljne pravice**

V predlogu se spoštujejo temeljne pravice in upoštevajo načela, ki jih priznava zlasti Listina Evropske unije o temeljnih pravicah.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Podaljšanje izvzetja od plačila infrastrukturnih pristojbin oziroma uporabnin ne vpliva na proračun EU.

³² Ocena učinka, priložena predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o zaračunavanju pristojbin težkim vozilom za uporabo določene infrastrukture in predlogu direktive Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o zaračunavanju pristojbin težkim vozilom za uporabo določene infrastrukture v zvezi z nekaterimi določbami o obdavčitvi vozil (SWD(2017) 180), je na voljo na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/ALL/?uri=SWD%3A2017%3A180%3AFIN>.

Določbe Direktive bi imele različne posledice za nacionalne proračune, odvisno od posameznih izvedbenih strategij držav članic. Izvzetje čistejših vozil od plačila cestnih pristojbin ali znižanje pristojbin za taka vozila lahko negativno vpliva na prihodke in s tem na nacionalne proračune, razen če se poveča povprečna stopnja za druga vozila³³. Nasprotno pa pristojbine za zunanje stroške ustvarjajo prihodke in pozitivno vplivajo na nacionalne proračune. Direktiva državam članicam ponuja tri možnosti, ki jih lahko izvedejo:

znižanje cestnih pristojbin ali izvzetje od plačil cestnih pristojbin, da bi se spodbudile naložbe v čistejša vozila;

pristojbine za zunanje stroške, da se ti zunanji stroški upoštevajo pri naložbenih odločitvah zasebnega sektorja;

oba instrumenta hkrati, da bi se čim bolj zmanjšala vrzel med skupnim stroškom lastništva konvencionalnih in brezemisijskih vozil.

Kratkoročno in srednjeročno (tj. časovno področje uporabe tega predloga) je mogoče pričakovati, da bo morebitni negativni učinek znižanja cestnih pristojbin na nacionalne proračune manjši od pozitivnega učinka pristojbin za zunanje stroške. Razlog za to je, da so brezemisijška vozila danes še vedno zelo majhen del voznega parka³⁴ in naj bi do leta 2030 predstavljala od 5 do 9 % voznega parka težkih vozil³⁵. Če se oba instrumenta uporabljata hkrati, se lahko pričakuje, da bodo prihodki od pristojbin za zunanje stroške večji od izpada prihodkov zaradi znižanja cestnih pristojbin ali izvzetja od njihovega plačila. Uporaba prihodkov, ustvarjenih s cestnimi pristojbinami (infrastrukturne pristojbine oziroma uporabnine) in pristojbinami za zunanje stroške, je urejena v členu 9(2) Direktive 1999/62/ES.

5. DRUGI ELEMENTI

• Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja

Člen 11 Direktive 1999/62/ES določa obveznost poročanja vsakih pet let. Zadnji rok je bil 25. marec 2025, naslednji pa je 25. marec 2030. Člen 11(2)(c) zahteva poročanje o „razlikovanju infrastrukturnih pristojbin ali uporabnin glede na okoljsko učinkovitost vozil v skladu s členom 7g, 7ga ali 7gb“. Naslednji rok je pred predlaganim končnim datumom izvzetja in bo zato primeren za oceno njegovega izvajanja. Zato ni predvidena nobena dodatna obveznost poročanja.

• Obrazložitveni dokumenti (za direktive)

S tem predlogom bi se podaljšala obstoječa neobvezna določba, zato obrazložitveni dokument ni potreben. Države članice, ki uporabljajo to možnost, bi morale o tem kljub temu obvestiti Komisijo.

• Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga

Člen 1 spreminja peti pododstavek člena 7ga(1) Direktive 1999/62/ES s podaljšanjem izvzetja iz navedene določbe do 30. junija 2031.

³³ Člen 7ga(4) zahteva, da razlikovanja cestnin, ki temeljijo na navedenem členu, ne smejo biti namenjena ustvarjanju dodatnih prihodkov. To pomeni, da imajo države članice možnost, da izpad prihodkov zaradi znižanj ali izvzetij, odobrenih čistejšim vozilom, nadomestijo z višjimi pristojbinami za druga vozila.

³⁴ Glej opombo 11.

³⁵ COM(2025) 260 final.

Člen 2 zahteva, da države članice takoj obvestijo Komisijo o ukrepih, sprejetih na podlagi te direktive.

Člen 3 določa datum začetka veljavnosti direktive.

Člen 4 določa, da je Direktiva naslovljena na države članice.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 1999/62/ES glede podaljšanja obdobja, v katerem lahko brezemisijška težka vozila izkoristijo znatno znižane infrastrukturne pristojbine oziroma uporabnine ali izvzete od njihovega plačila

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora³⁶,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij³⁷,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Število registracij novih brezemisijških težkih vozil se je v Uniji v zadnjem času povečalo, vendar je še vedno prenizko, da bi dosegli cilje zmanjšanja emisij CO₂ v prometnem sektorju, določene v strategiji za trajnostno in pametno mobilnost³⁸. Ena od glavnih ovir za širše uvajanje brezemisijških težkih vozil so visoki vnaprejšnji stroški nakupa takega vozila. Za zagotavljanje večje poslovne upravičenosti naložb v brezemisijška vozila si je treba prizadevati za izenačitev stroškov s konvencionalnimi vozili. Skupni strošek lastništva zajema vnaprejšnjo naložbo za nakup vozila in operativne stroške, ki nastanejo v življenjski dobi vozila. Vrzeli med skupnim stroškom lastništva konvencionalnih in brezemisijških vozil se lahko zmanjša z znižanjem operativnih stroškov brezemisijških vozil. Ti stroški vključujejo cestne pristojbine.
- (2) Direktiva (EU) 2022/362 Evropskega parlamenta in Sveta³⁹ je spremenila Direktivo 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁴⁰ med drugim tako, da je omogočila določitev cestnih pristojbin glede na emisije CO₂ vozil. Uvedla je možnost razlikovanja infrastrukturnih pristojbin in uporabnin in/ali internalizacije zunanjih

³⁶ UL C , , str. .

³⁷ UL C , , str. .

³⁸ COM(2020) 789 final.

³⁹ Direktiva (EU) 2022/362 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. februarja 2022 o spremembi direktiv 1999/62/ES, 1999/37/ES in (EU) 2019/520 glede zaračunavanja pristojbin vozilom za uporabo določene infrastrukture (UL L 69, 4.3.2022, str. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj?eliuri=eli%3A1999%3A62%3Aoj&locale=sl>).

⁴⁰ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (UL L 187, 20.7.1999, str. 42, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj?eliuri=eli%3A1999%3A62%3Aoj&locale=sl>).

stroškov emisij CO₂. Oba ukrepa vplivata na operativne stroške vozil. Zaradi razlikovanja pristojbin se znižajo operativni stroški vozil, ki manj onesnažujejo okolje, pristojbine za zunanje stroške pa povečujejo operativne stroške vozil, ki bolj onesnažujejo. Oba ukrepa zmanjšujeta vrzel med skupnim stroškom lastništva brezemisijskih in konvencionalnih vozil. Oba ukrepa sta pomembna za krepitev poslovne upravičenosti naložb v brezemisijška vozila.

- (3) Člen 7ga(1), peti pododstavek, Direktive 1999/62/ES trenutno državam članicam omogoča, da uporabljajo znižane stopnje infrastrukturnih pristojbin ali uporabnin, ne da bi določile zgornjo mejo za takšna znižanja, ali da uporabljajo popolno izvzetje od plačila takih pristojbin, in sicer le do 31. decembra 2025. Države članice so morale navedeno določbo, uvedeno z Direktivo (EU) 2022/362, v nacionalno zakonodajo prenesti do 25. marca 2024. Ta končni datum za prenos pomeni zelo kratko obdobje izvajanja, krajše od dveh let. To obdobje je prekratko, da bi resno spodbudilo povpraševanje po novih brezemisijskih težkih vozilih. Zato bi bilo treba ta končni datum odložiti, da se ustvarijo pravi pogoji za širšo uvedbo brezemisijskih vozil.
- (4) Razlikovanje cestnih pristojbin vpliva na naložbene odločitve prevoznikov, ki kupijo novo vozilo. Zato vpliva na povpraševanje na trgu novih težkih vozil. Proizvajalci težkih vozil predstavljajo stran ponudbe na istem trgu. Njihov cilj zmanjšanja emisij CO₂ za 43 % do leta 2030 je določen v Uredbi (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta⁴¹. K temu sicer prispevajo tudi učinkovita konvencionalna vozila, vendar je za doseg cilja potrebno širše uvajanje brezemisijskih vozil. Prvo leto, v katerem morajo proizvajalci doseči ta cilj, je poročevalsko obdobje leta 2030 z rokom 30. junija 2031.
- (5) Da bi zagotovili jasen in skladen pravni okvir ter podprli podjetja Unije v avtomobilskem sektorju pri doseganju njihovih ciljev zmanjšanja emisij CO₂, bi bilo treba uskladiti časovni okvir ukrepov na strani povpraševanja in ponudbe na trgu težkih vozil. Končni datum, do katerega lahko države članice uporabljajo znatno znižane infrastrukturne pristojbine ali uporabnine ali izvzetja od plačila takih pristojbin za brezemisijška vozila, bi bilo zato treba odložiti do 30. junija 2031.
- (6) Neobvezna narava spremenjene določbe pomeni, da državam članicam ni treba prenesti te direktive v nacionalno zakonodajo. Kljub temu bi morale Komisijo nemudoma obvestiti, če uporabijo možnost, da brezemisijškim vozilom odobrijo znatno znižane infrastrukturne pristojbine in uporabnine ali izvzetje od njihovega plačila po 31. decembru 2025 –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

V členu 7ga(1), peti pododstavek, Direktive 1999/62/ES se datum „31. decembra 2025“ nadomesti s „30. junija 2031“, datum „1. januarja 2026“ pa se nadomesti s „1. julija 2031“.

⁴¹ Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 198, 25.7.2019, str. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

Člen 2

Države članice takoj obvestijo Komisijo o ukrepih, sprejetih na podlagi te direktive.

Člen 3

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament
predsednica*

*Za Svet
predsednik*