



EVROPSKA UNIJA

EVROPSKI PARLAMENT

SVET

Bruselj, 14. oktober 2026
(OR. en)

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466

ZAKONODAJNI AKTI IN DRUGI INSTRUMENTI

Zadeva: DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi
Direktive 1999/62/ES glede razlikovanja pristojbin za težka vozila na
podlagi njihovih emisij CO₂ ter za pojasnitev in poenostavitev nekaterih
določb

DIREKTIVA (EU) 2026/...
EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne ...

**o spremembi Direktive 1999/62/ES glede razlikovanja pristojbin
za težka vozila na podlagi njihovih emisij CO₂
ter za pojasnitev in poenostavitev nekaterih določb**

(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 mnenj Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom²,

¹ UL C, C/2023/874, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj> in UL C, C/2026/880, 27.2.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj>.

² Stališče Evropskega parlamenta z dne 7. oktobra 2026 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne....

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva (EU) 2022/362 Evropskega parlamenta in Sveta³, s katero je bila spremenjena Direktiva 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta⁴, je z uvedbo obveznega zaračunavanja pristojbin za nekatera vozila na podlagi njihovih emisij CO₂ – bodisi z razlikovanjem infrastrukturnih pristojbin in uporabnin glede na emisije CO₂ vozil bodisi z uporabo pristojbine za zunanje stroške za emisije CO₂ – okrepila načeli „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“.

³ 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: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES z dne 17. junija 1999 o zaračunavanju pristojbin vozilom za uporabo cestne infrastrukture (UL L 187, 20.7.1999, str. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (2) Primerno je pojasniti in poenostaviti nekatere določbe Direktive 1999/62/ES, da se upoštevajo spremembe Uredbe (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta⁵, ki so bile uvedene z Uredbo (EU) 2024/1610 Evropskega parlamenta in Sveta⁶, ter spremembe Uredbe Komisije (EU) 2017/2400⁷, ki so bile uvedene z Uredbo Komisije (EU) 2022/1379⁸.

⁵ 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>).

⁶ Uredba (EU) 2024/1610 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. maja 2024 o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 in razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956 (UL L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁷ Uredba Komisije (EU) 2017/2400 z dne 12. decembra 2017 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L 349, 29.12.2017, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

⁸ Uredba Komisije (EU) 2022/1379 z dne 5. julija 2022 o spremembi Uredbe (EU) 2017/2400 glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri srednjih in težkih tovornih vozilih ter težkih avtobusih in uvedbi električnih vozil ter drugih novih tehnologij (UL L 212, 12.8.2022, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

- (3) V tej direktivi bi bilo treba pojasniti datum, od katerega velja obveznost razlikovanja cestnih pristojbin glede na emisije CO₂ podskupine vozil. Ta direktiva bi se zato morala dosledno sklicevati na objavo referenčnih emisij CO₂ podskupine vozil, sprejetih v skladu s členom 11(1) Uredbe (EU) 2019/1242. Prav tako bi bilo treba v tej direktivi nacionalnim organom in ponudnikom storitev cestninjenja zagotoviti dovolj časa za razvrstitev vozil teh podskupin vozil v emisijske razrede CO₂. Države članice bi morale imeti po objavi svojih referenčnih emisij CO₂ na voljo vsaj 12 mesecev za uvedbo razlikovanja cestnih pristojbin za nove podskupine vozil. Zaradi predvidljivosti in poenostavitve bi se moralo tako razlikovanje vedno uporabljati bodisi od 1. julija leta, ki sledi letu objave referenčnih emisij CO₂ nove podskupine vozil, če so bile te objavljene pred 1. julijem, bodisi od 1. januarja drugega leta, ki sledi letu objave referenčnih emisij CO₂ nove podskupine vozil, če so bile te objavljene 1. julija ali pozneje. Kar zadeva podskupine vozil, ki jih je Uredba (EU) 2019/1242 prvotno zajemala, se je obveznost razlikovanja cestnih pristojbin uporabljala od 13. maja 2023, kar je bilo dve leti po datumu objave Izvedbenega sklepa Komisije (EU) 2021/781⁹.

⁹ Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2021/781 z dne 10. maja 2021 o objavi seznama določenih vrednosti emisij CO₂ na proizvajalca in povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz vseh novih težkih vozil, registriranih v Uniji, ter referenčnih emisij CO₂ v skladu z Uredbo (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta za poročevalsko obdobje leta 2019 (UL L 167, 12.5.2021, str. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) V tej direktivi bi bilo treba pojasniti datum, od katerega se uporabljajo prilagoditve referenčnih emisij CO₂, sprejete na podlagi člena 11(2) Uredbe (EU) 2019/1242. Države članice bi morale imeti na voljo vsaj 12 mesecev za uvedbo prilagojenih referenčnih emisij CO₂. Zaradi predvidljivosti in poenostavitve bi se morale prilagojene referenčne emisije CO₂ vedno uporabljati bodisi od 1. julija leta, ki sledi letu njihove objave, če so bile te objavljene pred 1. julijem, bodisi od 1. januarja drugega leta, ki sledi letu objave, če so bile objavljene 1. julija ali pozneje. Vendar so bile z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2025/2545¹⁰ prilagojene referenčne emisije CO₂ podskupin vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD in 10-LH z uporabo od poročevalskega obdobja 2025. Opredelitev „krivulje zmanjševanja emisij“, kot je bila uvedena z Direktivo (EU) 2022/362, določa, da se prilagojene vrednosti uporabljajo od poročevalskega obdobja, ki se začne po datumu začetka uporabe akta, ki vsebuje navedene prilagojene vrednosti. Zato se uporabljajo od 1. julija 2026, za zagotovitev pravne varnosti pa bi bilo treba kot datum začetka uporabe izrecno ohraniti 1. julij 2026.

¹⁰ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2025/2545 z dne 15. decembra 2025 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2025/2335 z določitvijo prilagojenih referenčnih emisij CO₂ in metodologije za opredelitev reprezentativnih vozil (UL L, 2025/2545, 16.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) Ta direktiva bi morala ohraniti pomen opredelitve pojma „krivulje zmanjševanja emisij“ iz Direktive 1999/62/ES, kot je bil uveden z Direktivo (EU) 2022/362. Uredba (EU) 2024/1610 je spremenila Uredbo (EU) 2019/1242 z uvedbo cilja zmanjšanja emisij CO₂ za 43 % do leta 2030. Ta sprememba vpliva na naklon krivulje zmanjševanja emisij iz Direktive 1999/62/ES za leta do vključno leta 2030. Nekatere mejne vrednosti emisijskih razredov CO₂ za leta do vključno leta 2030 so zato strožje kot mejne vrednosti za leto 2031 in naslednja leta. Dobljena oblika krivulje zmanjševanja emisij ni bila predvidena posledica sprejetja Uredbe (EU) 2024/1610. Prvotno obliko krivulje zmanjševanja emisij bi bilo zato treba ponovno uvesti s spremembo Direktive 1999/62/ES, da se določi cilj zmanjšanja emisij CO₂ za 30% do leta 2030. Dokler se ta sprememba ne začne uporabljati, se lahko nekatera vozila uvrstijo v emisijski razred CO₂ s krivuljo zmanjševanja emisij na podlagi cilja zmanjšanja emisij CO₂ za 43 % do leta 2030. Za zagotovitev enake obravnave v primerjavi z vozili, ki so uvrščena v emisijski razred CO₂ po začetku veljavnosti te direktive, bi morale države članice ponovno razvrstiti tista vozila, katerih dodelitev temelji na 43 % cilju, z uporabo krivulje zmanjševanja emisij na podlagi cilja zmanjšanja emisij CO₂ za 30 % do leta 2030. Za zagotovitev, da vozila spadajo v isti emisijski razred CO₂ ne glede na to, kje v Uniji krožijo, bi morale države članice to prerazvrstitev uporabljati od istega datuma, in sicer od zadnjega datuma za prenos te direktive.

- (6) V tej direktivi bi bilo treba pojasniti, kako v emisijske razrede CO₂ razvrstiti vozila, ki jim je priložena opisna mapa za stranke, kot je opredeljeno v Uredbi (EU) 2017/2400, in so bila prvič registrirana pred datumom začetka krivulje zmanjševanja emisij. Za podskupine vozil z referenčnim obdobjem 2021 ali 2025, kot je določeno v Uredbi (EU) 2019/1242, obstaja neskladje med datumom začetka njihovih krivulj zmanjševanja emisij in rokom, do katerega morajo proizvajalci novim vozilom priložiti opisno mapo za stranke, izdano v skladu z Uredbo (EU) 2017/2400. Datum začetka krivulje zmanjševanja emisij za podskupino vozil je prvi dan referenčnega obdobja za to podskupino vozil, kot je določeno v Prilogi I k Uredbi (EU) 2019/1242. Rok, do katerega morajo proizvajalci novim vozilom iz podskupine vozil priložiti opisno mapo za stranke, je določen v Uredbi (EU) 2017/2400. Za te podskupine vozil je rok, do katerega morajo proizvajalci predložiti opisno mapo za stranke, pred datumom začetka krivulje zmanjševanja emisij. V Direktivi 1999/62/ES ni določeno, kako v emisijske razrede CO₂ razvrstiti vozila, ki so bila prvič registrirana pred datumom začetka krivulje zmanjševanja emisij. Države članice bi morale vozilo razvrstiti v emisijski razred CO₂, kadar lahko lastnik vozila v opisni mapi za stranke zagotovi dokaze o njegovih emisijah CO₂. Mejne vrednosti emisijskih razredov CO₂ pred datumom začetka krivulje zmanjševanja emisij so mejne vrednosti prvega leta krivulje zmanjševanja emisij.

- (7) V tej direktivi bi bilo treba pojasniti, kako v emisijske razrede CO₂ razvrstiti delovna vozila. Uredba (EU) 2019/1242 razlikuje delovna vozila, ki se na primer uporabljajo za zbiranje smeti ali gradbena dela, od vozil drugih vrst. Navedena vozila povzročijo približno 2 % emisij v sektorju težkih vozil in se uporabljajo večinoma v mestih. Po sprejetju Uredbe (EU) 2024/1610 so delovna vozila kot taka opredeljena šele po prvi registraciji. V opisni mapi za stranke, priloženi novemu vozilu, torej ni podatkov o delovni naravi vozila. Delovna vozila zato pri razvrščanju v emisijski razred CO₂ ne morejo biti prepoznana kot del podskupine delovnih vozil. Iz objektivnih in praktičnih razlogov bi bilo treba delovna vozila za namene Direktive 1999/62/ES obravnavati, kot da spadajo v ustrezno podskupino nedelovnih vozil.

- (8) Naknadno opremljanje, ki na splošno pomeni spremembo tehničnih značilnosti vozila po njegovi prvi registraciji, vključno s fizičnimi spremembami ali spremembami programske opreme, bi lahko pomagalo zmanjšati emisije vozila ali vplivalo na njegove emisijske vrednosti. Obstoječi pravni okvir ne omogoča določitve emisij CO₂ naknadno opremljenih vozil. Da bi se omogočila razvrstitev naknadno opremljenih vozil v emisijske razrede CO₂ ob upoštevanju učinka postopka naknadnega opremljanja, bi morala Komisija oceniti možnosti za določitev emisij CO₂ naknadno opremljenih vozil ob hkratni preučitvi možnih učinkov na uporabo in učinkovitost Uredbe (EU) 2019/1242, hkrati pa po potrebi predložiti predlog za spremembo te direktive. Ob odsotnosti takih splošnih pravil o določitvi emisij CO₂ naknadno opremljenih vozil, bi bilo treba v tej direktivi pojasniti, kako naknadno opremljena brezemisijška vozila razvrstiti v emisijske razrede CO₂. V Uredbi (EU) 2019/1242 so določeni cilji za proizvajalce glede zmanjšanja emisij CO₂ novih težkih vozil. Na podlagi navedene uredbe imajo proizvajalci zlasti koristi od dajanja brezemisijških vozil na trg. Z Direktivo 1999/62/ES se z odobritvijo nižjih infrastrukturnih pristojbin in uporabnin v skladu z emisijskim razredom CO₂ 5 podpira povpraševanje po takih vozilih. Obstoječa pomanjkljivost brezemisijških vozil je, da imajo manjši doseg kot konvencionalna vozila.

Za povečanje dosega vozila je brezemisijška vozila mogoče naknadno opremiti z zamenjavo baterijskega sklopa z generatorjem na gorivo. Taka naknadno opremljena vozila tako postanejo hibridna vozila. Na podlagi Direktive 1999/62/ES so vozila v emisijske razrede CO₂ razvrščena v skladu z dokumentacijo o vozilu, ki jo proizvajalci zagotovijo pred prvo registracijo vozila. To pomeni, da bi bila na podlagi sedanjega zakonodajnega okvira taka naknadno opremljena vozila še naprej upravičena do nižjih pristojbin v skladu z emisijskim razredom CO₂ 5, čeprav uporabljajo generator na gorivo. Vendar pa taka obravnava izkrivlja trg cestnega prevoza blaga v škodo prevoznikov, ki uporabljajo brezemisijška vozila, ki niso naknadno opremljena, in ne odraža dejanskega zmanjšanja emisij v življenjski dobi takih naknadno opremljenih vozil za namene Uredbe (EU) 2019/1242. Da bi zagotovili, da so vsa vozila uvrščena v emisijske razrede CO₂ na podlagi rezultatov simulacijskega orodja iz Uredbe (EU) 2017/2400 (orodje za izračun porabe energije vozil – VECTO), bi bilo treba brezemisijška vozila, ki so naknadno opremljena z motorjem na gorivo, v skladu z Direktivo 1999/62/ES obravnavati kot vozila, ki spadajo v emisijski razred CO₂ 1.

- (9) V tej direktivi bi bilo treba pojasniti, kako vozila na kombinirano gorivo razvrstiti v emisijske razrede CO₂. Uredba (EU) 2017/2400 proizvajalcem nalaga, da od 1. januarja 2024 za vozila na kombinirano gorivo izdajajo opisno mapo za stranke. Vendar so bila nekatera vozila na kombinirano gorivo pred tem datumom registrirana brez opisne mape za stranke. Vozila, ki so bila prvič registrirana pred tem datumom, ne morejo biti upravičena do ugodnejših cestnin in so lahko v slabšem konkurenčnem položaju v primerjavi s podobnimi vozili, ki so bila registrirana na poznejši datum. Proizvajalci imajo možnost, da določijo emisije CO₂ vozila, ki je že bilo registrirano, s pomočjo nove simulacije, ki upošteva najnovejše zahteve iz Uredbe (EU) 2017/2400. Države članice bi morale rezultat takih simulacij sprejeti kot dokaz o emisijah CO₂ zadevnega vozila. Komisija bi morala z nadzorom uporabe te možnosti pri proizvajalcih preprečiti uporabo nezakonitih rezultatov simulacij. Proizvajalec, ki se odloči uporabiti to možnost, bi moral zato o tem obvestiti Komisijo. Države članice bi morale dokument, ki vsebuje rezultate take simulacije, sprejeti le, če ga prejmejo neposredno od proizvajalca v digitalni obliki, saj je manj izpostavljen goljufijam, in če je Komisija na zadevnega proizvajalca naslovila pozitiven sklep.

- (10) V Direktivi 1999/62/ES je določena razširitev njenega področja uporabe na podskupine vozil, ki so zajete v Uredbi (EU) 2017/2400, ne pa še v Uredbi (EU) 2019/1242. Vendar je bilo z Uredbo (EU) 2024/1610 razširjeno področje uporabe Uredbe (EU) 2019/1242, tako da ustreza področju uporabe Uredbe (EU) 2017/2400. Ustrezne določbe Direktive 1999/62/ES so zato zastarale in bi jih bilo treba črtati, da se poenostavi besedilo navedene direktive.
- (11) Z Direktivo (EU) 2022/362 je bilo uvedeno razlikovanje infrastrukturnih pristojbin in uporabnin za vozila glede na njihov emisijski razred CO₂ kot prispevek k zmanjšanju emisij CO₂ v cestnem prometu. Da bi se spodbudila uvedba brezemisijских vozil, je bilo državam članicam dovoljeno, da brezemisijська vozila začasno izvzamejo iz plačila cestnih pristojbin. Za dopolnitev takega ukrepa bi morale imeti države članice možnost, da ustrezno znižajo infrastrukturne pristojbine ali uporabnine za nizkoemisijська vozila. Za zagotovitev dopolnjevanja med ukrepi za podporo povpraševanju po brezemisijских vozilih in povpraševanju po nizkoemisijских vozilih bi morala biti ta možnost na voljo le v kombinaciji z ukrepi, ki se uporabljajo za brezemisijська vozila, in bi morala biti po 30. juniju 2031 omejena na raven določenega največjega, tj. 50-odstotnega znižanja.

- (12) Čeprav lahko učinkoviti priklopniki zmanjšajo emisije CO₂ konvencionalnih vozil in povečajo doseg vozil, v tej direktivi ni določena pravna podlaga, na podlagi katere bi države članice lahko pri določanju stopenj cestnin upoštevale značilnosti priklopnikov. Komisija bi morala oceniti možnosti uvedbe razlikovanja cestnin na podlagi značilnosti priklopnikov. Možnosti take uvedbe bi morale od prevoznikov zahtevati čim manj truda in bi jih morale biti mogoče stroškovno učinkovito vključiti v obstoječe cestninske sisteme. Komisija bi morala upoštevati različne tehnologije in opremo, ki so na voljo na trgu, vključno z naknadnim opremljanjem obstoječega voznega parka priklopnikov, ter skupno zmanjšanje energije zaradi uporabe teh tehnologij in opreme. Prav tako bi Komisija morala ustrezno upoštevati rezultate vseh pilotnih projektov na tem področju, pa tudi preudarke o upravnem bremenu, operativnih omejitvah in ekonomskih parametrih tehnologij na trgu ter stroškovni učinkovitosti.

- (13) Mehanizmi sodelovanja med državami članicami pri izmenjavi podatkov, povezanih s klasifikacijskimi parametri vozil, lahko poenostavijo upravne postopke in olajšajo vzajemno priznavanje. Zato bi morala Komisija usklajevati delo v okviru skupine strokovnjakov, da bi ta opredelila najboljše prakse in spodbujala njihovo izmenjavo ter podala predloge za skupen pristop. V okviru tega dela bi bilo treba oceniti primernost uporabe obstoječih mehanizmov, kot so elektronski certifikat o skladnosti vozila, izmenjava informacij na podlagi Direktive (EU) 2019/520 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹ ter izmenjava informacij o podatkih iz registrov vozil.
- (14) Ker ciljev te direktive, in sicer zagotoviti dosledno uporabo pravil za razvrščanje težkih vozil v emisijske razrede CO₂ ter ustrezno spreminjanje infrastrukturnih pristojbin in uporabnin po vsej Uniji, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi njihovega obsega in učinkov lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (15) Direktivo 1999/62/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

¹¹ Direktiva (EU) 2019/520 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2019 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov ter lažji čezmejni izmenjavi informacij o neplačilih cestnine v Uniji (UL L 91, 29.3.2019, str. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

Člen 1

Direktiva 1999/62/ES se spremeni:

(1) člen 2(1) se spremeni:

(a) točka 28 se nadomesti z naslednjim:

„(28) ‚emisije CO₂‘ iz težkega vozila pomeni njegove specifične emisije CO₂ (gCO₂/t-km), če gre za težko tovorno vozilo, ali njegove specifične emisije CO₂ (gCO₂/p-km), če gre za avtobus, kot je navedeno v opisni mapi za stranke iz dela II Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400*;

* Uredba Komisije (EU) 2017/2400 z dne 12. decembra 2017 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L 349, 29.12.2017, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).“;

(b) v točki 29 se odstavek (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) težko motorno vozilo iz člena 3, točka 11(a) ali (b), Uredbe (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta* ali

* 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>).“;

(c) točka 30 se nadomesti z naslednjim:

„(30) ‚nizkoemisijsko težko vozilo‘ pomeni nizkoemisijsko težko vozilo, kot je opredeljeno v členu 3, točka 12, Uredbe (EU) 2019/1242;“;

(d) točka 35 se nadomesti z naslednjim:

„(35) ‚skupina vozil‘ pomeni skupino vozil iz člena 4, prvi odstavek, Uredbe (EU) 2017/2400;“;

(e) točka 37 se nadomesti z naslednjim:

„(37) ‚krivulja zmanjševanja emisij‘ podskupine vozil (sg) pomeni krivuljo zmanjševanja emisij CO₂ za težka tovorna vozila (ET_{sg,Y}) ali za avtobuse (ETp_{sg,Y}), kot je določena v skladu s točko 5.1.2.1 Priloge I k Uredbi (EU) 2019/1242 in prilagojena, kot sledi:

(a) za leta $Y \leq 2030$ je cilj zmanjšanja emisij CO₂ za leto 2030 (rf_{sg,Y} ali rfp_{sg,Y}, pri čemer je $Y = 2030$) 30 %, in

(b) za leta $Y > 2030$ je faktor cilja (RET_{sg,Y} ali RETp_{sg,Y}) 0,7;“;

(f) točka 38 se nadomesti z naslednjim:

„(38) ‚referenčne emisije CO₂‘ pomeni referenčne emisije CO₂, kot so opredeljene v členu 3, točka 1, Uredbe (EU) 2019/1242;“;

(2) v členu 2(2) se uvodno besedilo nadomesti z naslednjim:

„(2) Za namene odstavka 1, točka 3:“;

(3) člen 7ga se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

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

Države članice začnejo to razlikovanje za podskupine vozil, ki so zajete v Uredbi (EU) 2019/1242, uporabljati po objavi referenčnih emisij CO₂ navedenih podskupin vozil v skladu s členom 11(1) navedene uredbe. To razlikovanje se uporablja bodisi od 1. julija leta, ki sledi letu te objave, če je do objave prišlo pred 1. julijem, bodisi od 1. januarja drugega leta, ki sledi letu te objave, če je do objave prišlo 1. julija ali pozneje. Za podskupine vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD in 10-LH pa začnejo države članice to razlikovanje uporabljati najpozneje od 13. maja 2023.

Države članice uporabljajo referenčne emisije CO₂, kot se prilagodijo na podlagi člena 11(2) Uredbe (EU) 2019/1242, bodisi od 1. julija leta, ki sledi letu objave prilagojenih referenčnih emisij CO₂, če je do objave prišlo pred 1. julijem, bodisi od 1. januarja drugega leta, ki sledi letu te objave, če je do objave prišlo 1. julija ali pozneje. Za podskupine vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD in 10-LH pa države članice uporabljajo referenčne emisije CO₂, kot se prilagodijo od 1. julija 2026.

Države članice lahko brez poseganja v znižanje stopenj iz odstavka 3 tega člena določijo nižje stopnje infrastrukturnih pristojbin ali uporabnin oziroma izvzetja od obveznosti plačila infrastrukturnih pristojbin ali uporabnin za brezemisijška vozila iz katere koli skupine vozil od 24. marca 2022 do 30. junija 2031. V navedenem obdobju lahko uporabljajo ustrezno znižanje stopnje infrastrukturnih pristojbin ali uporabnin za nizkoemisijška vozila, ki je omejeno na 75 % v primerjavi s pristojbino za vozila v emisijskem razredu CO₂ 1, kot je opredeljen v odstavku 2 tega člena, če velja izvzetje od plačila infrastrukturnih pristojbin ali uporabnin za brezemisijška vozila. Od 1. julija 2031 so znižanja za brezemisijška vozila omejena na 75 % v primerjavi s pristojbino za vozila v emisijskem razredu CO₂ 1. Od 1. julija 2031 se lahko uporablja znižanje stopnje infrastrukturnih pristojbin ali uporabnin za nizkoemisijška vozila, ki je omejeno na 50 % v primerjavi s pristojbino, ki se uporablja za vozila v emisijskem razredu CO₂ 1, le, če je stopnja znižanja za brezemisijška vozila višja.“;

(b) v odstavku 2 se dodajo naslednji pododstavki:

„Države članice zagotovijo, da so vozila, ki so bila razvrščena v emisijski razred CO₂ 1 ali 2 z uporabo krivulje zmanjševanja emisij na podlagi cilja zmanjšanja emisij CO₂ za 43 % do leta 2030, prerazvrstijo z uporabo krivulje zmanjševanja emisij na podlagi cilja zmanjšanja emisij CO₂ za 30 % do leta 2030.

Države članice štejejo za upravičena do razvrstitve v emisijski razred CO₂ vsa vozila, za katera lahko uporabnik cest predloži dokazilo o emisijah CO₂ iz opisne mape za stranke, izdane v skladu s členom 9 Uredbe (EU) 2017/2400. Če je datum prve registracije vozila pred datumom začetka krivulje zmanjševanja emisij podskupine vozil, v katero vozilo spada, se uporabljajo vrednosti prvega leta krivulje zmanjševanja emisij te podskupine.

Države članice delovna vozila, kot so opredeljena v členu 3, točka 9, Uredbe (EU) 2019/1242, obravnavajo kot vozila, ki spadajo v ustrezno podskupino nedelovnih vozil.

Države članice ne uporabljajo znižanih pristojbin v skladu z emisijskim razredom CO₂ 5 za brezemisijska vozila, ki so bila naknadno opremljena z motorjem na gorivo, ki proizvaja električno energijo ali prispeva k pogonu vozila. Namesto tega uporabljajo pristojbine v skladu z emisijskim razredom CO₂ 1.

Proizvajalci vozil lahko za določitev emisij CO₂ vozila na kombinirano gorivo, kot je opredeljeno v členu 3, točka 21, Uredbe (EU) 2017/2400, po datumu njegove proizvodnje uporabijo simulacijsko orodje iz člena 5 Uredbe (EU) 2017/2400, kadar je bilo to vozilo proizvedeno pred 1. januarjem 2024. Proizvajalec, ki namerava uporabiti to možnost, o svoji nameri obvesti Komisijo, ta pa odloči, ali lahko proizvajalec uporabi simulacijsko orodje za namen iz tega pododstavka in svojo odločitev sporoči navedenemu proizvajalcu. Države članice za razvrstitev vozila v emisijski razred CO₂ sprejmejo simulacijo, ki jo izdelajo proizvajalci, kot dokaz emisij CO₂ vozila, če zadevni proizvajalec zadevni državi članici pošlje rezultate navedene simulacije neposredno in v digitalni obliki skupaj z odločitvijo Komisije, ki je bila sporočena zadevnemu proizvajalcu.“;

- (c) odstavek 7 se črta;

(d) doda se naslednji odstavek:

„12. Komisija do 30. junija 2029 oceni naslednji možnosti:

- (a) državam članicam omogočiti razlikovanje cestnin na podlagi značilnosti priklopnikov ob upoštevanju posebnih pogojev v različnih državah članicah, kot so heterogenost vozniških parkov priklopnikov, različne tehnologije in oprema na trgu ter skupno zmanjšanje energije zaradi uporabe teh tehnologij in opreme, ter
- (b) določiti emisije CO₂ za naknadno opremljena motorna vozila in priklopnike.

Komisija preuči možne učinke možnosti iz prvega pododstavka tega odstavka na uporabo in učinkovitost Uredbe (EU) 2019/1242. Prav tako ustrezno upošteva rezultate vseh pilotnih projektov na tem področju, pa tudi preudarke o upravnem bremenu, operativnih omejitvah, ekonomskih parametrih tehnologij na trgu in stroškovni učinkovitosti. Na podlagi te ocene lahko, kadar je ustrezno, predloži zakonodajni predlog za spremembo te direktive.“;

(4) v členu 8 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Pri skupnem sistemu uporabnin iz odstavka 1 tega člena je končni datum uporabe razlikovanj iz člena 7ga(1) za podskupine vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD in 10-LH 25. marec 2025.“;

(5) v členu 9b se doda naslednji odstavek:

„Da bi olajšala izmenjavo informacij o vozilih v zvezi s klasifikacijskimi parametri vozil, kot so opredeljeni v členu 2, točka 17, Direktive (EU) 2019/520, in s ciljem prizadevanja za vzajemno priznavanje med državami članicami za namene razvrstitve vozil in izvrševanja, Komisija usklajuje delo v okviru skupine strokovnjakov iz člena 9e(4), da bi opredelila najboljše prakse in spodbujala njihovo izmenjavo ter podala predloge za skupen pristop.“

Člen 2

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do 31. decembra 2027. O njih takoj obvestijo Komisijo.

Države članice od 1. januarja 2028 uporabljajo ukrepe, potrebne za uskladitev s:

- (a) členom 1, točka 1(e), te direktive in
- (b) členom 1, točka 3(b), te direktive, če navedena točka členu 7ga(2) Direktive 1999/62/ES dodaja tretji pododstavek.

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

2. Države članice sporočijo Komisiji besedilo temeljnih predpisov nacionalnega prava, sprejetih 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 ...,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik/predsednica
