

Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

► **B** **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)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
► <u>M1</u>	Direktiva 2006/38/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. maja 2006	L 157	8	9.6.2006
► <u>M2</u>	Direktiva Sveta 2006/103/ES z dne 20. novembra 2006	L 363	344	20.12.2006
► <u>M3</u>	Direktiva 2011/76/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. septembra 2011	L 269	1	14.10.2011
► <u>M4</u>	Direktiva Sveta 2013/22/EU z dne 13. maja 2013	L 158	356	10.6.2013

spremenjena z:

► <u>A1</u>	Akt o pogojih pristopa Češke republike, Republike Estonije, Republike Cipra, Republike Latvije, Republike Litve, Republike Madžarske, Republike Malte, Republike Poljske, Republike Slovenije in Slovaške republike in prilagoditvah Pogodb, na katerih temelji Evropska unija	L 236	33	23.9.2003
--------------------	--	-------	----	-----------



**DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA
1999/62/ES**

z dne 17. junija 1999

**o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka
tovorna vozila**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti ter zlasti členov 71(1) in 93 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽³⁾,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽⁴⁾,

- (1) ker odprava izkrivljanja konkurence med prevozniki v državah članicah zahteva uskladitev sistemov dajatev in vzpostavitev pravičnih mehanizmov za zaračunavanje infrastrukturnih stroškov prevoznikom;
- (2) ker se ti cilji lahko dosežejo samo postopoma;
- (3) ker je bila stopnja uskladitve sistemov dajatev dosežena že s sprejetjem Direktive Sveta 92/81/EGS z dne 19. oktobra 1992 o uskladitvi trošarinskih struktur za mineralna olja ⁽⁵⁾ in Direktive Sveta 92/82/EGS z dne 19. oktobra 1992 o približevanju trošarinskih stopenj za mineralna olja ⁽⁶⁾.
- (4) ker je Sodišče Evropskih skupnosti s sodbo z dne 5. julija 1995 ⁽⁷⁾ v primeru C-21/94 Evropski parlament proti Svetu razveljavilo Direktivo Sveta 93/89/EGS z dne 25. oktobra 1993 o obdavčitvi nekaterih vozil za prevoz blaga po cesti ter o zaračunavanju cestnin in uporabnin za uporabo nekaterih infrastruktur ⁽⁸⁾, učinke navedene direktive pa ohranilo, dokler Svet ni sprejel nove direktive; Direktivo 93/89/EGS naj zato nadomesti ta direktiva;

⁽¹⁾ UL C 59, 26.2.1997, str. 9.

⁽²⁾ UL C 206, 7.7.1997, str. 17.

⁽³⁾ Mnenje z dne 3. junija 1999 (še ni objavljeno v Uradnem listu Evropskih skupnosti).

⁽⁴⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 17. julija 1997 (UL C 286, 22.9.1997, str. 217), Skupno stališče Sveta z dne 18. januarja 1999 (UL C 58, 1.3.1999, str. 1) in Sklep Evropskega parlamenta z dne 7. maja 1999 (še ni objavljen v Uradnem listu).

⁽⁵⁾ UL L 316, 31.10.1992, str. 12. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 94/74/ES (UL L 365, 31.12.1994, str. 46).

⁽⁶⁾ UL L 316, 31.10.1992, str. 19. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 94/74/ES.

⁽⁷⁾ [1995] ECR I-1827.

⁽⁸⁾ UL L 279, 12.11.1993, str. 32.

▼B

- (5) ker naj bo v sedanjih okoliščinah prilagajanje nacionalnih sistemov dajatev omejeno na gospodarska vozila z določeno bruto maso naloženega vozila;
- (6) ker je treba v ta namen določiti najmanjše stopnje za davke na vozila, ki trenutno veljajo v državah članicah, ali za davke, ki jih utegnejo nadomestiti;
- (7) ker je treba uporabo cesti in okolju prijaznih vozil spodbujati z razlikovanjem med davki ali dajatvami, če tako razlikovanje ne ovira funkcioniranja notranjega trga;
- (8) ker je nekaterim državam članicam za določeno obdobje smiselno odobriti odstopanja od najnižjih stopenj, da se jim olajša prilaganje stopnjam, ki se zahtevajo s to direktivo;
- (9) ker za nekatere lokalne notranje prevoze, ki imajo majhen vpliv na prevozni trg Skupnosti, trenutno veljajo znižane stopnje davka na vozilo; za zagotovitev tekočega prehoda je treba državam članicam dovoliti, da določijo začasna odstopanja od najnižjih stopenj;
- (10) ker je treba državam članicam dovoliti, da za vozila, katerih uporaba verjetno ne bo vplivala na prevozni trg Skupnosti, uporabijo znižane stopnje ali oprostitve plačila davkov na vozilo;
- (11) ker je zaradi možnosti upoštevanja nekaterih posebnih razmer treba določiti postopek, s katerim bi bilo državam članicam omogočeno ohraniti nadaljnje oprostitve ali znižanja;
- (12) ker trenutnega izkrivljanja konkurence ni mogoče odpraviti samo z uskladitvijo davkov ali trošarin na gorivo; vendar pa se lahko tako izkrivljanje zmanjša z možnostjo ohranitve ali uvedbe cestnin in/ali uporabnin za uporabo avtocest, dokler se ne uvedejo tehnično in ekonomsko primernejše oblike dajatev; poleg tega je treba državam članicam dovoliti zaračunavanje dajatev za uporabo mostov, predorov in gorskih prelazov;
- (13) ker utegne biti glede na posebne pogoje na nekaterih alpskih poteh za državo članico smiselno, da na določenem odseku njenega avtocestnega omrežja ne uporabi sistema uporabnin, da bi uporabila dajatev, ki se nanaša na to infrastrukturo;
- (14) ker cestnine in uporabnine ne smejo biti niti diskriminatorne niti ne smejo povzročati pretiranih formalnosti ali ovir na notranjih mejah; zato je treba sprejeti ustrezne ukrepe za zagotovitev plačevanja cestnin in uporabnin ob vsakem času in z različnimi plačilnimi sredstvi;

▼B

- (15) ker morajo stopnje uporabnin temeljiti na trajanju uporabe zadevne infrastrukture in se razlikovati glede na stroške, ki jih povzročajo cestna vozila;
- (16) ker je treba za vozila, registrirana v Grčiji, začasno uporabiti znižane stopnje uporabnin, da se upoštevajo težave zaradi njenega geopolitičnega položaja;
- (17) ker je treba za zagotovitev enotne uporabe uporabnin in cestnin določiti nekatera pravila za njihovo uporabo, na primer značilnosti infrastrukture, za katero veljajo, najvišje ravni nekaterih stopenj in druge splošne pogoje, ki bodo morali biti izpolnjeni; ponderirano povprečje cestnin mora biti odvisno od stroškov gradnje, obratovanja in razvoja zadevnega infrastrukturnega omrežja;
- (18) ker bi države članice morale biti sposobne prispevati k varstvu okolja in uravnoteženemu razvoju prometnih omrežij odstotek zneska od uporabnin ali cestnin, pri čemer se ta znesek izračuna v skladu z določbami te direktive;
- (19) ker so bili zneski iz te direktive, izraženi v nacionalnih valutah držav članic, ki uvajajo evro, določeni dne 1. januarja 1999, ko je bila vrednost evra določena v skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 2866/98 z dne 31. decembra 1998 o menjalnih tečajih med evrom in valutami držav članic, ki uvajajo evro ⁽¹⁾; smiselno je, da bi države članice, ki niso uvedle evra, letno preverjale zneske iz te direktive v nacionalnih valutah in jih po potrebi prilagodile, da bi se upoštevale spremembe v menjalnih tečajih; letne uskladitve zneskov v nacionalnih valutah niso obvezne, če je sprememba, ki izhaja iz uporabe novih menjalnih tečajev, pod določeno odstotno ravnijo;
- (20) ker je treba upoštevati načelo teritorialnosti; dve državi članici ali več lahko sodelujeta pri uvedbi skupnega sistema uporabnin, če to upošteva nekatere dodatne pogoje;
- (21) ker je v skladu z načelom sorazmernosti ta direktiva po členu 5(3) Pogodbe omejena na minimum, ki se zahteva za dosego ciljev;
- (22) ker je treba določiti natančen časovni načrt preverjanja določb te direktive in po potrebi tudi njihovih prilagoditev, da bi razvili bolj teritorialni sistem dajatev,

⁽¹⁾ UL L 359, 31.12.1998, str. 1.

▼B

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

POGLAVJE I
Splošne določbe

Člen 1

Ta direktiva se uporablja za davke na vozila, cestnine in uporabnine za vozila, kakor so opredeljeni v členu 2.

Ta direktiva se ne uporablja za vozila, ki opravljajo prevoze izključno na neevropskih ozemljih držav članic.

Prav tako ne velja za vozila, ko so registrirana na Kanarskih otokih, v Ceuti in Melilli, na Azorih ali Madeiri ter opravljajo prevoze samo na teh ozemljih ali med njimi in celinskim delom Španije in Portugalske.

Člen 2

V tej direktivi:

▼M1

- (a) „vseevropsko cestno omrežje“ pomeni cestno omrežje, kakor je opredeljeno v oddelku 2 Priloge I k Odločbi št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja⁽¹⁾ in označeno na zemljevidih. Zemljevidi se nanašajo na ustrezne odseke, navedene v izvedbenem delu in/ali v Prilogi II k navedeni odločbi;
- (aa) „stroški gradnje“ pomeni stroške, povezane z gradnjo, in kjer je to primerno, tudi stroške financiranja:
- nove infrastrukture ali novih izboljšav infrastrukture (vključno z večjimi popravili infrastrukture), ali
 - infrastrukture ali izboljšav infrastrukture (vključno z večjimi popravili infrastrukture), ki je bila dokončana najpozneje 30 let pred 10. junijem 2008, če so bile cestninske ureditve do 10. junija 2008 že uvedene, ali pa je bila gradnja infrastrukture dokončana najpozneje 30 let pred vzpostavitvijo novih cestninskih ureditev, uvedenih po 10. juniju 2008; za stroške gradnje se lahko štejejo tudi stroški v zvezi z infrastrukturo ali izboljšavami infrastrukture, ki je bila dokončana pred temi roki, če:
 - (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 začnejo veljati pred 10. junijem 2008; ali

⁽¹⁾ UL L 228, 9.9.1996, str. 1. Odločba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Odločbo št. 884/2004/ES (UL L 167, 30.4.2004, str. 1).

▼ **M1**

- (ii) lahko država članica izkaže, da je bil pogoj za izgradnjo določene infrastrukture, da bo njena pričakovana življenjska doba daljša od 30 let.

V vsakem primeru pa delež stroškov gradnje, ki jih je treba upoštevati, na dan 10. junija 2008 oziroma na dan uvedbe nove cestninske ureditve, če je ta poznejši, nikakor ne sme presegati deleža preostale tedaj pričakovane življenjske dobe delov infrastrukture.

Stroški infrastrukture ali stroški izboljšav infrastrukture lahko vključujejo kakršne koli posebne izdatke za zmanjšanje hrupa ali izboljšanje varnosti v cestnem prometu ter dejanska plačila, ki jih je izvedel upravljavec infrastrukture na podlagi objektivnih okoljskih vidikov, na primer zaradi zaščite pred onesnaževanjem tal;

- (ab) „stroški financiranja“ pomenijo obresti na posojila in/ali donosnost lastniškega kapitala delničarjev;
- (ac) „večja popravila infrastrukture“ pomenijo popravila infrastrukture, razen tistih popravil, ki za uporabnike cest niso več koristna, npr. kjer so bila popravljala dela nadomeščena z naknadnimi preplativami ali drugimi gradbenimi deli;

▼ **M3**

- (ad) „avtocesta“ pomeni cesto, ki je posebej zasnovana in zgrajena za promet motornih vozil in nima neposrednega dostopa do sosednjih zemljišč ter:

- (i) 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;

- (ii) v isti višini ne prečka ceste, železniške ali tramvajske proge, kolesarske steze ali pešpoti; in

- (iii) je posebej označena kot avtocesta;

- (b) „cestnina“ pomeni določeni znesek, ki se plača za vozilo na podlagi razdalje, ki jo to vozilo prevozi po dani infrastrukturi, in na podlagi tipa vozila ter zajema infrastrukturno pristojbino in/ali pristojbino za zunanje stroške;

- (ba) „infrastrukturna pristojbina“ pomeni pristojbino, ki se zaračuna za nadomestilo stroškov gradnje, vzdrževanja, obratovanja in razvoja v zvezi z infrastrukturo, ki jih ima država članica;

▼ M3

- (bb) „pristojbina za zunanje stroške“ pomeni pristojbino, ki se zaračuna za nadomestilo stroškov v državi članici v zvezi z onesnaževanjem zraka in/ali obremenitvami s hrupom zaradi prometa;
- (bc) „stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa“ pomenijo stroške škode, ki jo je povzročil izpust trdnih delcev in predhodnikov ozona, kot so dušikov oksid in hlapne organske spojine, med delovanjem vozila;
- (bd) „stroški obremenitev s hrupom zaradi prometa“ pomenijo stroške škode, ki jo je povzročil hrup, ki so ga oddala vozila ali ga je ustvaril njihov stik s površino vozišča;
- (be) „ponderirana povprečna infrastrukturna pristojbina“ pomeni skupne prihodke iz infrastrukturnih pristojbin v določenem obdobju, deljene s številom prevoženih kilometrov vozil na cestnih odsekih, na katerih se v tem obdobju zaračunavajo pristojbine;
- (bf) „ponderirana povprečna pristojbina za zunanje stroške“ pomeni skupne prihodke iz pristojbin za zunanje stroške v določenem obdobju, deljene s številom prevoženih kilometrov vozil na cestnih odsekih, na katerih se v tem obdobju zaračunavajo pristojbine;

▼ M1

- (c) „uporabnina“ pomeni plačilo določenega zneska, s katerim je vozilu za dano obdobje zagotovljena pravica do uporabe infrastrukture iz člena 7(1);

▼ M3

- (d) „vozilo“ pomeni motorno vozilo ali spajeno kombinacijo vozil, ki je namenjeno ali se uporablja za prevoz blaga po cesti in katerega največja dovoljena skupna masa presega 3,5 tone;

▼ M1

- (e) vozilo kategorije „EURO 0“, „EURO I“, „EURO II“, „EURO III“, „EURO IV“, „EURO V“ in „EEV“ pomeni vozilo, ki upošteva mejne emisijske vrednosti iz Priloge 0;
- (f) „tip vozila“ pomeni kategorijo, v katero spada vozilo, glede na število osi, dimenzije ali maso vozila ali glede na druge dejavnike klasifikacije, ki odraža povzročeno škodo cestam (npr. sistem klasifikacije glede na povzročanje škode iz Priloge IV), pod pogojem, da uporabljeni sistem klasifikacije temelji na značilnostih vozila, vsebovanih v dokumentaciji o vozilu, ki se uporablja v vseh državah članicah, ali pa so razpoznavne na pogled;

▼ M1

- (g) „koncesijska pogodba“ pomeni „koncesijo za javne gradnje“ ali „koncesijo za storitve“, kakor sta opredeljeni v členu 1 Direktive 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj, blaga in storitev ⁽¹⁾;
- (h) „koncesijska cestnina“ pomeni cestnino, ki jo pobira koncesionar v skladu s koncesijsko pogodbo.

▼ B

POGLAVJE II
Obdavčitev vozil

Člen 3

1. Davki na vozila iz tega člena so naslednji:

— *Belgija:*

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen,

▼ M2

— *Bolgarija:*

данък върху превозните средства,

▼ A1

— *Češka:*

silniční daň,

▼ B

— *Danska:*

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.,

— *Nemčija:*

Kraftfahrzeugsteuer,

▼ A1

— *Estonija:*

raskeveokimaks,

▼ B

— *Grčija:*

Τέλη κυκλοφορίας,

⁽¹⁾ UL L 134, 30.4.2004, str. 114. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 2083/2005 (UL L 333, 20.12.2005, str. 28).

▼ B

— *Španija:*

- (a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;
- (b) impuesto sobre actividades económicas (samo za višino dajatev na motorna vozila),

— *Francija:*

- (a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;
- (b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,

▼ M4

— *Hrvaška:*

godišnja naknada za uporabo javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila,

▼ B

— *Irska:*

vehicle excise duty,

— *Italija:*

- (a) tassa automobilistica;
- (b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

▼ A1

— *Ciper:*

Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,

— *Latvija:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,

— *Litva:*

- (a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojų mokestis;
- (b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones,

▼ B

— *Luksemburg:*

taxe sur les véhicules automoteurs,

▼ A1

— *Madžarska:*

gépjárműadó,

▼ A1

- *Malta*:
- licenzja tat-triqroad licence fee,

▼ B

- *Nizozemska*:
- motorrijtuigenbelasting,
- *Avstrija*:
- Kraftfahrzeugsteuer,

▼ A1

- *Poljska*:
- podatek od środków transportowych,

▼ B

- *Portugalska*:
- (a) imposto de camionagem;
- (b) imposto de circulação,

▼ M2

- *Romunija*:
- Taxa asupra mijloacelor de transport,

▼ A1

- *Slovenija*:
- letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,

- *Slovaška*:
- cestná daň,

▼ B

- *Finska*:
- varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,
- *Švedska*:
- fordonsskatt,
- *Združeno kraljestvo*:
- (a) vehicle excise duty;
- (b) motor vehicle licence.

▼B

2. Države članice, ki katerikoli davek iz odstavka 1 nadomestijo z drugim davkom iste vrste, o tem uradno obvestijo Komisijo, ki sprejme ustrezne spremembe.

Člen 4

Postopke za zaračunavanje in pobiranje davkov iz člena 3 določi vsaka država članica.

Člen 5

Za vozila, registrirana v državah članicah, se davki iz člena 3 zaračunavajo samo v državi članici registracije.

Člen 6

1. Ne glede na strukturo davkov iz člena 3 določijo države članice stopnje tako, da zagotovijo, da davčna stopnja za vsako kategorijo ali podkategorijo vozil, navedeno v Prilogi I, ni nižja od najnižje stopnje, ki je določena v navedeni prilogi.

V dveh letih po začetku veljavnosti te direktive lahko Grčija, Italija, Portugalska in Španija uporabljajo stopnje, ki so nižje od najnižjih stopenj, določenih v Prilogi I, vendar ne nižje od 65 % teh stopenj.

2. Države članice lahko uporabljajo znižane stopnje ali oprostitve za:

(a) vozila nacionalne obrambe ali civilne zaščite, gasilske službe in drugih služb za ukrepanje ob izrednih dogodkih, policije ter vozila za vzdrževanje cest;

(b) vozila, ki samo občasno vozijo po javnih cestah države članice registracije, uporabljajo pa jih fizične ali pravne osebe, katerih glavna dejavnost ni prevoz blaga, če prevozi, ki se opravljajo s temi vozili, ne izkrivljajo konkurence in če Komisija s tem soglaša.

3. (a) Svet lahko na predlog Komisije soglasno dovoli državi članici, da ohrani nadaljnje oprostitve plačila ali znižanja davkov na vozila zaradi posebne socialno-ekonomske politike ali infrastrukture te države. Take oprostitve ali znižanja se lahko dovolijo samo za vozila, registrirana v tej državi članici, ki opravljajo prevoze izključno znotraj točno določenega dela njenega ozemlja.

(b) Vsaka država članica, ki želi ohraniti tako oprostitvev ali znižanje, o tem obvesti Komisijo in ji sporoči tudi vse potrebne informacije. Komisija v enem mesecu obvesti druge države članice o predlagani oprostitvi ali predlaganem znižanju.

▼B

Da je Svet odobril ohranitev predlagane oprostitve ali predlaganega znižanja se šteje, če v dveh mesecih od dneva, ko so bile druge države članice obveščene po prvem pododstavku, niti Komisija niti druga država članica ne zahtevata, da zadevo preuči Svet.

4. Brez poseganja v drugi pododstavek odstavka 1 ter v odstavka 2 in 3 tega člena ali v člen 6 Direktive Sveta 92/106/EGS z dne 7. decembra 1992 o določitvi skupnih pravil za nekatere vrste kombiniranega prevoza blaga med državami članicami ⁽¹⁾ države članice ne smejo odobriti nobene oprostitve plačila ali znižanja davkov iz člena 3, zaradi katere bi bil zaračunani davek nižji od najnižje stopnje iz odstavka 1 tega člena.

POGLAVJE III**Cestnine in uporabnine****▼M3***Člen 7*

1. Brez poseganja v odstavek 1a člena 9 lahko države članice ohranijo ali uvedejo cestnine in/ali 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 2, 3, 4 in 5 tega člena ter členov 7a do 7k. To ne posega v pravico držav članic, da v skladu s Pogodbo o delovanju Evropske unije zaračunavajo cestnine in/ali uporabnine na drugih cestah, pod pogojem, da uvedba cestnin in/ali uporabnin na takšnih drugih cestah ne pomeni diskriminacije mednarodnega prometa in ne povzroča izkrivljanja konkurence med prevozniki.

2. 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.

3. Cestnine in uporabnine ne smejo posredno ali neposredno diskriminirati glede na državljanstvo prevoznika, državo članico ali tretjo državo sedeža prevoznika ali registracije vozila ali glede na izhodiščni ali namembni kraj prevoza.

4. Države članice lahko predvidijo znižane stopnje cestnin ali uporabnin ali izvzeta od obveznosti plačevanja cestnin ali uporabnin za vozila, ki so izvzeta iz zahteve po vgradnji in uporabi tahografa v skladu z Uredbo Sveta (EGS) št. 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu ⁽²⁾, ter v primerih, ki so zajeti s in ob upoštevanju pogojev iz člena 6(2)(a) in (b) te direktive.

⁽¹⁾ UL L 368, 17.12.1992, str. 38.

⁽²⁾ UL L 370, 31.12.1985, str. 8.

▼ **M3**

5. Država članica se lahko odloči, da bo zaračunavala cestnine in/ali uporabnine samo za vozila, katerih največja dovoljena skupna masa naloženega vozila presega 12 ton, če meni, da bi razširitev na vozila, katerih največja dovoljena skupna masa naloženega vozila ne presega 12 ton, med drugim povzročila:

- (a) znatne negativne učinke na prost pretok prometa, okolje, raven hrupa, zastoje, zdravje ali varnost v prometu zaradi preusmeritve prometa;
- (b) upravne stroške, ki bi bili več kot 30 % višji od dodatnega prihodka, ki bi ga pomenila navedena razširitev.

Države članice, ki se odločijo za zaračunavanje cestnine in/ali uporabnine samo za vozila, katerih največja dovoljena skupna masa naloženega vozila znaša 12 ton ali več, obvestijo Komisijo o svoji odločitvi in razlogih zanjo.

Člen 7a

1. Uporabnine so sorazmerne s trajanjem uporabe infrastrukture, ne presegajo vrednosti iz Priloge II in veljajo en dan, en teden, en mesec ali eno leto. Mesečna stopnja ne sme biti višja od 10 % letne stopnje, tedenska stopnja ne sme biti višja od 5 % letne stopnje in dnevna stopnja ne sme biti višja od 2 % letne stopnje.

Država članica sme zaračunavati samo letne stopnje za vozila, registrirana v tej državi članici.

2. Države članice določijo uporabnine, vključno z upravnimi stroški, za vse kategorije vozil, na stopnji, ki ni višja od najvišjih stopenj, določenih v Prilogi II.

Člen 7b

1. Infrastrukturalna pristojbina temelji na načelu nadomestila infrastrukturnih stroškov. Ponderirana povprečna infrastrukturalna pristojbina je odvisna od stroškov gradnje ter stroškov obratovanja, vzdrževanja in razvoja zadevnega infrastrukturnega omrežja. Ponderirana povprečna infrastrukturalna 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 infrastrukturne pristojbine zaračunavajo, ter na vozila, ki se jim infrastrukturne pristojbine zaračunavajo. Države članice se lahko odločijo nadomestiti samo določen odstotek teh stroškov.

Člen 7c

1. Pristojbina za zunanje stroške se lahko nanaša na stroške onesnaževanja zraka zaradi prometa. Na cestnih odsekih, ki prečkajo območja s prebivalstvom, ki je izpostavljeno obremenitvi s hrupom zaradi cestnega prometa, lahko pristojbina za zunanje stroške vključuje stroške obremenitve s hrupom zaradi prometa.

▼ **M3**

Pristojbine za zunanje stroške se razlikujejo in se določijo v skladu z minimalnimi zahtevami in metodami, kakor je določeno v Prilogi IIIa, pri čemer se upoštevajo najvišje vrednosti iz Priloge IIIb.

2. Upoštevajo se stroški, ki se nanašajo na omrežje ali del omrežja, na katerem se zaračunavajo pristojbine za zunanje stroške, ter na vozila, ki se jim te pristojbine zaračunavajo. Države članice se lahko odločijo nadomestiti samo določen odstotek teh stroškov.

3. Pristojbina za zunanje stroške, povezana z onesnaževanjem zraka zaradi prometa, se ne uporablja za vozila, ki izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde EURO, še štiri leta po datumih začetka uporabe, določenih v pravilih, na podlagi katerih so se ti standardi uvedli.

4. Znesek pristojbine za zunanje stroške določi zadevna država članica. Če država članica imenuje organ za ta namen, je ta organ pravno in finančno neodvisen od organizacije, ki upravlja ali pobira pristojbino ali njen del.

Člen 7d

Evropski Parlament in Svet v enem letu po sprejetju strožjih emisijskih standardov EURO v skladu z rednim zakonodajnim postopkom določita ustrezne najvišje vrednosti v Prilogi IIIb.

Člen 7e

1. Države članice najvišjo raven infrastrukturne pristojbine izračunavajo z uporabo metodologije, ki temelji na temeljnih načelih za izračun, določenih v Prilogi III.

2. V primeru koncesijskih cestnin je najvišja stopnja infrastrukturne pristojbine enaka ali nižja od stopnje, ki bi bila rezultat uporabe metodologije, ki temelji na temeljnih načelih za izračun, določenih v Prilogi III. Enakost se oceni na osnovi razumno dolgega referenčnega obdobja, primernega naravi koncesijske pogodbe.

3. Za cestninske ureditve, ki so že obstajale 10. junija 2008 ali za katere so bile na podlagi postopka javnih naročil prejete ponudbe ali odgovori na povabila za pogajanja v okviru postopka s pogajanja pred 10. junijem 2008, se ne uporabljajo obveznosti iz odstavkov 1 in 2, vse dokler te ureditve veljajo in pod pogojem da se bistveno ne spremenijo.

Člen 7f

1. Glede infrastrukture v gorskih območjih ter po obvestitvi Komisije se lahko pribitek izjemoma doda infrastrukturni pristojbini, ki se zaračunava na posebnih cestnih odsekih, na katerih so hudi zastoji oziroma na katerih vozila povzročajo znatno okoljsko škodo, pod pogojem da:

▼ **M3**

- (a) se prihodek iz pribitka naloži v financiranje gradnje prednostnih projektov v evropskem interesu iz Priloge III k Sklepu št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja⁽¹⁾, ki neposredno prispevajo k zmanjšanju zastojev ali okoljske škode in se nahajajo na istem koridorju kot cestni odsek, za katerega se pribitek zaračunava;
- (b) pribitek ne presega 15 % ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine, izračunane v skladu s členom 7b(1) in členom 7e, razen če se ustvarjeni prihodek naloži v čezmejne odseke prednostnih projektov v evropskem interesu, ki vključujejo infrastrukturo na gorskih območjih; v tem primeru pribitek ne sme presegati 25 %;
- (c) zaračunavanje pribitka nima za posledico nepravilnega obravnavanja komercialnega prometa v primerjavi z ostalimi uporabniki cest;
- (d) se Komisiji pred zaračunavanjem pribitka predloži natančen opis lokacije pribitka in potrdilo o odločitvi za financiranje gradnje prednostnih projektov iz točke (a) ter
- (e) se vnaprej določi in omeji obdobje, v katerem se bo pribitek zaračunaval, pri čemer je obdobje glede pričakovanega prihodka skladno s predloženimi finančnimi načrti ter analizo stroškov in koristi za projekt, ki se sofinancira s prihodki iz pribitka.

Prvi pododstavek se uporablja za nove čezmejne projekte, če se s tem strinjajo vse države članice, vključene v navedeni projekt.

2. Pribitek se lahko uporablja za infrastrukturno pristojbino, ki je razlikovana v skladu s členom 7g.

3. Potem ko Komisija od države članice, ki namerava zaračunavati pribitek, prejme zahtevane informacije, Komisija te informacije predloži članom odbora iz člena 9c. Če Komisija meni, da načrtovani pribitek ni v skladu s pogoji iz odstavka 1 ali da bo imel načrtovani pribitek pomembne negativne učinke na gospodarski razvoj obrobni regij, lahko zavrne načrte zadevne države članice za pristojbine ali zahteva njihovo spremembo. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovnim postopkom iz člena 9c(2).

4. Na cestnih odsekih, ki izpolnjujejo merila za zaračunavanje pribitka v skladu z odstavkom 1, države članice ne smejo zaračunavati pristojbin za zunanje stroške, razen če se zaračunava pribitek.

5. Znesek pribitka se odšteje od zneska pristojbine za zunanje stroške, izračunanega v skladu s členom 7c, razen za vozila emisijskih razredov EURO 0, I in II od 15. oktobra 2011 ter III od leta 2015 naprej. Vsi ti prihodki, ustvarjeni s sočasno uporabo pribitka in pristojbin za zunanje stroške, se vložijo v financiranje gradnje prednostnih projektov v evropskem interesu iz Priloge III k Sklepu št. 661/2010/EU.

⁽¹⁾ UL L 204, 5.8.2010, str. 1.

▼ **M3***Člen 7g*

1. Države članice razlikujejo infrastrukturne pristojbine v skladu z emisijskimi razredi vozila EURO tako, da nobena infrastrukturna pristojbina za več kot 100 % ne presega enake pristojbine, ki se zaračunava za enakovredna vozila, ki izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde. Obstoječe koncesijske pogodbe so iz te zahteve izvzete, dokler se pogodbe ne podaljšajo.

Vseeno je državi članici dovoljeno odstopanje od zahteve razlikovanja infrastrukturne pristojbine, če:

- (i) bi to resno ogrozilo celovitost cestninskega sistema na njenem ozemlju;
- (ii) taka diferenciacija ne bi bila tehnično izvedljiva za zadevni cestninski sistem;
- (iii) bi to povzročilo preusmeritev najbolj onesnaževalnih vozil, kar bi negativno vplivalo na varnost v prometu in javno zdravje; ali
- (iv) je v cestnino zajeta pristojbina za zunanje stroške.

O vseh takih odstopanjih ali izvzetjih se Komisijo uradno obvesti.

2. Kadar v primeru pregleda voznik ali prevoznik, če je to primerno, ne more predložiti dokumentov vozila, ki so potrebni za ugotovitev njegovega emisijskega razreda EURO, lahko države članice zaračunajo najvišjo cestnino, ki se lahko zaračuna.

3. Infrastrukturne pristojbine se lahko prav tako razlikujejo za namen zmanjševanja zastojev, čim učinkovitejšega omejevanja poškodb infrastrukture ter čim boljše uporabe zadevne infrastrukture ali spodbujanja varnosti v cestnem prometu, če:

- (a) je razlikovanje pregledno, objavljeno in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike;
- (b) se razlikovanje 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 prometne konice, med katerimi se z namenom zmanjševanja zastojev zaračunavajo višje infrastrukturne pristojbine, ne presegajo pet ur na dan;
- (e) se razlikovanje za cestni odsek, kjer so zastoji, oblikuje in uporablja pregledno in dohodkovno nevtrarno, tako da se prevoznikom, ki isti cestni odsek uporabljajo zunaj prometne konice, ponudi nižje stopnje cestnine, povišane stopnje cestnine pa se zaračuna tistim, ki isti cestni odsek uporabljajo med prometno konico; ter

▼ **M3**

- (f) država članica, ki želi uvesti tako razlikovanje ali spremeniti obstoječo, o tem obvesti Komisijo in ji predloži podatke, potrebne za zagotovitev izpolnjenosti pogojev. Na podlagi predloženih podatkov Komisija javno objavi in redno posodablja seznam, ki vsebuje obdobja in ustrezajoče stopnje, za katere se razlikovanje uporablja.

4. Razlikovanja iz odstavkov 1 in 3 niso namenjena ustvarjanju dodatnih prihodkov iz cestnin. Vsako nenamerno povečanje prihodka se uravnovesi s spremembami strukture razlikovanja, ki se morajo izvesti v dveh letih po koncu računovodskega leta, v katerem je bil dodatni prihodek ustvarjen.

Člen 7h

1. Države članice vsaj šest mesecev pred začetkom izvajanja nove cestninske ureditve na podlagi infrastrukturnih pristojbin Komisiji pošljejo:

(a) za cestninske ureditve, ki ne vključujejo koncesijskih cestnin:

- vrednosti enot in drugih parametrov, ki jih uporabljajo za izračun različnih elementov infrastrukturnih stroškov, in
- jasne informacije o vozilih, za katere se uporabljajo cestninske ureditve, geografski obseg omrežja ali dela omrežja, ki se uporablja za posamezen izračun stroškov, in odstotek stroškov, ki jih želijo pokriti s pristojbinami;

(b) za cestninske ureditve, ki vključujejo koncesijske cestnine:

- koncesijske pogodbe ali bistvene spremembe teh pogodb,
- osnovna ureditev, na kateri temelji obvestilo o koncesiji dajalca koncesije, kakor je navedeno v Prilogi VII B k Direktivi 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj, blaga in storitev⁽¹⁾; ta osnovna ureditev vsebuje oceno stroškov iz člena 7b(1), ki se predvidevajo po koncesiji, predviden promet po vrsti vozila, stopnje predvidenih cestnin in geografski obseg omrežja, ki ga pokriva koncesijska pogodba.

2. Komisija v šestih mesecih od prejema vseh potrebnih informacij v skladu z odstavkom 1 poda mnenje o izpolnjevanju obveznosti iz člena 7e. Mnenja Komisije so na voljo odboru iz člena 9c.

⁽¹⁾ UL L 134, 30.4.2004, str. 114.

▼ **M3**

3. Države članice pred začetkom izvajanja nove cestninske ureditve za pristojbine za zunanje stroške Komisiji pošljejo:

- (a) natančne podatke o prostorskem poteku cestnih odsekov, na katerih se bodo zaračunavale pristojbine za zunanje stroške, in opis razredov vozil, vrst cest ter natančnih časovnih obdobj, na podlagi katerih bodo razlikovane pristojbine za zunanje stroške;
- (b) predvidene ponderirane povprečne pristojbine za zunanje stroške ter predvidene skupne prihodke;
- (c) po potrebi naziv organa, imenovanega v skladu s členom 7c(4) za določitev zneska pristojbine, in ime njegovega zastopnika;
- (d) parametre, podatke in informacije, ki so potrebni za ponazoritev, kako se bo uporabljala metoda za izračun iz Priloge IIIa.

4. Komisija sprejme odločitev o tem, ali so izpolnjene obveznosti iz členov 7b, 7c, 7j ali 9(2) pred iztekom:

- (a) šestih mesecev po predložitvi dokumentacije iz odstavka 3; ali
- (b) po potrebi dodatnih treh mesecev po prejemu dodatnih informacij na podlagi odstavka 3, ki jih zahteva Komisija.

Zadevne države članice prilagodijo predlagano pristojbino za zunanje stroške, da bo skladna z odločitvijo. Odločitev Komisije je dana na voljo odboru iz člena 9c ter Evropskemu parlamentu in Svetu.

Člen 7i

1. Države članice nobeni skupini uporabnikov ne omogočijo popustov ali znižanj pri elementu cestnine, ki ustreza pristojbini za zunanje stroške.

2. Države članice lahko omogočijo popuste ali znižanja za infrastrukturne pristojbine, pod pogojem da:

- (a) je tako prilagojena tarifna struktura sorazmerna, objavljena in se za uporabnike uporablja pod enakimi pogoji ter ne pomeni prenosa dodatnih stroškov na druge uporabnike v obliki višjih cestnin;
- (b) tovrstni popusti ali znižanja povzročijo dejanske prihranke pri upravnih stroških ter
- (c) ne presegajo 13 % infrastrukturnih pristojbin, ki jih plačujejo enakovredna vozila, ki do popustov ali znižanj niso upravičena.

▼ **M3**

3. Pod pogoji iz člena 7g(3)(b) in člena 7g(4) so stopnje cestnin lahko izjemoma, namreč za posebne projekte velikega evropskega pomena, opredeljene v Prilogi III Sklepa št. 661/2010/EU, predmet razlikovanja na drugačen način, da se zagotovi gospodarska izvedljivost takih projektov, kadar so ti izpostavljeni neposredni konkurenci drugih vrst prevoznih sredstev. Tarifna struktura je linearna, sorazmerna, objavljena in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike ter ne pomeni prenosa dodatnih stroškov na druge uporabnike v obliki višjih cestnin. Komisija pred začetkom izvajanja zadevne tarifne strukture preveri skladnost z navedenimi pogoji.

Člen 7j

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. Zato države članice sodelujejo pri uvajanju metod, s katerimi se prevoznikom vsaj na glavnih plačilnih mestih znotraj in zunaj držav članic, v katerih cestnine in uporabnine veljajo, omogoči njihovo plačevanje 24 ur na dan z običajnimi plačilnimi sredstvi. Države članice poskrbijo za primerne objekte na mestih plačevanja cestnin in uporabnin, da se ohranjajo osnovni standardi prometne varnosti.

2. Ureditve pobiranja cestnin in uporabnin občasnih uporabnikov cestnega omrežja ne postavljajo v neupravičeno neugoden položaj, ne finančno, ne kako drugače. Zlasti kadar država članica cestnine ali uporabnine pobira izključno z uporabo sistema, ki zahteva uporabo elektronske plačilne naprave, vgrajene v vozilo, zagotovi, da so ustrezne naprave, ki izpolnjujejo zahteve iz Direktive 2004/52/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti ⁽¹⁾, na voljo vsem uporabnikom pod razumnimi upravnimi in ekonomskimi pogoji.

3. Če država članica vozilu zaračuna cestnino, mora biti celoten znesek cestnine, znesek infrastrukturne pristojbine in/ali znesek pristojbine za zunanje stroške naveden na potrdilu o plačilu, ki se izda prevozniku, po možnosti z elektronskimi sredstvi.

4. Če je to ekonomsko izvedljivo, države članice pristojbine za zunanje stroške zaračunavajo in pobirajo v okviru elektronskega sistema, ki izpolnjuje zahteve iz člena 2(1) Direktive 2004/52/ES. Komisija spodbuja sodelovanje med državami članicami, ki bi se lahko izkazalo kot potrebno za zagotovitev interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov na evropski ravni.

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 in/ali uporabnin za infrastrukturo, da predvidijo ustrezno povračilo za te pristojbine.

⁽¹⁾ UL L 166, 30.4.2004, str. 124.

▼ B*Člen 8*

1. Dve državi članici ali več lahko sodelujejo pri uvajanju skupnega sistema uporabnin, veljavnega za njihova ozemlja kot celoto. V tem primeru te države članice zagotovijo tesno udeležbo Komisije pri tem uvajanju ter tudi pri kasnejšem obratovanju sistema in njegovem morebitnem spreminjanju.

2. Za skupni sistem veljajo poleg pogojev iz člena 7 še naslednji pogoji:

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

▼ M1

(b) plačilo enotne uporabnine omogoča dostop do omrežja, kakor ga opredelijo sodelujoče države članice v skladu s členom 7(1);

▼ B

(c) v skupni sistem se lahko vključijo druge države članice;

(d) sodelujoče države članice izdelajo lestvico, po kateri vsaka država prejme pravični delež prihodkov iz uporabnin.

▼ M1*Člen 8a*

Vsaka država članica spremlja sistem cestnin in/ali uporabnin in s tem zagotavlja, da deluje na pregleden in nediskriminatoren način.

▼ M3*Člen 8b*

1. Dve ali več držav članic lahko sodeluje pri uvajanju skupnega cestninskega sistema, ki se uporablja na ozemlju vseh skupaj. V tem primeru te države članice poskrbijo, da je Komisija obveščena o takšnem sodelovanju ter o poznejšem obratovanju sistema in njegovem morebitnem spreminjanju.

2. Za skupni cestninski sistem veljajo pogoji iz členov 7 do 7k. V skupni sistem se lahko vključijo druge države članice.

▼ B**POGLAVJE V****Končne določbe***Člen 9***▼ M1**

1. Ta direktiva državam članicam ne preprečuje nediskriminatorne uporabe:

(a) posebnih davkov ali dajatev:

— zaračunanih ob registraciji vozila, ali

▼ M1

— naloženih vozilom ali tovorom neobičajne teže ali velikosti;

(b) parkirnin in posebnih dajatev za mestni promet.

▼ M3

1a. Ta direktiva državam članicam ne preprečuje nediskriminatorne uporabe regulatornih dajatev, katerih izrecni namen je zmanjševanje prometnih zastojev ali odpravljanje vplivov na okolje, tudi slabe kakovosti zraka, na kateri koli cesti na urbanem območju, vključno s cestami vseevropskega omrežja, ki prečkajo urbana območja.

2. Države članice odločijo o uporabi prihodkov, pridobljenih na podlagi te direktive. Da bi omogočili razvoj prometnega omrežja kot celote, bi bilo treba prihodke, ustvarjene z infrastrukturnimi pristojbinami in pristojbinami za zunanje stroške, ali enakovredne finančne vrednosti teh prihodkov porabiti tako, da bi koristili prometnemu sektorju in izboljšali celoten prometni sistem. Zlasti bi bilo treba prihodke, ustvarjene s pristojbinami za zunanje stroške, ali finančne vrednosti, enakovredne tem prihodkom, uporabiti tako, da bi zagotovili bolj trajnostni promet, vključno z eno ali več možnostmi, navedenimi v nadaljevanju:

- (a) omogočanjem učinkovitega oblikovanja cen;
- (b) zmanjševanjem onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru;
- (c) ublažitvijo vplivov onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru;
- (d) izboljševanjem uspešnosti vozil glede emisij CO₂ in porabe energije;
- (e) razvojem drugih oblik infrastrukture za uporabnike prevoznih storitev in/ali okrepitvijo sedanjih zmogljivosti;
- (f) podpiranjem vseevropskega prometnega omrežja;
- (g) optimiziranjem logistike;
- (h) izboljšanjem prometne varnosti; ter
- (i) zagotavljanjem varovanih parkirnih prostorov.

Za ta odstavek se šteje, da ga države članice uporabljajo, če imajo umeščeno in če izvajajo podporno davčno in finančno politiko, ki zagotavlja finančno pomoč vseevropskemu omrežju in katere vrednost je enaka vsaj 15 % prihodkov, ustvarjenih z infrastrukturnimi pristojbinami in pristojbinami za zunanje stroške v vsaki državi članici.

▼ M1*Člen 9a*

Države članice vzpostavijo ustrezen nadzor in določijo sistem kazni, ki se uporablja za kršitve nacionalnih predpisov, ki se sprejmejo na podlagi te direktive. Sprejmejo tudi vse potrebne ukrepe, da zagotovijo njihovo izvajanje. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

▼ **M3***Člen 9b*

Komisija omogoča lažji dialog in izmenjavo tehničnega znanja in izkušenj v zvezi z izvajanjem te direktive in zlasti njenih prilog med državami članicami.

Člen 9c

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (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 ⁽¹⁾.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabi člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 9d

Komisija v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s:

- prilagoditvijo Priloge 0 k pravnemu redu Unije,
- prilagoditvijo formul iz oddelkov 4.1 in 4.2 Priloge IIIa znanstvenemu in tehničnemu napredku.

Postopki iz členov 9e, 9f in 9g se uporabljajo za delegirane akte iz tega člena.

Člen 9e

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 9d se prenese na Komisijo za nedoločen čas.
2. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
3. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v členih 9f in 9g.

Člen 9f

1. Pooblastilo iz člena 9d lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet.
2. Institucija, ki je začela notranji postopek o morebitnem preklicu pooblastila, si prizadeva o tem obvestiti drugo institucijo in Komisijo v razumnem času pred sprejetjem končne odločitve ter pri tem navede pooblastilo, ki bi lahko bilo preklicano, in možne razloge za preklic.
3. Z odločitvijo o preklicu pooblastil preneha veljati pooblastilo, navedeno v tej odločitvi. Odločitev začne veljati nemudoma ali na dan, ki je v njej določen. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov. Objavi se v *Uradnem listu Evropske unije*.

⁽¹⁾ UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

▼ **M3***Člen 9g*

1. Evropski parlament ali Svet lahko nasprotuje delegiranemu aktu v dveh mesecih od dne uradnega obvestila.

Na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta se navedeni rok podaljša za dva meseca.

2. Če do izteka navedenega roka niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu, se akt objavi v *Uradnem listu Evropske unije* in začne veljati na dan, ki je v njem določen.

Delegirani akt se lahko objavi v *Uradnem listu Evropske unije* in začne veljati pred iztekom navedenega roka, če sta Evropski parlament in Svet obvestila Komisijo, da delegiranemu aktu ne bosta nasprotovala.

3. Če Evropski parlament ali Svet nasprotuje delegiranemu aktu, akt ne začne veljati. Institucija, ki nasprotuje, navede razloge za nasprotovanje delegiranemu aktu.

▼ **B***Člen 10*

1. Za namen te direktive so menjalni tečaji med evrom in nacionalnimi valutami držav članic, ki niso uvedle evra, tisti, ki veljajo na prvi delovni dan v oktobru in so objavljeni v *Uradnem listu* ► **M3** *Evropske unije* ◄; uporabljati se začnejo 1. januarja naslednjega koledarskega leta.

2. Države članice, ki niso uvedle evra, lahko ohranijo zneske, ki so veljali v času letne prilagoditve po odstavku 1, če bi preračunavanje zneskov, izraženih v evrih, povzročilo spremembo, ki bi bila v zneskih, izraženih v nacionalnih valutah, manjša od 5 %.

▼ **M3***Člen 10a*

1. Zneski v eurih iz Priloge II in zneski v centih iz tabel 1 in 2 iz Priloge IIIb se pregledajo vsaki dve leti, in sicer od 1. januarja 2013, da bi tako upoštevali spremembe v Harmoniziranem indeksu cen življenjskih potrebščin EU, razen energije in nepredelanih živil (kot je objavljen s strani Komisije (Eurostat)).

Zneski se samodejno prilagodijo z zvišanjem 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, na najbližjo desetino centa, če gre za tabelo 1 iz Priloge IIIb, in na najbližjo stotino centa, če gre za tabelo 2 iz Priloge IIIb.

2. Komisija prilagojene zneske iz odstavka 1 objavi v *Uradnem listu Evropske unije*. Ti prilagojeni zneski začnejo veljati s prvim dnem v mesecu po objavi.

▼ M3*Člen 11*

1. Države članice, ki zaračunavajo pristojbino za zunanje stroške in/ali infrastrukturno pristojbino, do 16. oktobra 2014 in nato vsaka štiri leta, pripravijo poročilo o cestninah, vključno s koncesijskimi cestninami, zaračunanih na svojem ozemlju, ter ga pošljejo Komisiji, ki ga predloži drugim državam članicam. Iz tega poročila se lahko izključijo cestninske ureditve, ki so že veljale 10. junija 2008 in ne vključujejo pristojbin za zunanje stroške, če so te ureditve še vedno v veljavi in niso bistveno spremenjene. To poročilo zajema informacije o:

- (a) ponderirani povprečni pristojbini za zunanje stroške ter posebnih zneskih, ki se zaračunavajo za vsako kombinacijo razreda vozila, vrste ceste in časovnega obdobja;
- (b) razlikovanju infrastrukturnih pristojbin v skladu z vrsto vozila in časovnim obdobjem,
- (c) o ponderirani povprečni infrastrukturni pristojbini ter skupnih prihodkih iz infrastrukturnih pristojbin;
- (d) skupnem prihodku iz pristojbin za zunanje stroške; ter
- (e) sprejetih ukrepov iz člena 9(2).

2. Komisija s pomočjo odbora iz člena 9c do 16. oktobra 2015 Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o izvajanju te direktive in njenih učinkih, zlasti o učinkovitosti določb o povračilu stroškov v zvezi z onesnaževanjem zaradi prometa ter določb o vključitvi vozil, težjih od 3,5 tone in lažjih od 12 ton. V poročilo je na podlagi stalnega spremljanja in ocenjevanja med drugim vključena tudi analiza:

- (a) učinkovitosti ukrepov, določenih v tej direktivi, za odpravljanje negativnih posledic cestnega prometa, zlasti ob upoštevanju vplivov na geografsko izolirane in obrobne države članice;
- (b) učinka izvajanja te direktive na usmerjanje uporabnikov k okolju najprijaznejšim in najučinkovitejšim prevoznim rešitvam, vanj pa se vključijo tudi informacije o uvedbi pristojbin, odmerjenih glede na prevoženo razdaljo;
- (c) izvajanja in učinka razlikovanja infrastrukturnih pristojbin iz člena 7g na zmanjševanje lokalnega onesnaževanja zraka in zastojev. V poročilu se oceni tudi, ali sta največje razlikovanje in obdobje prometne konice, kot sta navedena v členu 7g, zadostna za pravilno delovanje mehanizma razlikovanja;
- (d) znanstvenega napredka pri ocenjevanju zunanjih stroškov prometa za njihovo internalizacijo; ter
- (e) napredka pri zaračunavanju pristojbin uporabnikom cest in načinih za postopno uskladitev sistemov pristojbin, ki se uporabljajo za gospodarska vozila.

▼M3

V poročilu se prav tako oceni uporaba elektronskih sistemov za zaračunavanje in pobiranje infrastrukturne pristojbine in pristojbine za zunanje stroške ter stopnja njune interoperabilnosti v skladu z Direktivo 2004/52/ES.

3. Poročilo po potrebi spremlja predlog Evropskemu parlamentu in Svetu za nadaljnjo revizijo te direktive.

4. Komisija do 16. oktobra 2012 predloži poročilo, v katerem so povzeti drugi ukrepi, kot so regulativne politike, ki so bili sprejeti zaradi internalizacije ali zmanjševanja zunanjih stroškov, povezanih z okoljem, hrupom in zdravjem, ki jih povzročijo vse vrste prevoza, vključno s pravno podlago in najvišjimi uporabljenimi vrednostmi.

Da bi zagotovili pošteno intermodalno konkurenco ter postopoma uvajali pristojbino za zunanje stroške za vse vrste prevoza, poročilo zajema tudi časovni razpored ukrepov, ki se še niso začeli izvajati in se nanašajo na druge vrste prevoza ali vozil in/ali še neupoštevane elemente zunanjih stroškov, ob upoštevanju napredka pri pregledu Direktive Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije ⁽¹⁾.

▼B*Člen 12*

1. Države članice sprejmejo zakone in predpise, potrebne za usklajitev s to direktivo, do 1. julija 2000. 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 predložijo Komisiji besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva. Komisija o tem obvesti druge države članice.

Člen 13

Ta direktiva začne veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*.

Člen 14

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

⁽¹⁾ UL L 283, 31.10.2003, str. 51.



PRILOGA 0

MEJNE EMISIJSKE VREDNOSTI

1. Vozilo „EURO 0“

Masa ogljikovega monoksida (CO) g/kWh	Masa ogljikovodikov (HC) g/kWh	Masa dušikovih oksidov (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Vozila „EURO I“/„EURO II“

	Masa ogljikovega monoksida (CO) g/kWh	Masa ogljikovodikov (HC) g/kWh	Masa dušikovih oksidov (NOx) g/kWh	Masa delcev (PT) g/kWh
Vozilo „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Vozilo „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ Za mejno vrednost za emisije delcev pri motorjih z nazivno močjo 85 kW ali manj se uporablja koeficient 1,7.

3. Vozila „EURO III“/„EURO IV“/„EURO V“/„EEV“

Specifične mase ogljikovega monoksida, skupnih ogljikovodikov, dušikovih oksidov in delcev, določene na podlagi preskusa ESC, ter motnost dima, določena na podlagi preskusa ELR, ne smejo presežati naslednjih vrednosti ⁽¹⁾:

	Masa ogljikovih monoksidov (CO) g/kWh	Masa ogljikovodikov (HC) g/kWh	Masa dušikovih oksidov (NOx) g/kWh	Masa delcev (PT) g/kWh	Dim m ⁻¹
Vozilo „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Vozilo „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vozilo „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Vozilo „EEV“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Preskusni cikel zajema zaporedje preskusnih točk, od katerih ima vsaka točno določeno vrtilno frekvenco in navor ter ki jim mora motor slediti v stacionarnem stanju (preskus ESC) ali v prehodnih pogojih delovanja (preskusa ETC in ELR).

⁽²⁾ 0,13 pri motorjih z gibno prostornino, manjšo od 0,7 dm³ na valj, in nazivno vrtilno frekvenco, večjo od 3 000 min⁻¹.

4. Lahko se upoštevajo prihodnji emisijski razredi vozil, kakor so opredeljeni v Direktivi 88/77/EGS, in njihove nadaljnje spremembe.



PRILOGA I

NAJNIŽJE STOPNJE DAVKOV NA VOZILA

Motorna vozila

Število osi in največja dovoljena masa naloženega vozila (v tonah)		Najnižja stopnja davka (v evrih/leto)	
Ne manj kakor	Manj kakor	Pogonska(-e) os(-i) z zračnim vzmetenjem ali priznanim ekvivalen-tom ⁽¹⁾	Drugi sistemi vzmetenja vozne(-ih) osi(-i)
Dve osi			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
Tri osi			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
Štiri osi			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

⁽¹⁾ Vzmetenje, priznано kot enakovredno v skladu z opredelitvijo iz Priloge II k Direktivi 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).

KOMBINACIJE VOZIL (SPOJENA VOZILA IN CESTNI VLAK)

Število osi in največja dovoljena masa naloženega vozila (v tonah)		Najnižja stopnja davka (v evrih/leto)	
Ne manj kakor	Manj kakor	Pogonska(-e) os(-i) z zračnim vzmetenjem ali priznanim ekvivalen-tom ⁽¹⁾	Drugi sistemi vzmetenja vozne(-ih) osi(-i)
2 + 1 os			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97

▼ **B**

Število osi in največja dovoljena masa naloženega vozila (v tonah)		Najnižja stopnja davka (v evrih/leto)	
Ne manj kakor	Manj kakor	Pogonska(-e) os(-i) z zračnim vzmetenjem ali priznanim ekvivalentom ⁽¹⁾	Drugi sistemi vzmetenja vozne(-ih) osi(-i)
23	25	97	175
25	28	175	307
2 + 2 osi			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 osi			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 osi			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 osi			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ Vzmetenje, priznано kot enakovredno v skladu z opredelitvijo iz Priloge II k Direktivi 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).

▼B*PRILOGA II***NAJVIŠJI ZNESKI PRISTOJBIN ZA UPORABO CEST V EVRIH, SKUPAJ
Z UPRAVNIMI STROŠKI, IZ ČLENA 7(7)****Na leto****▼M1**

	največ tri osi	najmanj štiri osi
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV in manj onesnaževalna	797	1 329

▼B**Na mesec in na teden**

Najvišje mesečne in tedenske stopnje so sorazmerne s trajanjem uporabe infrastrukture.

Na dan**▼M1**

Dnevna uporabnina je enaka za vse kategorije vozil in znaša 11 EUR.

▼ **M1**

PRILOGA III

TEMELJNA NAČELA ZA RAZDELITEV STROŠKOV IN IZRAČUN
CESTNIN▼ **M3**

Ta priloga določa temeljna načela za izračun ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine v skladu z členom 7b(1). Obveznost povezovanja infrastrukturnih pristojbin s stroški ne posega v možnost, da države članice v skladu s členom 7b(2) vseh stroškov ne pokrijejo s prihodki iz infrastrukturnih pristojbin, ali v možnost, da v skladu s členom 7f zneski določenih infrastrukturnih pristojbin odstopajo od povprečja.

▼ **M1**

Uporaba teh načel je v celoti skladna z drugimi obstoječimi obveznostmi po pravu ► **M3** Unije ◄, zlasti z zahtevo po sklenitvi koncesijskih pogodb v skladu z Direktivo 2004/18/ES, in z drugimi instrumenti ► **M3** Unije ◄ na področju javnih naročil.

Kadar se država članica pogaja z eno ali več tretjimi strankami z namenom sklenitve koncesijske pogodbe v zvezi z gradnjo ali obratovanjem dela njene infrastrukture oziroma če s tem namenom pristane na podobno zavezo na podlagi nacionalne zakonodaje ali sporazuma, ki ga je sklenila vlada države članice, se skladnost s temeljnimi načeli ocenjuje na podlagi izida teh pogajanj.

1. **Opredelitev omrežja in vozil**

- Kadar se za celotno cestno omrežje TEN ne uporablja enoten cestninski režim, država članica natančno navede del oziroma dele omrežja, za katere velja cestninski režim, kakor tudi sistem, ki ga uporablja za klasifikacijo vozil za namene razlikovanja višin cestnin. Države članice prav tako navedejo, ali njihov cestninski režim zajema tudi vozila, katerih skupna masa ne presega praga 12 ton.
- Kadar se država članica odloči, da bo za različne dele svojega omrežja sprejela različne politike glede povračila stroškov (kar dopušča ► **M3** člen 7b(2) ◄), se vsak jasno opredeljen del omrežja izvede ločen izračun stroškov. Država članica lahko svoje omrežje razdeli na več opredeljenih delov ter tako za vsak del posebej predvidi ločene koncesijske ali podobne ureditve.

2. **Infrastrukturni stroški**2.1 *Stroški naložb*

- Stroški naložb vključujejo stroške gradnje (vključno s stroški financiranja) in stroške razvoja infrastrukture ter po potrebi donosnost kapitalskih naložb ali stopnjo dobička. Vključeni so tudi stroški pridobitve zemljišč, načrtovanja, konstruiranja, nadzora nad gradbenimi pogodbami in vodenjem projektov, arheoloških raziskav in raziskav tal kot tudi drugi ustrezni dodatni stroški.
- Povračilo stroškov gradnje temelji na pričakovani življenjski dobi infrastrukture ali na drugi dobi amortizacije (ne krajši od 20 let), ki se zdi primerna zaradi financiranja po koncesijski pogodbi ali kakšnega drugega načina financiranja. Trajanje dobe amortizacije je lahko ključnega pomena pri pogajanjih glede sklenitve koncesijskih pogodb, zlasti če želi zadevna država članica kot del pogodbe določiti zgornjo mejo ponderirane povprečne cestnine, ki se bo uporabljala.

▼ M1

- Brez poseganja v izračun stroškov naložb se povračilo stroškov lahko:
 - enakomerno porazdeli skozi dobo amortizacije ali ponderira v začetnem, srednjem ali končnem obdobju, pod pogojem, da se tako ponderiranje izvaja na pregleden način,
 - predvideva indeksacijo cestnin skozi dobo amortizacije.
- Vsi stroški, nastale v preteklih obdobjih, temeljijo na dejansko plačanih zneskih. Stroški, ki bodo nastali v prihodnosti, se izračunajo na podlagi razumnih napovedi teh stroškov.
- Javne naložbe se lahko štejejo za posojila. Obrestna mera za stroške, nastale v preteklih obdobjih, je obrestna mera, ki se je v posameznem obdobju uporabljala za javna posojila.
- Porazdelitev stroškov na težka tovorna vozila se izvede na objektivni in pregledni podlagi, ob upoštevanju deleža prometa težkih tovornih vozil, ki poteka prek omrežja, ter s tem povezanih stroškov. Prevoženi kilometri, ki jih opravijo težka tovorna vozila, se lahko v ta namen prilagodijo s pomočjo uporabe objektivno utemeljenih „ekvivalenčnih faktorjev“, kot so tisti, določeni v točki 4 ⁽¹⁾.
- Rezervacije za pričakovan donos iz kapitala ali stopnje dobička so razumne in odražajo razmere na trgu, lahko pa se prilagodijo, da se podelijo spodbude za večjo uspešnost sopogodbenici pri izpolnjevanju upoštevanju zahtev za kakovost storitev. Donos iz kapitala se lahko oceni z uporabo ekonomskih kazalcev, kot sta interna stopnja donosnosti naložbe (IRR – internal rate of return on investment) ali tehtano povprečje stroškov kapitala (WACC – weighted average cost of capital).

2.2 Letni stroški vzdrževanja in stroški popravil

- Ti stroški vključujejo tako letne stroške vzdrževanja omrežja kot redne stroške v zvezi s popravili, utrjevanjem in preplastitvijo, da se zagotovi trajno ohranjanje obratovalne funkcionalnosti omrežja.
- Takšni stroški se porazdelijo med težka tovorna vozila in ostali promet na podlagi dejanskih in predvidenih deležev prevoženih kilometrov ter se lahko prilagajajo glede na objektivno utemeljene ekvivalenčne faktorje, kot so tisti, določeni v točki 4.

3. Stroški obratovanja, upravljanja in pobiranja cestnin

Ti stroški vključuje vse stroške, ki jih je imel upravljavec infrastrukture in niso zajeti v oddelku 2 ter se nanašajo na izvedbo, obratovanje in upravljanje infrastrukture in cestninskega sistema. Sem sodijo zlasti:

- stroški izgradnje, namestitve in vzdrževanja cestninskih hišic in drugih plačilnih sistemov,
- vsakodnevni stroški obratovanja, upravljanja in izvajanja sistema pobiranja cestnin,

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

▼ **M1**

- upravne takse in pristojbine, povezane s koncesijskimi pogodbami,
- stroški upravljanja, upravni in storitveni stroški, povezani z obratovanjem infrastrukture.

Stroški lahko vključujejo donosnost kapitala ali stopnjo dobička, ki odražata stopnjo prenesenega tveganja.

Takšni stroški se na pravični in pregledni podlagi porazdelijo med vse razrede vozil, za katere velja cestninski sistem.

4. **Delež tovornega prometa, ekvivalenčni faktorji in mehanizem popravkov**

- Izračun cestnin temelji na dejanskih in predvidenih deležih prevoženih kilometrov težkih tovornih vozil, ki se lahko po potrebi prilagodijo z uporabo ekvivalenčnih faktorjev zaradi upoštevanja povečanih stroškov gradnje in popravil infrastrukture, ki jo uporabljajo tovorna vozila.
- Naslednja tabela prikazuje sklop okvirnih ekvivalenčnih faktorjev. Če država članica uporablja drugačne ekvivalenčne faktorje, kot so prikazani v tabeli, ti temeljijo na objektivno utemeljenih merilih in so dostopni javnosti.

Razred vozil ⁽¹⁾	Ekvivalenčni faktorji		
	Popravilo infrastrukture ⁽²⁾	Naložbe	Letno vzdrževanje
Med 3,5 t in 7,5 t, Razred 0	1	1	1
> 7,5 t, Razred I	1,96	1	1
> 7,5 t, Razred II	3,47	1	1
> 7,5 t, Razred III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Za določitev razredov vozil glej Prilogo IV.

⁽²⁾ Razredi vozil ustrezajo osnim obremenitvam v vrednostih 5,5, 6,5, 7,5 oziroma 8,5 ton.

- Cestninski režimi, ki temeljijo na predvidenih obsegih prometa, predvidevajo mehanizem popravkov, v skladu s katerim se cestnine redno prilagajajo, s čimer se popravljajo vsa previsoka ali prenizka povračila stroškov, ki nastanejo zaradi napačnih predvidevanj.

▼ **M3***PRILOGA IIIa***NAJMANJŠE MOŽNE ZAHTEVE ZA ZARAČUNAVANJE PRISTOJBINE ZA ZUNANJE STROŠKE**

V tej prilogi so določene najmanjše možne zahteve za zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške in izračun najvišje dovoljene ponderirane povprečne pristojbine za zunanje stroške.

1. Deli zadevnega cestnega omrežja

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

Če se država članica odloči, da bo zaračunavala pristojbine za zunanje stroške samo na delu ali delih cestnega omrežja, ki sodijo v področje uporabe te direktive, se del ali deli izberejo potem, ko je bila opravljena ocena, v kateri je bilo ugotovljeno, da:

- vozila z uporabo cest, na katerih se zaračunavajo pristojbine za zunanje stroške, povzročajo škodo okolju, ki je večja od povprečne škode na drugih delih cestnega omrežja, ki sodi v področje uporabe te direktive, na katerih se pristojbine za zunanje stroške ne zaračunavajo, ali
- bi lahko imela uvedba pristojbin za zunanje stroške na drugih delih cestnega omrežja, ki sodi v področje uporabe te direktive, negativen vpliv na okolje ali varnost v prometu ali bi zaračunavanje in pobiranje pristojbin za zunanje stroške na njih povzročilo nesorazmerne stroške.

2. Zajeta vozila, ceste in časovna obdobja

Država članica uradno obvesti Komisijo o klasifikaciji vozil, na podlagi katere se bo določilo razlikovanje cestnin. Komisijo prav tako uradno obvesti o poteku cest, na katerih se zaračunavajo višje pristojbine za zunanje stroške (v nadaljnjem besedilu: primestne ceste (vključno z avtocestami)), in cest, na katerih se zaračunavajo nižje pristojbine za zunanje stroške (v nadaljnjem besedilu: medmestne ceste (vključno z avtocestami)).

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

Klasifikacija cest na primestne ceste (vključno z avtocestami) in medmestne ceste (vključno z avtocestami) in opredelitev časovnih obdobji temeljita na objektivnih merilih glede na raven izpostavljenosti cest ter njihove okolice onesnaževanju, kot so gostota prebivalstva in letno število obdobji z najvišjo onesnaženostjo, izmerjenih v skladu s to direktivo. Uporabljena merila se vključijo v uradno obvestilo.

3. Znesek pristojbine

Država članica ali po potrebi neodvisni organ za vsak razred vozila, vrsto cest in časovno obdobje določi posamezen poseben znesek. Tarifna struktura, ki iz tega izhaja, vključno z začetkom in koncem nočnega obdobja, kadar pristojbina za zunanje stroške zajema tudi stroške obremenitev s hrupom, je pregledna, se objavi in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike. Objavo bi bilo treba opraviti dovolj zgodaj pred začetkom izvajanja. Vsi parametri, podatki in druge informacije, brez katerih razumevanje izračuna različnih elementov zunanjih stroškov ni mogoče, se objavijo.

▼ **M3**

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

Pristojbino se določi potem, ko so bili upoštevani tveganje preusmeritve prometa ter kakršni koli negativni učinki na varstvo v cestnem prometu, okolje in zastoje ter kakršne koli rešitve za ublažitev teh tveganj.

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

4. Elementi zunanjih stroškov

4.1 *Stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa*

Ko se država članica odloči, da bo v pristojbinah za zunanje stroške upoštevala celotne stroške onesnaževanja zraka zaradi prometa ali njihov del, država članica ali po potrebi neodvisni organ izračuna stroške onesnaževanja zraka zaradi prometa, ki se lahko zaračunajo, tako da uporabi spodnjo formulo ali pa upošteva vrednosti enot iz tabele 1 v Prilogi IIIB, če so slednje nižje:

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

pri čemer:

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

Faktorji emisije so isti, kot jih uporabljajo države članice pri oblikovanju nacionalnih katastrov emisij, opredeljenih v Direktivi 2001/81/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2001 o nacionalnih zgornjih mejah emisij za nekatera onesnaževala zraka ⁽¹⁾ (za kar je treba uporabiti priročnik za katastre emisij EMEP/CORINAIR ⁽²⁾). Denarno vrednost stroškov onesnaževal oceni država članica ali po potrebi neodvisni organ, ki upošteva najnovejše dosežke.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ lahko uporabi znanstveno dokazane alternativne metode za izračun vrednosti onesnaževal zraka z uporabo podatkov, dobljenih z meritvami onesnaževal zraka, in lokalne vrednosti denarne vrednosti stroškov onesnaževal, če rezultati ne presegajo vrednosti enot iz tabele 1 v Prilogi IIIB za kateri koli razred vozil.

⁽¹⁾ UL L 309, 27.11.2001, str. 22.

⁽²⁾ Metodologija Evropske agencije za okolje <http://reports.eea.europa.eu/EMEP-CORINAIR5/>.

▼ **M3**4.2 *Stroški obremenitev s hrupom zaradi prometa*

Ko se država članica odloči, da bo v pristojbinah za zunanje stroške upoštevala celotne stroške obremenitev s hrupom zaradi prometa ali njihov del, država članica ali po potrebi neodvisni organ izračuna stroške obremenitev s hrupom zaradi prometa, ki se lahko zaračunajo, tako da uporabi spodnje formule ali pa upošteva vrednosti enot iz tabele 2 v Prilogi IIIb, če so slednje nižje:

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

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

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

pri čemer:

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

Obremenitev s hrupom zaradi prometa se nanaša na vpliv na ravni hrupa, izmerjene blizu točke izpostavljenosti in za protihrupnimi pregradami, če te obstajajo.

Prebivalstvo, izpostavljeno ravni hrupa k , se vzame iz strateških kart hrupa, oblikovanih v skladu s členom 7 Direktive 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa ⁽¹⁾.

Stroške obremenitev s hrupom na osebo, izpostavljeno ravni hrupa k , oceni država članica ali po potrebi neodvisni organ, ki upošteva najnovejše dosežke.

Za ponderirani povprečni dnevni promet se med težkimi tovornimi vozili in osebnimi avtomobili uporabi ekvivalenčni faktor „e“, ki je manjši ali enak 4.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ lahko uporabi znanstveno dokazane alternativne metode za izračun vrednosti stroškov obremenitve s hrupom, če rezultati ne presegajo vrednosti enot iz tabele 2 v Prilogi IIIb.

⁽¹⁾ UL L 189, 18.7.2002, str. 12.

▼ M3

Država članica ali po potrebi neodvisni organ lahko določi diferencirane pristojbine za obremenitev s hrupom in tako nagradi uporabo manj hrupnih vozil, če to ne povzroči diskriminacije tujih vozil. Če so diferencirane pristojbine za obremenitev s hrupom uvedene, pristojbine za najbolj hrupno kategorijo vozil ne presegajo vrednosti enot iz tabele 2 v Prilogi IIIb in štirikratne pristojbine za najmanj hrupno vozilo.

▼ **M3***PRILOGA IIIb***NAJVIŠJA DOVOLJENA PONDERIRANA POVPREČNA PRISTOJBINA
ZA ZUNANJE STROŠKE**

V tej prilogi so določeni parametri za izračun najvišje dovoljene ponderirane povprečne pristojbine za zunanje stroške.

1. Najvišji stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa:

Tabela 1: Najvišji dovoljeni stroški onesnaževanja zraka, ki se lahko zaračunajo

Cent/prevoženi kilometer vozila	Primestne ceste (vključno z avtocestami)	Medmestne ceste (vključno z avtocestami)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
po 31. decembru 2013	3	2
EURO VI	0	0
po 31. decembru 2017	2	1
Manj onesnažujoč kot EURO VI	0	0

Vrednosti iz tabele 1 je mogoče v gorskih območjih pomnožiti s faktorjem do 2, če je to upravičeno z nakloni cest, višino in/ali temperaturnimi inverzijami.

2. Najvišji dovoljeni stroški obremenitve s hrupom zaradi prometa

Tabela 2: Najvišji dovoljeni stroški obremenitev s hrupom, ki se lahko zaračunajo

Cent/prevoženi kilometer vozila	Podnevi	Ponoči
Primestne ceste (vključno z avtocestami)	1,1	2
Medmestne ceste (vključno z avtocestami)	0,2	0,3

Vrednosti iz tabele 2 se lahko v gorskih območjih pomnožijo s faktorjem do 2, če je to upravičeno z nakloni cest, temperaturnimi inverzijami in/ali učinkom amfiteatra, ki ga imajo doline na širjenje hrupa.

▼ **M1***PRILOGA IV***OKVIRNA DOLOČITEV RAZREDOV VOZIL**

Razredi vozil so opredeljeni v spodnji tabeli.

Vozila so razporejena v podkategorije 0, I, II in III glede na škodo, ki jo povzročajo cestišču, in sicer v naraščajočem zaporedju (razred III je torej kategorija, ki povzroča največ škode cestni infrastrukturi). Škoda narašča eksponentno z večanjem osne obremenitve.

Vsa motorna vozila in kombinacije vozil z največjo dovoljeno skupno maso naloženega vozila, ki ne presega 7,5 ton, spadajo v škodni razred 0.

Motorna vozila

Pogonske osi z zračnim vzmetenjem ali priznanim enakovrednim vzmetenjem ⁽¹⁾		Drugi sistemi vzmetenja vozne osi		Škodni razred
Število osi in največja dovoljena skupna masa vozila (v tonah)		Število osi in največja dovoljena skupna masa vozila (v tonah)		
Ne manj kot	Manj kot	Ne manj kot	Manj kot	
<i>Dve osi</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
<i>Tri osi</i>				
15	17	15	17	II
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	
		25	26	
<i>Štiri osi</i>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			II
		27	29	
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ Vzmetenje, priznано kot enakovredno v skladu z opredelitvijo iz Priloge II k Direktivi 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, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2002/7/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 67, 9.3.2002, str. 47).

▼ **M1****Kombinacije vozil (povezana vozila in cestni vlaki)**

Pogonske osi z zračnim vzmetenjem ali priznanim enakovrednim vzmetenjem		Drugi sistemi vzmetenja vozne osi		Škodni razred	
Število osi in največja dovoljena masa naloženega vozila (v tonah)		Število osi in največja dovoljena masa naloženega vozila (v tonah)			
Ne manj kot	Manj kot	Ne manj kot	Manj kot		
<i>2 + 1 osi</i>					
7,5	12	7,5	12	I	
12	14	12	14		
14	16	14	16		
16	18	16	18		
18	20	18	20		
20	22	20	22		
22	23	22	23		
23	25	23	25		
25	28	25	28		
<i>2 + 2 osi</i>					
23	25	23	25	II	
25	26	25	26		
26	28	26	28		
28	29	28	29		
29	31	29	31		
31	33	31	33		
33	36	33	36		
36	38				
<i>2 + 3 osi</i>					
36	38	36	38		III
38	40				
		38	40		
<i>3 + 2 osi</i>					
36	38	36	38	II	
38	40				
		38	40		
		40	44		
40	44				
<i>3 + 3 osi</i>					
36	38	36	38		I
38	40				
		38	40		
		40	44		
40	44	40	44		