

Bruselj, 2. oktober 2025
(OR. en)

13259/25

Medinstitucionalna zadeva:
2023/0134 (COD)

TRANS 411
ENV 937
FIN 1144
CODEC 1428

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	2. oktober 2025
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Zadeva:	Spremenjeni predlog DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Direktive 1999/62/ES, Direktive Sveta 1999/37/ES in Direktive (EU) 2019/520 glede emisijskega razreda CO ₂ za težka vozila s priklopniki ter o poenostavitvi in pojasnitvi nekaterih določb

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2025) 589 final.

Priloga: COM(2025) 589 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 2.10.2025
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Spremenjeni predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 1999/62/ES, Direktive Sveta 1999/37/ES in Direktive (EU) 2019/520 glede emisijskega razreda CO₂ za težka vozila s priklopniki ter o poenostavitvi in pojasnitvi nekaterih določb

(Besedilo velja za EGP)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

V političnih usmeritvah Evropske komisije za obdobje 2024–2029¹ je napovedano, da bo Komisija pripravila predloge za poenostavitev in konsolidacijo zakonodaje Evropske unije. V sporočilu o enostavnejši in hitrejši Evropi² je navedeno, da mora biti zakonodaja lahko razumljiva in enostavna za izvajanje, jasno napisana in nedvoumna.

Ta spremenjeni predlog direktive o spremembi spreminja nekatere določbe Direktive 1999/62/ES³, ki se nanašajo na druge dele zakonodaje EU, da bodo jasnejše, enostavnejše in natančnejše.

Komisija je prvotni predlog te direktive o spremembi sprejela 4. maja 2023⁴ (v nadaljnjem besedilu: prvotni predlog). Cilj prvotnega predloga je bil določiti pravila za vključitev učinka priklopnikov na emisije CO₂ kombinacij težkih tovornih vozil v sheme zaračunavanja cestnih pristojbin, na podlagi katerih se cestne pristojbine razlikujejo glede na emisije CO₂ vozil. Z njim bi se spremenile tudi nekatere določbe Direktive, ki se nanašajo na drugo zakonodajo EU, da bi zagotovili njihovo pravno jasnost.

Direktiva 1999/62/ES ureja uvedbo cestnin in uporabnin za uporabo cestne infrastrukture. Direktiva temelji na načelih „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“. Na podlagi načela „onesnaževalec plača“ je mogoče cestne pristojbine določiti glede na okoljsko učinkovitost vozil, da se obnova voznega parka usmerja na način, ki zmanjšuje negativne učinke cestnega prometa na okolje.

Z Direktivo (EU) 2022/362⁵ je bila Direktiva 1999/62/ES spremenjena, tako da je med drugim omogočila zaračunavanje cestnih pristojbin na podlagi emisij CO₂ vozil. Ta sistem sektorju cestnega prometa omogoča, da prispeva k doseganju podnebnih in energetskega ciljev EU. Direktiva zato vsebuje več sklicev na zakonodajo EU, ki ureja emisijske vrednosti CO₂ težkih vozil. Natančneje, to vprašanje je v EU urejeno z Uredbo (EU) 2019/1242 o določitvi

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_sl?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_SL.pdf.

² Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Enostavnejša in hitrejša Evropa: Sporočilo o izvajanju in poenostavitvi, COM(2025) 47 final.

³ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES z dne 17. junija 1999 o zaračunavanju pristojbin vozilom za uporabo cestne infrastrukture (UL L 187, 20.7.1999, str. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

⁴ Predlog DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Direktive 1999/62/ES, Direktive Sveta 1999/37/ES in Direktive (EU) 2019/520 glede emisijskega razreda CO₂ za težka vozila s priklopniki.

⁵ Direktiva (EU) 2022/362 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. februarja 2022 o spremembi direktiv 1999/62/ES, 1999/37/ES in (EU) 2019/520 glede zaračunavanja pristojbin vozilom za uporabo določene infrastrukture (UL L 69, 4.3.2022, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila⁶ in z Uredbo Komisije (EU) 2017/2400 glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih⁷.

Odkar je bil prvotni predlog sprejet, so nedavne spremembe navedenih uredb vplivale na določbe Direktive 1999/62/ES, ki se nanašajo na navedeni uredbi. To je zmanjšalo pravno jasnost ter povečalo ovire pri izvajanju in upravne ovire. Poleg tega so nekatere določbe Direktive 1999/62/ES po spremembi navedenih uredb zastarele.

Z Uredbo (EU) 2024/1610⁸ je bila spremenjena Uredba (EU) 2019/1242. Glavne spremembe so vključevale opredelitev novih ciljev za zmanjšanje emisij CO₂ do leta 2040 in razširitev njenega področja uporabe na nove skupine vozil. Poleg tega je bila prvotna struktura navedene uredbe spremenjena, tako da so nekateri sklici nanjo iz Direktive 1999/62/ES in prvotnega predloga zastareli. Z Uredbo Komisije (EU) 2022/1379⁹ je bila spremenjena Uredba Komisije (EU) 2017/2400. Spremembe so vključevale spremembo strukture opisne mape za stranke, tj. dokumenta, v katerem so navedene emisije CO₂ novih vozil.

Ta spremenjeni predlog ohranja cilje prvotnega predloga (zlasti glede učinka priklopnikov). Poleg tega najprej prilagaja sklice iz Direktive 1999/62/ES na navedeni uredbi, da bi povečali pravno jasnost določb. Drugič, zagotavlja dovolj časa za izvajanje sprememb Uredbe (EU) 2019/1242, ki se odražajo v Direktivi 1999/62/ES, kot je razširitev na nove podskupine vozil¹⁰. Tretjič, vključuje ciljno usmerjene določbe o tem, kako obravnavati nekatera vozila, zajeta v navedenih uredbah, v primerih, ki bi lahko povzročili dvoumno razlago po Direktivi 1999/62/ES, da se zagotovi harmoniziran pristop po vsej EU.

Ta predlog je predstavljen eno leto po sprejetju Uredbe (EU) 2024/1610, da se pojasni, kako je treba spremembe, uvedene z navedeno uredbo, izvajati v Direktivi 1999/62/ES. Nenačrtovane spremembe krivulje zmanjševanja emisij, ki določa razvrstitev v emisijske razrede CO₂ vozil, začnejo učinkovati 1. julija 2026¹¹.

Ta predlog tudi poenostavlja Direktivo 1999/62/ES s črtanjem določb, ki omogočajo razširitev področja uporabe navedene direktive na skupine vozil, ki so že zajete v Uredbi (EU) 2017/2400, vendar še niso zajete v Uredbi (EU) 2019/1242. Področji uporabe obeh uredb sta bili prvotno različni. Vendar je bilo z Uredbo (EU) 2024/1610 razširjeno področje uporabe Uredbe (EU) 2019/1242, tako da zdaj ustreza področju uporabe Uredbe

⁶ Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 198, 25.7.2019, str. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

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

⁸ Uredba (EU) 2024/1610 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. maja 2024 o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 in razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956 (UL L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁹ Uredba Komisije (EU) 2022/1379 z dne 5. julija 2022 o spremembi Uredbe (EU) 2017/2400 glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri srednjih in težkih tovornih vozilih ter težkih avtobusih in uvedbi električnih vozil ter drugih novih tehnologij (UL L 212, 12.8.2022, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁰ Glej uvodno izjavo 29 Direktive (EU) 2022/362.

¹¹ Glej podrobno razlago v nadaljevanju glede člena 2(1), točka (37).

(EU) 2017/2400. Določbe Direktive 1999/62/ES, ki so omogočale premostitev vrzeli med področjema uporabe navedenih uredb, so zato zastarele in se lahko črtajo.

Iz istega razloga namerava Komisija razveljaviti Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2023/2698¹², ko bodo referenčne emisije CO₂ za podskupine vozil 1, 2, 3, 11, 12 in 16 objavljene v izvedbenih aktih, sprejetih v skladu s členom 11(1) Uredbe (EU) 2019/1242. Podskupine vozil, ki jih zajema navedeni izvedbeni sklep, so zdaj zajete v Uredbi (EU) 2019/1242, in načrtuje se objava referenčnih emisij CO₂ za navedene podskupine vozil v skladu z navedeno uredbo. Direktiva 1999/62/ES že določa, da je treba, ko so referenčne emisije CO₂ objavljene v skladu z Uredbo (EU) 2019/1242, uporabiti navedene vrednosti in ne vrednosti, objavljenih v skladu z Direktivo 1999/62/ES.

Ta predlog prispeva k doseganju cilja ohranjanja visokokakovostne in skladne zakonodaje EU. Zagotavlja večjo pravno jasnost in varnost, zaradi česar nacionalne uprave in podjetja bolje razumejo svoje pravice in obveznosti.

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

Namen tega predloga je prilagoditi določbe Direktive 1999/62/ES, ki vsebujejo sklice na nekatere uredbe, ki so po spremembi teh uredb postale nejasne, ter odstraniti nekatere druge zastarele določbe. Predlagane spremembe so (skupaj s tistimi iz prvotnega predloga) skladne z vsebino ukrepov, sprejetih na podlagi Direktive (EU) 2022/362.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Ta predlog se nanaša na sklice iz Direktive 1999/62/ES na Uredbo (EU) 2019/1242 in na Uredbo Komisije (EU) 2022/1379. Zagotoviti je treba skladnost navzkrižnih sklicevanj, pri čemer je treba upoštevati pretekle in, kolikor je mogoče, prihodnje spremembe navedenih uredb.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

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

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

EU si v skladu s členom 4(2), točka (g), PDEU pristojnost na področju urejanja prometa deli z državami članicami. Vendar lahko obstoječa pravila EU prilagodi le EU. To velja za prilagoditve sklicev v Direktivi 1999/62/ES na druge zakonodajne akte EU.

- **Sorazmernost**

Ta predlog odpravlja neskladnosti med akti EU. Zato ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje ciljev Pogodb.

¹² Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2023/2698 z dne 4. decembra 2023 o določitvi referenčnih emisij CO₂ za skupine težkih vozil, ki niso zajete v Uredbi (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta, v skladu z Direktivo 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L, 2023/2698, 6.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

- **Izbira instrumenta**

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

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

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

Ta predlog izboljšuje pravno besedilo akta EU in pri tem ohranja njegov prvotni pomen. Zato naknadna ocena ni potrebna.

- **Posvetovanja z deležniki**

Komisija je redno v stiku z izvajalci cestninjenja in ponudniki storitev cestninjenja v državah članicah. Nenatančna navzkrižna sklicevanja povzročajo konkretne težave, o katerih se razpravlja s temi deležniki. Komisija podpira deležnike z izvajanjem Direktive.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Komisija pri pripravi tega predloga v svoji analizi upošteva informacije, prejete od deležnikov in nacionalnih strokovnjakov.

- **Ocena učinka**

Ta predlog izboljšuje pravno besedilo zakonodajnega akta EU in njegovo skladnost z drugimi zakonodajnimi akti EU, vendar ne spreminja politike. Zato ocena učinka ni potrebna.

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

Ta predlog bo pripomogel k doseganju ciljev primernosti predpisov, saj poenostavlja besedilo Direktive in povečuje njeno pravno jasnost. To koristi podjetjem za cestni prevoz (ki so večinoma mikro, mala in srednja podjetja), saj bo pojasnjeno, kdaj in katera vozila so upravičena do ugodnejših cestnin.

- **Temeljne pravice**

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

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Ta predlog izboljšuje pravno besedilo akta EU, ne da bi spremenil politiko. Zato nima proračunskih posledic za proračun EU.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Direktiva 1999/62/ES vsebuje posamezne zahteve glede poročanja za države članice v zvezi z razlikovanjem infrastrukturnih pristojbin in uporabnin na podlagi okoljske učinkovitosti vozil.

Spremenjeni predlog izboljšuje pravno besedilo akta EU, da bi bilo preprostejše, jasnejše in natančnejše. Zato zanj niso potrebni načrt za izvedbo, spremljanje ali ocenjevanje.

Predlagana je nova določba, ki proizvajalcem omogoča, da določijo emisije CO₂ vozil na kombinirano gorivo, če so bila vozila proizvedena, preden je Uredba (EU) 2017/2400

zajemala to tehnologijo. Uvedena je nova ureditev poročanja za nadzor uporabe simulacijskega orodja iz Uredbe (EU) 2017/2400 za druge namene od tistih, ki so določeni v navedeni uredbi, saj je simulacijsko orodje odprtokodno in bi se lahko uporabljalo nezakonito.

- **Obrazložitveni dokumenti (za direktive)**

Države članice morajo prenesti prilagojene pravne sklice v obsegu, v katerem so ti sklici že vključeni v njihovo nacionalno zakonodajo¹³. Obvestilom o ukrepih za prenos morajo biti priloženi eden ali več dokumentov, ki pojasnjujejo razmerje med spremenjenimi deli Direktive 1999/62/ES in ustreznimi deli nacionalne zakonodaje.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Spremembe prvotnega predloga so pojasnjene v nadaljevanju.

Člen 1(1): Člen 2 – Opredelitve pojmov

Člen 2(1), točka (28): opredelitev pojma „emisije CO₂“

Pravno jasnost te opredelitve bi bilo treba izboljšati, ker je sklic na Uredbo (EU) 2017/2400 netočen. S prvotnim predlogom ta opredelitev ni bila spremenjena.

Uredba (EU) 2017/2400 določa strukturo opisne mape za stranke, tj. dokumenta, ki ga pripravijo proizvajalci in ki dokazuje emisije CO₂ novih vozil. Sprva so se specifične emisije CO₂ vozila sporočile v točki 2.3 opisne mape za stranke. Po sprejetju Uredbe (EU) 2022/1379 se te informacije zdaj sporočajo v točki 2.6 opisne mape za stranke. Nova struktura opisne mape za stranke se šteje za stabilno glede na prihodnje spremembe.

Poleg tega bo v Direktivi 1999/62/ES po sprejetju Uredbe (EU) 2024/1610 upoštevana razširitev področja uporabe Uredbe (EU) 2019/1242 na avtobuse. Zato bi bilo treba v opredelitvi pojasniti, da so specifične emisije CO₂ za težka tovorna vozila (v gCO₂/t-km) navedene v točki 2.6.1 opisne mape za stranke, medtem ko so specifične emisije CO₂ za avtobuse (v gCO₂/p-km) navedene v točki 2.6.4 opisne mape za stranke.

Opredelitev pojma „emisije CO₂“ težkega vozila se zato prilagodi tako, da se nanaša na ustrezna polja opisne mape za stranke.

Člen 2(1), točka (30): opredelitev pojma „nizkoemisijsko vozilo“

Prvotni predlog je vključeval spremembo te opredelitve, vendar je ta predlog po sprejetju Uredbe (EU) 2024/1610 zastarel.

To opredelitev bi bilo treba poenostaviti. Razlaga v nadaljevanju je pomembna za naslednje določbe Direktive: člen 2(1), točka (30), podtočka (b), in točka (38), podtočka (b), člen 7ga(1), tretji pododstavek, in člen 7ga(7). Podrobna razlaga navedenih določb se bo nanašala na ta oddelek.

Direktiva 1999/62/ES vsebuje določbe za razširitev področja uporabe na nove skupine vozil, ki še niso bile zajete z Uredbo (EU) 2019/1242, so pa že bile zajete z Uredbo

¹³ Nekatere države članice so izpolnile obveznosti prenosa tako, da so v svojo nacionalno zakonodajo vključile sklice na pravo EU. Zato je mogoče, da tem državam članicam morda ne bo treba prilagoditi nacionalne zakonodaje za prenos. Kljub temu bi morale Komisijo obvestiti, če je to res tako.

(EU) 2017/2400. Dejansko je Uredba (EU) 2019/1242 prvotno zajemala le podsklop skupin vozil, ki jih zajema Uredba (EU) 2017/2400¹⁴.

Direktiva 1999/62/ES je omogočila, da so bile preostale skupine vozil vključene v njeno področje uporabe, takoj ko so bili podatki o emisijah CO₂ vozil, ki spadajo v te skupine vozil, dani na voljo¹⁵. Razlog za to je, da ob sprejetju Uredbe (EU) 2019/1242 ni bilo znano, kdaj bo njeno področje uporabe razširjeno na preostale skupine vozil.

Z Uredbo (EU) 2024/1610 je bila spremenjena Uredba (EU) 2019/1242, tako da vključuje vse skupine vozil, ki jih zajema Uredba (EU) 2017/2400. Določbe Direktive 1999/62/ES, ki omogočajo razširitev njenega področja uporabe za premostitev vrzeli med področjema uporabe obeh uredb, so zato zastarele. Te določbe bi bilo treba črtati, da bi se poenostavilo in pojasnilo besedilo Direktive.

Podtočka (b) v opredelitvi pojma „nizkoemisijno vozilo“ se zato črta.

Člen 2(1), točka (35): opredelitev pojma „skupina vozil“

Pravno jasnost te opredelitve bi bilo treba izboljšati. S prvotnim predlogom ta opredelitev ni bila spremenjena, vendar jo je zdaj treba spremeniti, ker sklic na preglednico 1 Priloge I k Uredbi (EU) 2017/2400 ni pravilen.

Preglednica 1 Priloge I k Uredbi (EU) 2017/2400 določa skupine vozil za težka tovorna vozila. Vendar je bilo področje uporabe Uredbe (EU) 2019/1242 razširjeno tudi na podskupine vozil, ki so opredeljene v preglednicah 2 do 6 Priloge I k Uredbi (EU) 2017/2400 (npr. srednja tovorna vozila in avtobusi). Poleg tega Uredba (EU) 2017/2400 skupine vozil določa v prvem pododstavku člena 4, ki vsebuje sklic na navedene preglednice in upošteva tudi prihodnje spremembe prilog k Uredbi.

Opredelitev pojma „skupina vozil“ se zato prilagodi tako, da se nanaša na prvi pododstavek člena 4 Uredbe (EU) 2017/2400.

Člen 2(1), točka (37): opredelitev pojma „krivulja zmanjševanja emisij“

Pravno jasnost te opredelitve bi bilo treba izboljšati in ohraniti njen prvotni pomen. Prvotni predlog je vključeval spremembo te opredelitve, vendar ni obravnaval vseh sprememb, uvedenih z Uredbo (EU) 2024/1610. Ta opredelitev se spremeni, kot sledi.

- Zadnji stavek je samostojna normativna določba, ki se nanaša na morebitne prilagoditve referenčnih emisij CO₂. Take prilagoditve temeljijo na aktih, sprejetih v

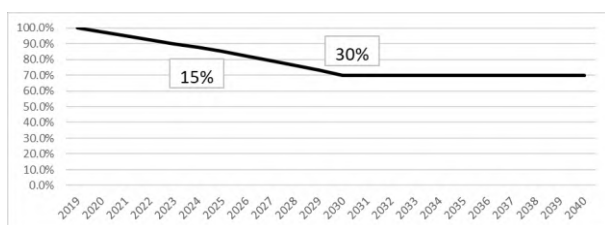
¹⁴ Prvotna podskupina vozil, ki jih zajema Uredba (EU) 2019/1242 (podskupine vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD in 10-LH), povzroči približno 73 % emisij CO₂ iz težkih vozil. Skupine vozil, ki jih zajema Uredba (EU) 2017/2400, povzročijo 98 % emisij CO₂ iz težkih vozil. Vozil, ki povzročajo preostala 2 % emisij, ni mogoče vključiti v področje uporabe Uredbe (EU) 2017/2400. V zvezi s tem glej oddelek 17.3 Priloge 8 k delu 2 SWD(2023)88, ki je ocena učinka, priložena predlogu, na podlagi katerega je bila sprejeta Uredba (EU) 2024/1610.

¹⁵ Za razširitev področja uporabe Direktive 1999/62/ES bi bilo treba na podlagi člena 7ga(7) objaviti izvedbeni akt. Ko bo sprejet, tretji pododstavek člena 7ga(1) določa, da se lahko vozila, ki spadajo v ustrezne skupine vozil, uvrstijo v emisijski razred CO₂ 4 (nizkoemisijna vozila). Vendar teh vozil ni bilo mogoče uvrstiti v razreda 2 in 3, ker uvrstitev v ta razreda temelji na krivulji zmanjševanja emisij za navedene podskupine vozil, v skladu s katero je treba cilje zmanjšanja emisij CO₂ za navedene skupine vozil določiti v Uredbi (EU) 2019/1242.

skladu s členom 11(2) Uredbe (EU) 2019/2142. Ta normativna določba ne bi smela biti del opredelitve pojma in je zato predstavljena v člen 7ga(1)¹⁶.

- Opredelitev opisuje matematično formulo in jo je zato težko razumeti brez podrobnega poznavanja Uredbe (EU) 2019/1242 in njenih prilog. Ko je bila sprejeta Uredba (EU) 2024/1610, je bila ista formula uvedena v točki 5.1.2.1 Priloge I k Uredbi (EU) 2019/1242. Poleg tega formula zajema krivulje zmanjševanja emisij avtobusov, ki niso predvidene v sedANJI opredelitvi iz Direktive 1999/62/ES, čeprav bo področje uporabe navedene direktive razširjeno na ta vozila. Formula iz Priloge I k Uredbi (EU) 2019/1242 se šteje za stabilno glede na prihodnje spremembe navedene uredbe. Opredelitev se torej zdaj sklicuje na to formulo.
- Oblika krivulje zmanjševanja emisij se je spremenila s sprejetjem Uredbe (EU) 2024/1610 zaradi sklicev v opredelitvi na Uredbo (EU) 2019/1242 in brez izrecne odločitve na podlagi političnih premislekov. Zato sta mejni vrednosti emisijskih razredov CO₂ 2 in 3 postali strožji in do teh razredov bo upravičeno manjše število konvencionalnih vozil.

Namen krivulje zmanjševanja emisij je najprej pojasnjen. Krivulja zmanjševanja emisij določa mejne vrednosti za razvrstitev vozil v emisijska razreda CO₂ 2 in 3, tako da se te sčasoma zmanjšujejo. Emisijska razreda CO₂ 2 in 3 sta namenjena spodbujanju izboljšanja učinkovitosti konvencionalnih vozil na fosilna goriva. V nadaljevanju je prikazana oblika krivulje zmanjševanja emisij, kot je bila sprejeta v Direktivi (EU) 2022/362 za podskupine vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD in 10-LH (v nadaljnjem besedilu: prvotne podskupine vozil). Za leta do leta 2030 se opredelitev krivulje zmanjševanja emisij nanaša na faktor zmanjševanja emisij CO₂ (R-ET_Y), določen v Uredbi (EU) 2019/1242. Faktor R-ET_Y je odvisen od ciljev zmanjšanja emisij CO₂ za leti 2015 in 2030, ki so določeni v navedeni uredbi. Za leto 2031 in naslednja leta je opredelitev krivulje zmanjševanja emisij linearna na ravni, ki ustreza cilju zmanjšanja emisij CO₂ za 30 %. Ta linearnost odraža izboljšanje učinkovitosti emisij CO₂, ki jo je mogoče doseči s konvencionalnimi vozili.

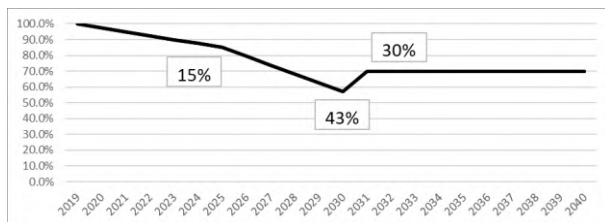


Z Uredbo (EU) 2024/1610 je bil cilj zmanjšanja emisij CO₂ za leto 2030 s 30 % povečan na 43 %. Zaradi te spremembe morajo proizvajalci povečati uvajanje brezemisijских vozil. Vendar pa isti cilj vpliva tudi na krivuljo zmanjševanja emisij iz te direktive in ustrezne mejne vrednosti za emisijska razreda CO₂ 2 in 3, ki sta namenjena izključno konvencionalnim vozilom.

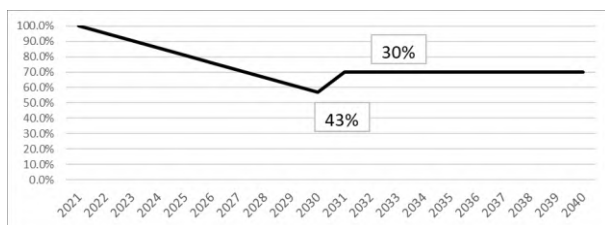
Nova oblika krivulje zmanjševanja emisij, kot je trenutno v veljavi, ima strmejši naklon in zato strožje mejne vrednosti za emisijska razreda CO₂ 2 in 3 do vključno leta 2030. Za leto 2031 in naslednja leta krivulja zmanjševanja emisij ostaja linearna na ravni, ki ustreza cilju zmanjšanja emisij CO₂ za 30 %.

¹⁶ Glej tudi pojasnilo k členu 7ga(1) v nadaljevanju.

Za prvotne podskupine vozil je krivulja spremenjena med poročevalskima obdobjema od leta 2026 do vključno leta 2030, kot je prikazano spodaj. Uvrstitev vozil, ki spadajo v navedene podskupine vozil, bo zato spremenjena od začetka poročevalskega obdobja 2026, to je od 1. julija 2026.



Za podskupine vozil z referenčnim obdobjem 2021 (tj. podskupine vozil 1, 2, 3, 11, 12 in 16) je krivulja spremenjena od začetka do leta 2030, kot je prikazano na spodnji sliki¹⁷. Uvrstitev vozil, ki spadajo v navedene podskupine vozil, je zato spremenjena od trenutka, ko bo področje uporabe Direktive 1999/62/ES razširjeno na zadevne podskupine vozil¹⁸.



Opredelitev pojma se zato spremeni, da se ponovno vzpostavi prvotna oblika krivulje zmanjševanja emisij, kot je prikazana na prvi sliki zgoraj, tako da se izrecno navedeta tako cilj zmanjšanja emisij CO₂ do leta 2030 kot tudi linearnost krivulje po letu 2030.

Člen 2(1), točka (38): opredelitev pojma „referenčne emisije CO₂ skupine vozil“

To opredelitev je mogoče poenostaviti, njeno pravno jasnost pa bi bilo treba izboljšati. Prvotni predlog je vključeval spremembo te opredelitve, vendar je predlog s sprejetjem Uredbe (EU) 2024/1610 zastarel. Opredelitev pojma „referenčne emisije CO₂ skupine vozil“ se spremeni, kot sledi.

Prvič, člen 2(1), točka (38), podtočka (a), se poenostavi s sklicem na opredelitev referenčnih emisij CO₂ iz člena 3(1) Uredbe (EU) 2019/1242. Opredelitvi sta enakovredni, saj se obe nanašata na točko 3 Priloge I k Uredbi (EU) 2019/1242. Ta sprememba usklajuje besedilo te opredelitve z besedilom vseh drugih opredelitev v Direktivi 1999/62/ES, ki se nanašajo na Uredbo (EU) 2019/1242.

Drugič, člen 2(1), točka (38), podtočka (b), je zastarel iz razlogov, navedenih v zgornji obrazložitvi opredelitve pojma „nizkoemisijско vozilo“. Zato se zaradi poenostavitve navedene določbe podtočka (b) opredelitve črta.

¹⁷ Nova oblika krivulje zmanjševanja emisij podskupin vozil 1, 2, 3, 11, 12 in 16 se razlikuje od oblike krivulje zmanjševanja emisij prvotnih podskupin vozil zaradi vmesnega cilja zmanjšanja emisij CO₂ za leto 2025 za prvotne podskupine vozil.

¹⁸ Glej pojasnilo k členu 7ga(1) v nadaljevanju o trenutku razširitve področja uporabe.

Člen 1(2): Člen 7ga – Razlikovanje pristojbin za težka vozila

Člen 7ga(1), drugi do četrty pododstavek: obveznost razlikovanja pristojbin na podlagi emisij CO₂

Navedeno določbo bi bilo treba poenostaviti, da bodo nacionalne uprave in podjetja jasno razumeli svoje pravice in obveznosti. Poleg tega bi bilo treba določiti dovolj dolgo obdobje za njeno izvajanje. Prvotni predlog je vključeval spremembo za poenostavitev te opredelitve, vendar ni zagotovil jasnega časovnega okvira za nacionalne uprave in podjetja za izvajanje sprememb, uvedenih z Uredbo (EU) 2024/1610.

Za razumevanje tega oddelka bi bilo treba najprej pojasniti trenutno strukturo sedanjega člena 7ga(1), od drugega do četrtega pododstavka:

- člen 7ga(1), drugi pododstavek, se nanaša na podskupine vozil, ki jih zajema Uredba (EU) 2019/1242,
- člen 7ga(1), tretji pododstavek, se nanaša na razširitev področja uporabe Direktive 1999/62/ES na skupine vozil, ki jih je Uredba (EU) 2017/2400 že zajemala, Uredba (EU) 2019/1242 pa še ne, in
- člen 7ga(1), četrty pododstavek, se nanaša na razširitev področja uporabe Direktive 1999/62/ES na nove podskupine vozil po njihovi vključitvi v področje uporabe Uredbe (EU) 2019/1242.

Razlogi za spremembo člena 7ga(1), od drugega do četrtega pododstavka, so naslednji:

- Vsi trije pododstavki vsebujejo sklic na člen 2(1) Uredbe (EU) 2019/1242, da bi opredelili podskupine vozil, ki jih zajema Uredba. Vendar je bila z Uredbo (EU) 1242/1610 spremenjena struktura navedene uredbe, tako da zajete podskupine vozil niso več določene v njenem členu 2(1), temveč v točki 1 Priloge I k navedeni uredbi. Sklic na člen 2(1) navedene uredbe je zato netočen.
- Člen 7ga(1), tretji pododstavek, je iz razlogov, navedenih zgoraj v razlagi opredelitve pojma „nizkoemisijško vozilo“ zastarel.
- Člen 7ga(1) ne zajema prilagoditev referenčnih emisij CO₂ v skladu s členom 11(2) Uredbe (EU) 2019/2142, ki so namesto tega zajete v zadnjem stavku opredelitve krivulje zmanjševanja emisij. Vendar, kot je pojasnjeno zgoraj v oddelku o opredelitvi pojma „krivulje zmanjševanja emisij“, je ta določba samostojna normativna določba in ne opredelitev, zato bi jo bilo treba vključiti v člen 7ga(1).
- Poleg tega je čas za izvajanje prilagoditev referenčnih emisij CO₂ neustrezen. Prilagoditve se uporabljajo v skladu z Direktivo 1999/62/ES „za poročevalska obdobja, ki se začnejo po zadevnih datumih začetka uporabe navedenih delegiranih aktov“. Vendar čas za izvajanje ni predviden, če se akti sprejmejo tik pred začetkom poročevalskega obdobja.
- Člen 7ga(1), četrty pododstavek, ni točen v delu, kjer se nanaša na *trenutek, ko se področje uporabe Uredbe (EU) 2019/1242 razširi na nove podskupine vozil*. Natančneje, ta določba določa, da se razlikovanje cestnih pristojbin uporablja za nove podskupine vozil, ko začnejo veljati krivulje zmanjševanja emisij za podskupine vozil, ki še niso zajete v Uredbi (EU) 2019/1242, kot je določeno z zakonodajnim aktom EU. Vendar ni nobenega akta EU, ki bi začel veljati in določil vrednosti krivulj zmanjševanja emisij za skupino vozil. Namesto tega se krivulja zmanjševanja emisij

skupine vozil izračuna na podlagi formul, ki so že določene v opredelitvi iz člena 2(1), točka (37), Direktive. Krivulja zmanjševanja emisij podskupine vozil je zmnožek ciljev zmanjšanja emisij CO₂ za podskupino vozil (kot so določeni v členu 3a in točki 4.3 Priloge I k Uredbi (EU) 2019/1242) in referenčnih emisij CO₂ podskupine vozil (kot so objavljene v aktu v skladu s členom 11(1) Uredbe (EU) 2019/1242 v letu, ki sledi referenčnemu obdobju podskupine vozil)¹⁹. Krivulja zmanjševanja emisij podskupine vozil se zato lahko izračuna, ko so objavljene referenčne emisije CO₂ za to podskupino vozil. Trenutek, določen v četrtem pododstavku člena 7ga(1) za razširitev na nove podskupine vozil, je torej povezan z objavo referenčnih emisij CO₂ za te podskupine vozil v aktu v skladu s členom 11(1) Uredbe (EU) 2019/1242.

- Isti pododstavek ne določa obdobja za izvajanje razširitve področja uporabe Direktive 1999/62/ES na nove podskupine vozil. Akti, sprejeti na podlagi člena 11(1) Uredbe (EU) 2019/1242, začnejo veljati na dan, ko so naslovniki o njih uradno obveščeni. Vendar pa je za razvrstitev vozil, ki spadajo v te podskupine vozil, v emisijske razrede CO₂ potrebno delo na informacijskih sistemih za upravljanje cestninskih sistemov, usklajevanje med nacionalnimi organi in ponudniki storitev cestninjenja ter obveščanje uporabnikov cest o njihovih pravicah. To delo zahteva približno šest mesecev.

Zato se drugi do četrti pododstavek člena 7ga(1) spremenijo, kot sledi.

- Ti trije pododstavki se poenostavijo:
 - s popravkom sklicev na Uredbo (EU) 2019/1242: namesto sklica na „iz člena 2(1), točke (a) do (d)“ oziroma „ki niso zajete v členu 2(1), točke (a) do (d)“, Uredbe (EU) 2019/1242 se uporabljajo besede „podskupine vozil, ki jih zajema Uredba (EU) 2019/1242“;
 - s črtanjem tretjega pododstavka, ki je zdaj zastarel. Iz istega razloga se črta tudi pododstavek prvotnega predloga, ki se nanaša na razlikovanje za emisijske razrede CO₂ 1, 4 in 5;
 - z združitvijo sedanjega drugega in četrtega pododstavka, saj se oba nanašata na to, kako so podskupine vozil, zajetih v Uredbi (EU) 2019/1242, vključene v razlikovanje infrastrukturnih pristojbin, kot je urejeno v členu 7ga.
- Doda se nov pododstavek, s katerim se iz opredelitve krivulje zmanjševanja emisij v ta člen prenese določba o prilagoditvah referenčnih emisij CO₂.
- V Direktivo 1999/62/ES se uvedejo naslednje spremembe za pojasnitev časovnega okvira izvajanja sprememb na podlagi Uredbe (EU) 2019/1242.
 - Pojasniti bi bilo treba trenutek razširitve na nove podskupine vozil (ki odraža razširitev področja uporabe Uredbe (EU) 2019/1242). Ta razširitev zadeva vse podskupine vozil, katerih referenčno obdobje ni leto 2019 (glej opombo 19). Sklici na „začetek veljavnosti krivulj zmanjševanja emisij“ se odstranijo. Kot je navedeno zgoraj, je trenutek, od katerega je treba uporabiti razlikovanje, povezan z objavo referenčnih emisij CO₂ za zadevno podskupino vozil,

¹⁹ Čas objave navedenega akta je odvisen od referenčnega obdobja skupine, kot je določeno v točki 3.2 Priloge I k Uredbi (EU) 2019/1242. Referenčno obdobje za podskupine vozil, ki jih je prvotno zajemala navedena uredba (podskupine vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD in 10-LH), je bilo leto 2019. Referenčno obdobje za podskupine vozil 1, 2, 3, 11, 12 in 16 je leto 2021. Referenčno obdobje za vse druge podskupine je leto 2025.

sprejetih v skladu s členom 11(1) Uredbe (EU) 2019/1242. Člen 7ga(1) se zato nanaša tudi na objavo teh aktov.

- Šestmesečno obdobje izvajanja je določeno po datumu objave referenčnih emisij CO₂, ki so bile sprejete v skladu s členom 11(1) Uredbe (EU) 2019/1242. Referenčne emisije CO₂ za prvotne podskupine vozil so že bile objavljene, zato je za te podskupine izrecno določen datum začetka uporabe, tj. 13. maj 2023²⁰.
- Predvideno je šestmesečno obdobje izvajanja, če je treba prilagoditi referenčne emisije CO₂ na podlagi člena 11(2) Uredbe (EU) 2019/1242. Datum začetka uporabe prilagoditev je določen kot „prvi dan šestega meseca po njihovi objavi“, da se zagotovi enaka čezmejna obravnava podobnih vozil in prepreči izkrivljanje konkurence med prevozniki, ki imajo v lasti podobna vozila.

Ker se pričakuje, da bo akt v skladu s členom 11(2) Uredbe (EU) 2019/1242 sprejet in se bo uporabljal od poročevalskega obdobja leta 2025 naprej za prvotne podskupine vozil, ter ker je mogoče, da se šestmesečno obdobje izteče približno ob sprejetju tega predloga, bo datum začetka uporabe za te podskupine vozil morda prekratek ali nejasen. Da se zagotovi, da je datum začetka uporabe prilagoditev za te podskupine vozil jasn in da je na voljo dovolj časa za izvajanje, bi se morala ta prilagoditev v skladu z Direktivo uporabljati od 1. julija 2026²¹.

Člen 7ga(2): razvrstitev vozil v razrede emisij CO₂

Ta določba s prvotnim predlogom ni bila spremenjena. Vendar jo je bilo treba spremeniti zaradi sprememb, uvedenih z uredbama (EU) 2024/1610 in (EU) 2022/1379. Spremeniti bi jo bilo treba, da se navede, kako razvrstiti vozila v posebnih primerih, ki bi jih bilo mogoče v skladu z Direktivo 1999/62/ES razlagati dvoumno, da se zagotovi harmoniziran pristop po vsej EU.

V tem odstavku je določeno, kako:

- (a) prerazvrstiti vozila na podlagi krivulje zmanjševanja emisij, kot je bila prvotno opredeljena v Direktivi (EU) 2022/362;
- (b) razvrstiti vozila, ki jim je priložena opisna mapa za stranke in so bila registrirana pred začetkom krivulje zmanjševanja emisij;
- (c) razvrstiti delovna vozila;
- (d) razvrstiti naknadno opremljena brezemisijška vozila in
- (e) razvrstiti vozila na kombinirano gorivo.

²⁰ Ta datum je zapadel dve leti po datumu začetka učinkovanja Izvedbenega sklepa Komisije (EU) 2021/781 z dne 10. maja 2021 o objavi seznama določenih vrednosti emisij CO₂ na proizvajalca in povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz vseh novih težkih vozil, registriranih v Uniji, ter referenčnih emisij CO₂ v skladu z Uredbo (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta za poročevalsko obdobje leta 2019 (UL L 167, 12.5.2021, str. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

²¹ To je v skladu s trenutno različico zadnjega stavka opredelitve pojma „krivulja zmanjševanja emisij“. V tej določbi je namreč navedeno, da se prilagojene vrednosti uporabljajo od poročevalskega obdobja, ki se začne po datumu začetka uporabe akta, to je 1. julija 2026.

Določitev načina obravnave takih primerov v pravu EU zagotavlja pravno varnost za izvajanje Direktive.

- *Prerazvrstitev vozil na podlagi prvotne opredelitve krivulje zmanjševanja emisij.* Namen tega predloga je ponovno vzpostaviti prvotno obliko in pomen opredelitve krivulje zmanjševanja emisij²². Vendar pa se lahko zgodi, da so vozila, ki so bila uvrščena v emisijski razred CO₂ pred sprejetjem tega predloga, uvrščena v neugoden razred.

Da bi se zagotovili enaki pogoji za vozila, uvrščena v emisijski razred CO₂ po sprejetju tega predloga, in vozila, uvrščena na podlagi cilja zmanjšanja emisij CO₂ za 43 % do leta 2030, morajo države članice ta vozila prerazporediti v dveh mesecih po začetku veljavnosti tega predloga.

Ta določba je potrebna le, če ta predlog začne veljati po enem od naslednjih dveh mejnikov: po 1. juliju 2026 (za vozila, ki spadajo v prvotne podskupine vozil) ali po razširitvi področja uporabe Direktive 1999/62/ES na podskupine vozil 1, 2, 3, 11, 12 in 16²³. Ta določba ne bi bila potrebna, če bi ta predlog začel veljati pred obema mejnikoma.

- *Vozila, ki jim je priložena opisna mapa za stranke in so bila registrirana pred začetkom krivulje zmanjševanja emisij.* Direktiva 1999/62/ES ne ureja, kako v emisijske razrede CO₂ razvrstiti vozila, ki so bila registrirana pred začetkom krivulje zmanjševanja emisij ustrezne podskupine vozil, vendar lahko lastniki zanje predložijo dokazila o emisijah CO₂ na podlagi opisne mape za stranke.

Za podskupine vozil z referenčnim obdobjem leta 2021 ali leta 2025 obstaja neskladje med letom, v katerem se začne krivulja zmanjševanja emisij, in roki, v katerih morajo proizvajalci novim vozilom priložiti opisno mapo za stranke²⁴. Natančneje, rok, v katerem morajo proizvajalci priložiti mapo, je pred začetnim letom krivulje zmanjševanja emisij.

V členu 7ga(2a) je pojasnjeno, da so vozila, za katera je mogoče predložiti dokaze o emisijah CO₂, upravičena do razvrstitve v emisijski razred CO₂ na podlagi vrednosti iz prvega leta krivulje zmanjševanja emisij za to podskupino. Ta predlog bi zagotovil harmoniziran pristop v EU.

- *Delovna vozila.* Uredba (EU) 2019/1242 delovna vozila (kot so vozila, ki se uporabljajo za zbiranje smeti ali gradbena dela²⁵) od drugih vrst vozil razlikuje z opredelitvijo podskupin delovnih vozil. To je zato, ker se vzorec uporabe delovnih

²² Glej razlago glede člena 2(1), točka (37), zgoraj.

²³ Glej pojasnilo k členu 7ga(1) v nadaljevanju o trenutku razširitve področja uporabe.

²⁴ Krivulja zmanjševanja emisij se začne v referenčnem obdobju podskupine vozil (kot je določeno v točki 3.2 Priloge I k Uredbi (EU) 2019/1242), vendar so roki za proizvajalce določeni v členih 9 in 24 Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 in so odvisni od skupine vozil. Za prvotne podskupine vozil sta bila oba datuma enaka: krivulja zmanjševanja emisij se je začela 1. julija 2019, ker je bilo referenčno obdobje (kot je opredeljeno v Uredbi (EU) 2019/1242 za te podskupine vozil) leto 2019. Rok, do katerega so morali proizvajalci novim vozilom priložiti opisno mapo za stranke, je bil prav tako 1. julij 2019 (kot je določeno v členu 24(1), točka (a), Uredbe (EU) 2017/2400).

²⁵ Celoten seznam vrst delovnih vozil je na voljo v točki 1.2 Priloge I k Uredbi (EU) 2019/1242 v povezavi z Dodatkom 2 Priloge I k Uredbi (EU) 2018/858 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 151, 14.6.2018, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

vozil razlikuje od vzorca uporabe vozil za prevoz blaga ali oseb. Delovna vozila povzročijo približno 2 % emisij v sektorju težkih vozil in delujejo večinoma v mestih²⁶.

Proizvajalcem ni treba opredeliti delovne narave težkega vozila, ker je lahko končna uporaba vozila v času proizvodnje še vedno nejasna. Delovna vozila se zato kot taka priznajo šele po prvi registraciji vozil za namene Uredbe (EU) 2019/1242. Zato v opisni mapi za stranke, ki jo prejmejo lastniki vozil, ni navedeno, ali je vozilo delovno ali ne. Takih vozil zato ni mogoče obravnavati kot ločeno podskupino vozil na podlagi Direktive 1999/62/ES v njeni sedanji obliki.

Priznavanje podskupin delovnih vozil v skladu z Direktivo 1999/62/ES bi pomenilo uporabo dodatnih dokumentov, izdanih po registraciji vozila, da se ugotovi delovna narava vozil. Upravno breme bi bilo nesorazmerno glede na majhen delež emisij, ki jih povzročajo delovna vozila, in majhno število prevoženih kilometrov na cestah iz člena 7ga Direktive (tj. na avtocestah in cestah omrežja TEN-T). Poleg tega obstaja tveganje, da bodo države članice uporabljale razdrobljene pristope, če Direktiva ne določa postopka za uporabo dokumentov, ki niso opisna mapa za stranke. Ti objektivni razlogi upravičujejo drugačno obravnavo podskupin delovnih vozil v primerjavi z drugimi podskupinami vozil.

V skladu s členom 7ga(2) je zato treba delovna vozila šteti za vozila, ki spadajo v ustrezno podskupino nedelovnih vozil. Te informacije so na voljo v vseh opisnih mapah za stranke, priloženih vozilom. Ta predlog pojasnjuje, kako naj bi se sedanje določbe Direktive uporabljale za delovna vozila.

- *Brezemisijška vozila, ki so naknadno opremljena za povečanje dosega.* Brezemisijška vozila so zaradi svojega dosega v primerjavi s konvencionalnimi vozili še naprej v slabšem položaju. Za povečanje dosega vozila je mogoče brezemisijška vozila naknadno opremiti z zamenjavo baterijskega sklopa z generatorjem na gorivo²⁷. Taka naknadno opremljena vozila tako postanejo hibridna vozila.

Čeprav uporabljajo generator na gorivo, bi naknadno opremljena brezemisijška vozila ostala uvrščena v emisijski razred CO₂ 5 v skladu z Direktivo 1999/62/ES, saj se razvrstitev vozil določa na podlagi dokumentacije o vozilu ob njegovi prvi registraciji.

Obravnavanje takih vozil kot vozil, ki spadajo v emisijski razred CO₂ 5, izkrivlja trg cestnega prevoza blaga v škodo prevoznikov, ki uporabljajo brezemisijška vozila, ki niso naknadno opremljena. Ta razvrstitev prav tako ne izkazuje dejanskih emisij v življenjski dobi vozil za namene Uredbe (EU) 2019/1242.

Poleg tega lahko proizvajalci izračunajo specifične emisije CO₂ navedenih vozil v simulacijskem orodju VECTO, kot je določeno v Uredbi (EU) 2017/2400, preden so ta dana na trg.

²⁶ Glej uvodno izjavo 33 Uredbe (EU) 2024/1610.

²⁷ Glej <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender> in <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>.

Zato se predlaga, da se brezemisijška vozila, ki so naknadno opremljena za podaljšanje dosega, ne obravnavajo kot vozila, ki spadajo v emisijski razred CO₂ 5, temveč kot vozila, ki spadajo v emisijski razred CO₂ 1. Ta sprememba zagotavlja, da so vozila uvrščena v emisijske razrede CO₂ na podlagi rezultatov simulacijskega orodja VECTO.

- *Vozila na kombinirano gorivo, proizvedena pred vključitvijo v Uredbo (EU) 2017/2400.* Vozila na kombinirano gorivo, ki so bila proizvedena, preden je bila ta tehnologija z Uredbo (EU) 2022/1379 vključena v področje uporabe Uredbe (EU) 2017/2400, niso upravičena do ugodnejših stopenj cestnin zaradi neobstoja opisne mape za stranke. Ta vozila so zato lahko v slabšem konkurenčnem položaju v primerjavi s podobnimi vozili, ki so bila registrirana po tem datumu. Novo simulacijo za določitev emisij CO₂ teh vozil bi bilo mogoče izvesti ob upoštevanju najnovejših zahtev Uredbe (EU) 2017/2400, vključno z vozili, ki so že bila registrirana. To simulacijo lahko izvedejo proizvajalci, ki so proizvedli vozila na kombinirano gorivo, preden so bila ta zajeta v Uredbi (EU) 2017/2400.

Države članice bi zato morale sprejeti rezultate teh simulacij za uvrstitev vozila na kombinirano gorivo v emisijske razrede CO₂. Ker je simulacijsko orodje odprtokodno in bi se lahko uporabljalo nezakonito, bi morala Komisija nadzorovati uporabo te možnosti. Zato mora proizvajalec, ko se odloči za to možnost, o svoji nameri obvestiti Komisijo. Da bi preprečili uporabo nezakonitih simulacijskih datotek, bi morale države članice novo simulacijsko datoteko sprejeti le, če (i) jo prejmejo neposredno od proizvajalca; (ii) je simulacijska datoteka v digitalni obliki in (iii) je Komisija na navedenega proizvajalca naslovila pozitiven sklep.

Člen 7ga(7) – Objava referenčnih emisij CO₂

Prvotni predlog ni vključeval te določbe. Ta odstavek se nanaša na objavo referenčnih emisij CO₂ za skupine vozil, ki so zajete v Uredbi (EU) 2017/2400, vendar še niso zajete v Uredbi (EU) 2019/1242. Kot je pojasnjeno zgoraj, je ta določba zdaj zastarela in se zato zaradi poenostavitve Direktive črta.

Člen 7gc(7) – Učinek priklopnikov na določitev znižanja cestnih pristojbin

Prvotni predlog se spremeni, da se pojasni, kateri priklopniki so upravičeni do razreda priklopnikov 3, in sicer s sklicevanjem na novo opredelitev brezemisijških priklopnikov iz člena 3, točka (11), podtočka (c), Uredbe (EU) 2019/1242, kakor je bila spremenjena z Uredbo (EU) 2024/1610.

Člen 8(3) – Datum začetka uporabe člena 7ga za države članice s skupnim sistemom uporabnin

Prvotni predlog te določbe ni vključeval, vendar je njena sprememba potrebna, da se uskladi s predlaganimi spremembami člena 7ga(1). Člen 8(3) namreč vsebuje sklic na drugi in tretji pododstavek člena 7ga(1), na katera vpliva ta predlog.

Drugi pododstavek člena 7ga(1) zdaj zajema tako prvotne podskupine vozil kot nove podskupine vozil. Podaljšanje roka za države članice s skupnim sistemom uporabnin je namenjeno prvi izvedbi razlikovanja pristojbin za prvotne podskupine vozil. Datum začetka uporabe za prvotne podskupine vozil je zato zdaj izrecno določen, podobno kot ta predlog spreminja člen 7ga(1).

Spremenjeni predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 1999/62/ES, Direktive Sveta 1999/37/ES in Direktive (EU) 2019/520 glede emisijskega razreda CO₂ za težka vozila s priklopniki ter o poenostavitvi in pojasnitvi nekaterih določb

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) S sprejetjem Direktive (EU) 2022/362 Evropskega parlamenta in Sveta³ sta se okrepili načeli „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“, in sicer z uvedbo obveznega zaračunavanja pristojbin na podlagi emisij CO₂, bodisi z razlikovanjem infrastrukturnih pristojbin in uporabnin glede na emisije CO₂ vozil bodisi z uporabo pristojbine za zunanje stroške za emisije CO₂. Trenutno se cestne pristojbine za kombinacije vozil, ki jih sestavljata motorno vozilo in priklopnik, razlikujejo na podlagi emisij CO₂ motornega vozila, ne glede na značilnosti povezanega priklopnika, zlasti njegovega učinka na emisije CO₂ kombinacije vozil.
- (2) Čeprav priklopnik sam po sebi ne porablja energije, za premikanje potrebuje energijo vlečnega motornega vozila. Z optimizacijo energijske učinkovitosti priklopnikov se zmanjšajo emisije CO₂ konvencionalnih vozil in poveča avtonomija vozil. Taka optimizacija priklopnikov izhaja iz izboljšav aerodinamičnosti, kotalnega upora in teže priklopnikov. V primerjavi z referenčnim priklopnikom iz leta 2020 je potencial energijske učinkovitosti za priklopnike z vlečnim ojesom približno 7,5 %, za polpriklopnike pa 15 %. Zato bi lahko imeli priklopniki pomembno vlogo pri razogljičenju sektorja cestnega tovornega prometa. Vendar uporabo učinkovitejših priklopnikov na trgu ovirajo njihove višje cene in dejstvo, da kupci priklopnikov do zdaj niso mogli primerjati energijske učinkovitosti različnih priklopnikov. To vodi v

¹ UL C/2023/874, 8.12.2023, str. ~~ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj>~~.

² UL C , , str. .

³ Direktiva (EU) 2022/362 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. februarja 2022 o spremembi direktiv 1999/62/ES, 1999/37/ES in (EU) 2019/520 glede zaračunavanja pristojbin vozilom za uporabo določene infrastrukture (UL L 69, 4.3.2022, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

omejeno razpoložljivost energijsko učinkovitih priklopnikov na trgu. Aerodinamične naprave so že na voljo na trgu in bodo v prihodnje dostopnejše, vendar se v sedanjem voznem parku Unije na splošno ne uporabljajo.

- (3) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/1362⁴ določa pravno potrjene vrednosti učinka priklopnikov na emisije CO₂ kombinacij težkih tovornih vozil. Da se nadalje zmanjšajo operativni stroški učinkovitejših priklopnikov, bi bilo treba določiti pravila za vključitev učinka priklopnikov na emisije CO₂ kombinacij težkih tovornih vozil v sheme zaračunavanja cestnih pristojbin na podlagi razlikovanja emisij CO₂. Ker je motorna vozila mogoče povezati z različnimi priklopniki, bi morala vključitev priklopnikov v sheme zaračunavanja cestnih pristojbin na podlagi razlikovanja emisij CO₂ temeljiti na dejansko uporabljenem priklopniku.
- (4) Razširitev zaračunavanja cestnih pristojbin na podlagi emisij CO₂ na priklopnike bi se morala uporabljati za priklopnike, za katere se uporablja Izvedbena uredba (EU) 2022/1362. Učinkovitost priklopnikov se lahko razlikuje glede na njihove tehnične parametre. Za oceno energijske učinkovitosti priklopnikov se primerja učinkovitost določenega priklopnika v smislu potenciala za zmanjšanje emisij CO₂ ter učinkovitost referenčnega priklopnika, ki ima podobno osno konfiguracijo, največjo dovoljeno osno obremenitev in konfiguracijo šasije. Razmerje med vrednostma določenega in referenčnega priklopnika je v Izvedbeni uredbi (EU) 2022/1362 opredeljeno kot razmerje učinkovitosti. Pri učinkovitejših priklopnikih je vrednost razmerja učinkovitosti nižja od 1.
- (5) Izračun razmerja učinkovitosti lahko temelji na kilometrih, tonskih kilometrih ali m³-kilometrih. Za vse priklopnike, razen za priklopnike s postavitvijo za velik tovor, je treba uporabiti razmerje učinkovitosti na podlagi tonskih kilometrov. Priklopniki s postavitvijo za velik tovor so zasnovani predvsem za prevoz obsežnega tovora. Razmerje učinkovitosti na podlagi tonskih kilometrov se ne sme uporabiti za priklopnike s postavitvijo za velik tovor, ker imajo ti priklopniki večji kotalni upor in maso kot tradicionalni priklopniki. Pri priklopnikih s postavitvijo za velik tovor bi bilo treba namesto tega uporabiti razmerje učinkovitosti na podlagi m³-kilometrov.
- (6) Emisijski razred CO₂ kombinacije vozil z učinkovitejšim priklopnikom bi moral biti višji od emisijskega razreda CO₂ motornega vozila, da se tako omogoči dostop do večjega znižanja cestnih pristojbin. Učinek potenciala za zmanjšanje emisij CO₂ priklopnika na emisijski razred CO₂ kombinacije vozil bi moral temeljiti na primerjavi razmerja učinkovitosti določenega priklopnika in mejnih vrednosti razmerja učinkovitosti, ki so navedene v tej direktivi. Za polpriklopnike in druge priklopnike so predvidene različne mejne vrednosti, saj je njihov potencial za stroškovno učinkovito zmanjšanje emisij CO₂ drugačen.
- (7) Državi članici, ki vključi učinek priklopnikov na emisije CO₂ kombinacij težkih tovornih vozil v sheme zaračunavanja cestnih pristojbin na svojem ozemlju in naloži posebne pristojbine za kombinacije vozil, ki odstopajo od največjih dovoljenih tež in/ali mer, določenih v Direktivi Sveta 96/53/ES⁵, bi bilo treba dovoliti uporabo

⁴ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/1362 z dne 1. avgusta 2022 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o učinkovitosti težkih priklopnikov glede na njihov vpliv na emisije CO₂, porabo goriva, porabo energije in brezemisijski doseg motornih vozil ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2020/683 (UL L 205, 5.8.2022, str. 145, **ELI**: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj).

⁵ Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235, 17.9.1996, str. 59, **ELI**: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>).

znižanja cestnih pristojbin za take kombinacije vozil, ki uporabljajo vsaj en učinkovitejši priklopnik.

- (8) Komisijo bi bilo treba pooblastiti, da z delegiranimi akti spremeni Prilogo VIII k Direktivi 1999/62/ES, da se opredelijo ali prilagodijo mejne vrednosti razmerja učinkovitosti, ki so določene v navedeni direktivi, in določi metodologija za razporeditev v razrede priklopnikov, in sicer naknadno opremljenih priklopnikov, zlasti tistih, katerim razmerje učinkovitosti ni bilo dodeljeno v skladu z Izvedbeno uredbo (EU) 2022/1362. Mejne vrednosti razmerja učinkovitosti bi bilo treba opredeliti takoj, ko se v skladu z Uredbo (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta⁶ vsaj eno leto zbirajo podatki o učinkovitosti priklopnikov. Mejne vrednosti razmerja učinkovitosti bi morale temeljiti na povprečni učinkovitosti voznega parka priklopnikov ob objavi referenčnih emisij CO₂ takih vozil in na potencialu priklopnikov za izboljšanje učinkovitosti. Nato bi jih bilo treba prilagoditi, da bi odražale tehnični napredek in vse večji prodor novih tehnologij, kot so priklopniki z gnanimi osmi. Pri opredelitvi metodologije za naknadno opremljene priklopnike bi bilo treba upoštevati namestitev opreme za izboljšanje njihove energije, kot so aerodinamične naprave, ki jo je mogoče preveriti med rednim tehničnim pregledom in o kateri bi bilo treba poročati v potrdilu o tehničnem pregledu, kot je navedeno v Direktivi 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta⁷.
- (9) Za zagotovitev, da vozniki pri uporabi znižanja pristojbin na podlagi emisij CO₂ pravilno prijavijo učinkovitost priklopnika, povezanega z motornim vozilom, je treba uslužbencem organov preгона na zahtevo predložiti dokazilo o emisijskem razredu kombinacije vozil, ki vključuje dokazilo o potrjeni učinkovitosti priklopnika. Če se tako dokazilo ne predloži, bi lahko država članica zaračunala pristojbine samo na podlagi emisijskega razreda motornega vozila.
- (10) Za zagotovitev skladne uporabe razlikovanja cestnih pristojbin glede na emisije CO₂, je treba Direktivo Sveta 1999/37/ES⁸ spremeniti tako, da se zahteva, da se v potrdilu o registraciji navede razmerje učinkovitosti priklopnikov, če je na voljo v certifikatu o skladnosti ali certifikatu o posamični odobritvi vozila. Pomembno je zagotoviti, da so podatki o učinkovitosti priklopnikov na voljo za izmenjavo informacij med državami članicami, kot je določeno v Direktivi (EU) 2019/520 Evropskega parlamenta in Sveta⁹.
- ~~(11) Primerno je spremeniti tudi Direktivo 1999/62/ES, da bo odražala novo strukturo Uredbe (EU) 2019/1242, kakor je bila spremenjena z [dodati sklic, ko bo znan]. Namen sprememb, ki so potrebne, je ohraniti sedanjí pomen opredelitev brezemisijskega vozila, nizkoemisijskega vozila, referenčnih emisij CO₂ in krivulje zmanjševanja emisij, z njimi pa bi se morala tudi posodobiti krivulja zmanjševanja emisij, da se njena uporaba po letu 2030 uskladi z navedeno uredbo. Prav tako bi bilo~~

⁶ Uredba (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. junija 2018 o spremljanju emisij CO₂ in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih (UL L 173, 9.7.2018, str. 1, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj>**).

⁷ Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov (UL L 127, 29.4.2014, str. 51, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

⁸ Direktiva Sveta 1999/37/ES z dne 29. aprila 1999 o dokumentih za registracijo vozil (UL L 138, 1.6.1999, str. 57, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

⁹ Direktiva (EU) 2019/520 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. marca 2019 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov ter lažji čezmejni izmenjavi informacij o neplačilih cestnine v Uniji (UL L 91, 29.3.2019, str. 45, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>**).

treba s temi spremembami ohraniti obveznost razlikovanja infrastrukturnih pristojbin in uporabnin ter datum, od katerega se ta obveznost uporablja. Glede podskupin vozil, ki so že zajete v Uredbi, bi bilo treba v teh spremembah zlasti pojasniti, da se ta obveznost uporablja od 13. maja 2023, tj. dve leti po datumu objave Izvedbenega sklepa Komisije (EU) 2021/781¹⁰, ki določa referenčne emisije CO₂ za navedene podskupine vozil. Za zagotovitev pravočasnega sprejetja teh sprememb glede na datum začetka veljavnosti sprememb Uredbe (EU) 2019/1242 bi bilo treba določiti enoletni rok za prenos v nacionalno zakonodajo.

- (11) Primerno je pojasniti in poenostaviti nekatere določbe Direktive 1999/62/ES, da bi se spremembe Uredbe (EU) 2024/1610 Evropskega parlamenta in Sveta¹¹ upoštevale v Uredbi (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta¹² ter spremembe Uredbe Komisije (EU) 2022/1379¹³ v Uredbi Komisije (EU) 2017/2400¹⁴. Predlagane spremembe se nanašajo na opredelitve pojmov emisije CO₂, brezemisijско vozilo, nizkoemisijско težko vozilo, skupino vozil, krivuljo zmanjševanja emisij in referenčne emisije CO₂, kot tudi na člen 7ga in člen 8(3), pri čemer se ohranja njihov prvotni pomen.**
- (12) Ta direktiva bi morala pojasniti, od katerega trenutka dalje velja obveznost razlikovanja cestnih pristojbin glede na emisije CO₂ za podskupino vozil. Zato se sklicuje na objavo referenčnih emisij CO₂ za podskupino vozil, sprejetih v skladu s členom 11(1) Uredbe (EU) 2019/1242. Ta direktiva bi morala nacionalnim organom in ponudnikom storitev cestninjenja zagotoviti tudi dovolj časa za izvedbo, da lahko vozila teh podskupin razvrstijo v emisijske razrede CO₂. Po objavi referenčnih emisij CO₂ je zagotovljeno šestmesečno obdobje izvajanja. Kar zadeva podskupine vozil, ki jih je navedena uredba prvotno zajemala, se obveznost razlikovanja cestnih pristojbin uporablja od 13. maja 2023, kar je dve leti po datumu objave Izvedbenega sklepa Komisije (EU) 2021/781¹⁵.**

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

¹¹ Uredba (EU) 2024/1610 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. maja 2024 o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o spremembi Uredbe (EU) 2018/858 in razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956 (UL L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

¹² Uredba (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 198, 25.7.2019, str. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

¹³ Uredba Komisije (EU) 2022/1379 z dne 5. julija 2022 o spremembi Uredbe (EU) 2017/2400 glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri srednjih in težkih tovornih vozilih ter težkih avtobusih in uvedbi električnih vozil ter drugih novih tehnologij (UL L 212, 12.8.2022, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

¹⁴ Uredba Komisije (EU) 2017/2400 z dne 12. decembra 2017 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L 349, 29.12.2017, str. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

¹⁵ Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2021/781 z dne 10. maja 2021 o objavi seznama določenih vrednosti emisij CO₂ na proizvajalca in povprečnih specifičnih emisij CO₂ iz vseh novih težkih vozil, registriranih v Uniji, ter referenčnih emisij CO₂ v skladu z Uredbo (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta za poročevalsko obdobje leta 2019 (UL L 167, 12.5.2021, str. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (13) V tej direktivi bi bilo treba pojasniti datum, od katerega se uporabljajo prilagoditve referenčnih emisij CO₂, sprejete v skladu s členom 11(2) Uredbe (EU) 2019/1242. Za izvedbo te spremembe je ustrezno šestmesečno obdobje. Ta datum bi moral biti enak v vseh državah članicah, da se zagotovi enaka obravnava prevoznikov, ki imajo v lasti podobna vozila, prvič registrirana na isti datum, vendar imajo sedež v različnih državah članicah. Poleg tega so bile z Izvedbenim sklepom Komisije (EU) .../... o prilagoditvi referenčnih emisij CO₂ iz Izvedbenega sklepa Komisije (EU) 2021/781 in določitvi metodologije za opredelitev reprezentativnih vozil [dodati sklic, ko bo znan] prilagojene referenčne emisije CO₂, ki se uporabljajo od poročevalskega obdobja 2025 za podskupine vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD in 10-LH. Sedanja različica opredelitve krivulje zmanjševanja emisij določa, da se prilagojene vrednosti uporabljajo od poročevalskega obdobja, ki se začne po datumu začetka uporabe navedenega akta. Zato bi se morale uporabljati od 1. julija 2026. Da šestmesečno obdobje izvajanja po sprejetju te direktive ne bi prehitro poteklo in za izvajanje ne bi ostalo dovolj časa, se izrecno ohrani datum začetka uporabe 1. julij 2026.
- (14) Ta direktiva bi morala ohraniti pomen opredelitve pojma krivulje zmanjševanja emisij iz Direktive 1999/62/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo (EU) 2022/362. Z Uredbo (EU) 2024/1610 je bila Uredba (EU) 2019/1242 spremenjena z uvedbo cilja zmanjšanja emisij CO₂ za 43 % do leta 2030. Ta sprememba vpliva na naklon krivulje zmanjševanja emisij iz Direktive 1999/62/ES za leta do vključno leta 2030. Nekatere mejne vrednosti emisijskih razredov CO₂ do vključno leta 2030 so zato strožje kot za leto 2031 in naslednja leta. Dobljena oblika krivulje zmanjševanja emisij ni bila predvidena posledica sprejetja Uredbe (EU) 2024/1610. Zato bi bilo treba povrniti prvotno obliko krivulje zmanjševanja emisij z določitvijo cilja zmanjšanja emisij CO₂ za 30 % do leta 2030 v Direktivi 1999/62/ES. Dokler ta sprememba ne velja, se lahko nekatera vozila uvrstijo v emisijski razred CO₂ s krivuljo zmanjševanja emisij na podlagi cilja zmanjšanja emisij CO₂ za 43 % do leta 2030. Za zagotovitev enake obravnave v primerjavi z vozili, ki so uvrščena v emisijski razred CO₂ po sprejetju te direktive, bi morale države članice taka vozila ponovno razvrstiti z uporabo krivulje zmanjševanja emisij na podlagi cilja zmanjšanja emisij CO₂ za 30 % do leta 2030, in sicer v dveh mesecih po začetku veljavnosti te direktive.
- (15) V tej direktivi bi bilo treba pojasniti, kako v emisijske razrede CO₂ uvrstiti vozila, ki jim je priložena opisna mapa za stranke in so bila prvič registrirana pred začetkom krivulje zmanjševanja emisij. Za podskupine vozil z referenčnim obdobjem 2021 ali 2025, kot je določeno v Uredbi (EU) 2019/1242, obstaja neskladje med datumom začetka njihovih krivulj zmanjševanja emisij in rokom, do katerega morajo proizvajalci novim vozilom priložiti opisno mapo za stranke, izdano v skladu s členom 9 Uredbe Komisije (EU) 2017/2400. Datum začetka krivulje zmanjševanja emisij za podskupino vozil je prvi dan referenčnega obdobja za to podskupino vozil, kot je določeno v točki 3.2 Priloge I k Uredbi (EU) 2019/1242. Rok, do katerega morajo proizvajalci novim vozilom iz podskupine vozil priložiti opisno mapo za stranke, je določen v členu 24 Uredbe Komisije (EU) 2017/2400. Za te podskupine vozil je rok za proizvajalce pred datumom začetka krivulje zmanjševanja emisij. Direktiva 1999/62/ES ne določa, kako v emisijske razrede CO₂ razvrstiti vozila, ki so bila prvič registrirana pred začetkom krivulje zmanjševanja emisij. Države članice bi morale v emisijski razred CO₂ razvrstiti tista vozila, za katera lahko lastnik v opisni mapi za stranke

zagotovi dokaze o njihovih emisijah CO₂. Mejne vrednosti emisijskih razredov CO₂ pred začetkom krivulje zmanjševanja emisij so mejne vrednosti prvega leta krivulje zmanjševanja emisij.

- (16) V tej direktivi bi bilo treba pojasniti, kako emisijskim razredom CO₂ dodeliti delovna vozila. Uredba (EU) 2019/1242 z opredelitvijo podskupin delovnih vozil razlikuje med delovnimi vozili, kot so vozila, ki se uporabljajo za zbiranje smeti ali gradbena dela, in vozili drugih vrst. Taka vozila povzročijo približno 2 % emisij v sektorju težkih vozil in delujejo večinoma v mestih. Po sprejetju Uredbe (EU) 2024/1610 so delovna vozila kot taka opredeljena šele po prvi registraciji. V opisni mapi za stranke, priloženi novemu vozilu, torej ni podatkov o delovni naravi vozila. Delovna vozila zato pri razvrščanju v emisijski razred CO₂ ne morejo biti prepoznana kot del podskupine delovnih vozil. Iz objektivnih in praktičnih razlogov bi bilo treba delovna vozila za namene Direktive 1999/62/ES obravnavati, kot da spadajo v ustrezno podskupino nedelovnih vozil.
- (17) V tej direktivi bi bilo treba pojasniti, kako v emisijske razrede CO₂ razvrstiti naknadno opremljena brezemisijska vozila. Uredba (EU) 2019/1242 določa cilje za proizvajalce glede zmanjšanja emisij CO₂ novih težkih vozil. V skladu z navedeno uredbo imajo proizvajalci zlasti koristi od dajanja brezemisijskih vozil na trg. Direktiva 1999/62/ES spodbuja povpraševanje po takih vozilih z odobritvijo nižjih pristojbin v skladu z emisijskim razredom CO₂ 5. Obstoječa pomanjkljivost brezemisijskih vozil je, da imajo manjši doseg kot konvencionalna vozila. Za povečanje dosega vozila je brezemisijska vozila mogoče naknadno opremiti z zamenjavo baterijskega sklopa z generatorjem na gorivo za povečanje dosega vozila. Taka naknadno opremljena vozila tako postanejo hibridna vozila. V skladu z Direktivo 1999/62/ES so vozila v emisijske razrede CO₂ razvrščena na podlagi dokumentacije o vozilu, ki jo proizvajalci zagotovijo pred prvo registracijo vozila. To pomeni, da bi bila v skladu s sedanjim zakonodajnim okvirom taka naknadno opremljena vozila še naprej upravičena do nižjih pristojbin v skladu z emisijskim razredom CO₂ 5, čeprav uporabljajo generator na gorivo. Vendar pa taka obravnava izkrivlja trg cestnega prevoza blaga v škodo prevoznikov, ki uporabljajo brezemisijska vozila, ki niso naknadno opremljena, in ne odraža dejanskega zmanjšanja emisij v življenjski dobi vozil za namene Uredbe (EU) 2019/1242. Da bi zagotovili, da so vsa vozila razvrščena v emisijske razrede CO₂ na podlagi rezultatov simulacijskega orodja VECTO, bi bilo treba brezemisijska vozila, ki so naknadno opremljena z motorjem na gorivo, v skladu z Direktivo 1999/62/ES obravnavati kot vozila, ki spadajo v emisijski razred CO₂ 1.
- (18) V tej direktivi bi bilo treba pojasniti, kako vozila na kombinirano gorivo uvrstiti v emisijske razrede CO₂. Člen 24(2), točka (g), Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 proizvajalcem nalaga, da od 1. januarja 2024 za vozila na kombinirano gorivo izdajajo opisno mapo za stranke. Vendar so bila nekatera vozila na kombinirano gorivo pred tem datumom registrirana brez opisne mape za stranke. Vozila, ki so bila prvič registrirana pred tem datumom, ne morejo biti upravičena do ugodnejših cestnin in so lahko v slabšem konkurenčnem položaju v primerjavi s podobnimi vozili, ki so bila registrirana pozneje. Proizvajalci lahko določijo emisije CO₂ vozila, ki je že bilo registrirano, z izvedbo nove simulacije, ki upošteva najnovejše zahteve iz Uredbe (EU) 2017/2400. Države članice bi morale rezultat teh simulacij sprejeti kot dokaz o emisijah CO₂ zadevnega vozila. Komisija bi morala z nadzorom uporabe te možnosti pri proizvajalcih preprečiti

uporabo nezakonitih rezultatov simulacij. Proizvajalec, ki se odloči uporabiti to možnost, bi moral o tem obvestiti Komisijo. Države članice bi morale tak dokument sprejeti le, če ga prejmejo neposredno od proizvajalca, če je dokument v digitalni obliki, saj je ta manj izpostavljen goljufijam, in če je Komisija na zadevnega proizvajalca naslovila pozitiven sklep.

(19) S to direktivo bi bilo treba črtati nekatere zastarele določbe. Direktiva 1999/62/ES določa razširitev svojega področja uporabe na podskupine vozil, ki so zajete v Uredbi (EU) 2017/2400, vendar še niso zajete v Uredbi (EU) 2019/1242. Ustrezne določbe Direktive 1999/62/ES so člen 2(1), točka 30(b); člen 2(1), točka (38)(b); člen 7ga(1), tretji pododstavek, in člen 7ga(7). Z Uredbo (EU) 2024/1610 je bilo razširjeno področje uporabe Uredbe (EU) 2019/1242, da se ujema s področjem uporabe Uredbe (EU) 2017/2400. Ustrezne določbe Direktive 1999/62/ES so zato postale zastarele in bi jih bilo treba črtati, da se poenostavi besedilo navedene direktive.

(4220) Direktive 1999/62/ES, 1999/37/ES in (EU) 2019/520 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe Direktive 1999/62/ES

Direktiva 1999/62/ES se spremeni:

(1) Člen 2(1) se spremeni:

(a) točka (28) se nadomesti z naslednjim besedilom:

„(28) ‚emisije CO₂‘ iz težkega vozila pomeni njegove specifične emisije CO₂ (gCO₂/t-km) iz točke 2.6.1 njegove opisne mape za stranke, če gre za težko tovorno vozilo, ali njegove specifične emisije CO₂ (gCO₂/p-km) iz točke 2.6.4 njegove opisne mape za stranke, če gre za avtobus, kot je opredeljena v delu II Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) 2017/2400 (*);

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

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

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

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

(bc) v točki 30 se odstavek (b) **točka 30** se nadomesti z naslednjim:

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

~~„(b) težko vozilo iz skupine vozil, ki je zajeta v izvedbenem aktu, sprejetem v skladu s členom 7ga(7), z emisijami CO₂, nižjimi od 50 % referenčnih emisij CO₂ njegove skupine vozil, ki ni brezemisijsko vozilo;“~~

(d) točka (35) se nadomesti z naslednjim:

„(35) ‚skupina vozil‘ pomeni skupino vozil, kot je opredeljena v prvem pododstavku člena 4 Uredbe (EU) 2017/2400;“;

(ee) točka (37) se nadomesti z naslednjim:

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

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

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

~~„(37) ‚krivulja zmanjševanja emisij‘ za podskupino vozil (sg) in poročevalsko obdobje enega leta (Y), in sicer $ET_{sg,Y}$, pomeni zmnožek letnega faktorja zmanjševanja emisij CO₂ ($RET_{sg,Y}$) in referenčnih emisij CO₂ (rCO_{2sg}) podskupine (sg), in sicer $ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO_{2sg}$; $RET_{sg,Y}$ se določi v skladu s točko 5.1 Priloge I k Uredbi (EU) 2019/1242;“;~~

(df) točka (38) se nadomesti z naslednjim:

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

~~„(38) ‚referenčne emisije CO₂ skupine vozil‘ pomeni:~~

~~za podskupine vozil, ki so zajete v Uredbi (EU) 2019/1242, znesek, izračunan v skladu s formulo iz točke 3 Priloge I k navedeni uredbi;~~

~~za skupino vozil, ki je zajeta v izvedbenem aktu, sprejetem v skladu s členom 7ga(7), referenčne emisije iz navedenega akta, ki ustrezajo povprečni vrednosti vseh emisij CO₂ iz vozil iz navedene skupine vozil, sporočenih v skladu z Uredbo (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta (6) 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;“;~~

(eg) dodata se naslednji točki:

„(42) ‚priklopnik‘ pomeni priklopnik, kot je opredeljen v točki 17 člena 3 Uredbe (EU) 2018/858 in ki spada na področje uporabe Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362 ();**

(43) ‚polpriklopnik‘ pomeni priklopnik, ki ustreza opredelitvi polpriklopnika iz člena 3, točka 33, Uredbe (EU) 2018/858 in spada na področje uporabe Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362.

*** Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/1362 z dne 1. avgusta 2022 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta o učinkovitosti težkih priklopnikov glede na njihov vpliv na emisije CO₂, porabo goriva, porabo energije in brezemisijski doseg motornih vozil ter spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2020/683 (UL L 205, 5.8.2022, str. 145, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**).“;

(2) Člen 7ga se spremeni:

(a) v odstavku 1 se drugi, tretji in četrti pododstavek nadomestijo z naslednjim:

„Države članice uporabljajo to razlikovanje za podskupine vozil, ki so zajete v Uredbi (EU) 2019/1242, **naipozneje šest mesecev po objavi na podlagi referenčnih emisij CO₂ navedenih podskupin vozil, sprejetih** objavljenih v skladu s členom 11(1) navedene uredbe. Vendar države članice začnejo to spremembo za podskupine vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH uporabljati najpozneje 13. maja 2023.

Države članice ~~Kadar~~ referenčne emisije CO₂, **kot se** prilagodijo v skladu s členom 11(2) Uredbe (EU) 2019/1242, **uporabljajo od prvega dne šestega meseca po njihovi objavi. Vendar države članice za podskupine vozil 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD in 10-LH referenčne emisije CO₂, kot se prilagodijo v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) .../... [dodati sklic, ko bo znan], začnejo uporabljati od 1. julija 2026,** ~~se navedene referenčne emisije CO₂ uporabljajo od začetka naslednjega poročevalnega obdobja.~~

~~Z odstopanjem od drugega pododstavka se za emisijske razrede CO₂ 1, 4 in 5 iz odstavka 2 tega člena navedeno razlikovanje uporablja za skupine vozil, ki so zajete v izvedbenih aktih, sprejetih v skladu z odstavkom 7, najpozneje dve leti po njihovem sprejetju. Razlikovanje temelji na referenčnih emisijah CO₂, določenih v navedenih aktih, in se uporablja, dokler se referenčne emisije CO₂ za zadevne podskupine vozil ne objavijo v skladu s členom 11(1) Uredbe (EU) 2019/1242. Od objave referenčnih emisij CO₂ v skladu s členom 11(1) Uredbe (EU) 2019/1242 države članice uporabljajo navedene referenčne emisije CO₂ namesto emisij, določenih v skladu z odstavkom 7, razlikovanje za zadevne podskupine vozil pa se uporablja za vse emisijske razrede.“;~~

(b) v odstavku 2 se dodajo naslednji pododstavki:

Države članice prerazvrstijo vozila, ki so bila razvrščena v emisijski razred CO₂ 2 ali 3 s krivuljo zmanjševanja emisij na podlagi cilja zmanjšanja emisij CO₂ za 43 % do leta 2030, tako da namesto tega uporabijo krivuljo zmanjševanja emisij na podlagi cilja zmanjšanja emisij CO₂ za 30 % do leta 2030, in sicer najpozneje do [datum začetka veljavnosti te direktive + dva meseca].

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

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

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

Proizvajalci vozil lahko za določitev emisij CO₂ vozila na kombinirano gorivo, kot je opredeljeno v členu 3, točka (21), Uredbe (EU) 2017/2400, po datumu njegove proizvodnje uporabijo simulacijsko orodje iz člena 5 Uredbe (EU) 2017/2400, če je bilo vozilo proizvedeno pred 1. januarjem 2024. Proizvajalec, ki namerava uporabiti to možnost, o svoji nameri obvesti Komisijo, ta pa odloči, ali lahko proizvajalec uporabi simulacijsko orodje za namen iz tega odstavka. Za razvrstitev vozila v emisijski razred CO₂ države članice sprejmejo simulacijo, ki jo izdelajo proizvajalci, kot dokaz emisij CO₂ vozila, če jim proizvajalec pošlje rezultate simulacije neposredno in v digitalni obliki skupaj s sklepom, ki ga je Komisija naslovila na zadevnega proizvajalca.“;

(bc) odstavek 7 se črta; ~~V odstavku 7 se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:~~

~~„Komisija sprejme izvedbene akte, s katerimi določi referenčne emisije CO₂ za skupine vozil, ki niso podskupine 4 UD, 4 RD, 4 LH, 5 RD, 5 LH, 9 RD, 9 LH, 10 RD, 10 LH.“.~~

(3) vstavi se naslednji člen:

„Člen 7gc

1. Do 30. junija 2030 države članice lahko upoštevajo učinek priklopnikov na emisije CO₂ v kombinaciji z motornim vozilom pri uporabi člena 7ga. Od 1. julija 2030 upoštevajo navedeni učinek.

Kadar država članica uporabi prvi pododstavek, na emisijski razred CO₂ kombinacije vozil iz člena 7ga(2) vpliva razred priklopnika vlečenega priklopnika v skladu s Prilogo VIII.

2. Kadar država članica uporabi prvi odstavek in v skladu s členom 9(1), točka (a), za kombinacije vozil, ki odstopajo od največjih dovoljenih tež in/ali mer, določenih v Prilogi I k Direktivi Sveta 96/53/ES*, v skladu s členom 4(4) navedene direktive naloži posebne pristojbine, lahko uporabi znižanje cestnih pristojbin za take kombinacije vozil, ki uporabljajo vsaj en priklopnik, ki mu je dodeljen razred priklopnikov v skladu s Prilogo VIII k tej direktivi.

Znesek znižanja cestne pristojbine lahko ustreza znižanju, odobrenemu za kombinacije vozil, ki ne odstopajo od največjih dovoljenih tež in/ali mer.

3. Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejetje delegiranega akta v skladu s členom 9d za spremembo Priloge VIII, da se opredelijo mejne vrednosti razmerja učinkovitosti, določene v navedeni prilogi, ali da se te vrednosti prilagodijo tako, da bodo izražale tehnični napredek. Njihova prva določitev temelji na povprečni učinkovitosti voznega parka priklopnikov ob objavi referenčnih emisij CO₂ za ta vozila in na potencialu, ki ga imajo priklopniki za izboljšanje učinkovitosti, pri čemer se upošteva različni potencial polpriklopnikov in drugih priklopnikov.

Za razreda priklopnikov 1 in 2, kot sta opredeljena v preglednici v Prilogi VIII, Komisija sprejme delegirani akt, v katerem določi mejne vrednosti razmerja učinkovitosti, najpozneje eno leto po objavi referenčnih emisij CO₂ za priklopnike v skladu s členom 11(1) Uredbe (EU) 2019/1242.

Razred priklopnikov ~~Za razred priklopnikov 3, kot je opredeljen v preglednici v Prilogi VIII, se nanaša na brezemisijske priklopnike, kot so opredeljeni v členu 3, točka (11), podtočka (c), Uredbe (EU) 2019/1242 in so skladni z mejno vrednostjo razmerja učinkovitosti za razred priklopnikov 3.~~ ki se uporablja za priklopnike, opremljene z napravo, ki aktivno podpira njihov pogon in nima motorja z notranjim zgorevanjem ali ima motor z notranjim zgorevanjem, ki oddaja manj kot 5 g CO₂/kWh, tKomisija sprejme delegirani akt, v katerem določi mejne vrednosti razmerja učinkovitosti, potem ko so na voljo pravno potrjene vrednosti za navedene priklopnike.

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejetje delegiranega akta v skladu s členom 9d za spremembo Priloge VIII, da se opredeli metodologija, na podlagi katere se določi dodelitev razreda priklopnikov za priklopnike, ki so naknadno opremljeni z opremo za izboljšanje njihove energijske učinkovitosti, zlasti priklopnikov, ki so bili registrirani, prodani ali dani v uporabo pred datumom začetka uporabe Izvedbene uredbe (EU) 2022/1362.

4. Države članice za tahografe iz odstavka 3, četrty pododstavek, uporabijo točko 10 (druge informacije) Priloge II k Direktivi 2014/45/EU**.

* Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235, 17.9.1996, str. 59).

** Direktiva 2014/45/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnikov (UL L 127, 29.4.2014, str. 51)“;

(4) v členu 7j(2a) se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Če voznik ali, kjer je ustrezno, prevoznik ali ponudnik storitev evropskega elektronskega cestninjenja (EETS) ne more predložiti dokazil o emisijskem razredu vozila za namene člena 7 g(2), člena 7ga in člena 7gb, lahko države članice zaračunajo najvišjo cestnino ali uporabnino, ki se lahko zaračuna. Če voznik ali, kjer je ustrezno, prevoznik ali ponudnik storitev evropskega elektronskega cestninjenja (EETS) ne more predložiti dokazil o emisijskem razredu vozila za namene člena 7 gc, lahko države članice zaračunajo cestnine ali uporabnine na podlagi emisijskega razreda motornega vozila.“;

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

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

(56) v členu 9d se prvi pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 9e za spremembo te direktive v zvezi s Prilogo 0, formulami iz točk 4.1 in 4.2 Priloge IIIa, zneski, navedenimi v tabelah Prilog IIIb in IIIc, da se prilagodijo znanstvenemu in tehničnemu napredku, ter pragovi razmerja učinkovitosti iz tabele v Prilogi VIII, da se določijo v skladu s tehničnim napredkom ali se mu prilagodijo.“;

(67) v členu 11 se točka c nadomesti z naslednjim:

„(c) razlikovanje infrastrukturnih pristojbin ali uporabnin glede na okoljsko učinkovitost vozil v skladu s členom 7g, 7ga, 7gb ali 7gc;“;

(78) besedilo v Prilogi k tej direktivi se doda kot Priloga VIII.

Člen 2

Sprememba Direktive (EU) 2019/520

V Prilogi I k Direktivi (EU) 2019/520 se del I nadomesti z naslednjim:

„Del I. Podatki o vozilih

Točka	O/N ⁽¹⁾	Opombe
Registrska številka	O	
Številka šasije / identifikacijska številka vozila (VIN)	O	
Država članica registracije	O	
Znamka:	O	(D.1 ⁽²⁾) npr. Ford, Opel, Renault
Trgovska vrsta vozila	O	(D.3) npr. Focus, Astra, Megane
Kategorijska oznaka EU	O	(J) npr. mopedi, motorna kolesa, osebna vozila
Emisijski razred Euro	O	npr. Euro 4, Euro 6
Emisijski razred CO ₂	N	uporablja se za težka vozila
Datum spremembe klasifikacije	N	uporablja se za težka vozila
CO ₂ v g/tkm	N	uporablja se za težka vozila
Postavitev za velik tovor da/ne	N	uporablja se za priklopnike
Razmerje učinkovitosti – na podlagi tonskih kilometrov (–) ...	N	uporablja se za priklopnike
Razmerje učinkovitosti – na podlagi m ³ -kilometrov (–) ...	N	uporablja se za priklopnike
Največja tehnično dovoljena masa vozila	O	
(1) O = obvezno, ko je na voljo v nacionalnem registru, N = neobvezno. (2) Usklajena koda Unije, glej Direktivo 1999/37/ES.		

“

–

Člen 3

Sprememba Direktive 1999/37/ES

V točki (V) v zvezi z emisijami izpušnih plinov Priloge I k Direktivi 1999/37/ES se dodajo naslednje točke:

„(V.11) Razmerje učinkovitosti:

- Razmerje učinkovitosti za priklopnike brez postavitve za velik tovor – tonski kilometer, če je navedeno v točki 49.11.2 certifikata o skladnosti, opredeljenega v Dodatku k Prilogi VIII k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2020/683*, ali v točki 49.11.2 certifikata o posamični odobritvi vozila, opredeljenega v Dodatku 1 k Prilogi III k navedeni uredbi.
- Razmerje učinkovitosti za priklopnike s postavitvijo za velik tovor – na podlagi m³-kilometrov, če je navedeno v točki 49.11.3 certifikata o skladnosti, opredeljenega v Dodatku k Prilogi VIII k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2020/683, ali v točki 49.11.3 certifikata o posamični odobritvi vozila, opredeljenega v Dodatku 1 k Prilogi III k navedeni uredbi.

Postavitev za velik tovor je navedena v točki 49.10 certifikata o skladnosti težkih priklopnikov, opredeljenega v Dodatku k Prilogi VIII k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2020/683, ali v točki 49.10 certifikata o posamični odobritvi vozila, opredeljenega v Dodatku 1 k Prilogi III k navedeni uredbi,

(V.12) Razred priklopnikov, določen v skladu s členom 7gc Direktive 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta;

* 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, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj**“.

Člen 4

1. Države članice sprejmejo zakone, druge predpise in upravne določbe, potrebne za usklajitev s to direktivo, najpozneje [eno leto po začetku veljavnosti te direktive]. Komisiji takoj sporočijo besedilo teh predpisov.
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 Komisiji sporočijo besedila temeljnih predpisov nacionalnega prava, ki jih sprejmejo na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 5

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

Člen 6

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
predsednica

Za Svet
predsednik