

Bruselj, 22. november 2019
(OR. en)

14383/19

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0114(COD)

TRANS 545

POROČILO

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Svet
Št. predh. dok.:	ST 14059/19
Št. dok. Kom.:	ST 9672/17 + ADD 1
Zadeva:	Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila – splošni pristop

I. UVOD

1. Komisija je navedeni predlog, ki je del t. i. prvega svežnja o mobilnosti, Evropskemu parlamentu in Svetu predložila 1. junija 2017.
2. Komisija je predlog predložila zato, da bi odpravili težave, povezane z emisijami toplogrednih plinov, financiranjem cestne infrastrukture in zastoji. Ta predlog spreminja direktivo o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (Direktiva 1999/62/ES).

II. DELO V DRUGIH INSTITUCIJAH

3. Evropski parlament je za pristojni odbor za ta predlog imenoval Odbor za promet in turizem (TRAN), za poročevalko za osmo parlamentarno obdobje pa Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (SD, FR).
4. Parlament je 25. oktobra 2018 sprejel stališče v prvi obravnavi.
5. Giuseppe Ferrandino (SD, IT) je bil imenovan za poročevalca za deveto parlamentarno obdobje.
6. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje o predlogu sprejel na 529. plenarnem zasedanju 18. oktobra 2017. Odbor regij je mnenje sprejel na 127. plenarnem zasedanju 1. februarja 2018.

III. DELO V SVETU

7. Delo v Delovni skupini za kopenski promet se je začelo s splošno predstavitvijo predloga 1. junija 2017. 21. junija 2017 je bila analizirana ocena učinka.
8. Svet (PTE, promet) je 5. decembra 2017 opravil orientacijsko razpravo o predlogu (dok. 14426/17), poročilo o napredku pa je bilo predstavljeno 6. junija 2019 (dok. 9331/19).

IV. NEREŠENA VPRAŠANJA

9. Predsedstvo meni, da je predlog ključnega pomena za zmanjšanje emisij ogljika iz prometnega sektorja in lahko kot podporni ukrep za države članice pomembno pripomore k zmanjšanju emisij iz sektorja cestnega prometa. Določbe novega člena 7g-a so osrednjega pomena za doseg tega cilja, saj vzpostavljajo novo obvezno in vseevropsko orodje za razlikovanje infrastrukturnih pristojbin in uporabnin za težka vozila na podlagi emisij CO₂. Potrebna prožnost za države članice je upoštevana v drugih členih, kar omogoča, da se bo direktiva uporabljala kar najučinkoviteje, in hkrati zagotavlja, da bodo pravila harmonizirana v zadostni meri.

10. Uvodne izjave niso bile sistematično analizirane; to bi morala storiti Delovna skupina za kopenski promet, potem ko bo dosežen dogovor o splošnem pristopu.

V. **ZAKLJUČEK**

11. Odbor stalnih predstavnikov je na seji 20. novembra 2019 preučil kompromisno besedilo, ki je v prilogi k temu poročilu, in sklenil, da ga predloži Svetu PTE (promet) za sprejetje splošnega pristopa na seji 2. decembra 2019.
12. Svet naj sprejme dogovor o splošnem pristopu. Svet naj poleg tega pozove Delovno skupino za kopenski promet, da uvodne izjave, ki niso vključene v splošni pristop, uskladi s členi in prilogami dogovorjenega besedila ter tako dokonča delo.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture
za težka tovorna vozila
(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 odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

[uvodne izjave niso navedene]

¹ UL C , , str. .

² UL C , , str. .

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 1999/62/ES se spremeni:

(1) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Direktiva 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo cestne infrastrukture za vozila [...]“;

(2) člena 1 in 2 se nadomestita z naslednjim:

„Člen 1

1. Ta direktiva se uporablja za:

- (a) davke na vozila za težka tovorna vozila,
- (b) cestnine in uporabnine, ki se uvedejo za vozila.

2. Ta direktiva se ne uporablja za vozila, ki [...] se **uporabljajo** izključno na neevropskih ozemljih držav članic.

3. Ta direktiva se ne uporablja za **težka** vozila, ki so registrirana na Kanarskih otokih, v Ceuti in Melilli, na Azorih ali Madeiri ter opravljajo prevoze samo na teh ozemljih ali med njimi in celinskim delom Španije oziroma Portugalske.

4. Države članice se lahko odločijo, da ne bodo uporabljale odstavka 5 člena 7c, odstavkov 1 in 2 člena 7g in člena 7g-a za cestnine in uporabnine na cestni infrastrukturi, ki je predmet koncesijske pogodbe, dokler se pogodba ne podaljša ali bistveno spremeni, in če
- (a) je bila pogodba podpisana pred [UL: vstaviti datum začetka veljavnosti direktive o spremembi direktive] ali
 - (b) so bile ponudbe ali odgovori na povabila za pogajanja v okviru postopka s pogajanja na podlagi postopka javnega naročanja prejete pred [UL: vstaviti datum začetka veljavnosti direktive o spremembi direktive].
5. Odstavek 4 se uporablja tudi za dolgoročne pogodbe, sklenjene med javnim in nejavnim subjektom, podpisane pred [UL: vstaviti datum začetka veljavnosti direktive o spremembi direktive], za izvedbo gradnje in/ali upravljanje storitev, razen za izvedbo gradnje, ki ne zajema prenosa tveganja v zvezi s povpraševanjem.

Člen 2

V tej direktivi:

- (1) ‚vseevropsko cestno omrežje‘ pomeni infrastrukturo za cestni promet iz oddelka 3 poglavja II Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta³, kot je prikazana na zemljevidih v Prilogi I k navedeni uredbi;
- (2) ‚stroški gradnje‘ pomenijo stroške, povezane z gradnjo, in, kjer je ustrezno, tudi stroške financiranja enega od naslednjih:
 - (a) nove infrastrukture ali novih izboljšav infrastrukture, vključno z večjimi popravili infrastrukture;

³ Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

- (b) infrastrukture ali izboljšav infrastrukture, vključno z večjimi gradbenimi popravili, ki je bila dokončana največ 30 let pred 10. junijem 2008, če so bile ureditve cestninjenja do 10. junija 2008 že uvedene, ali pa je bila gradnja infrastrukture dokončana največ 30 let pred vzpostavitvijo novih ureditev cestninjenja, uvedenih po 10. juniju 2008;
- (c) infrastrukture ali izboljšav infrastrukture, ki so bile dokončane **več kot 30 let** pred 10. junijem 2008, kadar:
 - (i) je država članica vzpostavila cestninski sistem, ki zagotavlja povračilo teh stroškov na podlagi pogodbe z upravljavcem cestninskega sistema ali na podlagi drugih pravnih aktov z enakovrednim učinkom, ki so začeli veljati pred 10. junijem 2008, ali
 - (ii) lahko država članica izkaže, da je bil pogoj za izgradnjo določene infrastrukture, da bo njena pričakovana življenjska doba daljša od 30 let;
- (3) ‚stroški financiranja‘ pomenijo obresti na posojila in donosnost lastniškega kapitala delničarjev;
- (4) ‚večja popravila infrastrukture‘ pomenijo popravila infrastrukture, razen tistih popravil, ki za uporabnike cest niso več koristna, zlasti kjer so bila popravljalna dela nadomeščena z naknadnimi preplastitvami ali drugimi gradbenimi deli;
- (5) ‚avtocesta‘ pomeni cesto, ki je posebej zasnovana in zgrajena za promet motornih vozil in nima neposrednega dostopa do sosednjih zemljišč ter izpolnjuje naslednja merila:
 - (a) ima, razen na posameznih odsekih ali začasno, dva vozna pasova za obe smeri prometa, ločena bodisi z vmesnim ločilnim pasom, ki ni namenjen prometu, bodisi izjemoma na drugačen način;
 - (b) v isti višini ne prečka ceste, železniške ali tramvajske proge, kolesarske steze ali pešpoti;
 - (c) je posebej označena kot avtocesta;

- (6) ‚cestnina‘ pomeni znesek, ki se določi na podlagi razdalje, prevožene po dani infrastrukturi, in na podlagi tipa vozila, s plačilom katerega vozilo pridobi pravico do uporabe infrastrukture, zajema pa **eno ali več naslednjih pristojbin**:
- infrastrukturna pristojbina;
 - pristojbina za zastoje;
 - pristojbina za zunanje stroške;
- (7) ‚infrastrukturna pristojbina‘ pomeni pristojbino, ki se zaračuna za nadomestilo stroškov gradnje, vzdrževanja, obratovanja in razvoja v zvezi z infrastrukturo, ki jih ima država članica;
- (8) ‚pristojbina za zunanje stroške‘ pomeni pristojbino, ki se zaračuna za nadomestilo stroškov [...] v zvezi z onesnaževanjem zraka, [...] obremenitvami s hrupom zaradi prometa **in/ali emisijami CO₂ zaradi prometa** [...];
- (8a) ‚stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa‘ pomenijo stroške škode, ki jo je povzročil izpust trdnih delcev in predhodnikov ozona, kot so dušikov oksid in hlapne organske spojine, med delovanjem vozila;
- (8b) ‚stroški obremenitev s hrupom zaradi prometa‘ pomenijo stroške škode, ki jo je povzročil hrup, ki so ga oddala vozila ali ga je ustvaril njihov stik s površino vozišča;
- (8c) **‚stroški emisij CO₂ zaradi prometa‘ pomenijo stroške škode, ki jo je povzročil izpust ogljikovega dioksida med delovanjem vozila;**
- (9) ‚zastoj‘ pomeni stanje, ko se obseg prometa približa zmogljivosti ceste ali jo preseže;
- (10) ‚pristojbina za zastoje‘ pomeni pristojbino, ki se za vozila zaračuna za nadomestilo stroškov zaradi zastojev, ki jih ima država članica [...];

- (11) [...]
- (12) [...]
- (13) ‚ponderirana povprečna infrastrukturna pristojbina‘ pomeni skupne prihodke iz infrastrukturnih pristojbin v določenem obdobju, deljene s številom prevoženih kilometrov težkih vozil na cestnih odsekih, na katerih se v tem obdobju zaračunavajo pristojbine;
- (14) ‚uporabnina‘ pomeni plačilo določenega zneska, s katerim je vozilu za dano obdobje zagotovljena pravica do uporabe infrastrukture iz člena 7(1) in (2);
- (15) ‚vozilo‘ pomeni [...] **motorno vozilo ali spojeno kombinacijo vozil, ki je namenjeno ali se uporablja za prevoz potnikov ali blaga po cesti;**
- (16) ‚težko vozilo‘ pomeni [...] **motorno vozilo, katerega največja dovoljena masa presega 3,5 tone;**
- (17) ‚težko tovorno vozilo‘ pomeni vozilo, namenjeno za prevoz blaga in katerega največja dovoljena masa presega 3,5 tone;
- (18) ‚avtobus [...]‘ pomeni vozilo, namenjeno za prevoz več kot osmih potnikov poleg voznika, katerega največja dovoljena masa presega 3,5 tone;
- (19) ‚lahko vozilo‘ pomeni [...] **vozilo, katerega največja dovoljena masa ne presega 3,5 tone;**

- (20) ‚osebni avtomobil‘ pomeni vozilo [...] **z največ osmimi sedežnimi mesti poleg voznikovega, katerega največja dovoljena masa ne presega 3,5 tone, ali bivalno vozilo;**
- (21) ‚minibus‘ pomeni vozilo, namenjeno za prevoz več kot osmih potnikov poleg voznika, katerega največja dovoljena masa ne presega 3,5 tone;
- (21a) ‚bivalno vozilo‘ pomeni vozilo z bivalnim prostorom, ki vsebuje naslednjo opremo: sedeže in mizo, ležišča, ki se lahko sestavijo iz sedežev, ter opremo za kuhanje in hrambo, in katerega največja dovoljena masa ne presega 3,5 tone;
- (22) ‚[...] lahko gospodarsko vozilo‘ pomeni vozilo, namenjeno za prevoz blaga in katerega največja dovoljena masa ne presega 3,5 tone;
- (23) [...]
- (23) ‚brezemisijsko vozilo‘ pomeni
- (i) osebni avtomobil ali lahko gospodarsko vozilo brez motorja z notranjim zgorevanjem ali
 - (ii) težko vozilo, kot je opredeljeno v členu 3(11) Uredbe (EU) 2019/1242⁴;
- (24) ‚prevoznik‘ pomeni vsako podjetje, ki prevaža blago ali potnike po cesti;

⁴ 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. 202–240.

- (25) ‚vozilo kategorije EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V, „EEV“ in EURO VI‘ pomeni težko vozilo, ki je skladno z mejnimi emisijskimi vrednostmi iz Priloge 0;
- (26) ‚tip **težkega** vozila‘ pomeni kategorijo, v katero spada težko vozilo, glede na število osi, dimenzije ali maso vozila ali glede na druge dejavnike klasifikacije vozila, ki odraža povzročeno škodo cestam (npr. sistem klasifikacije glede na povzročanje škode iz Priloge IV), pod pogojem, da uporabljeni sistem klasifikacije temelji na značilnostih vozila, ki so bodisi navedene v dokumentaciji o vozilu, ki se uporablja v vseh državah članicah, ali so razpoznavne na pogled;
- (26a) ‚podskupina vozil‘ pomeni **razvrstitev vozil, kot je opredeljena v členu 3(8) Uredbe (EU) 2019/1242;**
- (27) ‚koncesijska pogodba‘ pomeni **koncesijo** za [...] gradnje **ali koncesijo za storitve**, kot sta opredeljeni v členu [...] **5(1)** Direktive 2014/[...] **23/EU** Evropskega parlamenta in Sveta⁵;
- (28) ‚koncesijska cestnina‘ pomeni cestnino, ki jo pobira koncesionar v skladu s koncesijsko pogodbo;
- (29) ‚bistveno spremenjena ureditev cestninjenja ali zaračunavanja pristojbin‘ pomeni ureditev cestninjenja ali zaračunavanja pristojbin, **pri kateri se zaradi spremembe stopnje pričakuje povečanje prihodkov nad 10 % v primerjavi s prejšnjim obračunskim letom, brez upoštevanja učinka povečanja prometa in po popravku za stopnjo inflacije, ki se meri s spremembami v harmoniziranem indeksu cen življenjskih potrebščin EU, razen energije in nepredelanih živil, kot ga je objavila Komisija (Eurostat);**
- [...]

⁵ Direktiva 2014/[...] **23/EU** Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o [...] o **podeljevanju koncesijskih pogodb** (UL L 94, 28.3.2014, str. [...] **1**).“;

- (30) **„prva referenčna vrednost“ pomeni za vsako podskupino vozil vrednost emisij CO₂, ki ustreza najnižjemu 10. percentilu podatkov o spremljanju iz člena 7g-a, pri čemer so iz izračuna teh vrednosti izvzeta brezemisijška vozila;**
- (31) **„druga referenčna vrednost“ pomeni za vsako podskupino vozil vrednost emisij CO₂, ki ustreza najnižjemu 20. percentilu podatkov o spremljanju iz člena 7g-a, pri čemer so iz izračuna teh vrednosti izvzeta brezemisijška vozila;**

Za namene odstavka 2:

- (a) v vsakem primeru delež stroškov gradnje, ki jih je treba upoštevati, na dan 10. junija 2008 oziroma na dan uvedbe nove ureditve cestninjenja, če je ta poznejši, nikakor ne sme presegati deleža preostale tedaj pričakovane življenjske dobe delov infrastrukture;
- (b) stroški infrastrukture ali stroški izboljšav infrastrukture lahko vključujejo kakršne koli posebne izdatke za zmanjšanje hrupa ali izboljšanje varnosti v cestnem prometu ter dejanska plačila, ki jih je izvedel upravljavec infrastrukture na podlagi objektivnih okoljskih vidikov, na primer zaradi zaščite pred onesnaževanjem tal.

[črtano [...]]

- (3) člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7

1. Brez poseganja v člen 9(1a) lahko države članice ohranijo ali uvedejo cestnine in uporabnine na vseevropskem cestnem omrežju ali na določenih odsekih tega omrežja in na katerih koli drugih dodatnih odsekih svojega omrežja avtocest, ki niso del vseevropskega cestnega omrežja, pod pogoji iz odstavkov od 3 do **8a**[...] tega člena ter členov od 7a do 7k.
2. Odstavek 1 ne posega v pravico držav članic, da v skladu s Pogodbo o delovanju Evropske unije zaračunavajo cestnine in uporabnine na drugih cestah, pod pogojem, da uvedba cestnin in uporabnin na takšnih drugih cestah ne pomeni diskriminacije mednarodnega prometa in ne povzroča izkrivljanja konkurence med prevozniki. Cestnine in uporabnine, ki se zaračunavajo na cestah, ki niso del vseevropskega cestnega omrežja ali avtoceste, so v skladu s pogoji iz odstavkov 3 in 4 tega člena, člena 7a ter člena 7j(1), (2) in (4).
- 2a. Brez poseganja v druge določbe te direktive se lahko neodvisno druga od druge uvedejo ali ohranijo cestnine in uporabnine za različne kategorije vozil, kot so težka vozila, težka tovorna vozila, avtobusi, lahka vozila, lahka gospodarska vozila in osebni avtomobili.**
3. Države članice ne smejo za nobeno kategorijo vozil hkrati uvesti cestnine in uporabnine za uporabo enega cestnega odseka. Vendar lahko država članica, ki na svojem omrežju uvede uporabnino, uvede tudi cestnino za uporabo mostov, predorov in gorskih prelazov.

Države članice se lahko odločijo, da za navedene cestnine za uporabo mostov, predorov in gorskih prelazov ne uporabljajo členov 7c(5) in 7g-a(1), če je izpolnjen eden ali oba od naslednjih pogojev:

- (a) uporaba odstavkov 7c(5) in 7g-a(1) za uvedbo take diferenciacije pri zadevnem cestninskem sistemu ne bi bila tehnično izvedljiva;
- (b) uporaba odstavkov 7c(5) in 7g-a(1) bi povzročila preusmeritev vozil, ki najbolj onesnažujejo, kar bi negativno vplivalo na varnost v prometu in javno zdravje.

Država članica, ki se odloči, da v skladu z drugim pododstavkom tega odstavka ne bo uporabljala odstavkov 7c(5) in 7g-a(1), o odločitvi uradno obvesti Komisijo.

- 4. Cestnine in uporabnine ne smejo posredno ali neposredno diskriminirati glede na državljanstvo uporabnika cest, državo članico ali tretjo državo sedeža prevoznika ali registracije vozila ali glede na izhodiščni ali namembni kraj prevoza.
- 4a. **Države članice lahko predvidijo znižane stopnje cestnin ali uporabnin in izključijo cestne odseke z nizko intenzivnostjo prometa na redko poseljenih območjih.**
- 5. Države članice lahko predvidijo znižane stopnje cestnin ali uporabnin ali izvzeta od obveznosti plačevanja cestnin ali uporabnin za
 - (i) vozila, ki so izvzeta iz zahteve po vgradnji in uporabi tahografov v skladu z Uredbo (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta⁶, ter
 - (ii) **katero koli vozilo [...], ki je zajeto s pogoji iz člena 6(2)(a), (b) in (c) te direktive.**

⁶ Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

6. [...]
7. [...].
8. Država članica se lahko do [...] [*UL: vstaviti datum začetka veljavnosti plus osem let*] odloči, da bo v zvezi s težkimi [...] **tovornimi** vozili zaračunavala cestnine ali uporabnine samo za **težka tovorna** vozila, katerih največja dovoljena skupna masa naloženega vozila ni manjša od 12 ton, če meni, da bi razširitev na **težka tovorna** vozila, katerih največja dovoljena skupna masa naloženega vozila ne dosega 12 ton:
- (a) povzročila znatne negativne učinke na prost pretok prometa, okolje, raven hrupa, zastoje, zdravje ali varnost v prometu zaradi preusmeritve prometa;
 - (b) povzročila upravne stroške, ki bi bili za več kot [...] **15 %** višji od dodatnega prihodka, ki bi ga ustvarila navedena razširitev **ali**
 - (c) **zadevala kategorijo vozil, ki ne povzroči več kot 10 % stroškov infrastrukture, ki se lahko zaračunajo.**

Države članice, ki se odločijo za zaračunavanje cestnine ali uporabnine ali obojega samo za **težka tovorna** vozila, katerih največja dovoljena skupna masa naloženega vozila ni manjša od 12 ton, obvestijo Komisijo o svoji odločitvi in razlogih zanje.

- 8a. Če se cestnine zaračunavajo za vsa težka vozila, se lahko države članice odločijo, da bodo od avtobusov po eni strani in od težkih tovornih vozil po drugi strani zahtevale povračilo drugačnega odstotka stroškov.

9. [...]

10. [...]“;

(4) člen 7a se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7a

1. Uporabnine so sorazmerne s trajanjem uporabe infrastrukture.
2. Če se uporabnine zaračunavajo za težka vozila, se uporaba infrastrukture zagotovi za vsaj naslednja obdobja: en dan, en teden, en mesec in eno leto. Mesečna stopnja ne sme biti višja od 10 % letne stopnje, tedenska stopnja ne sme biti višja od 5 % letne stopnje in dnevna stopnja ne sme biti višja od 2 % letne stopnje. **Država članica lahko zaračunava samo letne stopnje za vozila, registrirana v tej državi članici.**

Države članice določijo uporabnine, vključno z upravnimi stroški, za vsa težka vozila [...], na stopnji, ki ne presega najvišjih stopenj, določenih v Prilogi II.

3. Če se uporabnine zaračunavajo za osebna vozila, se uporaba infrastrukture zagotovi vsaj za naslednja obdobja: 10 dni, en mesec ali dva meseca ali oboje in eno leto. Dvomesечna stopnja ne sme biti višja od **33 %** letne stopnje **in** mesečna stopnja ne sme biti višja od **20 %** letne stopnje. [...] Desetdnevna stopnja ne sme biti višja od **13 %** letne stopnje.

Države članice lahko uporabo infrastrukture zagotovijo tudi za druga časovna obdobja. V takih primerih uporabijo stopnje v skladu z načelom enakega obravnavanja med uporabniki, pri tem pa upoštevajo vse ustrezne dejavnike, zlasti letno stopnjo in stopnje, uporabljene za druga obdobja iz prvega pododstavka, uveljavljene vzorce uporabe in upravne stroške.

Kar zadeva sheme uporabnin, sprejete pred [...] *[UL: vstaviti datum začetka veljavnosti]*, lahko države članice v skladu z načelom enakega obravnavanja ohranijo stopnje, ki presegajo stopnje iz prvega pododstavka in so veljale pred navedenim datumom, in ustrezno višje stopnje za druga obdobja uporabe. Vendar upoštevajo omejitve iz prvega in drugega pododstavka takoj, ko začnejo veljati bistveno spremenjene ureditve cestninjenja ali zaračunavanja pristojbin in najpozneje od [...] *[UL: vstaviti datum začetka veljavnosti plus osem let]*.

4. Kar zadeva minibus in [...] **lahka gospodarska vozila**, države članice upoštevajo odstavek 2 ali odstavek 3. Vendar države članice [...] **lahko** določijo **drugačne stopnje** uporabnin za minibus in [...] **lahka gospodarska vozila** kot za osebne avtomobile [...].“;

(4a) člen 7b se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7b

1. Infrastrukturalna pristojbina **za težka vozila** temelji na načelu nadomestila infrastrukturnih stroškov. Ponderirana povprečna infrastrukturna pristojbina **za težka vozila** je odvisna od stroškov gradnje ter stroškov obratovanja, vzdrževanja in razvoja zadevnega infrastrukturnega omrežja. Ponderirana povprečna infrastrukturna pristojbina lahko vključuje tudi donosnost kapitala in/ali stopnjo dobička po tržnih pogojih.
 2. Upoštevajo se stroški, ki se nanašajo na omrežje ali del omrežja, na katerem se zaračunavajo infrastrukturne pristojbine **za težka vozila**, ter na vozila, ki se jim zaračunavajo infrastrukturne pristojbine. Države članice se lahko odločijo nadomestiti samo določen odstotek teh stroškov.“;
- (5) člen 7c se nadomesti z naslednjim:

- (5) člen 7c se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7c

1. Države članice lahko ohranijo ali uvedejo pristojbino za zunanje stroške, ki je povezana s stroški **onesnaževanja** zraka, [...] obremenitve s hrupom, **emisij CO₂** zaradi prometa ali [...] **katere koli kombinacije navedenega**.

Kadar države članice za onesnaževanje zraka in obremenitev s hrupom zaradi težkih vozil **zaračunajo pristojbino za zunanje stroške**, [...] se **pristojbine** razlikujejo in [...] določijo v skladu z minimalnimi zahtevami in metodami iz Priloge IIIa, pri čemer se upoštevajo referenčne vrednosti iz Priloge IIIb.

2. Upoštevajo se stroški, ki se nanašajo na omrežje ali del omrežja, na katerem se zaračunavajo pristojbine za zunanje stroške, ter na vozila, ki se jim te pristojbine zaračunavajo. Države članice se lahko odločijo nadomestiti samo določen odstotek teh stroškov.
3. Pristojbina za zunanje stroške, ki je povezana z onesnaževanjem zraka zaradi prometa, se ne zaračunava za težka vozila, ki so v skladu z najstrožjimi emisijskimi standardi EURO.

Prvi pododstavek se preneha uporabljati štiri leta od datuma začetka veljavnosti pravil, s katerimi so začeli veljati navedeni standardi.

- 3a. **Država članica lahko odstopa od zahteve po razlikovanju infrastrukturne pristojbine ali uporabnine v skladu z odstavkom 1a člena 7g-a, kadar se zaračunava pristojbina za zunanje stroške za CO₂ in se ta razlikuje glede na referenčne vrednosti pristojbine za zunanje stroške za emisije CO₂, kot je določena v Prilogi IIIc ali v izvedbenem aktu iz odstavka 3c.**

Pristojbina za zunanje stroške za emisije CO₂ se lahko kombinira z infrastrukturno pristojbino, ki se razlikuje v skladu s členom 7 g-a.

- 3b. **Za avtobuse se države članice lahko odločijo, da bodo uporabile enake ali nižje vrednosti od tistih, ki so določene v Prilogi IIIc.**

- 3c. Komisija sprejme izvedbene akte v skladu s postopkom pregleda iz člena 9c(3), s katerimi določi referenčne vrednosti pristojbine za zunanje stroške za emisije CO₂ za vozila iz emisijskih razredov CO₂ 2 in 3 iz odstavka 1a člena 7 g-a, ter revidira te vrednosti za vozila z nizkimi emisijami. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v enem letu po tem, ko Komisija v skladu s členom 11(1) Uredbe (EU) 2019/1242 prvič objavi referenčne podatke o emisijah CO₂, ki so potrebni za izračun vrednosti zunanjih stroškov za razred vozil iz Priloge IIIc.
- [3d. *črtano*]
- 3e. Država članica lahko zaračuna tudi višje pristojbine za zunanje stroške za emisije CO₂ od referenčnih vrednosti iz Priloge IIIc, pod pogojem, da to stori na nediskriminatoren način in da so pristojbine omejene na največ dvakratne vrednosti, določene v Prilogi IIIc. Kadar države članice uporabijo ta odstavek, svojo odločitev utemeljijo in o njej uradno obvestijo Komisijo.
4. Znesek pristojbine za zunanje stroške določi zadevna država članica. Če država članica imenuje organ za ta namen, je ta organ pravno in finančno neodvisen od organizacije, ki upravlja ali pobira pristojbino ali njen del.
5. Tiste države članice, ki pobirajo cestnine, od [...] ***[UL: vstaviti datum začetka veljavnosti plus štiri leta]*** zaračunavajo težkim vozilom pristojbino za zunanje stroške vsaj na **tistem** delu cestnega omrežja iz člena 7(1), na katerem je okoljska škoda, ki jo povzročajo težka vozila, **največja** [...].⁷;

⁷ **Dodati novo uvodno izjavo: Država članica bi morala imeti možnost, da zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške težkim vozilom po potrebi omeji na tiste dele omrežja, kjer se zaračunavajo infrastrukturne pristojbine.**

(5a) člen 7d se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7d

Komisija do šest mesecev po sprejetju prihodnjih in strožjih emisijskih standardov EURO po potrebi predstavi zakonodajni predlog za določitev ustreznih referenčnih vrednosti v Prilogi IIIb.“;

(6) vstavi se naslednji člen 7da:

„Člen 7da

1. Države članice lahko v skladu z zahtevami iz Priloge V uvedejo pristojbino za zastoje na katerem koli odseku svojega cestnega omrežja, na katerem nastajajo zastoji. Pristojbina za zastoje se lahko zaračunava le na tistih cestnih odsekih, na katerih so zastoji redni, in le v obdobjih, ko so zastoji običajni.
2. Države članice opredelijo cestne odseke in časovna obdobja iz odstavka 1 na podlagi objektivnih meril glede na raven izpostavljenosti cest ter njihove okolice zastojem, kot so povprečne zamude ali dolžina kolon.
3. Pristojbina za zastoje, ki se uvede na katerem koli odseku cestnega omrežja, se nediskriminatorno zaračunava vsem kategorijam vozil, v skladu s standardnimi ekvivalenčnimi faktorji iz Priloge V. **Države članice lahko iz pristojbine za zastoje delno ali v celoti izvzamejo minibusse in avtobuse.**
4. Pristojbina za zastoje odraža stroške, ki jih vozilo povzroča drugim uporabnikom cest in posredno družbi, [...] **in [...] upošteva referenčne vrednosti**, določene v Prilogi VI za posamezne vrste cest, **ter se določi v skladu z minimalnimi zahtevami iz Priloge V.** Kadar namerava država članica zaračunati pristojbine za zastoje, ki presegajo referenčne vrednosti iz Priloge VI, o tem uradno obvesti Komisijo v skladu z zahtevami iz Priloge V.

5. Države članice vzpostavijo ustrezne mehanizme za spremljanje učinka pristojbin za zastoje in preverjanje njihove stopnje. Stopnjo pristojbin preverjajo redno, vsaj vsaka tri leta, s čimer zagotovijo, da niso višje od stroškov zastojev, ki jih ima navedena država članica in nastanejo na tistih cestnih odsekih, na katerih se zaračunava pristojbina za zastoje.“;

(6a) Odstavka 1 in 2 člena 7e se nadomestita z naslednjim:

- „1. Države članice najvišjo stopnjo infrastrukturne pristojbine **za težka vozila** izračunajo z uporabo metodologije, ki temelji na temeljnih načelih za izračun iz **člena 7b in** Priloge III.
2. V primeru koncesijskih cestnin je najvišja stopnja infrastrukturne pristojbine **za težka vozila** enaka ali nižja od stopnje, ki bi izhajala iz uporabe metodologije, ki temelji na temeljnih načelih za izračun iz **člena 7b in** Priloge III. Enakost se oceni na podlagi razumno dolgega referenčnega obdobja, primerne naravi koncesije.“;
- (7) člena 7f in 7g se nadomestita z naslednjim:

„Člen 7f

1. Država članica lahko po predhodnem obvestilu Komisije doda pribitek k infrastrukturni pristojbini, ki se zaračunava na posebnih cestnih odsekih, na katerih so redni zastoji oziroma na katerih vozila povzročajo znatno okoljsko škodo, če so izpolnjeni naslednji pogoji:
- (a) prihodek, ustvarjen s pribitkom, se vloži v financiranje **razvoja prevoznih storitev ali v** izgradnjo ali **vzdrževanje** prometne infrastrukture jedrnega omrežja, opredeljenega v skladu s poglavjem III Uredbe (EU) št. 1315/2013, ki neposredno prispevajo k zmanjševanju zastojev ali okoljske škode in so na istem koridorju kot cestni odsek, za katerega se zaračunava pribitek;

- (b) pribitek ne presega 15 % ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine, izračunane v skladu s členom 7b(1) in členom 7e, razen če se ustvarjeni prihodek vloži v čezmejne odseke koridorjev jedrnega omrežja; v tem primeru pribitek ne sme presegati 25 %. **Če dve ali več držav članic zaračunavajo pribitek v istem koridorju, pribitek ne sme presegati 50 %;**
 - (c) zaračunavanje pribitka nima za posledico nepravičnega obravnavanja komercialnega prometa v primerjavi z ostalimi uporabniki cest;
 - (d) Komisiji se pred zaračunavanjem pribitka predložita natančen opis lokacije pribitka in dokazilo o odločitvi za financiranje gradnje koridorjev jedrnega omrežja iz točke (a);
 - (e) se vnaprej določi in omeji obdobje, v katerem se bo pribitek zaračunaval, pri čemer je obdobje glede pričakovanega prihodka skladno s predloženimi finančnimi načrti ter analizo stroškov in koristi za projekt, ki se sofinancira s prihodki iz pribitka.
- 1a. V primeru novih čezmejnih projektov se lahko pribitki dodajo le, če se strinjajo vse države članice, vključene v tak projekt.
 2. Pribitek se lahko uporablja za infrastrukturno pristojbino, ki je razlikovana v skladu s členom 7g , **7g-a** ali 7ga.
 3. Potem ko Komisija od države članice, ki namerava zaračunavati pribitek, prejme zahtevane informacije, Komisija navedene informacije predloži članom odbora iz člena 9c. Kadar Komisija meni, da načrtovani pribitek ni v skladu s pogoji iz odstavka 1 ali da bo imel načrtovani pribitek pomembne negativne učinke na gospodarski razvoj obrobni regij, lahko z izvedbenimi akti zavrne načrte zadevne države članice za pristojbine ali zahteva njihovo spremembo. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s [...] postopkom **pregleda** iz člena 19c([...] **3**).

4. [...]
5. Pribitek se ne sme zaračunavati na cestnih odsekih, na katerih se zaračunava pristojbina za zastoje.

Člen 7g

1. Zaradi zmanjševanja zastojev, čim učinkovitejšega omejevanja poškodb infrastrukture in čim boljše uporabe zadevne infrastrukture ali spodbujanja varnosti v cestnem prometu se infrastrukturne pristojbine lahko [...] razlikujejo, če so izpolnjeni naslednji pogoji:
- (a) razlikovanje je pregledno, objavljeno in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike;
 - (b) razlikovanje se uporablja glede na čas v dnevu, vrsto dneva ali letni čas;
 - (c) nobena infrastrukturna pristojbina ne presega najvišje ravni ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine iz člena 7b za več kot 175 %;
 - (d) obdobja prometnih konic, med katerimi se za zmanjševanje zastojev zaračunavajo višje infrastrukturne pristojbine, ne presegajo pet ur na dan;
 - (e) razlikovanje za cestni odsek, kjer so zastoji, se oblikuje in uporablja pregledno in dohodkovno nevtralno, tako da se [...] **uporabnikom cest**, ki isti cestni odsek uporabljajo zunaj prometne konice, ponudijo nižje stopnje cestnine, povišane stopnje cestnine pa se zaračunajo [...] **uporabnikom cest**, ki isti cestni odsek uporabljajo med prometno konico;
 - (f) **na zadevnem odseku se ne zaračunava pristojbina za zastoje.**

Država članica, ki želi uvesti tako razlikovanje ali spremeniti obstoječega, o tem obvesti Komisijo in ji predloži podatke, ki so potrebni za presojo, ali so pogoji izpolnjeni.

2. Države članice do [...] **začetka uporabe razlikovanja infrastrukturnih pristojbin ali uporabnin iz člena 7g-a** razlikujejo infrastrukturne pristojbine za težka vozila glede na emisijske razrede EURO vozila tako, da nobena infrastrukturna pristojbina za več kot 100 % ne presega enake pristojbine, ki se zaračunava za enakovredna vozila, ki izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde. **Ko se infrastrukturne pristojbine in uporabnine razlikujejo v skladu s členom 7g-a, države članice odpravijo razlikovanje glede na emisijske razrede EURO.** [...]

Države članice lahko uporabijo znižanje do 75 % za brezemisijška vozila v primerjavi s pristojbino za najstrožje emisijske standarde od [UL: vstaviti datum začetka veljavnosti te direktive o spremembi direktive].

Vseeno je državi članici dovoljeno odstopanje od zahteve razlikovanja infrastrukturne pristojbine, če velja kar koli od naslednjega:

- (i) to bi resno ogrozilo celovitost cestninskega sistema na njenem ozemlju;
- (ii) tako razlikovanje ne bi bilo tehnično izvedljivo za zadevni cestninski sistem;
- (iii) to bi povzročilo preusmeritev vozil, ki najbolj onesnažujejo, kar bi negativno vplivalo na varnost v prometu in javno zdravje;
- (iv) v cestnino je zajeta pristojbina za zunanje stroške.

O vseh takih odstopanjih ali izvzetjih se uradno obvesti Komisijo.

3. Kadar voznik ali prevoznik, kjer je ustrezno, ob pregledu ne more predložiti dokumentov vozila, ki so potrebni za ugotovitev njegovega emisijskega razreda za namene iz odstavka 2, **in ponudnik storitev evropskega elektronskega cestninjenja (EETS), kjer je ustrezno, teh informacij ne more predložiti**, lahko države članice zaračunajo najvišjo cestnino, ki se lahko zaračuna.

4. Razlikovanja iz tega člena niso namenjena spreminjanju prihodkov.

(7a) vstavi se naslednji člen 7g-a:

„Člen 7g-a

1. Države članice zaračunajo različne infrastrukturne pristojbine in uporabnine za težka vozila v skladu s tem členom.

Razlikovanje se uporablja za podskupino težkih vozil dve leti po začetku veljavnosti izvedbenega akta, relevantnega za zadevno podskupino, kot je navedeno v odstavku 2 ali 3.

Po tem datumu države članice odpravijo razlikovanje glede na emisijski razred EURO iz člena 7g za zadevno težko vozilo.

1a. Države članice za vsako vrsto težkih vozil določijo naslednje emisijske razrede CO₂:

- (a) emisijski razred CO₂ 1 – vozila, ki ne spadajo v noben emisijski razred CO₂ iz točk (b) do (e);
- (b) emisijski razred CO₂ 2 – vozila z emisijami CO₂, ki so manjše od ali enake drugi referenčni vrednosti njihove specifične podskupine vozil, vendar ne spadajo v noben emisijski razred CO₂ iz točk (c) do (e);
- (c) emisijski razred CO₂ 3 – vozila z emisijami CO₂, ki so manjše od ali enake prvi referenčni vrednosti njihove specifične podskupine vozil, vendar ne spadajo v noben emisijski razred CO₂ iz točk (d) do (e);

(d) emisijski razred CO₂ 4 – nizkoemisijska težka vozila, kot so opredeljena v členu 3(12) Uredbe (EU) št. 2019/1242;

(e) emisijski razred CO₂ 5 – brezemisijska vozila.

1b. Najvišja stopnja infrastrukturne pristojbine ali uporabnine za posamezno vrsto težkih vozil se uporablja za vozila, ki spadajo v emisijski razred CO₂ 1. Za vozila v emisijskih razredih CO₂ 2, 3, 4 in 5 se uporabljajo znižane pristojbine, kot sledi:

- emisijski razred CO₂ 2 – 5- do 15-odstotno znižanje v primerjavi s pristojbino, ki se uporablja za emisijski razred CO₂ 1;
- emisijski razred CO₂ 3 – 15- do 30-odstotno znižanje v primerjavi s pristojbino, ki se uporablja za emisijski razred CO₂ 1;
- emisijski razred CO₂ 4 – 30- do 50-odstotno znižanje v primerjavi s pristojbino, ki se uporablja za emisijski razred CO₂ 1;
- emisijski razred CO₂ 5 – 50- do 75-odstotno znižanje v primerjavi s pristojbino, ki se uporablja za emisijski razred CO₂ 1.

2. Za težka vozila iz točk (a) do (d) člena 2(1) Uredbe (EU) 2019/1242 Komisija v skladu s postopkom pregleda iz člena 9c(3) z izvedbenimi akti določi prvo in drugo referenčno vrednost, kot sta opredeljeni v členu 2(30) oziroma 2(31). Ti referenčni vrednosti temeljita na podatkih o spremljanju iz drugega odstavka člena 1 Uredbe (EU) 2019/1242. Komisija te izvedbene akte sprejme v šestih mesecih od objave referenčnih emisij CO₂, opredeljenih v členu 3(1) Uredbe (EU) 2019/1242, ki so relevantne za posamezno podskupino težkih vozil.

Poleg tega Komisija v skladu s postopkom pregleda iz člena 9c(3) sprejme izvedbene akte, v katerih določi nove referenčne vrednosti v šestih mesecih po začetku veljavnosti kakršne koli zadevne prilagoditve referenčnih emisij CO₂, sprejete v skladu s členom 11(2) Uredbe 2019/1242.

3. **Za težka vozila, ki niso zajeta v odstavku 2, Komisija z izvedbenimi akti določi prvo in drugo referenčno vrednost na podlagi emisij CO₂ za vsako skupino težkih vozil, objavljenih v skladu s členom 10 Uredbe 2018/956. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 9c(3) in v enem letu po poročanju podatkov Komisiji v skladu z Uredbo 2018/956.**

Za opredelitev emisijskega razreda CO₂ 4 Komisija uporabi metodologijo, opisano v točki 3 Priloge I k Uredbi (EU) 2019/1242.

4. **Komisija v skladu s postopkom pregleda iz člena 9c(3) sprejme izvedbene akte, s katerimi na podlagi najnovejših podatkov o spremljanju za vozila iz odstavkov 2 in 3 prilagodi percentilne vrednosti, opredeljene v členu 2(30) in 2(31), za ločevanje emisijskih razredov CO₂ iz odstavka 1a. Prvi izvedbeni akt se sprejme do 31. decembra 2026 in nato vsakih pet let.**

Prilagojene vrednosti se uporabljajo od 12 mesecev po začetku veljavnosti zadevnega izvedbenega akta.

7. **Razlikovanja iz tega člena niso namenjena spreminjanju prihodkov.“;**

- (8) vstavi se naslednji člen 7ga:

„Člen 7ga

1. Za lahka vozila lahko države članice diferencirajo cestnine in uporabnine glede na okoljsko učinkovitost vozila, kot je določena s kombiniranimi ali ponderiranimi specifičnimi emisijami CO₂, navedenimi v točki 49 certifikata o skladnosti vozil, in z emisijsko vrednostjo Euro.

Nižje stopnje cestnin in uporabnin se uporabljajo za osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila, ki izpolnjujejo naslednja pogoja:

- (a) njihove specifične emisije CO₂, določene v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 2017/1151⁸, so enake nič ali nižje od naslednjih vrednosti:
 - (i) za obdobje 2021–2024: povprečja – ponderiranega glede na število novoregistriranih osebnih avtomobilov ali lahkih gospodarskih vozil v zadevnem letu – ciljev specifičnih emisij, določenih za vsakega posameznega proizvajalca v skladu s točko 4 dela A oziroma B Priloge I k Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta⁹;
 - (ii) za obdobje 2025–2029: ciljev za celotni vozni park EU, določenih v skladu s točko 6.1.1 dela A oziroma B Priloge I k navedeni uredbi;
 - (iii) za obdobje po letu 2030: ciljev za celotni vozni park EU, določenih v skladu s točko 6.1.2 dela A oziroma B Priloge I k navedeni uredbi;
- (b) njihove emisije onesnaževal, določene v skladu z Uredbo Komisije (EU) 2017/1151, so opredeljene v tabeli iz Priloge VII k tej direktivi.

⁸ Uredba Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, o spremembah Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008.

⁹ Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011.

3. Kadar voznik ali prevoznik, če je to ustrezno, **ali ponudnik storitev evropskega elektronskega cestninjenja (EETS), če je to ustrezno**, ob pregledu ne more ugotoviti ravni emisij vozila, lahko države članice zaračunajo najvišjo cestnino ali letno uporabnino, ki se lahko zaračuna.“;
- (9) člen 7h se spremeni:
- (a) v odstavku 1 se uvodno besedilo nadomesti z naslednjim:
- „Države članice vsaj šest mesecev pred začetkom izvajanja nove ali bistveno spremenjene ureditve cestninjenja na podlagi infrastrukturnih pristojbin Komisiji pošljejo:“;
- (aa) **vstavi se naslednji odstavek 1a:**
- „1a. Ko država članica Komisiji pošlje podatke v skladu z odstavkom 1, lahko predvidi ali vključi več kot eno spremembo ureditve cestninjenja na podlagi infrastrukturnih pristojbin. Izvedba take predvidene spremembe, o kateri je bila Komisija že obveščena, ni predmet določb odstavka 1.“;**
- (b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:
- „3. Države članice pred začetkom izvajanja nove ali bistveno spremenjene ureditve cestninjenja na podlagi pristojbin za zunanje stroške Komisiji sporočijo zadevno omrežje, predvidene stopnje za posamezno kategorijo vozila in emisijski razred **ter, kjer je ustrezno, Komisijo uradno obvestijo v skladu s točko (2) Priloge IIIa ali točko (2) Priloge V.**“;
- (c) odstavek 4 se črta,

(10) člen 7i se spremeni:

(a) v odstavku 2 se točki (b) in (c) nadomestita z naslednjim:

„(b) tovrstni popusti ali znižanja odražajo dejanske prihranke pri upravnih stroških obravnave pogostih uporabnikov v primerjavi z občasnimi uporabniki;

(c) tovrstni popusti ali znižanja ne presegajo 13 % infrastrukturnih pristojbin, ki jih plačujejo enakovredna vozila, ki do popustov ali znižanj niso upravičena.“;

(aa) vstavi se naslednji odstavek 2a:

„2a. Države članice lahko predvidijo popuste ali znižanja infrastrukturne pristojbine za osebne avtomobile, kadar gre za pogoste uporabnike, zlasti na območjih razpršenih naselij in na obrobjih mest. Zmanjšanje prihodkov zaradi popusta, ki se odobri pogostim uporabnikom, se ne naloži drugim manj pogostim uporabnikom.“;

(b) odstavek 3 se spremeni:

„3. Pod pogoji iz člena 7g(1)(b) [...] se stopnje cestnin lahko za posamezne projekte velikega evropskega pomena, opredeljene v Prilogi I k Uredbi (EU) št. 1315/2013, diferencirajo na drugačen način, da se zagotovi gospodarska izvedljivost takih projektov, kadar so ti izpostavljeni neposredni konkurenci drugih vrst prevoznih sredstev. Tarifna struktura je linearna, sorazmerna, objavljena in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike ter ne pomeni prenosa dodatnih stroškov na druge uporabnike v obliki višjih cestnin.“;

(11) člen 7j se spremeni:

(a) v odstavku 1 se drugi stavek nadomesti z naslednjim:

„V ta namen države članice sodelujejo pri uvajanju metod, s katerimi se uporabnikom cest omogoči plačevanje cestnin in uporabnin vsaj **elektronsko ali na** glavnih plačilnih mestih 24 ur na dan in z običajnimi plačilnimi sredstvi znotraj in zunaj držav članic, v katerih se zaračunavajo. **Državam članicam ni treba zagotoviti fizičnih plačilnih mest.**“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Kadar država članica vozilu zaračuna cestnino, je celoten znesek cestnine, znesek infrastrukturne pristojbine, znesek pristojbine za zunanje stroške in znesek pristojbine za zastoje, kadar se uporablja, naveden na potrdilu o plačilu, ki se izda uporabniku ceste, po možnosti z elektronskimi sredstvi. **Uporabnik ceste se lahko strinja s tem, da se mu potrdilo o plačilu ne izda.**“;

(c) v odstavku 4 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Če je to ekonomsko izvedljivo, države članice pristojbine za zunanje stroške in pristojbine za zastoje zaračunavajo in pobirajo v okviru elektronskega **cestninskega** sistema, ki je skladen z [...] **določbami** člena **3(1)** Direktive [...] (EU) **2019/520.**“;

(12) člen 7k se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7k

Brez poseganja v člena 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije ta direktiva ne vpliva na možnost držav članic, ki uvedejo sistem cestnin, da predvidijo ustrezno povračilo.“;

(13) v členu 8 se točki (a) in (b) odstavka 2 [...] nadomestita z naslednjim:

[...] [...] „(a) plačilo enotne uporabnine omogoča dostop do omrežja, kot ga opredelijo sodelujoče države članice v skladu s členom 7(1) in (2);

(b) enotne stopnje uporabnin določijo sodelujoče države članice v zneskih, ki niso višji od najvišjih stopenj iz člena 7a“;

(14) člen 9 se spremeni:

(a) drugi pododstavek odstavka 2 se črta;

[...] [...] [...] [...] [...] .“;

(14a) v členu 9c se doda naslednji odstavek 3:

„3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.“;

(15) člena 9d in 9e se nadomestita z naslednjim:

„Člen 9d

Komisiji se podeli pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 9e za spremembo Priloge 0, **formul v oddelkih 4.1 in 4.2 Priloge IIIa ter** zneskov v tabeli [...]1 v Prilogi IIIb[...], da se prilagodijo znanstvenemu in tehničnemu napredku.

Člen 9e

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se Komisiji podeli pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz [...] člena 9d se prenese na Komisijo za [...] **obdobje petih let od [UL: vstaviti datum začetka veljavnosti te direktive]. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.**

3. Prenos pooblastila iz člena [...] 9d lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu pooblastila preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
 4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016.
 5. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
 6. Delegirani akt, sprejet na podlagi [...] člena 9d, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.“;
- (16) člena 9f in 9g se črtata;
- (17) člen 10a se nadomesti z naslednjim:

„Člen 10a“

1. Zneski v eurih iz Priloge II in zneski v centih iz tabele 1 [...] v Prilogi IIIb se prilagodijo vsaki dve leti, da se upoštevajo spremembe v harmoniziranem indeksu cen življenjskih potrebščin EU, razen energije in nepredelanih živil, kot ga objavi Komisija (Eurostat). Prva prilagoditev se izvede do 31. marca [**UL: vstaviti leto, ki sledi dvema letoma od začetka veljavnosti te direktive**].

Zneski se samodejno prilagodijo s [...] **prilagoditvijo** osnovnega zneska v eurih ali centih za odstotek spremembe iz navedenega indeksa. Dobljeni zneski se zaokrožijo navzgor na najbližji euro, če gre za Prilogo II, in na najbližjo desetino centa, če gre za Prilogo IIIb.

2. Komisija prilagojene zneske iz odstavka 1 v Uradnem listu Evropske unije objavi do 31. marca leta, ki sledi koncu dveh koledarskih let iz odstavka 1. Ti prilagojeni zneski začnejo veljati s prvim dnem v mesecu po objavi.“;

(18) člen 11 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 11

1. Države članice **vsakih pet let** [...] v zbirni obliki objavijo poročilo o cestninah in uporabninah, pobranih na njihovem ozemlju[...].
2. Poročilo, ki se objavi v skladu z odstavkom 1, vključuje informacije o:
 - (a) pristojbini za zunanje stroške, ki se zaračunavajo za vsako kombinacijo razreda vozila, vrste ceste in časovnega obdobja;
 - (b) razlikovanju infrastrukturnih pristojbin **ali uporabnin** glede na **kategorijo vozila in vrsto težkega** vozila[...];
 - (c) ponderirani povprečni infrastrukturni pristojbini [...] ter skupnem prihodku iz infrastrukturnih pristojbin[...];
 - (d) skupnem prihodku iz pristojbin za zunanje stroške;
 - (e) skupnem prihodku iz pristojbin za zastoje;

- (f) skupnih prihodkih iz cestnin in/ali uporabnin;
- (g) koriščenju prihodkov, ustvarjenih z uporabo te direktive, in kako je država članica na podlagi tega lahko izpolnila cilje iz člena 9(2)[...];

[...]

[...]

3. [...] [...] [...] [...]

4. [...]

5. [...]“;

([...] **19**) priloge se spremenijo:

- (a) priloge 0, IIIa, IIIb in IV se spremenijo, kakor je določeno v Prilogi k tej direktivi.
- (b) priloge **IIIc**, V, VI in VII se dodajo, kot je določeno v Prilogi k tej direktivi.

Člen 2

1. Države članice sprejmejo zakone, predpise in upravne določbe, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do [**UL: vstaviti datum začetka veljavnosti plus dve leti**]. Besedila navedenih predpisov nemudoma sporočijo Komisiji.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob svoji uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedila temeljnih predpisov nacionalnega prava, ki jih sprejmejo na področju, ki ga ureja ta direktiva.

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 Za Svet

Predsednik Predsednik

(1) Priloge 0, III, IIIa, IIIb in IV se spremenijo:

(a) v Prilogi 0 se oddelek 3 spremeni:

[...] [...] [...] (iii) doda se naslednje:

„Mejne vrednosti emisij Euro VI

	Mejne vrednosti							
	CO (mg/kWh)	Skupni ogljikovo diki (THC) (mg/kWh)	Nemetans ki ogljikovo diki (NMHC) (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masa trdnih delcev (mg/kWh)	Število trdnih delcev (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHSC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Opomba:

PI = prisilni vžig.

CI = kompresijski vžig.

(1) Dopustna raven sestavine NO₂ v mejni vrednosti NO_x se lahko določi pozneje.“;

(b) Priloga III se spremeni:

(i) oddelek 2 se spremeni:

– v točki 2.1 se šesta alineja nadomesti z naslednjim:

„– Porazdelitev stroškov na težka vozila se izvede na objektivni in pregledni podlagi, ob upoštevanju deleža prometa težkih vozil, ki poteka prek omrežja, ter s tem povezanih stroškov. Prevoženi kilometri, ki jih opravijo težka vozila, se lahko v ta namen prilagodijo z uporabo objektivno utemeljenih ‚ekvivalenčnih faktorjev‘, kot so tisti iz točke 4¹⁰.“;

– v točki 2.2 se šesta alineja nadomesti z naslednjim:

„– Takšni stroški se porazdelijo med težka vozila in preostali promet na podlagi dejanskih in predvidenih deležev prevoženih kilometrov ter se lahko prilagajajo glede na objektivno utemeljene ekvivalenčne faktorje, kot so tisti iz točke 4.“;

(ii) v oddelku 4 se naslov in prva alineja nadomestita z naslednjim:

„4. DELEŽ PROMETA TEŽKIH VOZIL, EKVIVALENČNI FAKTORJI IN MEHANIZEM POPRAVKOV

– Izračun cestnin temelji na dejanskih in predvidenih deležih prevoženih kilometrov težkih vozil, ki se lahko po potrebi prilagodijo z uporabo ekvivalenčnih faktorjev zaradi upoštevanja povečanih stroškov gradnje in popravil infrastrukture, ki jo uporabljajo težka vozila.“;

¹⁰ Države članice lahko pri uporabi ekvivalenčnih faktorjev upoštevajo gradnjo cest, ki poteka v več fazah ali temelji na usmeritvi k dolgemu življenjskemu ciklu.

(c) Priloga IIIa se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA IIIa

MINIMALNE ZAHTEVE ZA ZARAČUNAVANJE PRISTOJBINE ZA ZUNANJE STROŠKE

V tej prilogi so določene minimalne zahteve za zaračunavanje pristojbine za zunanje stroške in, kjer je ustrezno, za izračun najvišje pristojbine za zunanje stroške.

1. Deli zadevnega cestnega omrežja

Država članica natančno določi del ali dele svojega cestnega omrežja, na katerih se zaračunava pristojbina za zunanje stroške.

Če namerava država članica zaračunavati pristojbino za zunanje stroške samo na delu ali delih cestnega omrežja, ki ga sestavljajo njen delež vseevropskega omrežja in njene avtoceste, se del ali deli izberejo potem, ko je bila opravljena ocena, v kateri je bilo ugotovljeno, da:

- vozila z uporabo cest, na katerih se zaračunavajo pristojbine za zunanje stroške, povzročajo škodo okolju, ki je večja od povprečne ocenjene škode v skladu s poročanjem o kakovosti zraka, nacionalnimi katastri emisij, obsegom prometa in, v primeru hrupa, v skladu z Direktivo 2002/49/ES, **ali drugim enakovrednim virom podatkov**, ali
- bi lahko imela uvedba pristojbine za zunanje stroške na drugih delih tako sestavljenega cestnega omrežja negativen vpliv na okolje ali varnost v prometu ali bi zaračunavanje in pobiranje pristojbine za zunanje stroške na njih povzročilo nesorazmerne stroške.

2. Zajeta vozila, ceste in časovna obdobja

Če država članica namerava zaračunavati pristojbine za zunanje stroške, ki so višje od referenčnih vrednosti, navedenih v Prilogi IIIb **ali Prilogi IIIc**, Komisijo obvesti o klasifikaciji vozil, na podlagi katere se bo določilo razlikovanje cestnin. Kjer je ustrezno, Komisijo uradno obvesti [...] o lokaciji cest, na katerih se zaračunavajo višje pristojbine za zunanje stroške (v nadaljnjem besedilu: primestne ceste (vključno z avtocestami)), in cest, na katerih se zaračunavajo nižje pristojbine za zunanje stroške (v nadaljnjem besedilu: medmestne ceste (vključno z avtocestami)).

Če je ustrezno, država članica Komisijo uradno obvesti tudi o natančnih časovnih obdobjih, ki ustrezajo nočnemu času, ko se lahko uvedejo višje pristojbine za zunanje stroške hrupa, da se upošteva večje motenje zaradi hrupa.

Klasifikacija cest kot primestnih cest (vključno z avtocestami) in medmestnih cest (vključno z avtocestami) ter opredelitev časovnih obdobji temeljita na objektivnih merilih glede na raven izpostavljenosti cest ter njihove okolice onesnaževanju, kot so gostota prebivalstva, letna povprečna onesnaženost zraka (zlasti s PM₁₀ in NO₂) ter število dni (za PM₁₀) in ur (za NO₂), ko so presežene mejne vrednosti, določene na podlagi Direktive 2008/50/ES. Uporabljena merila se vključijo v uradno obvestilo.

3. Znesek pristojbine

Ta oddelek se uporablja, kadar namerava država članica zaračunavati pristojbine za zunanje stroške, ki so višje od referenčnih vrednosti, navedenih v Prilogi IIIb **ali Prilogi IIIc**.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ za vsak razred vozila, vrsto ceste in časovno obdobje, **kot je ustrezno**, določi posamezen poseben znesek. Tarifna struktura je pregledna, objavljena in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike. Tarifno strukturo je treba objaviti dovolj zgodaj pred začetkom izvajanja. Vsi parametri, podatki in druge informacije, brez katerih razumevanje izračuna raznovrstnih elementov zunanjih stroškov ni mogoče, se objavijo.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ pri določanju pristojbin upošteva načelo učinkovitega oblikovanja cen, to je cen, ki so blizu mejnih družbenih stroškov uporabe vozila, ki se mu zaračuna pristojbina.

Pristojbina se določi po tem, ko je bilo upoštevano tveganje preusmeritve prometa skupaj z morebitnimi negativnimi učinki na varnost v cestnem prometu, okolje in zastoje ter morebitne rešitve za ublažitev teh tveganj.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ spremlja učinkovitost tarifne sheme pri zmanjševanju okoljske škode zaradi cestnega prometa. Tarifno strukturo in posebni znesek pristojbine, določene za dani razred vozila, vrsto ceste in časovno obdobje po potrebi vsaki dve leti prilagaja spremembam v povpraševanju po prevoznih storitvah in njihovi ponudbi.

4. Elementi zunanjih stroškov

4.1. Stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa

Če namerava država članica zaračunavati pristojbine za zunanje stroške, ki so višje od referenčnih vrednosti, navedenih v Prilogi IIIb, zadevna država članica ali po potrebi neodvisni organ izračuna stroške onesnaževanja zraka zaradi prometa, ki se lahko zaračunajo, po naslednji formuli:

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

pri čemer je:

- PCV_{ij} = stroški onesnaževanja zraka vozila razreda i na cesti vrste j (euro/prevoženi kilometer vozila),
- EF_{ik} = faktor emisije onesnaževala k in razred vozila i (gram/prevoženi kilometer vozila),
- PC_{jk} = denarna vrednost stroškov onesnaževala k za vrsto ceste j (euro/gram)

Faktorji emisije so isti, kot jih uporabljajo države članice pri določanju nacionalnih katastrof emisij, opredeljenih v Direktivi (EU) 2016/2284 Evropskega parlamenta in Sveta o zmanjšanju nacionalnih emisij za nekatera onesnaževala zraka¹¹ (to zahteva uporabo priročnika EMEP/EEA o evidencah emisij onesnaževal zraka¹²). Denarno vrednost stroškov onesnaževal oceni država članica ali po potrebi neodvisni organ iz člena 7c(4), pri čemer uporabi znanstveno dokazane metode.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ lahko za izračun vrednosti stroškov onesnaževanja zraka uporabi znanstveno dokazane alternativne metode, pri čemer uporabi podatke meritev onesnaževal zraka in lokalno vrednost denarne vrednosti stroškov onesnaževal.

4.2. Stroški obremenitve s hrupom zaradi prometa

Če namerava država članica zaračunavati pristojbine za zunanje stroške, ki so višje od referenčnih vrednosti, navedenih v Prilogi IIIb, zadevna država članica ali po potrebi neodvisni organ izračuna stroške obremenitve s hrupom zaradi prometa, ki se lahko zaračunajo, po naslednji formuli:

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

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

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

¹¹ Direktiva (EU) 2016/2284 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2016 o zmanjšanju nacionalnih emisij za nekatera onesnaževala zraka, spremembi Direktive 2003/35/ES in razveljavitvi Direktive 2001/81/ES (UL L 344, 17.12.2016, str. 1).

¹² Metodologija Evropske agencije za okolje: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

pri čemer je:

–	$NCV_j =$		stroški obremenitve s hrupom težkega tovornega vozila na cesti vrste j (euro/prevoženi kilometer vozila),
–	$NC_{jk} =$		stroški obremenitve s hrupom na osebo, izpostavljeno na vrsti ceste j ravni hrupa k (euro/osebo),
–	$POP_k =$		prebivalstvo, izpostavljeno dnevni ravni hrupa k na kilometer (oseba/kilometer),
–	$WADT =$		ponderirani povprečni dnevni promet (ekvivalent osebnih vozil),
–	a in b		pomenita utežna faktorja, ki ju država članica določi tako, da ponderirana povprečna pristojbina za hrup na število prevoženih kilometrov ustreza NCV_j (dnevno).

Obremenitev s hrupom zaradi prometa se nanaša na vpliv hrupa na zdravje državljanov ob cesti.

Prebivalstvo, izpostavljeno ravni hrupa k, se upošteva skladno s strateškimi kartami hrupa, oblikovanimi v skladu s členom 7 Direktive 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹³ **ali drugim enakovrednim virom podatkov.**

Stroške obremenitve s hrupom na osebo, izpostavljeno ravni hrupa k, oceni država članica ali po potrebi neodvisni organ, pri čemer uporabi znanstveno dokazane metode.

¹³ Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa (UL L 189, 18.7.2002, str. 12).“;

Za ponderirani povprečni dnevni promet se med težkimi tovornimi vozili in osebnimi avtomobili uporabi ekvivalenčni faktor „e“, ki se izračuna na podlagi ravni emisij hrupa povprečnega avtomobila in povprečnega težkega tovornega vozila ter ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 540/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. aprila 2014 o ravni hrupa motornih vozil in nadomestnih sistemih za dušenje zvoka ter o spremembi Direktive 2007/46/ES ter razveljavitvi Direktive 70/157/EGS.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ lahko določi različne pristojbine za obremenitev s hrupom, da nagradi uporabnike tišjih vozil, če to ne pomeni diskriminacije tujih vozil.

4.3. Stroški emisij CO₂ zaradi prometa

Kadar namerava država članica zaračunati pristojbine za zunanje stroške za emisije CO₂, ki so višje od referenčnih vrednosti iz Priloge IIIc, ta država članica ali po potrebi neodvisni organ izračuna upravičene stroške na podlagi znanstvenih dokazov z uporabo pristopa izogibanja stroškom, pri čemer upošteva in pojasni zlasti naslednje vidike:

- izbiro ciljne ravni emisij;
- oceno možnosti za ublažitev posledic;
- oceno osnovnega scenarija;
- izogibanje tveganju in izgubam;
- ponderiranje.

Države članice vsaj šest mesecev pred začetkom zaračunavanja take pristojbine za zunanje stroške za emisije CO₂ o tem uradno obvestijo Komisijo.“;

(d) Priloga IIIb se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA IIIb

REFERENČNE VREDNOSTI PRISTOJBINE ZA ZUNANJE STROŠKE

V tej prilogi so določene referenčne vrednosti pristojbine za zunanje stroške, vključno s stroški onesnaženosti zraka in hrupa.

Tabela 1: referenčne vrednosti pristojbine za zunanje stroške za težka tovorna vozila

<i>Razred vozila</i>	<i>Cent/prevoženi kilometer vozila</i>	<i>Primestne ceste⁽¹⁾</i>	<i>Medmestne ceste⁽²⁾</i>
<i>Težko tovorno vozilo, katerega največja dovoljena skupna masa naloženega vozila ne presega [...] 12 ton ali ima dve osi</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 18,6	[...] 9,9
	<i>EURO I</i>	[...] 12,6	[...] 6,4
	<i>EURO II</i>	[...] 12,5	[...] 6,3
	<i>EURO III</i>	[...] 9,6	[...] 4,8
	<i>EURO IV</i>	[...] 7,3	[...] 3,4
	<i>EURO V</i>	[...] 4,4	[...] 1,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,3	[...] 0,5
	<i>Onesnažuje manj kot EURO VI, vključno z brezemisijскими vozili</i>	[...] 2,0	0,3
<i>Težko tovorno vozilo, katerega največja dovoljena skupna masa naloženega vozila znaša med [...] 12 in</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 24,6	[...] 13,7
	<i>EURO I</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO II</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO III</i>	[...] 12,5	[...] 6,6

<i>[...] 18 tonami ali ima tri osi</i>	<i>EURO IV</i>	<i>[...] 9,2</i>	<i>[...] 4,5</i>
	<i>EURO V</i>	<i>[...] 5,6</i>	<i>[...] 2,7</i>
	<i>EURO VI</i>	<i>[...] 2,8</i>	<i>[...] 0,7</i>
	<i>Onesnažuje manj kot EURO VI, vključno z brezemisijskimi vozili</i>	<i>[...] 2,3</i>	<i>0,3</i>
<i>Težko tovorno vozilo, katerega največja dovoljena skupna masa naloženega vozila znaša med [...] 18 in [...] 32 tonami ali ima štiri osi</i>	<i>EURO 0</i>	<i>[...] 27,8</i>	<i>[...] 15,8</i>
	<i>EURO I</i>	<i>[...] 20,4</i>	<i>[...] 11,3</i>
	<i>EURO II</i>	<i>[...] 20,4</i>	<i>[...] 11,2</i>
	<i>EURO III</i>	<i>[...] 16,3</i>	<i>[...] 8,9</i>
	<i>EURO IV</i>	<i>[...] 11,8</i>	<i>[...] 6,0</i>
	<i>EURO V</i>	<i>[...] 6,6</i>	<i>[...] 3,4</i>
	<i>EURO VI</i>	<i>[...] 3,1</i>	<i>0,8</i>
	<i>Onesnažuje manj kot EURO VI, vključno z brezemisijskimi vozili</i>	<i>2,5</i>	<i>0,3</i>
<i>Težko tovorno vozilo, katerega največja dovoljena skupna masa naloženega vozila presega [...] 32 ton ali ima pet ali več osi</i>	<i>EURO 0</i>	<i>[...] 33,5</i>	<i>[...] 19,4</i>
	<i>EURO I</i>	<i>[...] 25,0</i>	<i>[...] 14,1</i>
	<i>EURO II</i>	<i>[...] 24,9</i>	<i>[...] 13,9</i>
	<i>EURO III</i>	<i>[...] 20,1</i>	<i>[...] 11,1</i>
	<i>EURO IV</i>	<i>[...] 14,2</i>	<i>[...] 7,5</i>

	<i>EURO V</i>	[...] 7,6	[...] 3,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,4	[...] 0,8
	<i>Onesnažuje manj kot EURO VI, vključno z brezemisijskimi vozili</i>	[...] 2,8	0,3

- (1) „Primestna“ so območja z gostoto prebivalstva med 150 in 900 prebivalci/km² (povprečna gostota prebivalstva je 300 prebivalcev/km²).
- (2) „Medmestna“ so območja z gostoto prebivalstva, nižjo od 150 prebivalcev/km².

[tabela črtana]

Vrednosti iz tabele 1 [...] je mogoče na gorskih območjih in ob aglomeracijah pomnožiti s faktorjem do 2, če je to upravičeno z manjšo razpršenostjo, nakloni cest, višino ali temperaturnimi inverzijami.“;

(da) vstavi se naslednja nova Priloga IIIc:

„PRILOGA IIIc

REFERENČNE VREDNOSTI PRISTOJBINE ZA ZUNANJE STROŠKE ZA EMISIJE CO₂

V tej prilogi so določene referenčne vrednosti pristojbine za zunanje stroške, ki upoštevajo emisije CO₂.

Tabela 1: referenčne vrednosti pristojbine za zunanje stroške za emisije CO₂ za težka tovorna vozila

Razred vozila	Cent/prevoženi kilometer vozila	Medmestne ceste (vključno z avtocestami)
Težko tovorno vozilo, katerega največja dovoljena skupna masa naloženega vozila ne presega 12 ton ali ima dve osi	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	EURO IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	Vozilo z nizkimi emisijami	2,0
	Brezemisijsko vozilo	0
Težko tovorno vozilo, katerega največja dovoljena skupna masa naloženega	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2
	EURO II	5,2

vozila	EURO III	5,2
znaša med 12 in 18 tonami	EURO IV	5,0
ali ima tri osi	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Vozilo z nizkimi emisijami	2,5
	Brezemisijsko vozilo	0

Razred vozila	Cent/prevoženi kilometer vozila	Medmestne ceste (vključno z avtocestami)
Težko tovorno vozilo, katerega največja dovoljena skupna masa naloženega vozila znaša med 18 in 32 tonami ali ima štiri osi	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	Vozilo z nizkimi emisijami	3,4
	Brezemisijsko vozilo	0
Težko tovorno vozilo, katerega največja dovoljena skupna masa naloženega	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1
	EURO II	8,1

vozila presega 32 ton ali ima pet ali več osi	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Vozilo z nizkimi emisijami	4,0
	Brezemisijsko vozilo	0

- (e) v Prilogi IV se tabela „Kombinacije vozil (spojena vozila in cestni vlaki)“ nadomesti z naslednjim:

„KOMBINACIJE VOZIL (SPOJENA VOZILA IN CESTNI VLAKI)“

Pogonske osi z zračnim vzmetenjem ali priznanim enakovrednim vzmetenjem	Drugi sistemi vzmetenja vozne osi	Škodni razred
Število osi in največja dovoljena masa naloženega vozila (v tonah)	Število osi in največja dovoljena masa naloženega vozila (v tonah)	

Ne manj kot	Manj kot	Ne manj kot	Manj kot	
<i>2 + 1 osi</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>2 + 2 osi</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>2 + 3 osi</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>2 + 4 osi</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 1 osi</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
<i>3 + 2 osi</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

<i>3 + 3 osi</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 osi</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>Najmanj 8 [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III [“] ;

- (2) dodajo se priloge V, VI in VII:

„PRILOGA V

MINIMALNE ZAHTEVE ZA ZARAČUNAVANJE PRISTOJBINE ZA ZASTOJE

V tej prilogi so določene minimalne zahteve za zaračunavanje pristojbine za zastoje.

1. Zajeti deli omrežja, na katerih se zaračunavajo pristojbine za zastoje, vozila in časovna obdobja

Države članice natančno določijo:

- (a) del ali dele svojega omrežja, ki ga sestavljajo njihovi deleži vseevropskega cestnega omrežja in njihove avtoceste iz člena 7(1), na katerih se zaračunava pristojbina za zastoje, v skladu s členom 7da(1) in (3);
- (b) klasifikacijo odsekov omrežja, na katerih se zaračunava pristojbina za zastoje, kot ‚velemestni‘ in ‚nevelemestni‘. Države članice za določitev klasifikacije vsakega posameznega cestnega odseka uporabijo merila iz tabele 1. Tabela 1: merila za klasifikacijo cest na omrežju iz točke (a) kot ‚velemestne‘ in ‚nevelemestne‘;

Kategorija ceste	Merilo za klasifikacijo
„Velemestna“	Odseki omrežja, ki potekajo v okviru aglomeracij z 250 000 prebivalci ali več.
„Nevelemestna“	Odseki omrežja, ki ne štejejo za „velemestne“.

- (c) obdobja, ko se zaračunava pristojbina, za vsak posamezni odsek. Kadar se v obdobju zaračunavanja pristojbin zaračunavajo različne ravni pristojbine, države članice natančno določijo začetek in konec vsakega posameznega obdobja, ko se zaračunava posebna pristojbina.

Države članice za določitev razmerja med ravnmi pristojbine za različne kategorije vozil uporabijo ekvivalenčne faktorje iz tabele 2.

Tabela 2: ekvivalenčni faktorji za določitev razmerja med ravnmi pristojbine za zastoje za različne kategorije vozil

Kategorija vozila	Ekvivalenčni faktor
Lahka vozila	1
Toga težka tovorna vozila	1,9
Avtobusi	2,5
Spojena težka tovorna vozila	2,9

2. Znesek pristojbine

Država članica ali po potrebi neodvisni organ za vsak razred vozila, cestni odsek in časovno obdobje določi posamezen poseben znesek, določen v skladu z določbami iz oddelka 1 te priloge, ob upoštevanju ustrezne [...] **referenčne** vrednosti iz tabele v Prilogi VI. Tarifna struktura je pregledna in objavljena ter dostopna vsem uporabnikom pod enakimi pogoji.

Država članica dovolj zgodaj pred začetkom izvajanja pristojbine za zastoje objavi:

- (a) vse parametre, podatke in druge informacije, brez katerih razumevanje določitve klasifikacije cest in vozil ter obdobji zaračunavanja pristojbine ni mogoče;
- (b) popoln opis pristojbin za zastoje, ki se zaračunavajo za vsako posamezno kategorijo vozila na vsakem posameznem cestnem odseku in za vsako posamezno časovno obdobje.

Države članice dajo Komisiji na voljo vse informacije, ki se objavijo v skladu s točkama (a) in (b). Pristojbina se določi šele po tem, ko je bilo upoštevano tveganje preusmeritve prometa skupaj z morebitnimi negativnimi učinki na varnost v cestnem prometu, okolje in zastoje ter morebitne rešitve za ublažitev teh tveganj.

Kadar namerava država članica zaračunavati višje pristojbine za zastoje od referenčnih vrednosti iz Priloge VI, uradno obvesti Komisijo o:

- (i) lokaciji cest, na katerih se zaračunavajo pristojbine za zastoje;
- (ii) klasifikaciji cest kot „velemestne“ in „nevelemestne“, kot je opredeljeno v točki (b) oddelka 1;
- (iii) obdobjih, v katerih se zaračunava pristojbina, kot je opredeljeno v točki (c) oddelka 1;
- (iv) morebitnemu delnemu ali popolnemu izvzetju za minibuse in avtobuse.

3. Spremljanje

Država članica ali po potrebi neodvisni organ spremlja uspešnost tarifne sheme pri razbremenjevanju zastojev. Tarifno strukturo, obdobja zaračunavanja in posebni znesek pristojbine, določene za dani razred vozila, vrsto ceste in časovno obdobje, po potrebi vsake tri leta prilagaja spremembam v povpraševanju po prevoznih storitvah in njihovi ponudbi.

PRILOGA VI

[...] REFERENČNE VREDNOSTI PRISTOJBINE ZA ZASTOJE

V tej prilogi so določene [...] **referenčne vrednosti** pristojbine za zastoje.

Referenčne vrednosti [...] iz naslednje tabele se uporabljajo za lahka vozila. Pristojbine za druge kategorije vozil se določijo tako, da se pristojbina, ki se zaračunava lahkim vozilom, pomnoži z ekvivalenčnimi faktorji iz tabele v Prilogi V.

Tabela: [...] **referenčne vrednosti** pristojbine za zastoje za lahka vozila

Cent/prevoženi kilometer vozila	Velemestna	Nevelemestna
Avtoceste	[...] 25,9	[...] 23,7
Glavne ceste	[...] 61,0	[...] 41,5

PRILOGA VII
VREDNOSTI EMISIJ

V tej prilogi so določene vrednosti emisij za onesnaževala, na podlagi katerih se diferencirajo cestnine in uporabnine v skladu s členom 7ga(1)(b).

Tabela: merila za vrednosti emisij za onesnaževala za lahka vozila

Cestnina in uporabnina	10 % pod najvišjo stopnjo	20 % pod najvišjo stopnjo	30 % pod najvišjo stopnjo	75 % pod najvišjo stopnjo
Vrednosti emisij	Euro-6d-temp-x [#]	Euro-6d-x [#]	Deklarirane največje vrednosti RDE za emisije onesnaževal ^{##} < 80 % veljavnih mejnih vrednosti emisij	Brezemisijska vozila

pri čemer lahko x ostane prazen ali se nadomesti z enim od naslednjega: EVAP, EVAP-ISC, ISC ali ISC-FCM

za NO_x in PN, kot je navedeno v točki 48.2 izjave o skladnosti vozil v Prilogi IX k Direktivi 2007/46/ES