



Svet  
Evropske unije

Bruselj, 15. november 2021  
(OR. en)

---

---

Medinstitucionalna zadeva:  
2017/0114 (COD)

---

---

10542/1/21  
REV 1

TRANS 459  
FISC 116  
ENV 484  
CODEC 1046  
PARLNAT 196

#### ZAKONODAJNI AKTI IN DRUGI INSTRUMENTI

---

Zadeva: Stališče Sveta v prvi obravnavi z namenom sprejetja DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi direktiv 1999/62/ES, 1999/37/ES in (EU) 2019/520 glede zaračunavanja pristojbin vozilom za uporabo določene infrastrukture  
- Svet sprejel 9. novembra 2021

---

**DIREKTIVA (EU) 2021/...**  
**EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**z dne ...**

**o spremembi direktiv 1999/62/ES, 1999/37/ES in (EU) 2019/520**  
**glede zaračunavanja pristojbin vozilom za uporabo določene infrastrukture**

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 odbora<sup>1</sup>,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij<sup>2</sup>,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> UL C 81, 2.3.2018, str. 188.

<sup>2</sup> UL C 176, 23.5.2018, str. 66.

<sup>3</sup> Stališče Evropskega parlamenta z dne 25. oktobra 2018 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 9. novembra 2021 (še ni objavljeno v Uradnem listu). Stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu).

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Napredek pri doseganju cilja, ki ga je Komisija določila v svoji beli knjigi z dne 28. marca 2011 z naslovom „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“, in sicer premik k polni uporabi načel „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“, ustvarjanje prihodka in zagotavljanje financiranja za prihodnje naložbe v promet, je počasen, pri zaračunavanju cestnih pristojbin za infrastrukturo v Uniji pa še vedno obstajajo nedoslednosti.
- (2) Komisija se v navedeni beli knjigi zavzema za „celotno in obvezno internalizacijo zunanjih stroškov (vključno s hrupom, lokalnim onesnaževanjem in zastoji poleg obveznega povračila stroškov obrabe) za cestni in železniški promet“.
- (3) Uporaba vozil za prevoz blaga in potnikov prispeva k sproščanju onesnaževal v ozračje. Med takšnimi onesnaževali, ki zelo resno vplivajo na zdravje ljudi in vodijo k poslabšanju kakovosti zunanjega zraka v Uniji, so PM<sub>2,5</sub>, NO<sub>2</sub> in O<sub>3</sub>. Po ocenah Evropske agencije za okolje, pripravljenih leta 2020, je v letu 2018 dolgotrajna izpostavljenost tem trem onesnaževalom v Uniji povzročila 379 000, 54 000 oziroma 19 400 prezgodnjih smrti.

- (4) Po podatkih Svetovne zdravstvene organizacije je hrup cestnega prometa drugi najbolj škodljivi okoljski povzročitelj stresa v Evropi takoj za onesnaženjem zraka. Vsaj 9000 prezgodnjih smrti na leto je mogoče pripisati srčnim boleznim zaradi prometnega hrupa.
- (5) Glede na poročilo Evropske agencije za okolje iz leta 2020 o kakovosti zraka v Evropi je bil cestni promet v letu 2018 sektor z največjimi emisijami NO<sub>x</sub> in druga najpomembnejša panoga z vidika onesnaževanja s črnim ogljikom.
- (6) Komisija je v svojem sporočilu z dne 20. julija 2016 z naslovom „Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami“ napovedala, da bo predlagala spremembo Direktive 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>, da bi omogočila zaračunavanje pristojbin tudi na podlagi razlik v emisijah CO<sub>2</sub> ter razširila nekatera načela navedene direktive na avtobuse, osebne avtomobile in lahka gospodarska vozila.

---

<sup>1</sup> Direktiva 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (UL L 187, 20.7.1999, str. 42).

- (7) Ob upoštevanju časa za obnovo voznega parka in potrebe po tem, da sektor cestnega prometa prispeva k uresničitvi podnebnih in energetskih ciljev Unije do leta 2030 in naprej, je Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup> določila cilj zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> za nova težka vozila za leto 2025 15 % nižje, za leto 2030 pa 30 % nižje od uveljavljenega povprečja emisij CO<sub>2</sub>.
- (8) Za vzpostavitev notranjega trga cestnega prometa z enakimi konkurenčnimi pogoji bi bilo treba zagotoviti enotno uporabo pravil. Eden glavnih ciljev te direktive je odpraviti izkrivljanja konkurence med uporabniki.
- (9) Sektor cestnega prometa je seveda pomemben, toda vsa težka vozila močno vplivajo na cestno infrastrukturo in prispevajo k onesnaževanju zraka. Lahka vozila so, čeprav gospodarsko in družbeno pomembna, vzrok večine negativnih okoljskih in družbenih vplivov cestnega prometa, ki so povezani z emisijami in zastoji. Zaradi enakega obravnavanja in poštene konkurence bi bilo treba zagotoviti, da se vozila, ki jih do zdaj ni zajemal okvir iz Direktive 1999/62/ES v zvezi s cestninami in uporabninami, vključijo v ta okvir. Področje uporabe navedene direktive bi bilo zato treba razširiti na težka vozila, ki niso namenjena prevozu blaga, in na lahka vozila, vključno z osebnimi avtomobili.

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO<sub>2</sub> 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).

- (10) Da bi preprečili preusmeritev prometa na ceste, na katerih se ne plačuje cestnina, kar bi lahko imelo resne posledice za varnost v cestnem prometu in optimalno uporabo cestnega omrežja, bi morale imeti države članice možnost, da zaračunavajo cestnine na vseh odsekih svojega omrežja avtocest.
- (11) Da bi se zagotovili dosledna in harmonizirana uporaba sistema zaračunavanja infrastrukturne pristojbine po vsej Uniji ter enaki konkurenčni pogoji na trgu tovarnega prometa, je pomembno, da se ob različnih cestninskih ureditvah stroški izračunavajo na podoben način. Ob upoštevanju dejstva, da so lahko ureditve iz obstoječih koncesijskih pogodb drugačne od ureditev iz te direktive, bi bilo treba državam članicam dovoliti, da zaradi zagotovitve finančne vzdržnosti obstoječih koncesijskih pogodb te pogodbe izvzamejo iz določenih obveznosti iz te direktive, dokler te pogodbe ne bodo bistveno spremenjene. Države članice se lahko prav tako odločijo za uskladitev obstoječih koncesijskih pogodb s spremembami regulativnega okvira Unije ali nacionalnega regulativnega okvira ali za oceno možnosti uporabe pristojbine za zunanje stroške za CO<sub>2</sub> in za onesnaževanje zraka in/ali popuste, povezane z navedenimi emisijami, kadar se koncesijske cestnine ne razlikujejo v skladu s to direktivo.

- (12) Časovno omejene uporabnine po naravi ne odražajo natančno dejanskih stroškov uporabe cest in iz podobnih razlogov niso učinkovite pri spodbujanju čistejših in učinkovitejših prevozov ali zmanjševanju zastojev. Kljub vsemu bi bilo treba, da se zagotovi sprejemljivost prihodnjih shem zaračunavanja cestnih pristojbin za uporabnike, državam članicam omogočiti, da ustrezne sisteme za pobiranje pristojbin uvedejo v okviru širšega svežnja storitev na področju mobilnosti. Takšni sistemi bi morali zagotoviti pravično porazdelitev infrastrukturnih stroškov in odražati načelo „onesnaževalec plača“. Vsaka država članica, ki uvede takšen sistem, bi morala zagotoviti, da je ta skladen z določbami Direktive (EU) 2019/520 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>. Zaradi znatnega vpliva težkih vozil na cestno infrastrukturo in njihovega prispevka k onesnaževanju zraka bi morali natančni sistemi zaračunavanja pristojbin biti najprej usmerjeni v ta vozila. Zlasti za spodbujanje čistejših in učinkovitejših prevozov bi bilo treba časovno omejene uporabnine v jedrnem vseevropskem prometnem omrežju načeloma postopno ukiniti, saj vsebuje to omrežje strateško najpomembnejša vozlišča in povezave vseevropskega prometnega omrežja.

---

<sup>1</sup> 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).

Glede na zgodovinske okoliščine ter ob upoštevanju izzivov in znatnih upravnih bremen, povezanih z uvedbo cestnin, bi morale imeti države članice na voljo dovolj dolgo prehodno obdobje, v katerem bi lahko uvedle ali ohranile časovno omejene uporabnine. Po tem prehodnem obdobju bi morale države članice možnost, da za težka vozila na odsekih svojega jedrnega vseevropskega prometnega omrežja zaračunavajo izključno časovno omejene uporabnine, imeti le v ustrezno utemeljenih primerih. Takšni ustrezno utemeljeni primeri bi morali biti omejeni na primere, kadar bi uporaba cestnine za težka vozila v primerjavi s pričakovanimi prihodki ali koristmi povzročila nesorazmerne upravne, naložbene in obratovalne stroške, nastale na primer zaradi omejene dolžine zadevnih cestnih odsekov ali razmeroma nizke gostote prebivalstva ali razmeroma majhnega obsega prometa, ali kadar bi povzročila preusmeritev prometa, kar bi negativno vplivalo na varnost v cestnem prometu ali na javno zdravje. Ta možnost držav članic v ustrezno utemeljenih primerih je potrebna zaradi ključnih vidikov javnega interesa, kot so upoštevanje težavnih razmer in izoliranosti območij z nizko gostoto prebivalstva, varnost v cestnem prometu ali javno zdravje. Poleg tega bi bilo treba pri uporabi časovno omejenih uporabnin v teh ustrezno utemeljenih primerih upoštevati postopkovne zahteve: obveznost ocene potrebe po takšnem sistemu in obveznost uradnega obvestila Komisiji o njegovi uporabi. Takšno uradno obvestilo bi moralo vključevati razloge, v katerih so podrobno navedene posebne okoliščine v zvezi z odseki jedrnega vseevropskega prometnega omrežja, na katerih se uporabijo časovno omejene uporabnine.



- (13) Države članice, ki ob začetku veljavnosti te direktive zaračunavajo cestnine na svojem jedrnem vseevropskem prometnem omrežju ali njegovem delu, bi morale imeti možnost vzpostaviti sistem kombiniranega zaračunavanja pristojbin za vsa težka vozila ali za nekatere vrste težkih vozil. Vendar bi morala biti ta možnost odprta le kot nadaljevanje in kot dopolnitev cestninskega sistema na jedrnem vseevropskem prometnem omrežju, kjer se nahajajo strateško najpomembnejša vozlišča in povezave vseevropskega prometnega omrežja, ali na delu tega omrežja. Ta sistem bi državam članicam omogočil, da povečajo in razširijo izvajanje načel „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“ onkraj omrežja, na katerem se zaračunava cestnina, z zaračunavanjem uporabnin na tistih odsekih jedrnega vseevropskega prometnega omrežja, na katerih se ne zaračunava cestnina, ali za nekatere vrste težkih vozil, kot so vozila, ki imajo določeno tonažo in za katere ne veljajo cestnine. Kombiniran sistem zaračunavanja pristojbin bi tako državam članicam pomagal doseči nadaljnji napredek in zagotoviti okolju prijaznejši cestni promet, zlasti kadar sistem zaračunavanja pristojbin ni vzpostavljen in cestnine niso ekonomsko izvedljiva ali družbeno sprejemljiva možnost. Poleg tega bi se moral, da bi se v celoti spoštovala načela trajnostne mobilnosti, najvišji znesek teh uporabnin razlikovati tako glede na emisijski razred Euro kot na emisijski razred CO<sub>2</sub> vozila. Na podlagi vsega navedenega ni mogoče zanikati, da bi uporaba takšnega sistema, ki združuje časovno omejen pristop in pristop na podlagi prevožene razdalje, prinesla številne koristi; zato bi morala biti njegova uporaba mogoča tudi po koncu prehodnega obdobja za sisteme, ki so v celoti časovno omejeni. Države članice bi morale pri uvedbi cestnih pristojbin za težka tovorna vozila najpozneje pet let po začetku veljavnosti te direktive za vsa težka tovorna vozila uvesti cestnine ali uporabnine.

- (14) Pri krepitvi načel „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“ bi bilo treba upoštevati nekatere značilnosti držav članic ali njihovih cestninskih sistemov in sistemov uporabnin. Na primer glede na posebej redko poseljena območja ali posebej obsežno omrežje cest, za katere se plačuje cestnina ali pristojbina, bi bilo treba predvideti možnost izvzetja za cestne odseke.

- (15) Nekatere države članice imajo velika cestninska omrežja, v katera je vključenih veliko več avtocest in cest kot le tiste, ki so del vseevropskega prometnega omrežja. Zaračunavanje cestnin ali uporabnin za vsa težka tovorna vozila bi zato povzročilo znatno večja bremena, zlasti za mala in srednja obrtna podjetja (od katerih so mnoga vključena v gradbena dela in ki običajno ne opravljajo prevoznih storitev). Ta bremena bi posledično povzročila višje cene, na primer v gradbeništvu. Zaradi zvišanja cen bi lahko prišlo do odloga ali celo odpovedi zlasti prihodnjih naložb, kot sta energetska prenova hiš in stanovanj ter posodobitev stanovanjske tehnologije. Poleg tega obrtna podjetja za opravljanje svojih storitev včasih z vozili prepotujejo dolge razdalje in teh poti ni mogoče enostavno opraviti z drugimi načini prevoza. Podjetja s podeželskih regij, ki so zaradi manjše gostote prebivalstva in manjšega povpraševanja v teh regijah odvisna od njihove zmožnosti opravljanja storitev in izvajanja gradbenih del na velemestnih območjih, so tudi v slabšem konkurenčnem položaju v primerjavi s podjetji, ki delujejo v velikih mestih ali na obrobju velemestnih območij. Zato bi morale imeti države članice možnost, da določijo nekatera izvetja od zaračunavanja pristojbin, na primer za vozila, ki se uporabljajo za prevoz materialov, opreme ali strojev, ki jih voznik uporablja pri svojem delu, ali za dostavo blaga, proizvedenega v okviru obrtne dejavnosti.

- (16) Za invalide je lahko pomembno, da lahko namesto težje prevoznih lokalnih cest uporabljajo ceste, za katere se zaračunavajo cestne pristojbine, na primer avtoceste, predore ali mostove. Da bi se invalidom omogočila uporaba cest, za katere se zaračunavajo cestne pristojbine, brez dodatnega upravnega bremena, bi morale imeti države članice možnost, da vozila invalidov izvzamejo iz obveznosti plačila cestnine ali uporabnine.
- (17) Države članice bi bilo treba pri izvajanju shem zaračunavanja cestnih pristojbin za osebne avtomobile spodbujati k upoštevanju socialno-ekonomskih dejavnikov. Pristojbine za osebne avtomobile bi lahko na primer prilagodili, da ne bi pretirano obremenili pogostih uporabnikov.
- (18) Še posebej je pomembno, da države članice vzpostavijo pravičen sistem zaračunavanja pristojbin, zlasti takega, ki ne sankcionira uporabnikov osebnih vozil, ki so zaradi kraja prebivališča na podeželju oziroma na težko dostopnih ali izoliranih območjih prisiljeni pogosteje uporabljati ceste, za katere se zaračunavajo pristojbine.
- (19) Tako kot v primeru težkih vozil je pomembno zagotoviti, da so kakršne koli časovno omejene pristojbine, ki jih uvedejo države članice in se zaračunavajo za lahka vozila, sorazmerne, tudi kar zadeva obdobja uporabe, ki so krajša od enega leta. V zvezi s tem je treba upoštevati, da se vzorec uporabe lahkih vozil razlikuje od vzorca uporabe težkih vozil. Izračun sorazmernih časovno omejenih pristojbin bi lahko temeljil na razpoložljivih podatkih o vzorcih potovanj.

- (20) V skladu z Direktivo 1999/62/ES se lahko pristojbina za zunanje stroške uvede na ravni, ki je blizu mejnemu družbenemu strošku uporabe zadevnega vozila. Ta metoda se je izkazala za najpravičnejši in najučinkovitejši način za upoštevanje negativnih okoljskih in zdravstvenih vplivov onesnaženosti zraka in hrupa, ki ju povzročajo težka vozila, in bi zagotovila, da težka vozila pravično prispevajo k doseganju standardov kakovosti zraka za Evropo, določenih v Direktivi 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>, ter morebitnih omejitev ali ciljnih vrednosti hrupa, ki se uporabljajo. Zato bi bilo treba spodbujati zaračunavanje takšnih pristojbin. Zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške bi bilo treba uporabljati bolj sistematično. V pomoč pri prehodu na polno uporabo načela „onesnaževalec plača“ bi morale države članice zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške uporabljati za težka vozila vsaj za onesnaževanje zraka na omrežjih, za katera se zaračunava infrastrukturna pristojbina.
- (21) V ta namen bi bilo treba najvišje ponderirane povprečne pristojbine za zunanje stroške zamenjati z neposredno uporabnimi referenčnimi vrednostmi, posodobljenimi ob upoštevanju inflacije, znanstvenega napredka pri ocenjevanju zunanjih stroškov cestnega prometa in sprememb v sestavi voznega parka.

---

<sup>1</sup> Direktiva 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (UL L 152, 11.6.2008, str. 1).

- (22) Razlikovanje infrastrukturnih pristojbin glede na emisijski razred Euro prispeva k uporabi čistejših vozil. Vendar se pričakuje, da bo z obnovo voznega parka razlikovanje pristojbin na tej podlagi na medmestnem omrežju srednjeročno gledano manj učinkovito. Države članice bi morale zato imeti možnost, da prenehajo z razlikovanjem cestnin na tej podlagi.
- (23) Poleg tega bi bilo treba zaradi vse večjega deleža emisij CO<sub>2</sub> iz težkih vozil uvesti razlikovanje infrastrukturnih pristojbin in uporabnin glede na emisijski razred CO<sub>2</sub>, ki bi lahko prispevalo k izboljšavam na tem področju. V primeru skupnih sistemov uporabnin, ki bi lahko prispevali k nadaljnji harmonizaciji, je izvedba razlikovanja bolj zapletena, zlasti zaradi pogojev, ki jih morajo izpolnjevati takšni skupni sistemi. Ker se morajo sodelujoče države članice dogovoriti o porazdelitvi prihodkov od uporabnin, pri čemer so njihove ravni omejene z določbami, ki se uvajajo s to direktivo, in ker morajo spremeniti mednarodne sporazume, je v takšnem posebnem primeru upravičeno omogočiti dodaten čas za izvedbo razlikovanja glede na emisijo CO<sub>2</sub>. V vseh primerih bi morale biti razlikovanje zasnovano tako, da bi bilo skladno z Uredbo (EU) 2019/1242.

- (24) Dokler emisije CO<sub>2</sub> ne bodo urejene z ustrežnejšimi instrumenti, kot je na primer harmonizirana obdavčitev goriva z ogljično komponento, ali dokler ne bo sistema za trgovanje z emisijami za cestni promet, bi morale biti državam članicam dovoljeno tudi, da zaračunavajo pristojbine za zunanje stroške, ki odražajo stroške emisij CO<sub>2</sub>. Kadar je to utemeljeno z znanstvenimi dokazi, bi morale imeti države članice možnost, da za emisije CO<sub>2</sub> uporabijo pristojbine za zunanje stroške, ki so višje od referenčnih vrednosti iz te direktive.
- (25) Da bi se spodbudil prehod na čistejši vozni park težkih vozil, bi morale biti razlikovanje infrastrukturnih pristojbin in uporabnin glede na njihove emisije CO<sub>2</sub> obvezno, razen če se zaračunava pristojbina za zunanje stroške za emisije CO<sub>2</sub>.
- (26) Da bi se nagradila najučinkovitejša težka vozila, bi bilo treba državam članicam dovoliti, da za vozila, ki obratujejo brez emisij iz izpušne cevi, uporabijo najvišjo raven znižanja pristojbin. Da bi se dodatno spodbudila uvedba brezemisijskih vozil, bi bilo treba državam članicam dovoliti, da jih začasno izvzamejo iz plačila cestnih pristojbin. Iz enakih razlogov in da bi se zagotovila dolgotrajno stabilnost deleža vozil, za katera velja znižanje cestnine, kar bo zajamčilo dolgoročno gotovost načrtovanja za države članice v smislu prihodkov od cestnin, bi bilo treba nova vozila razvrstiti v emisijske razrede CO<sub>2</sub> na podlagi njihove učinkovitosti glede na linearno krivuljo zmanjševanja emisij v obdobju med letoma 2021 in 2030, kot je opredeljeno v Uredbi (EU) 2019/1242.

- (27) Za zagotovitev učinkovitosti in skladnosti razlikovanja pristojbin glede na emisije CO<sub>2</sub> in zaračunavanja pristojbin za zunanje stroške za emisije CO<sub>2</sub>, ki sta oba namenjena sprostitvi uvedbe nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil, ter za zagotovitev skladne uporabe Direktive 1999/62/ES z vsemi drugimi instrumenti za določanje cen ogljika, povezanimi s cestnim prometom, ki se sprejmejo v prihodnosti, bi morala Komisija pravočasno oceniti njihovo učinkovitost in nujnost. Na podlagi te ocene bi morala Komisija, kadar je ustrezno, predlagati spremembo določb o razlikovanju pristojbin glede na emisije CO<sub>2</sub> in zaračunavanja pristojbin za zunanje stroške za emisije CO<sub>2</sub>, da se prepreči dvojno zaračunavanje pristojbin z različnimi instrumenti za določanje cen ogljika. Medtem ko bi moral prihodnji ukrep zagotoviti pravno varnost in skladno uporabo različnih pravil, bi bilo treba v tej direktivi pojasniti, da države članice ne bi smele biti več zavezane k uporabi sistema razlikovanja pristojbin na podlagi emisij CO<sub>2</sub> iz te direktive po datumu začetka uporabe drugega instrumenta za določanje cen ogljika, ki se uporablja za cestni promet, ki bo morda sprejet na ravni Unije, na primer na podlagi Predloga direktive Evropskega Parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2003/87/ES, Sklepa (EU) 2015/1814 in Uredbe (EU) 2015/757 [COM(2021) 551 final]. V primeru, da je medtem sprejet drug instrument za določanje cen ogljika, ki se uporablja za cestni promet, bi bilo treba raven pristojbin za zunanje stroške za emisije CO<sub>2</sub> omejiti na to, kar je potrebno za internalizacijo navedenih zunanjih stroškov, Komisijo pa bi bilo treba pooblastiti, da z delegiranimi akti prilagodi referenčne vrednosti iz Priloge IIIc.



- (28) Za pomoč pri ohranitvi avtomobilske dediščine Unije bi morale države članice imeti možnost uvrstiti vozila zgodovinskega pomena v posebno kategorijo, da se lahko prilagodijo različne pristojbine, ki se plačujejo v skladu s to direktivo.
- (29) Trenutno Uredba (EU) 2019/1242 ne določa krivulj zmanjševanja emisij za skupine težkih vozil, za katere ne veljajo točke (a) do (d) člena 2(1) navedene uredbe. Glede na člen 15 navedene uredbe je mogoče, da bo navedena uredba v prihodnje spremenjena in da bodo za takšne skupine vozil določene krivulje zmanjševanja emisij. Če bo taka sprememba sprejeta, bi se moralo razlikovanje infrastrukturnih pristojbin in uporabnin za težka vozila v skladu z emisijskima razredoma CO<sub>2</sub> 2 in 3 uporabljati tudi za navedene skupine vozil. Če taka sprememba ne bo sprejeta, bi moralo razlikovanje za navedene skupine vozil veljati zgolj za emisijske razrede CO<sub>2</sub> 1, 4 in 5.
- (30) Komisija bi morala, kadar je ustrezno, razmisliti o tem, da predlaga spremembo Direktive 1999/62/ES, s katero bi se na podlagi načel, ki se uporabljajo za težka vozila, ki jih z vidika emisij CO<sub>2</sub> trenutno ureja Uredba (EU) 2019/1242, za vsa težka vozila uvedla emisijska razreda CO<sub>2</sub> 2 in 3, če bi se področje uporabe navedene uredbe razširilo na druga težka vozila.

- (31) Ta direktiva bi morala spodbujati zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> s tehničnimi izboljšavami kombinacij težkih tovornih motornih vozil in njihovih priklopnikov in polpriklopnikov. Zato je v tej direktivi določeno znižanje cestnih pristojbin za težka tovorna motorna vozila z nizkimi emisijami CO<sub>2</sub>. Za popolno regulativno skladnost bi morala Komisija, ko bodo na voljo pravno potrjene vrednosti učinka priklopnikov in polpriklopnikov na emisije CO<sub>2</sub> kombinacij težkih tovornih vozil, kadar je ustrezno, predložiti zakonodajni predlog za spremembo Direktive 1999/62/ES zaradi vključitve takih potrjenih vrednosti pri določanju znižanja cestnih pristojbin iz te direktive.
- (32) Da bi se še naprej spodbujala obnova voznega parka in preprečilo izkrivljanje trga rabljenih težkih vozil, bi bilo treba klasifikacijo vozil, ki spadajo v emisijska razreda CO<sub>2</sub> 2 in 3, znova oceniti vsakih šest let po njihovi prvi registraciji. Uporabnine, veljavne pred datumom spremembe klasifikacije, bi morale zaradi čim večje omejitve upravnega bremena veljati še naprej.
- (33) Kar zadeva začetek veljavnosti spremembe klasifikacije v sistemih uporabnin, je izbira ustreznega modela odvisna od specifičnih premislekov o upravnih posledicah te spremembe klasifikacije in njenih učinkih na prihodke. Zato bi bilo treba odločitev o tem, kako uveljaviti spremembo klasifikacije v sistemih uporabnin, prepustiti državam članicam (ali v primeru skupnih sistemov zadevni skupini držav članic).

- (34) Da se zagotovi dosledna uporaba razlikovanja cestnin glede na emisije CO<sub>2</sub>, je treba Direktivo Sveta 1999/37/ES<sup>1</sup> spremeniti, da zahteva, da se specifične emisije CO<sub>2</sub> težkih vozil navedejo v njihovem potrdilu o registraciji, kadar so te emisije na voljo v njihovem certifikatu o skladnosti. Če bi bila Uredba (EU) 2019/1242 spremenjena tako, da bi vplivala na obračunavanje emisij CO<sub>2</sub> zaradi uporabe goriv z nizkimi emisijami ogljika, bi bilo morda ustrezno, da Komisija oceni potrebo po večji skladnosti med to direktivo in temi spremembami. Pomembno je zagotoviti, da naprava v vozilu, ki se uporablja v okviru storitve cestninjenja, vsebuje podatke v zvezi z emisijami CO<sub>2</sub> in emisijskim razredom CO<sub>2</sub> težkih vozil ter da so takšni podatki na voljo za izmenjavo informacij med državami članicami, kot je določeno v Direktivi (EU) 2019/520.

---

<sup>1</sup> Direktiva Sveta 1999/37/ES z dne 29. aprila 1999 o dokumentih za registracijo vozil (UL L 138, 1.6.1999, str. 57).

- (35) Lahka vozila ustvarijo dve tretjini negativnih vplivov cestnega prometa na okolje in zdravje. Zato je pomembno, da se uporaba najčistejših vozil z najučinkovitejšo porabo goriva spodbuja z razlikovanjem cestnih pristojbin glede na njihove specifične emisije CO<sub>2</sub> in njihovih emisij onesnaževal, določenih v skladu z Uredbo Komisije (EU) 2017/1151<sup>1</sup> in v povezavi z Uredbo (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>2</sup>. Da bi se spodbujala uporaba najčistejših vozil z najučinkovitejšo porabo goriva, bi morale biti državam članicam dovoljeno, da za taka vozila uvedejo precej nižje cestnine in uporabnine. Državam članicam bi morale biti dovoljeno, da upoštevajo izboljšanje okoljske učinkovitosti vozila, ki je povezano s predelavo vozila za uporabo alternativnih goriv. Pri tem bi bilo treba državam članicam dovoliti, da izključijo goriva, proizvedena iz krme z visokim tveganjem za posredno spremembo rabe zemljišč, za katero je ugotovljena znatna širitev proizvodnega območja na zemljišča z visoko zalogo ogljika. Stalna naročnina ali kateri koli drug mehanizem, ki ga odobri upravljavec cestninskega sistema, bi moral uporabnikom omogočiti, da po predelavi izkoristijo razlikovanje cestnin ali uporabnin, ki nagrajuje izboljšano okoljsko učinkovitost vozila.

---

<sup>1</sup> 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 (UL L 175, 7.7.2017, str. 1).

<sup>2</sup> Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).

- (36) Da zaradi dodatne teže, povezane z brezemisijско tehnologijo, ne bi bila sankcionirana razvoj in uporaba brezemisijških lahkih vozil, bi moralo biti državam članicam dovoljeno, da v zvezi s takšnimi vozili uporabijo znižane stopnje ali izvzetja.
- (37) Zastoji v cestnem prometu, h katerim vsa motorna vozila prispevajo v različnih deležih, predstavljajo strošek v višini približno 1 % BDP. Velik del tega stroška se lahko pripiše medmestnim zastojem. Zato bi bilo treba omogočiti posebno pristojbino za zastoje, pri čemer se mora ta uporabljati tako za težke kot za lahke kategorije vozil. Države članice lahko ob upoštevanju potencialnega prispevka skupnih prevoznih sredstev, torej minibusov in avtobusov, k zmanjšanju zastojev ta prevozna sredstva izključijo iz takšne pristojbine. Da bi bila zadevna pristojbina učinkovita in sorazmerna, bi jo bilo treba izračunati na podlagi mejnih stroškov, povezanih z zastoji, in razlikovati glede na lokacijo, čas in kategorijo vozila.
- (38) S cestnimi pristojbinami se lahko mobilizirajo sredstva, ki prispevajo k financiranju vzdrževanja in razvoja visokokakovostne prometne infrastrukture. Zato je od držav članic primerno zahtevati, da ustrezno poročajo o uporabi takšnih prihodkov. To bi moralo zlasti prispevati k odkrivanju morebitnih finančnih vrzeli in povečanju javne podpore zaračunavanju cestnih pristojbin. Zaradi preglednosti bi bilo ustrezno, da države članice uporabnikom cest razkrijejo nekatere informacije o cestninah in uporabninah, ki se zaračunavajo na njihovem ozemlju, kot so informacije v zvezi z uporabo prihodkov, ustvarjenih z uporabo Direktive 1999/62/ES, razlikovanjem infrastrukturnih pristojbin, pristojbinami za zunanje stroške in skupnimi prihodki iz pristojbin za zastoje po kategorijah vozil.

- (39) Pristojbine za zastoje bi morale sorazmerno odražati dejanske stroške, ki jih vsako vozilo povzroča neposredno drugim uporabnikom cest in posredno celotni družbi. Da ne bi nesorazmerno ovirale prostega pretoka ljudi in blaga, bi morale biti omejene na določene zneske, ki bi zajemali mejne družbene stroške, povezane z zastoji, blizu polne zmogljivosti, torej ko se obseg prometa približa zmogljivosti ceste. Iz enakega razloga se pristojbine za zastoje ne bi smele uporabljati v kombinaciji z infrastrukturno pristojbino, ki se zaradi zmanjšanja zastojev razlikuje glede na obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas. Da bi se čim bolj povečal pozitiven učinek pristojbin za zastoje, bi bilo treba prihodke, ki jih ustvarijo, dodeliti projektom, ki odpravljajo razloge za zastoje.
- (40) Ob upoštevanju dejstva, da so lahko ureditve iz obstoječih koncesijskih pogodb drugačne od ureditev iz te direktive, in zaradi zagotovitve finančne vzdržnosti teh pogodb je ustrezno zahtevati, da obstoječe koncesijske pogodbe izpolnjujejo zahtevo po razlikovanju infrastrukturne pristojbine šele, ko so bistveno spremenjene.

- (41) Pribitki, dodani infrastrukturni pristojbini, bi prav tako lahko koristno prispevali k reševanju težav, povezanih s precejšnjo okoljsko škodo ali zastoji, ki nastanejo zaradi uporabe nekaterih cest, ne le na gorskih območjih. Sedanjo omejitev, ki omejuje uporabo pribitkov na taka območja, bi bilo zato treba odpraviti. Če dve ali več držav članic zaračunava višje pribitke v istem koridorju, je treba upoštevati, da bi ti pribitki lahko imeli negativne posledice za druge države članice na istem koridorju. Da bi se preprečilo dvojno zaračunavanje pristojbin uporabnikom, se pribitki tudi ne bi smeli uporabljati na cestnih odsekih, na katerih se zaračunava pristojbina za zastoje. V ta namen bi, da bi se izognili negativnim učinkom na gospodarski razvoj obrobni regij in za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive, bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila, da zavrne načrte ali zahteva spremembo teh načrtov, ki jih predloži država članica glede dodatka pribitka k infrastrukturni pristojbini, ki se zaračunava na posebnih cestnih odsekih, na katerih so redni zastoji oziroma na katerih uporaba vozil povzroča znatno okoljsko škodo. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

- (42) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila, da sprejme izvedbene akte, v katerih določi referenčne emisije CO<sub>2</sub> za podskupine težkih vozil, ki niso zajete v členu 2(1), točke (a) do (d), Uredbe (EU) 2019/1242. Komisija bi morala navesti podatke, ki so pomembni za takšne skupine vozil in objavljeni v poročilu iz člena 10 Uredbe (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>. Ob upoštevanju tega, da so izvedbena pooblastila, prenesena na Komisijo, omejena, pred sprejetjem izvedbenih aktov ni potreben nadzor odbora, sestavljenega iz predstavnikov držav članic.
- (43) Kadar država članica uvede sistem zaračunavanja cestnih pristojbin, lahko dodeljena povračila v določenih primerih privedejo do diskriminacije uporabnikov cest nerezidentov. Možnost, da se dodeli povračilo, bi zato morala biti omejena na primere cestnin in ne bi smela biti več na voljo v primeru uporabnin.
- (44) Da bi se izkoristile morebitne sinergije med uporabljenimi sistemi zaračunavanja cestnih pristojbin in znižali obratovalni stroški, bi morala biti Komisija v celoti vključena v sodelovanje med državami članicami, ki nameravajo uvesti skupne sheme zaračunavanja cestnih pristojbin.

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. junija 2018 o spremljanju emisij CO<sub>2</sub> in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih (UL L 173, 9.7.2018, str. 1).



- (45) Državam članicam je treba omogočiti financiranje gradnje, delovanja, vzdrževanja in razvoja naprav, ki zagotavljajo energijo ali gorivo nizkoemisijskim in brezemisijskim vozilom, da se olajša elektrifikacija cest. Zlasti kadar namerava država članica financirati te električne naprave neodvisno od financiranja cestne infrastrukture, ta direktiva tej državi članici ne bi smela preprečevati zaračunavanja pristojbin za uporabo takšnih naprav.
- (46) Ker cilja te direktive, in sicer zagotoviti, da se nacionalne pristojbine, ki se zaračunavajo vozilom za uporabo določene infrastrukture, uporabljajo v celovitem okviru, ki zagotavlja enako obravnavanje v vsej Uniji, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi čezmejne narave cestnega prometa in težav, ki naj bi jih obravnavala ta direktiva, lažje doseže 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 navedenega cilja.
- (47) Zagotoviti je treba, da pristojbine za zunanje stroške še naprej čim natančneje odražajo stroške onesnaženja zraka, hrupa in podnebnih sprememb, ki jih povzročajo težka vozila, ne da bi pri tem shema zaračunavanja pristojbin postala pretirano zapletena, da se spodbudi uporaba vozil z najučinkovitejšo porabo goriva in da spodbude ostanejo učinkovite, razlikovanje cestnih pristojbin pa posodobljeno.

- (48) Zato bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) sprejme akte za prilagoditev referenčnih vrednosti za zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške iz prilog IIIb in IIIc k Direktivi 1999/62/ES znanstvenemu in tehničnemu napredku. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje<sup>1</sup>. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njihuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (49) Direktive 1999/62/ES, 1999/37/ES in (EU) 2019/520 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

---

<sup>1</sup> UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

*Člen 1*  
*Spremembe Direktive 1999/62/ES*

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 zaračunavanju pristojbin vozilom za uporabo cestne infrastrukture“;

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

„*Člen 1*

1. Ta direktiva se uporablja za:

- (a) davke na vozila, uvedene za težka tovorna vozila;
- (b) cestnine in uporabnine, uvedene 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 vozila, ki so registrirana na Kanarskih otokih, v Ceuti in Melilli, na Azorih ali Madeiri, ki opravljajo prevoze samo na teh ozemljih ali med njimi in celinskim delom Španije oziroma Portugalske.

## *Člen 2*

1. V tej direktivi:

- (1) ‚vseevropsko cestno omrežje‘ pomeni infrastrukturo za cestni promet iz poglavja II, oddelek 3, Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta\*, kakor je prikazana na zemljevidih v Prilogi I k navedeni uredbi;
- (2) ‚jedrno vseevropsko prometno omrežje‘ pomeni prometno infrastrukturo, opredeljeno v skladu s poglavjem III Uredbe (EU) št. 1315/2013;
- (3) ‚stroški gradnje‘ pomeni stroške, povezane z gradnjo, vključno, kadar je to primerno, s stroški financiranja enega od naslednjih:
  - (a) nove infrastrukture ali novih izboljšav infrastrukture, vključno z večjimi konstrukcijskimi popravili;

- (b) infrastrukture ali izboljšav infrastrukture, vključno z večjimi konstrukcijskimi popravili, ki je bila dokončana največ 30 let pred 10. junijem 2008, če so bile cestninske ureditve do 10. junija 2008 že uvedene, ali največ 30 let pred vzpostavitvijo novih cestninskih ureditev, uvedenih po 10. juniju 2008, ali
- (c) infrastrukture ali izboljšav infrastrukture, ki je bila dokončana pred roki iz točke (b), 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 zadevne infrastrukture, da bo njena pričakovana življenjska doba daljša od 30 let;
- (4) ‚stroški financiranja‘ pomeni obresti na posojila in donosnost lastniškega kapitala delničarjev;
- (5) ‚večja konstrukcijska popravila‘ pomeni konstrukcijska popravila, razen tistih popravil, ki za uporabnike cest niso več koristna, zlasti kadar so bila popravljalna dela nadomeščena z naknadnimi preplastitvami vozišča ali drugimi gradbenimi deli;

- (6) ‚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 in
  - (c) je posebej označena kot avtocesta;
- (7) ‚cestnina‘ pomeni znesek, ki se plača v zvezi z vozilom na podlagi razdalje, prevožene po določeni infrastrukturi, in na podlagi tipa vozila, s plačilom katerega to vozilo pridobi pravico do uporabe infrastrukture, sestoji pa iz ene ali več naslednjih pristojbin:
- (a) infrastrukturne pristojbine;
  - (b) pristojbine za zastoje ali
  - (c) pristojbine za zunanje stroške;

- (8) ‚infrastrukturalna pristojbina‘ pomeni pristojbino, ki se zaračuna za nadomestilo stroškov gradnje, vzdrževanja, obratovanja in razvoja v zvezi z infrastrukturo, ki jih ima država članica;
- (9) ‚pristojbina za zunanje stroške‘ pomeni pristojbino, ki se zaračuna za nadomestilo stroškov v zvezi z enim ali več od naslednjega:
- (a) onesnaževanjem zraka zaradi prometa;
  - (b) obremenitvami s hrupom zaradi prometa ali
  - (c) emisijami CO<sub>2</sub> zaradi prometa;
- (10) ‚stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa‘ pomeni stroške škode za zdravje ljudi in okoljske škode, ki jo je povzročil izpust trdnih delcev in predhodnikov ozona, kot so NO<sub>x</sub> in hlapne organske spojine, med delovanjem vozila;
- (11) ‚stroški obremenitev s hrupom zaradi prometa‘ pomeni stroške škode za zdravje ljudi in okoljske škode, ki jo je povzročil hrup, ki so ga oddala vozila ali ga je ustvaril njihov stik s površino vozišča;
- (12) ‚stroški emisij CO<sub>2</sub> zaradi prometa‘ pomeni stroške škode, ki jo je povzročil izpust CO<sub>2</sub> med delovanjem vozila;

- (13) ‚zastoj‘ pomeni stanje, ko se obseg prometa približa zmogljivosti ceste ali jo preseže;
- (14) ‚pristojbina za zastoje‘ pomeni pristojbino, ki se za vozila zaračuna za nadomestilo stroškov v državi članici v zvezi z zastoji in za zmanjšanje zastojev;
- (15) ‚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;
- (16) ‚uporabnina‘ pomeni plačilo določenega zneska, s katerim je vozilu za dano obdobje zagotovljena pravica do uporabe infrastrukture iz člena 7(1) in (2);
- (17) ‚vozilo‘ pomeni motorno vozilo z vsaj štirimi kolesi ali spojeno kombinacijo vozil, ki je namenjeno ali se uporablja za prevoz potnikov ali blaga po cesti;
- (18) ‚težko vozilo‘ pomeni vozilo, katerega največja tehnično dovoljena masa presega 3,5 tone;



- (19) ‚težko tovorno vozilo‘ pomeni težko vozilo, namenjeno za prevoz blaga;
- (20) ‚avtobus‘ pomeni težko vozilo, namenjeno za prevoz več kot osmih potnikov poleg voznika;
- (21) ‚lahko vozilo‘ pomeni vozilo, katerega največja tehnično dovoljena masa ne presega 3,5 tone;
- (22) ‚osebni avtomobil‘ pomeni lahko vozilo, namenjeno za prevoz največ osmih potnikov poleg voznika;
- (23) ‚vozilo zgodovinskega pomena‘ pomeni vozilo zgodovinskega pomena kot je opredeljeno v členu 3, točka 7, Direktive 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta \*\*;
- (24) ‚minibus‘ pomeni lahko vozilo, namenjeno prevozu več kot osmih potnikov poleg voznika;
- (25) ‚bivalno vozilo‘ pomeni vozilo z bivalnim prostorom, ki vsebuje sedeže in mizo, ležišča, ki so bodisi ločena bodisi se lahko sestavijo iz sedežev, opremo za kuhanje in opremo za hrambo;

- (26) ‚lahko gospodarsko vozilo‘ pomeni lahko vozilo, namenjeno za prevoz blaga;
- (27) ‚furgon‘ pomeni lahko vozilo v smislu dela C, točka 4.2, Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>\*\*\*</sup>;
- (28) ‚emisije CO<sub>2</sub>‘ iz težkega vozila pomeni njegove specifične emisije CO<sub>2</sub> iz točke 2.3 njegovega opisnega lista za stranke, kot je opredeljen v delu II Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400<sup>\*\*\*\*</sup>;
- (29) ‚brezemisijsko vozilo‘ pomeni:
- (a) ‚brezemisijsko težko vozilo‘, kot je opredeljeno v členu 3, točka 11, Uredbe (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>\*\*\*\*\*</sup>, ali
  - (b) vsak osebni avtomobil, minibus ali lahko gospodarsko vozilo brez motorja z notranjim zgorevanjem;
- (30) ‚nizkoemisijsko težko vozilo‘ pomeni:
- (a) ‚nizkoemisijsko težko vozilo‘, kot je opredeljeno v členu 3, točka 12, Uredbe (EU) 2019/1242, ali

- (b) težko vozilo, ki ni zajeto v členu 2(1), točke (a) do (d), navedene uredbe, katerega emisije CO<sub>2</sub> so nižje od 50 % referenčnih emisij CO<sub>2</sub> njegove skupine vozil, razen brezemisijsko vozilo;
- (31) ‚prevoznik‘ pomeni vsako podjetje, ki prevaža blago ali potnike po cesti;
- (32) ‚vozilo emisijskega razreda 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;
- (33) ‚tip težkega vozila‘ pomeni kategorijo, v katero spada težko vozilo glede na število osi, dimenzije ali maso ali glede na druge dejavnike klasifikacije vozila, ki odražajo povzročeno škodo cestam, kot je sistem klasifikacije glede na povzročanje škode cestam iz Priloge IV, pod pogojem, da uporabljeni sistem klasifikacije temelji na značilnostih vozila, ki so navedene v dokumentaciji o vozilu, ki se uporablja v vseh državah članicah, ali so razpoznavne na pogled;
- (34) ‚podskupina vozil‘ pomeni podskupino vozil, kot je opredeljena v členu 3, točka 8, Uredbe (EU) 2019/1242;
- (35) ‚skupina vozil‘ pomeni razvrstitev vozil iz tabele 1 v Prilogi I k Uredbi (EU) 2017/2400;

- (36) ‚poročevalsko obdobje leta Y‘ pomeni poročevalsko obdobje, kot je opredeljeno v členu 3, točka 3, Uredbe (EU) 2019/1242;
- (37) ‚krivulja zmanjševanja emisij‘ za poročevalsko obdobje leta Y in podskupino vozil sg, in sicer  $ET_{Y,sg}$ , pomeni zmnožek letnega faktorja zmanjševanja emisij CO<sub>2</sub> ( $R-ET_Y$ ) in referenčnih emisij CO<sub>2</sub> ( $rCO_{2sg}$ ) podskupine sg, in sicer  $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$ ; za leta  $Y \leq 2030$ , sta  $R-ET_Y$  in  $rCO_{2sg}$  oba določena v skladu s točko 5.1 Priloge I k Uredbi (EU) 2019/1242; za leta  $Y > 2030$  je  $R-ET_Y$  0,70;  $rCO_{2sg}$ , kot je prilagojen z delegiranimi akti, sprejetimi v skladu s členom 11(2) Uredbe (EU) 2019/1242, se uporablja za poročevalska obdobja, ki se začnejo po zadevnih datumih začetka uporabe navedenih delegiranih aktov;
- (38) ‚referenčne emisije CO<sub>2</sub> skupine vozil‘ pomeni:
- (a) za vozila, ki jih zajema Uredba (EU) 2019/1242, znesek, izračunan v skladu s formulo iz točke 3 Priloge I k navedeni uredbi;

- (b) za vozila, ki jih ne zajema Uredba (EU) 2019/1242, povprečno vrednost vseh emisij CO<sub>2</sub> iz vozil v tej skupini vozil, sporočenih v skladu z Uredbo (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta \*\*\*\*\* za prvo poročevalsko obdobje, ki se začne po dnevu, ko se v skladu s členom 24 Uredbe (EU) 2017/2400 prepove registracija, prodaja ali začetek uporabe vozil iz te skupine vozil, ki ne izpolnjujejo obveznosti iz člena 9 Uredbe (EU) 2017/2400;
- (39) ‚koncesijska pogodba‘ pomeni ‚koncesijo za gradnje‘ ali ‚koncesijo za storitve‘, kot sta opredeljeni v členu 5, točka 1, (a) ali (b), Direktive 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta \*\*\*\*\*;
- (40) ‚koncesijska cestnina‘ pomeni cestnino, ki jo pobira koncesionar v skladu s koncesijsko pogodbo;
- (41) ‚bistveno spremenjena cestninska ureditev ali ureditev zaračunavanja pristojbin‘ pomeni cestninsko ureditev ali ureditev zaračunavanja pristojbin, pri kateri se zaradi spremembe stopenj 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 objavi Komisija (Eurostat).

2. Za namene odstavka 1, točka 2:
- (a) v vsakem primeru delež stroškov gradnje, ki jih je treba upoštevati, na dan 10. junija 2008 oziroma na dan uvedbe nove cestninske ureditve, kadar je ta poznejši, ne presega deleža preostale tedaj pričakovane življenjske dobe delov infrastrukture;
  - (b) stroški infrastrukture ali stroški izboljšav infrastrukture lahko vključujejo kakršne koli posebne izdatke za zmanjšanje hrupa, uvedbo inovativnih tehnologij 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.
3. Brez poseganja v člen 7da(3) lahko države članice bivalno vozilo obravnavajo kot avtobus ali osebni avtomobil.

---

\* 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).

\*\* Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil ter razveljavitvi Direktive 2009/40/ES (UL L 127, 29.4.2014, str. 51).

- \*\*\* Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).
- \*\*\*\* Uredba Komisije (EU) 2017/2400 z dne 12. decembra 2017 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO<sub>2</sub> 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).
- \*\*\*\*\* Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO<sub>2</sub> 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).
- \*\*\*\*\* Uredba (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. junija 2018 o spremljanju emisij CO<sub>2</sub> in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih (UL L 173, 9.7.2018, str. 1).
- \*\*\*\*\* Direktiva 2014/23/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o podeljevanju koncesijskih pogodb (UL L 94, 28.3.2014, str. 1).“;

(3) člena 7 in 7a se nadomestita 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 4 do 14 tega člena ter členov 7a do 7k.
2. Odstavek 1 ne posega v pravico držav članic, da v skladu s PDEU 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 4 in 5 tega člena, člena 7a ter člena 7j(1), (2) in (4).



3. 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, minibusi in osebni avtomobili. Kadar pa države članice zaračunavajo pristojbine za osebne avtomobile, jih zaračunavajo tudi za lahka gospodarska vozila.
4. 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 člena 7ca(3), člena 7ga(1) in člena 7gb(2), kadar je izpolnjen eden ali oba od naslednjih pogojev:

- (a) uporaba člena 7ca(3), člena 7ga(1) in člena 7gb(2) za uvedbo takšne diferenciacije pri zadevnem cestninskem sistemu ne bi bila tehnično izvedljiva;
- (b) uporaba člena 7ca(3), člena 7ga(1) in člena 7gb(2) bi vodila v 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 uporablja člena 7ca(3), člena 7ga(1) in člena 7gb(2), o svoji odločitvi uradno obvesti Komisijo.

5. Cestnine in uporabnine ne smejo neposredno ali posredno diskriminirati glede na:
  - (a) državljanstvo uporabnika cest;
  - (b) državo članico ali tretjo državo sedeža prevoznika;
  - (c) državo članico ali tretjo državo registracije vozila ali
  - (d) glede na izhodiščni ali namembni kraj prevoza.
  
6. Države članice lahko določijo znižane cestnine ali uporabnine za določene cestne odseke ali določene cestne odseke popolnoma izključijo iz zaračunavanja cestnih pristojbin, zlasti kadar je intenzivnost prometa nizka na redko poseljenih območjih.

7. V primeru cestne infrastrukture, ki je zajeta s koncesijskimi pogodbami, kadar je bila pogodba podpisana pred ... [datum začetka veljavnosti te direktive o spremembi] ali so bile ponudbe ali odgovori na povabila za pogajanja v okviru postopka s pogajanjem prejeti na podlagi postopka javnega naročanja pred ... [datum začetka veljavnosti te direktive o spremembi], se lahko države članice odločijo, da za cestnine in uporabnine na tej infrastrukturi ne uporabljajo člena 7ca(3), člena 7g(1) in (2), člena 7ga ter člena 7gb, dokler se ne podaljša koncesijska pogodba ali bistveno spremeni cestninska ureditev ali ureditev zaračunavanja pristojbin.
8. Odstavek 7 se uporablja tudi za dolgoročne pogodbe, sklenjene med javnim in nejavnim subjektom, podpisane pred ... [datum začetka veljavnosti te direktive o spremembi], za izvedbo gradnje in/ali upravljanje storitev, razen za izvedbo gradnje, ki ne vključuje prenosa tveganja v zvezi s povpraševanjem.
9. Države članice lahko določijo znižane cestnine ali uporabnine ali izvzetja iz obveznosti plačevanja cestnin ali uporabnin za:
  - (a) težka vozila, ki so izvzeta iz zahteve po vgradnji in uporabi tahografov na podlagi Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta\*;

- (b) težka tovorna vozila, katerih največja tehnično dovoljena masa presega 3,5 tone in ne presega 7,5 tone, ki se uporabljajo za prevoz materialov, opreme ali strojev, ki jih voznik uporablja pri svojem delu, ali za dostavo blaga, proizvedenega v okviru obrtne dejavnosti, če se prevoz ne opravlja za najem ali plačilo;
  - (c) vsako vozilo, ki izpolnjuje pogoje iz člena 6(2), točki (a) in (b), ali vsako vozilo, ki ga uporablja invalid ali je v njegovi lasti, ter
  - (d) brezemisijška vozila z največjo tehnično dovoljeno maso do 4,25 tone.
10. Države članice od ... [osem let po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi] ne zaračunavajo uporabnin za težka vozila v jedrnem vseevropskem prometnem omrežju.
11. Z odstopanjem od odstavka 10 lahko države članice v zaračunavajo uporabnine za težka vozila na odsekih jedrnega vseevropskega prometnega omrežja, vendar samo v ustrezno utemeljenih primerih, kadar bi zaračunavanje cestnine:
- (a) vključevalo nesorazmerne upravne, naložbene in obratovalne stroške v primerjavi s pričakovanimi prihodki ali koristmi, ki bi jih takšna cestnina ustvarila, na primer zaradi omejene dolžine zadevnih cestnih odsekov ali razmeroma nizke gostote prebivalstva ali razmeroma majhnega prometa, ali

- (b) povzročilo preusmeritev prometa z negativnimi posledicami za varnost v cestnem prometu ali javno zdravje.

Pred začetkom zaračunavanja teh uporabnin države članice uradno obvestijo Komisijo o tej svoji nameri.

V to uradno obvestilo se vključijo razlogi, ki v skladu s prvim pododstavkom utemeljujejo zaračunavanje uporabnine na podlagi objektivnih meril ter jasnih informacij o vozilih in cestnih odsekih, za katere se zaračunava uporabnina.

Države članice lahko predložijo eno samo uradno obvestilo za več cestnih odsekov, za katere veljajo izvzeta, pod pogojem, da je utemeljitev vključena za vsak odsek.

12. Kadar države članice uporabljajo skupni sistem za uporabnine v skladu s členom 8, te države članice prilagodijo skupni sistem ali ga prenehajo uporabljati do ... [10 let po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi].

13. Država članica se lahko do ... [pet let po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi] odloči, da bo v primeru težkih tovornih vozil zaračunavala cestnine ali uporabnine samo za težka tovorna vozila, katerih največja tehnično dovoljena masa ni manjša od 12 ton, kadar meni, da bi zaračunavanje cestnin ali uporabnin za težka tovorna vozila, katerih največja tehnično dovoljena masa je manjša od 12 ton:
- (a) imelo znatne negativne učinke na prost pretok prometa, okolje, raven hrupa, zastoje, zdravje ali varnost v prometu zaradi preusmeritve prometa;
  - (b) povzročilo upravne stroške, ki bi bili za več kot 15 % višji od dodatnega prihodka, ki izhaja iz navedene razširitve, ali
  - (c) zadevalo kategorijo vozil, ki ne povzroči več kot 10 % infrastrukturnih stroškov, ki se lahko zaračunavajo.

Države članice, ki se odločijo za zaračunavanje cestnine ali uporabnine ali obojega samo za težka tovorna vozila, katerih največja tehnično dovoljena masa ni manjša od 12 ton, obvestijo Komisijo o svoji odločitvi, skupaj z razlogi, na katerih temelji.

14. Kadar se cestnine zaračunavajo za vsa težka vozila, se lahko države članice odločijo, da od avtobusov in bivalnih vozil oziroma od težkih tovornih vozil zahtevajo povračilo drugačnega odstotnega deleža stroškov.

15. Do ... [pet let po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi] Komisija oceni izvajanje in učinkovitost te direktive v zvezi z zaračunavanjem pristojbin za lahka vozila.

V tej oceni se upošteva razvoj sistemov zaračunavanja pristojbin, ki se uporabljajo za lahka vozila, v smislu vrste zaračunavanja pristojbin, ki se uporablja za različne kategorije vozil, obsega omrežja, ki ga zajema, sorazmernosti oblikovanja cen in drugih ustreznih elementov.

Na podlagi te ocene Komisija, kadar je ustrezno, predloži zakonodajni predlog za spremembo ustreznih določb te direktive.

---

\* 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).

## 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 presegati 10 % letne stopnje, tedenska stopnja ne sme presegati 5 % letne stopnje in dnevna stopnja ne sme presegati 2 % letne stopnje.

Država članica se lahko odloči, da za vozila, registrirana v tej državi članici, zaračunava samo letne stopnje.

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

3. Če se uporabnine zaračunavajo za osebne avtomobile, se uporaba infrastrukture zagotovi za vsaj naslednja obdobja: en dan, en teden ali 10 dni ali oboje, en mesec ali dva meseca ali oboje in eno leto. Dvomesечna stopnja ne sme presegati 30 % letne stopnje, mesečna stopnja ne sme presegati 19 % letne stopnje, 10-dnevna stopnja ne sme presegati 12 % letne stopnje, tedenska stopnja ne sme presegati 11 % letne stopnje, dnevna stopnja pa ne sme presegati 9 % letne stopnje.



Države članice lahko omejijo dnevne uporabnine samo za namene tranzita.

Države članice lahko uporabo infrastrukture zagotovijo tudi za druga časovna obdobja. V takšnih 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 ... [datum začetka veljavnosti te direktive o spremembi], lahko države članice v skladu z načelom enakega obravnavanja ohranijo stopnje, ki presegajo omejitve iz prvega pododstavka, pod pogojem, da so veljale pred navedenim datumom, ter lahko ohranijo ustrezno višje stopnje za druga obdobja uporabe. Vendar upoštevajo omejitve iz prvega in drugega pododstavka takoj, ko začnejo veljati bistveno spremenjene ureditve zaračunavanja pristojbin, ter najpozneje od ... [osem let po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi].

4. Kar zadeva minibusse in lahka gospodarska vozila, države članice upoštevajo odstavek 2 ali 3. Kadar države članice določijo drugačne uporabnine za lahka gospodarska vozila kot za osebne avtomobile, določijo višje stopnje uporabnin za lahka gospodarska vozila kot za osebne avtomobile.

5. Komisija do ... [pet let po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi] oceni tehnično in pravno izvedljivost razlikovanja obravnave različnih lahkih gospodarskih vozil glede na to, ali je zadevno lahko gospodarsko vozilo opremljeno s tahografom ali ne. Komisija na podlagi te ocene, kadar je ustrezno, predloži zakonodajni predlog za ustrezno spremembo te direktive.“;

(4) vstavi se naslednji člen:

*„Člen 7aa*

1. Države članice, ki so zaračunavale cestnine na svojem jedrnem vseevropskem prometnem omrežju ali njegovem delu pred ... [datum začetka veljavnosti te direktive o spremembi], lahko vzpostavijo kombiniran sistem zaračunavanja pristojbin za vsa težka vozila ali nekatere tipe težkih vozil.
2. Ne glede na člen 7(10) lahko države članice v tem kombiniranem sistemu zaračunavanja pristojbin v skladu s členom 7(4) zaračunavajo uporabnine za vsa težka vozila ali nekatere vrste težkih vozil, tudi za nekatere kategorije teže težkih vozil v jedrnem vseevropskem prometnem omrežju ali njegovih delih.

3. Uporabnine iz odstavka 2 tega člena se razlikujejo v skladu s členom 7ga in glede na emisijski razred Euro. Države članice poleg tega določijo uporabnine, vključno z upravnimi stroški, za zadevna težka vozila na ravni, ki ne presega najvišjih stopenj, določenih v Prilogi II.
4. Države članice, ki vzpostavijo kombinirano ureditev zaračunavanja pristojbin, izvedejo oceno učinka ali analizo, v kateri pojasnijo in utemeljijo njeno uvedbo, ter o tem uradno obvestijo Komisijo najmanj šest mesecev pred njeno uvedbo.“;

(5) člena 7b in 7c se nadomestita 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, za katera se zaračunavajo te pristojbine. Države članice se lahko odločijo, da poberejo samo določen odstotek teh stroškov.

#### *Člen 7c*

1. Države članice lahko ohranijo ali uvedejo pristojbino za zunanje stroške, ki je povezana s stroški onesnaževanja zraka, obremenitve s hrupom ali emisij CO<sub>2</sub> zaradi prometa oziroma katere koli kombinacije navedenega.

Kadar države članice težkim vozilom zaračunavajo pristojbino za zunanje stroške, se ta razlikuje in določi v skladu z minimalnimi zahtevami in metodami iz Priloge IIIa, pri čemer se upoštevajo referenčne vrednosti, določene v prilogah IIIb in IIIc. Države članice se lahko odločijo, da poberejo samo določen odstotek teh stroškov.

2. 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.
3. Države članice lahko uporabijo izvetja, ki omogočajo prilagoditev pristojbin za zunanje stroške za vozila zgodovinskega pomena.“;

(6) vstavijo se naslednji členi:

*„Člen 7ca*

1. Kadar se za onesnaževanje zraka ali obremenitve s hrupom zaračunava pristojbina za zunanje stroške, države članice upoštevajo stroške, ki se nanašajo na omrežje ali del omrežja, na katerem se zaračunava ta pristojbina, ter vozila, za katera se zaračunava ta pristojbina.
2. 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 po datumu začetka veljavnosti pravil, s katerimi so začeli veljati navedeni standardi.

3. Države članice od ... [štiri leta po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi] težkim vozilom zaračunavajo pristojbino za zunanje stroške za onesnaževanje zraka zaradi prometa na omrežju iz člena 7(1), na katerem se zaračunava cestnina.

Z odstopanjem od prvega pododstavka se lahko države članice odločijo, da ne bodo zaračunavale pristojbin za zunanje stroške za tiste cestne odseke, kjer bi to vodilo v preusmeritev vozil, ki najbolj onesnažujejo, kar bi negativno vplivalo na varnost v cestnem prometu in javno zdravje.

4. Države članice lahko ocenijo možnost zaračunavanja pristojbine za zunanje stroške za emisije CO<sub>2</sub> in za onesnaževanje zraka ali popuste v zvezi s temi emisijami, kadar se koncesijske cestnine ne razlikujejo v skladu s členoma 7g in 7ga za težka vozila in v skladu s členom 7gb za lahka vozila.

Rezultat te neobvezne ocene, vključno z utemeljitvijo razloga, zakaj se pristojbina za zunanje stroške ali popust ne uporabljata, se uradno sporoči Komisiji.

#### *Člen 7cb*

1. Države članice lahko zaračunajo višje pristojbine za zunanje stroške za emisije CO<sub>2</sub> od referenčnih vrednosti iz Priloge IIIc, pod pogojem, da to storijo na nediskriminatoren način in so pristojbine omejene na največ dvakratne vrednosti od tistih iz Priloge IIIc. Kadar države članice uporabijo ta odstavek, svojo odločitev utemeljijo in o njej uradno obvestijo Komisijo v skladu s Prilogo IIIa.
2. Kar zadeva avtobuse, se države članice lahko odločijo, da bodo zanje uporabile enake ali nižje vrednosti od tistih, ki se uporabljajo za težka tovorna vozila.
3. Pristojbina za zunanje stroške za emisije CO<sub>2</sub> se lahko kombinira z infrastrukturno pristojbino, ki je razlikovana v skladu s členom 7ga.

4. Komisija do ... [pet let po začetku veljavnosti te direktive o spremembi] oceni izvajanje in učinkovitost zaračunavanja pristojbin za zunanje stroške za emisije CO<sub>2</sub> ter njegovo skladnost z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta\* in Direktivo Sveta 2003/96/ES\*\*. Komisija na podlagi te ocene, kadar je ustrezno, predloži zakonodajni predlog za spremembo tega člena. Če ta člen ne bi bil ustrezno spremenjen do 1. januarja 2027, Direktiva 2003/87/ES ali Direktiva 2003/96/ES pa bi bila spremenjena tako, da bi se posledično učinkovito internaliziral vsaj del zunanjih stroškov emisij CO<sub>2</sub> iz cestnega prometa, Komisija sprejme delegirane akte v skladu s členom 9d te direktive, s katerimi spremeni Prilogo IIIc k tej direktivi, da se prilagodijo referenčne vrednosti pristojbine za zunanje stroške za emisije CO<sub>2</sub>, pri čemer upošteva dejanska cena ogljika, ki se uporablja za goriva za cestni promet v Uniji.

---

\* Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

\*\* Direktiva Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije (UL L 283, 31.10.2003, str. 51).“;

(7) člen 7d se nadomesti z naslednjim:

*„Člen 7d*

Komisija najpozneje šest mesecev po sprejetju novih in strožjih emisijskih standardov Euro, kadar je ustrezno, predloži zakonodajni predlog za določitev ustreznih referenčnih vrednosti v Prilogi IIIb in prilagoditev najvišjih stopenj uporabnin v Prilogi II.“;

(8) vstavi se naslednji člen:

*„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. Ta se lahko zaračunava le na tistih cestnih odsekih, na katerih so zastoji pogosti, in le v obdobjih, ko so zastoji običajni.
2. Države članice cestne odseke in obdobja iz odstavka 1 določijo na podlagi objektivnih meril glede na raven izpostavljenosti cest ter njihove okolice zastojem, ki se, med drugim, merijo kot povprečne zamude ali dolžine kolon.



3. Pristojbina za zastoje, uvedena na katerem koli odseku cestnega omrežja, se nediskriminatorno zaračunava za vse kategorije vozil, v skladu s standardnimi ekvivalenčnimi faktorji iz Priloge V. Vendar lahko države članice iz pristojbine za zastoje delno ali v celoti izvzamejo minibusse in avtobuse z namenom spodbujanja kolektivnega prevoza ter družbeno-gospodarskega razvoja in teritorialne kohezije. Ne glede na njihovo največjo tehnično dovoljeno maso se bivalna vozila za namene tega odstavka ne obravnavajo kot avtobusi.
4. Pristojbina za zastoje se določi v skladu z minimalnimi zahtevami iz Priloge V. Odraža stroške, ki jih vozilo povzroča drugim uporabnikom cest in posredno družbi, ter upošteva referenčne vrednosti iz Priloge VI za posamezne vrste cest. 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.

Prihodki, ustvarjeni s pristojbinami za zastoje, ali enakovredna finančna vrednost teh prihodkov se uporabi za reševanje težav z zastoji ali za razvoj trajnostnega prevoza in mobilnosti na splošno.

Kadar so takšni prihodki dodeljeni splošnemu proračunu, se šteje, da je država članica uporabila drugi pododstavek, če izvaja politike finančne podpore za reševanje problema zastojev ali za razvoj trajnostnega prevoza in mobilnosti, katerih vrednost je enaka prihodkom iz pristojbin za zastoje.

5. Države članice vzpostavijo ustrezne mehanizme za spremljanje učinka pristojbin za zastoje in preverjanje njihove stopnje. Vsaka država članica stopnjo pristojbin preverja redno, vsaj vsaka tri leta, s čimer zagotovi, da ne presežejo stroškov zastojev, ki v tej državi članici nastanejo na cestnih odsekih, na katerih se zaračunava pristojbina za zastoje.“;

(9) v členu 7e se odstavka 1 in 2 nadomestita z naslednjim:

- „1. Države članice najvišjo raven infrastrukturne pristojbine za težka vozila izračunajo z uporabo metodologije na podlagi temeljnih načel za izračun iz člena 7b in Priloge III.

2. V primeru koncesijskih cestnin je najvišja raven infrastrukturne pristojbine za težka vozila enaka ali nižja od ravni, ki bi izhajala iz uporabe metodologije na podlagi temeljnih načel za izračun iz člena 7b in Priloge III. Taka enakost se oceni na podlagi razumno dolgega referenčnega obdobja, ki ustreza naravi koncesijske pogodbe.“;

(10) člena 7f in 7g se nadomestita z naslednjim:

*„Člen 7f*

1. Država članica lahko po tem, ko je obvestila Komisijo, 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, kadar so izpolnjeni naslednji pogoji:
  - (a) prihodek, ustvarjen s pribitkom, se vloži v financiranje razvoja prevoznih storitev ali v izgradnjo ali vzdrževanje prometne infrastrukture jedrnega vseevropskega prometnega omrežja, ki neposredno prispevajo k zmanjšanju 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 te direktive, razen kadar se ustvarjeni prihodek naloži v čezmejne odseke koridorja jedrnega omrežja, določenega v skladu s poglavjem IV Uredbe (EU) št. 1315/2013 – v tem primeru pribitek ne sme presegati 25 % te ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine – ali kadar dve ali več držav članic zaračunava pribitek v istem koridorju – v tem primeru lahko, če se s tem strinjajo vse države članice, ki so del tega koridorja in ki mejijo na države članice, na ozemlju katerih je odsek koridorja, za katerega se zaračunava pribitek, pribitek presega 25 %, ne sme pa presegati 50 % te ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine;
- (c) zaračunavanje pribitka nima za posledico nepravilnega obravnavanja komercialnega prometa v primerjavi z ostalimi uporabniki cest;
- (d) se Komisiji pred zaračunavanjem pribitka predložita opis točne lokacije pribitka in dokazilo o odločitvi za financiranje prometne infrastrukture ali prevoznih storitev 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 projekte, ki se sofinancirajo s prihodki iz pribitka.

2. V primeru novega čezmejnega projekta se lahko pribitek doda le, če se s tem strinjajo vse države članice, vključene v projekt.
3. Pribitek se lahko uporablja za infrastrukturno pristojbino, ki je razlikovana v skladu s členom 7g, 7ga ali 7gb.
4. Potem ko Komisija od države članice, ki namerava zaračunavati pribitek, prejme zahtevane informacije, te informacije predloži članom odbora iz člena 9c. Kadar Komisija meni, da načrtovani pribitek ni v skladu s pogoji, določenimi v odstavku 1 tega člena, ali da bo imel načrtovani pribitek pomembne negativne učinke na gospodarski razvoj obrobni regij, lahko sprejme izvedbene akte, s katerimi zavrne predložene načrte zadevne države članice za pristojbine ali zahteva njihovo spremembo. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 9c(3).
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, kadar so izpolnjeni naslednji pogoji:
  - (a) razlikovanje je pregledno, objavljeno in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike;
  - (b) razlikovanje se uporablja glede na obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas;
  - (c) nobena infrastrukturna pristojbina za več kot 175 % ne presega najvišje ravni ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine iz člena 7b;
  - (d) obdobja prometnih konic, med katerimi se za zmanjševanje zastojev zaračunavajo višje infrastrukturne pristojbine, ne presegajo šest ur na dan;
  - (e) razlikovanje za cestni odsek, kjer so zastoji, se oblikuje in uporablja pregledno in dohodkovno nevtravno, 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 obstoječe, o tem obvesti Komisijo in ji predloži informacije, potrebne za presojo izpolnjevanja pogojev.

2. Države članice do začetka uporabe razlikovanja infrastrukturnih pristojbin in uporabnin iz člena 7ga razlikujejo infrastrukturne pristojbine za težka vozila glede na emisijski razred 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 Euro. Ko se infrastrukturne pristojbine in uporabnine razlikujejo v skladu s členom 7ga, lahko države članice odpravijo razlikovanje glede na emisijski razred Euro.

Z odstopanjem od prvega pododstavka se lahko država članica odloči, da ne uporabi zahteve razlikovanja infrastrukturne pristojbine, kadar velja kar koli od naslednjega:

- (a) to bi resno ogrozilo celovitost cestninskega sistema na njenem ozemlju;
- (b) tako razlikovanje ne bi bilo tehnično izvedljivo za zadevni cestninski sistem;
- (c) to bi vodilo v preusmeritev vozil, ki najbolj onesnažujejo, kar bi negativno vplivalo na varnost v prometu in javno zdravje;

(d) v cestnino je zajeta pristojbina za zunanje stroške za onesnaževanje zraka.

O vseh takih odstopanjih ali izvzetjih se uradno obvesti Komisijo.

3. Razlikovanja iz tega člena niso namenjena ustvarjanju dodatnih prihodkov.“;

(11) vstavita se naslednja člena:

*„Člen 7ga*

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

Države članice začnejo uporabljati to razlikovanje za podskupine težkih vozil iz člena 2(1), točke (a) do (d), Uredbe (EU) 2019/1242 najpozneje dve leti po objavi referenčnih emisij CO<sub>2</sub> za te podskupine vozil v izvedbenih aktih, sprejetih v skladu s členom 11(1) navedene uredbe.



Za emisijske razrede CO<sub>2</sub> 1, 4 in 5 iz odstavka 2 tega člena, se to razlikovanje za skupine težkih vozil, ki niso zajete v členu 2(1), točke (a) do (d), Uredbe (EU) 2019/1242, začne uporabljati najpozneje dve leti po objavi referenčnih emisij CO<sub>2</sub> v izvedbenih aktih, sprejetih v skladu z odstavkom 7 tega člena, za zadevno skupino. Kadar se točka 5.1 Priloge I k Uredbi (EU) 2019/1242 z zakonodajnim aktom Unije spremeni tako, da zajema referenčne emisije CO<sub>2</sub> za katero od skupin težkih vozil, se takšne referenčne emisije CO<sub>2</sub> ne določajo več v skladu z odstavkom 7 tega člena, temveč v skladu s točko 5.1 Priloge I k navedeni uredbi.

Kadar so krivulje zmanjševanja emisij za skupine težkih vozil, ki niso zajete v členu 2(1), točke (a) do (d), Uredbe (EU) 2019/1242, določene z zakonodajnim aktom Unije, ki spreminja točko 5.1 Priloge I k navedeni uredbi, se razlikovanja za emisijska razreda CO<sub>2</sub> 2 in 3, kot sta opredeljena v odstavku 2 tega člena, uporabljajo od datuma začetka veljavnosti novih krivulj zmanjševanja emisij.

Brez poseganja v znižanje stopenj iz odstavka 3 lahko države članice določijo nižje stopnje infrastrukturnih pristojbin ali uporabnin oziroma izvzeta od plačila infrastrukturnih pristojbin ali uporabnin za brezemisijška vozila iz katere koli skupine vozil od ... [datum začetka veljavnosti te direktive o spremembi] do 31. decembra 2025. Od 1. januarja 2026 so takšna znižanja omejena na 75 % v primerjavi s pristojbino oziroma uporabnino za emisijski razred CO<sub>2</sub> 1, kot je opredeljen v odstavku 2.

2. Brez poseganja v odstavek 1 države članice za vsako vrsto težkih vozil določijo naslednje emisijske razrede CO<sub>2</sub>:
  - (a) emisijski razred CO<sub>2</sub> 1 – vozila, ki ne spadajo v noben emisijski razred CO<sub>2</sub> iz točk (b) do (e);
  - (b) emisijski razred CO<sub>2</sub> 2 – vozila, ki spadajo v podskupino vozil sg in so prvič registrirana v poročevalskem obdobju leta Y, njihove emisije CO<sub>2</sub> pa so za več kot 5 % pod krivuljo zmanjševanja emisij za poročevalsko obdobje leta Y in za podskupino vozil sg, hkrati pa ne spadajo v noben emisijski razred CO<sub>2</sub> iz točk (c), (d) in (e);

- (c) emisijski razred CO<sub>2</sub> 3 – vozila, ki spadajo v podskupino vozil sg in so prvič registrirana v poročevalskem obdobju leta Y, njihove emisije CO<sub>2</sub> pa so za več kot 8 % pod krivuljo zmanjševanja emisij za poročevalsko obdobje leta Y in za podskupino vozil sg, hkrati pa ne spadajo v noben emisijski razred CO<sub>2</sub> iz točk (d) in (e);
- (d) emisijski razred CO<sub>2</sub> 4 – nizkoemisijska težka vozila;
- (e) emisijski razred CO<sub>2</sub> 5 – brezemisijska vozila.

Države članice zagotovijo, da se klasifikacija vozila, ki spada v emisijski razred CO<sub>2</sub> 2 ali 3, ponovno oceni vsakih šest let po datumu njegove prve registracije in da se vozilo po potrebi prerazvrsti v ustrezeni emisijski razred na podlagi takrat veljavnih mejnih vrednosti. Kar zadeva uporabnine, začne sprememba klasifikacije učinkovati najpozneje prvi dan veljavnosti ali po dnevu te spremembe klasifikacije.

3. Brez poseganja v odstavek 1 se za vozila v emisijskih razredih CO<sub>2</sub> 2, 3, 4 in 5 uporabljajo znižane pristojbine oziroma uporabnine, in sicer:

- (a) emisijski razred CO<sub>2</sub> 2 – 5- do 15-odstotno znižanje v primerjavi s pristojbino oziroma uporabnino, ki se uporablja za emisijski razred CO<sub>2</sub> 1;

- (b) emisijski razred CO<sub>2</sub> 3 – 15- do 30-odstotno znižanje v primerjavi s pristojbino oziroma uporabnino, ki se uporablja za emisijski razred CO<sub>2</sub> 1;
- (c) emisijski razred CO<sub>2</sub> 4 – 30- do 50-odstotno znižanje v primerjavi s pristojbino oziroma uporabnino, ki se uporablja za emisijski razred CO<sub>2</sub> 1;
- (d) emisijski razred CO<sub>2</sub> 5 – 50- do 75-odstotno znižanje v primerjavi s pristojbino oziroma uporabnino, ki se uporablja za emisijski razred CO<sub>2</sub> 1.

Kadar je infrastrukturna pristojbina ali uporabnina razlikovana tudi glede na emisijski razred Euro, se znižanja iz prvega pododstavka uporabljajo v primerjavi s pristojbino oziroma uporabnino, ki se uporablja za najstrožji emisijski standard Euro.

- 4. Razlikovanja iz tega člena niso namenjena ustvarjanju dodatnih prihodkov.
- 5. Z odstopanjem od odstavka 1 se lahko država članica odloči, da ne uporabi zahteve po razlikovanju infrastrukturne pristojbine v skladu z odstavkom 2, kadar se za zunanje stroške za emisije CO<sub>2</sub> zaračunavajo različne pristojbine glede na referenčne vrednosti pristojbine za zunanje stroške za emisije CO<sub>2</sub> iz Priloge IIIc.

6. Na cestnih odsekih, kjer vozilo preverljivo obratuje brez emisij CO<sub>2</sub>, lahko države članice za to vozilo uporabijo znižane pristojbine oziroma uporabnine v skladu z emisijskim razredom CO<sub>2</sub> 5. Države članice, ki uporabijo to možnost, za to vozilo na drugih cestnih odsekih uporabljajo pristojbine oziroma uporabnine, ki se uporabljajo za emisijski razred CO<sub>2</sub> 1.
7. Komisija sprejme izvedbene akte, v katerih določi referenčne emisije CO<sub>2</sub> za skupine vozil, ki niso zajete v členu 2(1), točke (a) do (d), Uredbe (EU) 2019/1242.

V teh izvedbenih aktih se navedejo podatki, ki so pomembni za vsako skupino vozil in so objavljeni v poročilu iz člena 10 Uredbe (EU) 2018/956. Komisija te izvedbene akte sprejme najpozneje šest mesecev po objavi ustreznega poročila iz člena 10 Uredbe (EU) 2018/956.

8. Do ... [pet let po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi] Komisija oceni izvajanje in učinkovitost razlikovanja pristojbin oziroma uporabnin na podlagi emisij CO<sub>2</sub> iz tega člena ter ali je še potrebno ter skladno z direktivama 2003/87/ES in 2003/96/ES. Komisija na podlagi te ocene, kadar je ustrezno, predloži zakonodajni predlog za spremembo ustreznih določb te direktive o razlikovanju pristojbin oziroma uporabnin na podlagi emisij CO<sub>2</sub>.

9. Komisija vsakih pet let po ... [datum začetka veljavnosti te direktive o spremembi] pregleda najvišje stopnje uporabnin iz Priloge II in stopnje znižanja iz odstavka 3 ter na podlagi rezultatov tega pregleda, kadar je ustrezno, predloži zakonodajni predlog za spremembo navedenih določb.
10. Komisija vsakih 30 mesecev po ... [datum začetka veljavnosti te direktive o spremembi] pripravi poročilo, v katerem oceni ustreznost mejnih vrednosti emisijskih razredov CO<sub>2</sub> 2 in 3 iz člena 7ga(2), točki (b) in (c), te direktive v zvezi z referenčnimi emisijami, objavljenimi v skladu s členom 11(1) Uredbe (EU) 2019/1242, ali glede na emisije CO<sub>2</sub>, sporočene v skladu z Uredbo (EU) 2018/956, in na podlagi rezultatov te ocene, kadar je ustrezno, predloži zakonodajni predlog za spremembo zadevnih mejnih vrednosti.
11. Uporaba razlikovanja pristojbin oziroma uporabnin na podlagi emisij CO<sub>2</sub> iz tega člena ni obvezna, kadar se uporablja drug ukrep za oblikovanje cen ogljika v zvezi z gorivom za cestni promet v Uniji.

## Člen 7gb

1. Države članice lahko razlikujejo cestnine in uporabnine za lahka vozila glede na okoljsko učinkovitost vozila, določeno s specifičnimi kombiniranimi ali ponderiranimi kombiniranimi emisijami CO<sub>2</sub>, navedenimi v točki 49 certifikata o skladnosti vozil, in z emisijsko vrednostjo Euro.

Brez poseganja v odstavek 2 tega člena se nižje stopnje cestnin in uporabnin uporabljajo za osebne avtomobile, minibusse in lahka gospodarska vozila, ki izpolnjujejo oba naslednja pogoja:

- (a) njihove specifične emisije CO<sub>2</sub>, določene v skladu z Uredbo Komisije (EU) 2017/1151<sup>\*</sup>, so enake nič ali nižje od naslednjih vrednosti:
  - (i) za obdobje 2021–2024: ciljev za celotni vozni park EU, določenih v skladu z delom A, točka 6, in delom B, točka 6, Priloge I k Uredbi (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>\*\*</sup>;
  - (ii) za obdobje 2025–2029: ciljev za celotni vozni park EU, določenih v skladu z delom A, točka 6.1.1, in delom B, točka 6.1.1, Priloge I k Uredbi (EU) 2019/631;

- (iii) za obdobje po letu 2030: ciljev za celotni vozni park EU, določenih v skladu z delom A, točka 6.1.2, in delom B, točka 6.1.2, Priloge I k Uredbi (EU) 2019/631;
  - (b) njihove emisije onesnaževal, določene v skladu z Uredbo (EU) 2017/1151, so opredeljene v tabeli iz Priloge VII k tej direktivi. Države članice lahko uporabijo znižanje za brezemisijska vozila iz Priloge VII k tej direktivi brez uporabe znižanj za druge kategorije vrednosti emisij iz navedene priloge.
2. Države članice od 1. januarja 2026, kadar je to tehnično izvedljivo, razlikujejo cestnine in letno stopnjo uporabnin za furgone in minibusse glede na okoljsko učinkovitost vozila v skladu s pravili iz Priloge VII. V ta namen so določbe iz drugega pododstavka odstavka 1 okvirne.

Kadar se države članice odločijo za uporabo meril emisijskih vrednosti ali ravni znižanja, ki se razlikujejo od tistih iz odstavka 1, ali za vključitev drugih ali dodatnih meril, o svoji izbiri uradno obvestijo Komisijo in jo utemeljijo vsaj šest mesecev pred uvedbo vsakega razlikovanja.

Države članice pa se lahko odločijo, da bodo znižanja uporabile samo za brezemisijska vozila, ne da bi za druga vozila uporabljale kakršno koli razlikovanje in ne da bi o tem uradno obvestile Komisijo.



3. Države članice lahko pod pogoji iz odstavkov 1 in 2 upoštevajo izboljšanje okoljske učinkovitosti vozila, ki je povezano s predelavo tega vozila za uporabo alternativnih goriv.
4. Države članice lahko sprejmejo izredne ukrepe za namen zaračunavanja pristojbin za vozila zgodovinskega pomena.
5. Razlikovanja iz tega člena niso namenjena ustvarjanju dodatnih prihodkov.

---

\* 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 (UL L 175, 7.7.2017, str. 1).

\*\* Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO<sub>2</sub> za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L 111, 25.4.2019, str. 13).“;

(12) člen 7h se spremeni:

(a) odstavek 1 se spremeni:

(i) uvodno besedilo se nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice vsaj šest mesecev pred začetkom izvajanja nove ali bistveno spremenjene cestninske ureditve na podlagi infrastrukturnih pristojbin Komisiji pošljejo:“;

(ii) v točki (a) se doda naslednja alineja:

„– po potrebi jasne informacije o glavnih značilnostih elektronskega cestninskega sistema, vključno z interoperabilnostjo;“;

(b) vstavi se naslednji odstavek:

„1a. Ko država članica Komisiji pošlje podatke v skladu z odstavkom 1, lahko vključi informacije o več kot eni spremembi cestninske ureditve na podlagi infrastrukturnih pristojbin. Kadar je bila Komisija o spremembi že bila obveščena, se šteje, da je država članica že izpolnila zahteve glede informacij iz odstavka 1 in da lahko spremembo izvede brez ponovnega obveščanja Komisije.“;

(c) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Države članice pred začetkom izvajanja nove ali bistveno spremenjene cestninske ureditve na podlagi pristojbin za zunanje stroške ali pristojbin za zastoje Komisiji sporočijo zadevno omrežje, predvidene stopnje za posamezno kategorijo vozila in emisijski razred ter Komisijo po potrebi uradno obvestijo v skladu s Prilogo IIIa, točka 2, ali Prilogo V, točka 2.“;

(d) odstavek 4 se črta;

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

(b) vstavi se naslednji odstavek:

„2a. Države članice lahko omogočijo popuste ali znižanja infrastrukturne pristojbine za osebne avtomobile za pogoste uporabnike, zlasti na območjih, kjer so naselja razpršena, in na obrobjih mest. Zmanjšanje prihodkov zaradi popusta, ki se odobri pogostim uporabnikom, se ne naloži manj pogostim uporabnikom.“;

(c) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Pod pogoji iz člena 7g(1), točka (b), in člena 7g(3) te direktive so stopnje cestnin za velike projekte jedrnega vseevropskega prometnega omrežja, katerih karte so opredeljene v Prilogi I k Uredbi (EU) št. 1315/2013, lahko predmet razlikovanja na drugačen način, da se zagotovi gospodarska izvedljivost takih projektov, kadar so ti izpostavljeni neposredni konkurenci drugih načinov prevoza. Struktura zaračunavanja pristojbin mora biti linearna in sorazmerna. Podrobnosti o njej se objavijo, pod enakimi pogoji pa mora biti na voljo vsem uporabnikom. Ne sme voditi v prenos dodatnih stroškov na druge uporabnike v obliki višjih cestnin.“;

(14) člen 7j se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Uvedba, pobiranje in nadzor plačevanja cestnin in uporabnin potekajo tako, da se čim manj ovira prosti pretok prometa in čim bolj izogiba obveznim mejnim kontrolam ali pregledom na notranjih mejah Unije. V ta namen države članice sodelujejo pri uvajanju metod, s katerimi se uporabnikom cest omogoči plačevanje cestnin in uporabnin vsaj elektronsko ali na meji 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) vstavi se naslednji odstavek:

„2a. Kadar voznik ali, če je ustrezno, prevoznik ali ponudnik storitev evropskega elektronskega cestninjenja (EETS) ne more predložiti dokazila o emisijskem razredu vozila za namene člena 7g(2), člena 7ga ali člena 7gb, lahko države članice zaračunajo najvišjo cestnino ali uporabnino, ki se lahko zaračuna.“

Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da uporabniku omogočijo, da pred uporabo infrastrukture vsaj z elektronskimi sredstvi prijavi emisijski razred vozila. Države članice lahko dajo na razpolago elektronska in neelektronska sredstva, ki jih uporabnik lahko predloži kot dokazilo za to, da je upravičen do znižanja cestnin, ali, kadar je ustrezno, v primeru pregleda. Države članice lahko zahtevajo, da se pred uporabo infrastrukture predložijo dokazila v elektronski obliki.

Države članice lahko sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da se predložitev dokazil po uporabi infrastrukture sprejme 30 dni ali za daljše obdobje, ki ga določijo države članice, po uporabi infrastrukture, in za zagotovitev povračila morebitne razlike med zaračunanimi cestninami ali uporabninami in cestnino ali uporabnino, ki ustreza emisijskemu razredu zadevnega vozila, ki izhaja iz dokazil, predloženih v veljavnem roku.“;

(c) odstavka 3 in 4 se nadomestita z naslednjim:

- „3. Kadar država članica vozilu zaračuna cestnino, se celoten znesek cestnine, znesek infrastrukturne pristojbine, znesek pristojbine za zunanje stroške in znesek pristojbine za zastoje, kadar se uporablja, navede 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.

4. Kadar je to ekonomsko izvedljivo, države članice infrastrukturne pristojbine, 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 Evropskega parlamenta in Sveta\*. Komisija spodbuja sodelovanje med državami članicami, ki se izkaže kot potrebno za zagotovitev interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov na evropski ravni.

---

\* 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).“;

- (15) 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 določijo ustrezno povračilo.“;

(16) člen 8 se spremeni:

(a) v odstavku 2 se točki (a) in (b) 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;“;

(b) doda se naslednji odstavek:

„3. Pri skupnem sistemu uporabnin iz odstavka 1 tega člena se končni datum začetka uporabe razlikovanj iz drugega in tretjega pododstavka člena 7ga(1) podaljša do ... [tri leta po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi] ali, če so referenčne emisije CO<sub>2</sub> objavljene po ... [datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi], tri leta po objavi referenčnih emisij CO<sub>2</sub>.“;



(17) člen 9 se spremeni:

(a) odstavek 1a se nadomesti z naslednjim:

„1a. Ta direktiva državam članicam ne preprečuje, da zaračunavajo:

- (a) regulativne pristojbine, posebej namenjene zmanjševanju prometnih zastojev ali boju proti okoljskim vplivom, vključno s slabo kakovostjo zraka, na vseh cestah na mestnih območjih, vključno s cestami vseevropskega omrežja, ki prečkajo mestna območja;
- (b) pristojbine, posebej namenjene financiranju gradnje, delovanja, vzdrževanja in razvoja naprav, ki so vgrajene v ceste ali vzpostavljene ob cestah ali nad njimi in zagotavljajo energijo nizkoemisijskim in brezemisijskim vozilom med vožnjo, ki se zaračunavajo za takšna vozila.

Te pristojbine se uporabljajo na nediskriminatoren način.“;

(b) v odstavku 2 se drugi pododstavek črta;

(18) v členu 9c se doda naslednji odstavek:

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

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

*„Člen 9d*

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 9e za spremembo te direktive v zvezi s Prilogo 0, formulami v točkah 4.1 in 4.2 Priloge IIIa ter zneski, navedenimi v tabelah v prilogah IIIb in IIIc, da se prilagodijo znanstvenemu in tehničnemu napredku.

Komisija v okoliščinah iz člena 7cb(4) sprejme delegirane akte v skladu s členom 9e za spremembo te direktive v zvezi z referenčnimi vrednostmi pristojbin za zunanje stroške za emisije CO<sub>2</sub> iz Priloge IIIc, pri čemer upošteva dejansko ceno ogljika, ki se uporablja za goriva za cestni promet v Uniji. Takšne spremembe se omejijo na zagotavljanje, da raven pristojbin za zunanje stroške za emisije CO<sub>2</sub> ne presega tistega, kar je potrebno za internalizacijo teh zunanjih stroškov.

*Člen 9e*

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 9d se prenese na Komisijo za obdobje petih let od ... [datum začetka veljavnosti te direktive o spremembi]. 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 podalžšanju 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 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 z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje\*.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno 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.

---

\* UL L 123, 12.5.2016, str. 1.“;

(20) člena 9f in 9g se črtata;

(21) člena 10a in 11 se nadomestita z naslednjim:

*„Člen 10a*

1. Zneski v eurih iz Priloge II in zneski v centih iz tabel v prilogah IIIb in IIIc 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 ... [leto, ki sledi dvema letoma od začetka veljavnosti te direktive o spremembi].

Zneski se samodejno posodobijo 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 prilogi IIIb in IIIc.

2. Komisija do 31. marca ... [leto, ki sledi dvema letoma po začetku veljavnosti te direktive o spremembi] prilagojene zneske iz odstavka 1 objavi v *Uradnem listu Evropske unije*. Ti prilagojeni zneski začnejo veljati s prvim dnem meseca, ki sledi objavi.

#### *Člen 11*

1. Države članice do ... [tri leta po začetku veljavnosti te direktive o spremembi] in nato vsakih pet let v zbirni obliki objavijo poročilo o cestninah in uporabninah, zaračunanih na njihovem ozemlju.
2. V poročilo, ki se objavi v skladu z odstavkom 1, se vključijo informacije o:
  - (a) razvoju zaračunavanja pristojbin za uporabo cestne infrastrukture, in sicer omrežja in kategorije vozil, ki jih zajema, vključno z vsemi izvzetji v skladu s členom 7, 7c ali 7gb;
  - (b) razlikovanju infrastrukturnih pristojbin ali uporabnin glede na kategorijo vozila in vrsto težkega vozila;

- (c) razlikovanju infrastrukturnih pristojbin ali uporabnin glede na okoljsko učinkovitost vozil v skladu s členom 7g, 7ga ali 7gb;
- (d) po potrebi razlikovanju infrastrukturnih pristojbin glede na obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas v skladu s členom 7g(1);
- (e) pristojbini za zunanje stroške, ki se zaračunava za vsako kombinacijo razreda vozila, vrste ceste in obdobja;
- (f) ponderirani infrastrukturni pristojbini ter skupnem prihodku iz infrastrukturnih pristojbin;
- (g) skupnem prihodku iz pristojbin za zunanje stroške;
- (h) skupnem prihodku iz pristojbin za zastoje na kategorijo vozila;
- (i) skupnem prihodku, zbranem s pribitki, in cestnih odsekih, na katerih so bili zaračunani;
- (j) skupnem prihodku iz cestnin ali uporabnin ali po potrebi obeh;

- (k) koriščenju prihodkov, ustvarjenih z uporabo te direktive, in kako je država članica na podlagi tega lahko izpolnila cilje iz člena 9(2) ali, kadar so ti prihodki dodeljeni splošnemu proračunu, informacije o višini odhodkov, dodeljenih za infrastrukturo za cestni promet in projekte trajnostnega prometa, ter
- (l) razvoju deleža vozil, ki spadajo v različne emisijske razrede, na cestah, za katere se plačuje cestnina.

Države članice, ki navedene informacije objavijo na spletu, se lahko odločijo, da poročila ne bodo pripravile.“;

(22) priloge se spremenijo:

- (a) priloge 0, II, III, IIIa, IIIb in IV se spremenijo v skladu s točkami 1, 2, 3, 4, 5 in 7 Priloge k tej direktivi;
- (b) besedilo iz točk 6 in 8 Priloge k tej direktivi se doda kot priloge IIIc, V, VI in VII k Direktivi 1999/62/ES.

*Člen 2*  
*Spremembe Direktive 1999/37/ES*

Priloga I k Direktivi 1999/37/ES se spremeni:

(1) točka II.6(V.7) se nadomesti z naslednjim:

„(V.7) CO<sub>2</sub> (v g/km) ali specifične emisije CO<sub>2</sub>, kadar so navedene v točki 49.5 certifikata o skladnosti težkih vozil, opredeljenega v Dodatku k Prilogi VIII k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2020/683<sup>\*</sup>, ali v točki 49.5 certifikata o posamični odobritvi vozila, opredeljenega v Dodatku 1 k Prilogi III k navedeni uredbi,

---

\* Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/683 z dne 15. aprila 2020 o izvajanju Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta glede upravnih zahtev za odobritev in tržni nadzor motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 163, 26.5.2020, str. 1).“



(2) doda se naslednja točka:

„(V.10) emisijski razred CO<sub>2</sub> za težka vozila, določen ob prvi registraciji, v skladu s členom 7ga(2) Direktive 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>\*</sup>;

---

\* Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (UL L 187, 20.7.1999, str. 42).“

### Člen 3

#### *Sprememba Direktive (EU) 2019/520*

V Prilogi I k Direktivi (EU) 2019/520, oddelek „Podatki, zagotovljeni na podlagi avtomatiziranega iskanja, izvedenega na podlagi člena 23(1)“, del I „Podatki o vozilih“, se tabela nadomesti z naslednjim:

„Del I. Podatki o vozilih

Točka	O/N <sup>(1)</sup>	Opombe
Registrska številka	O	
Številka šasije / identifikacijska številka vozila (VIN)	O	
Država članica registracije	O	
Znamka	O	(D.1 <sup>(2)</sup> ) npr. Ford, Opel, Renault
Trgovska vrsta vozila	O	(D.3) npr. Focus, Astra, Megane

Točka	O/N <sup>(1)</sup>	Opombe
Kategorijska oznaka EU	O	(J) npr. mopedi, motorna kolesa, osebna vozila
Emisijski razred Euro	O	npr. Euro 4, Euro 6
Emisijski razred CO <sub>2</sub>	N	uporablja se za težka vozila
Datum spremembe klasifikacije	N	uporablja se za težka vozila
CO <sub>2</sub> v g/tkm	N	uporablja se za težka vozila
Največja tehnično dovoljena masa vozila	O	

<sup>(1)</sup> O = obvezno, ko je na voljo v nacionalnem registru, N = neobvezno.

<sup>(2)</sup> Usklajena koda Unije, glej Direktivo 1999/37/ES.“

#### *Člen 4*

#### *Prenos*

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do ... [dve leti po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi]. O tem takoj obvestijo Komisijo.

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 5*

### *Začetek veljavnosti*

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

*Člen 6*  
*Naslovniki*

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V ...,

*Za Evropski parlament*  
*predsednik*

*Za Svet*  
*predsednik*

---

## PRILOGA

(1) V točki 3 Priloge 0 k Direktivi 1999/62/ES se doda naslednja tabela:

„Mejne emisijske vrednosti Euro VI

	Mejne vrednosti							
	CO (mg/kWh)	Skupni ogljikovodiki (THC) (mg/kWh)	Nemetanski ogljikovodiki (NMHC) (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> <sup>(1)</sup> (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	Masa trdnih delcev (mg/kWh)	Število trdnih delcev (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 <sup>11</sup>
WHSC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 <sup>11</sup>

Opomba:

PI: prisilni vžig.

CI: kompresijski vžig.

<sup>(1)</sup> Dopustna raven sestavine NO<sub>2</sub> v mejni vrednosti NO<sub>x</sub> se lahko določi pozneje.“;

(2) Priloga II k Direktivi 1999/62/ES se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA II

NAJVIŠJI ZNESKI UPORABNIN V EURIH, VKLJUČNO Z UPRAVNIMI STROŠKI,  
IZ ČLENA 7a(2)

Na leto

	največ tri osi	najmanj štiri osi
Euro 0	1899	3185
Euro I	1651	2 757
Euro II	1 428	2 394
Euro III	1242	2 073
Euro IV	1081	1 803
Euro V	940	1 567
Euro VI	855	1 425

Na mesec, na teden in na dan

Najvišje mesečne, tedenske in dnevne stopnje so sorazmerne s trajanjem uporabe infrastrukture.“;

(3) Priloga III k Direktivi 1999/62/ES se spremeni:

(a) 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 4<sup>1</sup>.“;

(b) v točki 2.2 se druga 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.“;

(c) v točki 4 se naslov nadomesti z naslednjim:

„4. Delež prometa težkih vozil, ekvivalenčni faktorji in mehanizem popravkov“;

---

<sup>1</sup> Države članice lahko pri uporabi ekvivalenčnih faktorjev upoštevajo gradnjo cest, ki poteka v več fazah ali temelji na usmeritvi k dolgemu življenjskemu ciklu.



(d) v točki 4 se prva alineja nadomesti z naslednjim:

„– 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.“;

(4) Priloga IIIa k Direktivi 1999/62/ES se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA IIIa

### NAJMANJŠE ZAHTEVE ZA ZARAČUNAVANJE PRISTOJBINE ZA ZUNANJE STROŠKE

V tej prilogi so določene minimalne zahteve za zaračunavanje pristojbine za zunanje stroške in po potrebi 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.

Kadar namerava država članica zaračunavati pristojbine za zunanje stroške le za del ali dele cestnega omrežja, ki so sestavljeni iz njenega deleža v vseevropskem cestnem omrežju in njegovih avtocestah, se del ali deli izberejo po oceni, s katero se ugotovi, da bi lahko uvedba pristojbine za zunanje stroške na drugih delih tako sestavljenega cestnega omrežja negativno vplivala na okolje, javno zdravje ali varnost v cestnem prometu.

Od ... [štiri leta po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi] država članica, ki ne namerava zaračunavati pristojbin za zunanje stroške za onesnaževanje zraka na določenih odsekih svojega cestninskega omrežja, izbere tudi te določene odseke na podlagi takšne ocene.

## 2. Zajeta vozila, ceste in obdobje

Kadar namerava država članica zaračunavati pristojbine za zunanje stroške, ki so višje od referenčnih vrednosti, navedenih v Prilogi IIIb ali IIIc, Komisijo uradno obvesti o klasifikaciji vozil, na podlagi katere se bo določilo razlikovanje pristojbin za zunanje stroške. Po potrebi 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)).

Država članica po potrebi Komisijo uradno obvesti tudi o natančnih 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 obdobji temeljita na objektivnih merilih glede na raven izpostavljenosti cest ter njihove okolice onesnaževanju, kot so gostota prebivalstva, letna povprečna onesnaženost zraka (zlasti s PM<sub>10</sub> in NO<sub>2</sub>) ter število dni (za PM<sub>10</sub>) in ur (za NO<sub>2</sub>), 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 IIIc.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ za vsak razred vozila, vrsto ceste in 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, kadar je ustrezno, 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, kadar je ustrezno, 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 obdobje, kadar je ustrezno, vsaki dve leti prilagodi spremembam v povpraševanju po prevoznih storitvah in njihovi ponudbi.

#### 4. Elementi zunanjih stroškov

##### 4.1 Stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa

Kadar namerava država članica zaračunavati pristojbine za zunanje stroške, ki so višje od referenčnih vrednosti, navedenih v Prilogi IIIb, zadevna država članica ali, kadar je ustrezno, 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 katastrov emisij, določenih v Direktivi (EU) 2016/2284 Evropskega parlamenta in Sveta \* (kar zahteva uporabo priročnika EMEP/EEA o evidencah emisij onesnaževal zraka \*\*). Denarno vrednost stroškov onesnaževal oceni država članica ali, kadar je ustrezno, neodvisni organ iz člena 7c(2) te direktive, pri čemer uporabi znanstveno dokazane metode.

Država članica ali, kadar je ustrezno, 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

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

$$\text{NCV}_j \text{ (dnevno)} = e \times \sum_k \text{NC}_{jk} \times \text{POP}_k / \text{WADT}$$

$$\text{NCV}_j \text{ (dan)} = a \times \text{NCV}_j$$

$$\text{NCV}_j \text{ (noč)} = b \times \text{NCV}_j$$

pri čemer je:

- $\text{NCV}_j$  = stroški obremenitve s hrupom težkega tovornega vozila na cesti vrste  $j$  (euro/prevoženi kilometer vozila),
- $\text{NC}_{jk}$  = stroški obremenitve s hrupom na osebo, izpostavljeno na vrsti ceste  $j$  ravni hrupa  $k$  (euro/osebo),
- $\text{POP}_k$  = prebivalstvo, izpostavljeno dnevni ravni hrupa  $k$  na kilometer (oseba/kilometer),

- WADT = ponderirani povprečni dnevni promet (ekvivalent osebni vozil),
- a in b pomenita utežna faktorja, ki ju država članica določi tako, da ponderirana povprečna pristojbina za hrup na število prevoženih kilometrov ustreza NCVj (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 na podlagi člena 7 Direktive 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>\*\*\*</sup> ali drugim enakovrednim virom podatkov.

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

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<sup>\*\*\*\*</sup>.



Država članica ali, kadar je ustrezno, neodvisni organ lahko določi različne pristojbine za hrup, da nagradi uporabnike tišjih vozil, pod pogojem, da to ne pomeni diskriminacije tujih vozil.

#### 4.3 Stroški emisij CO<sub>2</sub> zaradi prometa

Kadar namerava država članica zaračunati pristojbine za zunanje stroške za emisije CO<sub>2</sub>, ki so višje od referenčnih vrednosti iz Priloge IIIc, ta država članica ali, kadar je ustrezno, neodvisni organ izračuna upravičene stroške na podlagi znanstvenih dokazov z uporabo pristopa izogibanja stroškom, pri čemer upošteva in pojasni zlasti naslednje vidike:

- (a) izbiro ciljne ravni emisij;
- (b) oceno možnosti za ublažitev posledic;
- (c) oceno osnovnega scenarija;
- (d) izogibanje tveganju in izgubam;
- (e) ponderiranje.

Države članice vsaj šest mesecev pred začetkom zaračunavanja takšne pristojbine za zunanje stroške za emisije CO<sub>2</sub> o tem uradno obvestijo Komisijo.

- 
- \* 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).
- \*\* Metodologija Evropske agencije za okolje: priročnik EMEP/EEA o evidencah emisij onesnaževal zraka 2019 – tehnične smernice za pripravo nacionalnih evidenc emisij (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).
- \*\*\* 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).
- \*\*\*\* Uredba (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 (UL L 158, 27.5.2014, str. 131).“;

(5) Priloga IIIb k Direktivi 1999/62/ES 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

Razred vozila	Cent/prevoženi kilometer vozila	Primestne ceste <sup>(1)</sup>	Medmestne ceste <sup>(2)</sup>
Težko tovorno vozilo, katerega največja tehnično dovoljena masa ne presega 12 ton ali ima dve osi	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8
	Euro IV	7,3	3,4
	Euro V	4,4	1,8
	Euro VI	2,3	0,5
	Onesnažuje manj kot Euro VI, vključno z brezemisijskimi vozili	2,0	0,3

Razred vozila	Cent/prevoženi kilometer vozila	Primestne ceste <sup>(1)</sup>	Medmestne ceste <sup>(2)</sup>
Težko tovorno vozilo, katerega največja tehnično dovoljena masa je od 12 do 18 ton ali ima tri osi	Euro 0	24,6	13,7
	Euro I	15,8	8,4
	Euro II	15,8	8,4
	Euro III	12,5	6,6
	Euro IV	9,2	4,5
	Euro V	5,6	2,7
	Euro VI	2,8	0,7
	Onesnažuje manj kot Euro VI, vključno z brezemisijskimi vozili	2,3	0,3
Težko tovorno vozilo, katerega največja tehnično dovoljena masa je od 18 do 32 ton ali ima štiri osi	Euro 0	27,8	15,8
	Euro I	20,4	11,3
	Euro II	20,4	11,2
	Euro III	16,3	8,9
	Euro IV	11,8	6,0
	Euro V	6,6	3,4
	Euro VI	3,1	0,8
	Onesnažuje manj kot Euro VI, vključno z brezemisijskimi vozili	2,5	0,3

Razred vozila	Cent/prevoženi kilometer vozila	Primestne ceste <sup>(1)</sup>	Medmestne ceste <sup>(2)</sup>
Težko tovorno vozilo, katerega največja tehnično dovoljena masa je več kot 32 ton ali ima pet ali več osi	Euro 0	33,5	19,4
	Euro I	25,0	14,1
	Euro II	24,9	13,9
	Euro III	20,1	11,1
	Euro IV	14,2	7,5
	Euro V	7,6	3,8
	Euro VI	3,4	0,8
	Onesnažuje manj kot Euro VI, vključno z brezemisijskimi vozili	2,8	0,3

(1) „Primestna“ so območja z gostoto prebivalstva med 150 in 900 prebivalci/km<sup>2</sup> (povprečna gostota prebivalstva je 300 prebivalcev/km<sup>2</sup>).

(2) „Medmestna“ so območja z gostoto prebivalstva, nižjo od 150 prebivalcev/km<sup>2</sup>.

Vrednosti iz tabele 1 je mogoče na gorskih območjih in ob aglomeracijah pomnožiti s faktorjem do 2, kolikor to upravičujejo manjša razpršenost, nakloni cest, višina ali temperaturne inverzije. Če obstajajo znanstveni dokazi za višji gorski ali aglomeracijski faktor, se ta referenčna vrednost lahko poveča na podlagi podrobne utemeljitve.“;

(6) k Direktivi 1999/62/ES se doda naslednja priloga:

„PRILOGA IIIc

REFERENČNE VREDNOSTI PRISTOJBINE ZA ZUNANJE STROŠKE ZA EMISIJE  
CO<sub>2</sub>

V tej prilogi so določene referenčne vrednosti pristojbine za zunanje stroške, ki upoštevajo emisije CO<sub>2</sub>.

Tabela 1

Referenčne vrednosti pristojbine za zunanje stroške za emisije CO<sub>2</sub> za težka tovorna vozila

Razred vozila		Cent/prevoženi kilometer vozila	Medmestne ceste (vključno z avtocestami)
Težko tovorno vozilo, katerega največja tehnično dovoljena masa ne presega 12 ton ali ima dve osi	Emisijski razred CO <sub>2</sub> 1	Euro 0	4,5
		Euro I	4,0
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	
		Euro V	
	Euro VI		
	Emisijski razred CO <sub>2</sub> 2		3,8
	Emisijski razred CO <sub>2</sub> 3		3,6
	Nizkoemisijsko vozilo		2,0
	Brezemisijsko vozilo		0

Razred vozila		Cent/prevoženi kilometer vozila	Medmestne ceste (vključno z avtocestami)
Težko tovorno vozilo, katerega največja tehnično dovoljena masa je od 12 do 18 ton ali ima tri osi	Emisijski razred CO <sub>2</sub> 1	Euro 0	6,0
		Euro I	5,2
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	5,0
	Euro V		
	Euro VI		
	Emisijski razred CO <sub>2</sub> 2		4,8
Emisijski razred CO <sub>2</sub> 3		4,5	
Nizkoemisijsko vozilo		2,5	
Brezemisijsko vozilo		0	
Težko tovorno vozilo, katerega največja tehnično dovoljena masa je od 18 do 32 ton ali ima štiri osi	Emisijski razred CO <sub>2</sub> 1	Euro 0	7,9
		Euro I	6,9
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	6,7
		Euro V	
		Euro VI	
	Emisijski razred CO <sub>2</sub> 2		6,4
	Emisijski razred CO <sub>2</sub> 3		6,0
	Nizkoemisijsko vozilo		3,4
	Brezemisijsko vozilo		0

Razred vozila		Cent/prevoženi kilometer vozila	Medmestne ceste (vključno z avtocestami)
Težko tovorno vozilo, katerega največja tehnično dovoljena masa je več kot 32 ton ali ima pet ali več osi	Emisijski razred CO <sub>2</sub> 1	Euro 0	9,1
		Euro I	8,1
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	8,0
		Euro V	
		Euro VI	
	Emisijski razred CO <sub>2</sub> 2		7,6
	Emisijski razred CO <sub>2</sub> 3		7,2
	Nizkoemisijsko vozilo		4,0
	Brezemisijsko vozilo		0

“.”



- (7) v Prilogi IV k Direktivi 1999/62/ES 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 tehnično dovoljena masa (v tonah)		Število osi in največja tehnično dovoljena masa (v tonah)		
Ne manj kot	Manj kot	Ne manj kot	Manj kot	
2 + 1 osi				
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	

Pogonske osi z zračnim vzmetenjem ali priznanim enakovrednim vzmetenjem		Drugi sistemi vzmetenja vozne osi		Škodni razred
Število osi in največja tehnično dovoljena masa (v tonah)		Število osi in največja tehnično dovoljena masa (v tonah)		
Ne manj kot	Manj kot	Ne manj kot	Manj kot	
2 + 2 osi				
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			
2 + 3 osi				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
2 + 4 osi				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 osi				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III

Pogonske osi z zračnim vzmetenjem ali priznanim enakovrednim vzmetenjem		Drugi sistemi vzmetenja vozne osi		Škodni razred
Število osi in največja tehnično dovoljena masa (v tonah)		Število osi in največja tehnično dovoljena masa (v tonah)		
Ne manj kot	Manj kot	Ne manj kot	Manj kot	
3 + 2 osi				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 osi				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 osi				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
Najmanj 8 osi				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III

“.”

(8) k Direktivi 1999/62/ES se dodajo naslednje priloge:

„PRILOGA V

#### NAJMANJŠE 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 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, kadar je ustrezno, neodvisni organ za vsak razred vozila, cestni odsek in 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, objavljena in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike.

Pred začetkom izvajanja pristojbine za zastoje država članica pravočasno objavi vse naslednje:

- (a) vse parametre, podatke in druge informacije, brez katerih razumevanje določitve klasifikacije cest in vozil ter obdobja 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 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 tabele v Prilogi VI, uradno obvesti Komisijo o naslednjem:

- (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) morebitnem delnem ali popolnem izvzetju za minibusse in avtobuse.

### 3. Spremljanje

Država članica ali, kadar je ustrezno, 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 obdobje, kadar je ustrezno vsake tri leta prilagodi 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 tabele spodaj se uporabljajo za lahka vozila. Pristojbine za zastoje 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 razlikujejo cestnine in uporabnine v skladu s členom 7gb(1), točka (b).

Tabela

Merila za vrednosti emisij za onesnaževala za lahka vozila

Cestnina in uporabnina	5–15 % pod najvišjo stopnjo	15–25 % pod najvišjo stopnjo	25–35 % pod najvišjo stopnjo	do 75 % pod najvišjo stopnjo
Vrednosti emisij	Euro-6d-temp-x <sup>#</sup>	Euro-6d-x <sup>#</sup>	Deklarirane največje vrednosti RDE za emisije onesnaževal <sup>##</sup> < 80 % veljavnih mejnih vrednosti emisij	Brezemisijaska vozila

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

## za NO<sub>x</sub> in PN, kot je navedeno v točki 48.2 certifikata o skladnosti vozil v Dodatku k Prilogi VIII k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2020/683\*.

---

\* Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/683 z dne 15. aprila 2020 o izvajanju Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta glede upravnih zahtev za odobritev in tržni nadzor motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 163, 26.5.2020, str. 1).“

---