



Svet
Evropske unije

Bruselj, 4. maj 2023
(OR. en)

9056/23

**Medinstitucionalna zadeva:
2023/0134 (COD)**

**TRANS 179
ENV 467
FISC 78
CODEC 791
IA 96**

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	4. maj 2023
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	COM(2023) 189 final
Zadeva:	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 CO ₂ za težka vozila s priklopniki

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2023) 189 final.

Priloga: COM(2023) 189 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 4.5.2023
COM(2023) 189 final

2023/0134 (COD)

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**

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

V Direktivi (EU) 2022/362 Evropskega parlamenta in Sveta¹ o spremembi Direktive 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta² je obravnavanih več socialno-ekonomskih in okoljskih izzivov, med drugim podnebne spremembe. S to direktivo se je zagotovilo razlikovanje cestnih pristojbin za težka in lahka vozila na podlagi emisij CO₂, da bi se prevoznike spodbudilo k uporabi učinkovitejših vozil. Ob njenem sprejetju še ni bil na voljo pravni okvir za certificiranje učinkov priklopnikov na emisije CO₂ kombinacij težkih tovornih vozil. Zato priklopnikov ni bilo mogoče vključiti v razlikovanje cestnih pristojbin na podlagi emisij CO₂.

Iz tega razloga je bila Komisija v uvodni izjavi 31 Direktive (EU) 2022/362 pozvana k vključitvi učinka priklopnikov in polpriklopnikov na emisije CO₂ kombinacije težkih tovornih vozil pri določanju znižanja cestnih pristojbin, ko bodo na voljo pravno potrjene vrednosti učinka priklopnikov in polpriklopnikov na emisije CO₂ kombinacij težkih tovornih vozil. Pogoji, določeni v uvodni izjavi, je bil izpolnjen s sprejetjem Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2022/1362³.

Priklopniki imajo velik potencial za zmanjšanje emisij CO₂ kombinacij težkih tovornih vozil in z ukrepom, ki bi bil usmerjen v povpraševanje in s katerim bi se zmanjšali operativni stroški energijsko učinkovitejših priklopnikov, se lahko spodbudi njihova hitrejša uporaba. Zato je cilj tega predloga 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.

S tem predlogom se tudi spreminjajo obstoječe določbe Direktive (EU) 2022/362 glede razlikovanja infrastrukturnih pristojbin in uporabnin za težka vozila na podlagi njihovih emisij CO₂, da bodo odražale novo strukturo Uredbe (EU) 2019/1242, ki je bila revidirana s Predlogom Uredbe COM(2023) 88 final⁴.

• Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike

Ta pobuda dopolnjuje cestninjenje na podlagi emisij CO₂, ki je bilo uvedeno z Direktivo (EU) 2022/362, kot je določeno v uvodni izjavi 31 navedene direktive.

¹ 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).

² 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).

³ 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).

⁴ Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitev standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956. Glej razdelek „Skladnost z drugimi politikami Unije“ v nadaljevanju.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Ta predlog dopolnjuje Predlog Uredbe COM(2023) 88 final o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242, s katerim se razširi področje njegove uporabe, da se določijo zahteve za proizvajalce priklopnikov glede njihovih novih vozniških parkov, zato se uporablja na strani ponudbe v sektorju cestnega tovornega prometa. Ta predlog se uporablja za stran povpraševanja v tem sektorju, saj se z njim prevoznike spodbuja k nakupu učinkovitejših priklopnikov. Prav tako odraža spremembe Uredbe (EU) 2019/1242 v določbah Direktive (EU) 2022/362, ki se sklicujejo na navedeno uredbo.

Ta predlog tudi prispeva k ciljem Načrta REPowerEU⁵ s povečevanjem prihrankov energije in energijske učinkovitosti v sektorju cestnega prometa.

2. PРАВNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga za Direktivo 1999/62/ES sta člena 71 in 93 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, zdaj člena 91 in 113 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

Določbe Direktive, na katere ta predlog vpliva, se nanašajo na cestne pristojbine za vozila, tj. področje, za katero se uporablja člen 91 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 veljavna pravila prilagodi le EU. Razširitev pravil EU na priklopnike upravičujejo učinki kombinacij vozil na podnebne spremembe, saj ta vozila uporabljajo enako cestno infrastrukturo in prispevajo k emisijam CO₂.

- **Sorazmernost**

Predlagani ukrepi prispevajo le k doseganju zastavljenih ciljev, zlasti dosledne uporabe načel „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“, in ne presegajo tistega, kar je potrebno za stroškovno učinkovito doseganje ciljev Unije glede zmanjšanja emisij toplogrednih plinov ob hkratnem zagotavljanju pravičnosti in okoljske celovitosti.

- **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 ustreznosti obstoječe zakonodaje**

V Direktivi (EU) 2022/362 je obravnavanih več vprašanj v zvezi z zaračunavanjem cestnih pristojbin za težka tovorna vozila. Deležnik je v svojem prispevku k oceni, na podlagi katere je bila oblikovana navedena direktiva, izpostavil potrebo po zmanjšanju emisij CO₂ v sektorju cestnega prometa.

⁵ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Načrt REPowerEU (COM(2022) 230 final).

V Direktivi (EU) 2022/362 so se določile različne cestne pristojbine za težka vozila, državam članicam pa se je omogočila uporaba različnih cestnih pristojbin za lahka vozila na podlagi emisij CO₂. Ker ob sprejetju Direktive (EU) 2022/362 ni bilo pravnega okvira za certificiranje učinka priklopnikov na emisije CO₂ kombinacij vozil, v njej ni bil upoštevan učinek priklopnikov pri razlikovanju cestnih pristojbin za težka vozila. Za popolno regulativno skladnost je v uvodni izjavi 31 navedene direktive predlagana sprememba, da se zapolni ta vrzel, in sicer z vključitvijo učinka priklopnikov pri razlikovanju cestnih pristojbin za težka vozila.

- **Posvetovanja z deležniki**

Uporabljene so bile metode ciljno usmerjenega posvetovanja s posameznimi deležniki in strokovnjaki. S predstavniki ministrstev za promet držav članic, prevozniki, predstavniki organov za skladnost vozil, ponudniki storitev cestninjenja in proizvajalci ter organi za standardizacijo je bilo opravljenih devet razgovorov.

- **Povzetek prejetih prispevkov in uporaba rezultatov**

Po mnenju deležnikov je vključitev priklopnikov v razlikovanje cestnih pristojbin na podlagi emisij CO₂ tehnično izvedljivo. Opozorili so tudi na možne zaplete, ki so povezani z izvajanjem, ter izpostavili možnosti za poenostavitev in izboljšave. V nadaljevanju je pojasnjeno, kako so bili prejeti prispevki upoštevani v predlogu.

Osnutek predloga, o katerem se je razpravljalo z deležniki, je vključeval izračun skupnih emisij CO₂ kombinacij vozil na podlagi zmnožka emisij CO₂ motornega vozila v gramih na tonski kilometer in razmerja učinkovitosti priklopnika, ki je na to vozilo priklopljen. Emisijski razred CO₂ kombinacije vozil bi se tako določil v skladu s členom 7ga, točka (2). Vendar so države članice in ponudniki storitev cestninjenja opredelili težave v zvezi s tem postopkom. Ministrstva za promet držav članic so izpostavila možna neskladja z njihovim izvajanjem Direktive (EU) 2022/362. Namreč za izvajanje razlikovanja na podlagi emisij CO₂ v navedenih državah članicah se v napravi v vozilu⁶ shranjuje emisijski razred CO₂ motornega vozila, ne zahteva pa se shranjevanje emisij CO₂ v gramih na tonski kilometer. Ponudniki storitev cestninjenja so priznali, da bi tak izračun zahteval shranjevanje razmerja učinkovitosti v napravi v vozilu za vsak priklopnik, ki je običajno priklopljen na motorno vozilo. Voznik tega vozila bi moral s seznama teh priklopnikov izbrati priklopnik, uporabljen med posamezno vožnjo. Za podjetja z voznim parkom, ki obsega veliko število priklopnikov, bi lahko bil tak seznam zelo dolg. Ponudniki storitev cestninjenja so glede na navedeno poudarili, da je pomembno ohraniti enostaven vmesnik naprave v vozilu, da se zmanjša tveganje za napačno razlago ali napako s strani voznikov. Poleg tega so se strinjali, da naprava v vozilu s podobnimi funkcijami že obstaja, kot npr. možnost, da voznik izbere število osi in težo kombinacije vozil. Podobno mnenje o pomenu enostavnosti in tveganju dodatnega bremena so izrazili tudi prevozniki.

V tem predlogu so v novi prilogi k zadevni direktivi kot odziv na navedene točke opredeljeni trije razredi priklopnikov na podlagi mejnih vrednosti razmerij učinkovitosti. Za vsak razred priklopnikov je opredeljen učinek na razlikovanje emisijskega razreda CO₂ motornega vozila, na katerem temelji emisijski razred CO₂ kombinacije vozil. S to spremembo je ta predlog bolj usklajen s tekočim izvajanjem razlikovanja cestnih pristojbin na podlagi emisij CO₂, ki je bilo

⁶ Naprava v vozilu je v točki 11 člena 2 Direktive (EU) 2019/520 opredeljena kot: „naprava v vozilu“ pomeni popolno strojno in programsko opremo za uporabo v okviru storitve cestninjenja, ki je nameščena ali se prevaža v vozilu ter služi zbiranju, shranjevanju, obdelavi in sprejemanju/oddajanju podatkov na daljavo, bodisi kot ločena naprava bodisi kot naprava, ki je vgrajena v vozilo;“

vedeno z Direktivo (EU) 2022/362. Zlasti izračun, kot je naveden v osnutku predloga, o katerem se je razpravljalo z deležniki, ni zahtevan, zato v napravi v vozilu ni treba shranjevati emisij CO₂ motornih vozil v gramih na tonski kilometer. Prav tako ni zahtevano, da se v napravi v motornem vozilu shranjuje razmerje učinkovitosti vsakega posameznega priklopnika, ki se običajno uporablja z motornim vozilom. Zato tudi vozniku kombinacije vozil ne bi bilo treba izbrati vrednosti iz seznama priklopnikov, bi pa moral izbrati razred priklopnika, s čimer bi se poenostavila vmesnik naprave v vozilu in nova funkcionalnost.

Da se zmanjša tveganje za napačno razlago ali napako s strani voznikov, so ponudniki storitve cestninjenja tudi predlagali, da se parametri priklopnikov elektronsko pošljejo napravi v motornem vozilu prek opreme za tehtanje na priklopnikih. V tem predlogu ta predlog ni dodatno razčlenjen iz dveh razlogov. Prvič, uporaba opreme za tehtanje na vozilu je ena od možnosti, določenih v členu 10d Direktive Sveta 96/53/ES⁷, pri čemer do zdaj ni nobena država članica uporabila te možnosti, kar pomeni, da oprema za tehtanje na vozilu ni široko uporabljena. Drugič, evropski organizaciji za standardizacijo CEN in ETSI, s katerima se je posvetovala Komisija, sta pojasnili, da čeprav je tehnično mogoče, komunikacija med napravo v vozilu, povezano s cestninjenjem, in opremo za tehtanje na vozilu ni zajeta v sedanjih standardih in ni podprta v vseh takih napravah, ki so trenutno na trgu.

Ministrstva za promet držav članic so izrazila pomisleke glede izvajanja. Glede tega se s tem predlogom spremeni člen 7j tako, da se vozniku ali, če je ustrezno, prevozniku, ali ponudniku storitev evropskega elektronskega cestninjenja (EETS) naloži, da uslužbencem organov pregona predloži dokazilo o značilnostih priklopnika. Možen zaplet predstavljajo aerodinamične naprave, saj se lahko razmeroma enostavno odstranijo iz priklopnika. Za zagotovitev, da je učinkovitost priklopnikov enaka homologiranemu vozilu in da ni drugačna zaradi sprememb aerodinamičnih naprav, bodo priklopniki spredaj opremljeni z oznako, ki bo vključevala seznam aerodinamičnih naprav na zadevnem priklopniku, v skladu s točkama 1.8 in 1.9 Dodatka 3 k Prilogi V k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2022/1362.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Da bi se kvantitativno ocenili gospodarski, socialni in okoljski vplivi, ocena učinka, navedena v nadaljevanju, temelji na analizi, ki je bila izvedena po modelih PRIMES in DIONE Skupnega raziskovalnega središča, ter analizi, ki jo je izvedel zunanji izvajalec.

Podatki o spremljanju emisij toplogrednih plinov in drugih značilnostih novega voznega parka težkih vozil so bili pridobljeni iz letnih podatkov o spremljanju, ki so jih sporočile države članice in proizvajalci ter jih je zbrala Evropska agencija za okolje v skladu z Uredbo (EU) 2018/956.

- **Ocena učinka**

Pobuda je podprta z oceno učinka, ki je bila izvedena zaradi revizije Uredbe (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta⁸ ter o kateri je odbor za regulativni nadzor po ponovni predložitvi 6. decembra 2022 podal pozitivno mnenje. V oceni učinka je bilo ugotovljeno, da ima energijska učinkovitost priklopnikov velik potencial za izboljšave in da bi se s takimi

⁷ 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).

⁸ Delovni dokument služb Komisije – Poročilo o oceni učinka – Spremeni dokument k predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2019/1242 glede krepitve standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nova težka vozila in vključitve obveznosti poročanja ter o razveljavitvi Uredbe (EU) 2018/956 (SWD(2023) 88 final).

ukrepi stroškovno učinkovito prispevalo k zmanjšanju emisij CO₂ težkih vozil. V gospodarskem smislu neto gospodarski prihranki v življenjski dobi vozila z družbenega vidika znašajo od skoraj 11 500 EUR za hladilne priklopnike z vlečnim ojesom do več kot 42 500 EUR za povprečen polpriklopnik z zaprto nadgradnjo.

Zato se bo s to revizijo določil obvezni cilj izboljšanja energijske učinkovitosti za vozne parke z novimi priklopniki, kar je v ponudbo usmerjen ukrep, saj je namenjen proizvajalcem. Glede motornih vozil bi bil tak v ponudbo usmerjen ukrep močno podprt z dopolnilnim ukrepom, usmerjenim v povpraševanje. Zmanjšanje cestnih pristojbin in s tem operativnih stroškov za kombinacije vozil z uporabo energijsko učinkovitejših priklopnikov vpliva na povpraševanje po teh vozilih, saj spodbuja k nakupu energetsko učinkovitejših in posledično dražjih priklopnikov. Ta učinek je bil upoštevan tudi v analizi stroškov in koristi v okviru revizije zakonodaje o standardih CO₂ za težka vozila.

Spremembe Direktive 1999/62/ES, kot so predlagane v tem aktu, so tesno povezane s predlogom spremembe Uredbe (EU) 2019/1242. Vendar se lahko Direktiva 1999/62/ES spremeni le z drugo direktivo, zato sta potrebna dva ločena akta.

- **Ustreznost in poenostavitev predpisov**

Razlikovanje cestnih pristojbin, uvedeno s tem predlogom, velja samo za učinkovitejše priklopnike. Zato prevoznikom, ponudnikom storitev cestninjenja in izvajalcem cestninjenja ni treba prijaviti ustreznih informacij o drugih priklopnikih. Namen opredelitve razredov priklopnikov je poenostaviti izvajanje za podjetja z velikim številom priklopnikov.

Pobuda naj bi imela manjši pozitiven učinek na konkurenčnost zaradi razlikovanja v zaračunavanju pristojbin, s čimer bi se uporaba učinkovitejših priklopnikov nekoliko povečala in spodbudile inovacije.

V tej pobudi so pojasnjene določbe o obveznosti razlikovanja infrastrukturnih pristojbin in uporabnin na podlagi emisij CO₂ motornih vozil.

- **Temeljne pravice**

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

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

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

Predlog vsebuje posamezne zahteve glede poročanja za države članice v zvezi z razlikovanjem infrastrukturnih pristojbin in uporabnin na podlagi okoljske učinkovitosti vozil.

- **Obrazložitevni dokumenti**

Glede na področje uporabe predloga se zahteva po obrazložitvenih dokumentih ne zdi upravičena ali sorazmerna.

- **Natančnejša obrazložitev posameznih določb predloga**

(a) Predlog za spremembo Direktive 1999/62/ES vsebuje naslednje elemente:

Člen 1(1): Člen 2 – Opredelitve pojmov

V točki (a) opredelitve „brezemisijskega vozila“ se sklic na opredelitev brezemisijskega težkega vozila v Uredbi (EU) 2019/1242 spremeni tako, da se v predlagani novi opredelitvi nanaša izključno na brezemisijska težka motorna vozila in ne na priklopnike. Ta sprememba zagotavlja, da se ohrani pomen sedanje opredelitve in da razvrstitev kombinacij težkih vozil v emisijski razred CO₂ 5 v skladu s členom 7ga(2) temelji izključno na motornem vozilu.

V opredelitvi pojma „nizkoemisijsko vozilo“ se točka (b) spremeni tako, da se opredelijo zadevne skupine vozil s sklicevanjem na tiste, ki so zajete v izvedbenih aktih, sprejetih v skladu s členom 7ga(7). Ta sprememba zagotavlja, da se ohrani pomen sedanje opredelitve, in odraža novo predlagano strukturo Uredbe (EU) 2019/1242. Na podlagi predloga, ki ga je sočasno predložila Komisija, v členu 2(1) navedene uredbe dejansko ne bodo več opredeljene podskupine vozil, ki so zajete v uredbi.

Opredelitev pojma „krivulja zmanjševanja emisij“ se spremeni tako, da:

- se terminologija uskladi s terminologijo, uporabljeno v predlagani novi točki 5.1 Priloge I k Uredbi (EU) 2019/1242;
- se zagotovi njegova uporaba po letu 2030 na podlagi ciljev zmanjšanja emisij CO₂, ki bodo določeni v Uredbi (EU) 2019/1242 (ko bo spremenjena v skladu s sočasnim predlogom Komisije);
- se zagotovi uporaba sklica na referenčne emisije CO₂ podskupine, kot je opredeljeno v točki 38;
- se zadnji oddelek, ki se nanaša na morebitne prilagoditve referenčnih vrednosti CO₂, premakne v člen 7ga(1), da se zagotovi enak čas uporabe za vse emisijske razrede CO₂.

Ta sprememba zagotavlja, da se ohranita pomen sedanje opredelitve in njena uporaba po letu 2030.

Opredelitev pojma „referenčne emisije CO₂ skupine vozil“ se spremeni tako, da se opredelijo „referenčne emisije CO₂“, ki se nanašajo na podskupine in skupine vozil, v točki (a) se pojasni, da so vozila, ki so zajeta v Uredbi (EU) 2019/1242, združena v podskupine, ter da se zadevne skupine vozil opredelijo v točki (b) s sklicevanjem na tiste, ki so zajete v izvedbenih aktih, sprejetih v skladu s členom 7ga(7). Ta sprememba zagotavlja, da se ohrani pomen sedanje opredelitve.

Dodata se opredelitvi pojmov „priklopnik“ in „polpriklopnik“, da se zagotovi pravna jasnost v zvezi s tema posebnima izrazoma in natančneje opredeli področje uporabe zadevnih določb.

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

V odstavku 1 člena 7ga se drugi in četrti pododstavek spremeni oziroma črta, da:

- se drugi pododstavek nanaša na razlikovanje infrastrukturnih pristojbin in uporabnin za vse emisijske razrede CO₂ vseh podskupin vozil, zajetih v Uredbi (EU) 2019/1242, in da se v navedeni pododstavek vključi sklic na

podskupine, ki bodo zajete, ko bodo začele veljati predlagane spremembe navedene uredbe, in ki so trenutno navedene v četrtem pododstavku;

- se sedanji četrti pododstavek združi s sedanjim drugim pododstavkom;
- se ohrani datum začetka uporabe razlikovanja za podskupine vozil, ki so trenutno zajete v Uredbi (EU) 2019/1242, z izrecnim sklicevanjem na navedene podskupine vozil in z določitvijo 13. maja 2023 za konec dveletnega obdobja po objavi referenčnih emisij v izvedbenem aktu, sprejetem v skladu s členom 11(1) navedene uredbe, tj. Izvedbenem sklepu Komisije (EU) 2021/781⁹;
- se ohrani datum začetka uporabe razlikovanja za podskupine vozil, ki bodo zajete v Uredbi (EU) 2019/1242, ko bodo začele veljati spremembe navedene uredbe, kot je določeno v sedanjem četrtem pododstavku in sedanji drugi povedi tretjega pododstavka;
- se zagotovi, da je datum uporabe morebitnih prilagoditev referenčnih vrednosti CO₂ v skladu s členom 11(2) Uredbe (EU) 2019/1242 enak za emisijske razrede CO₂ 2, 3 in 4, kot je določeno v sedanji opredelitvi pojma „krivulja zmanjševanja emisij“, ob upoštevanju predlaganih sprememb člena 11(2).

V odstavku 1 se tretji pododstavek spremeni tako, da:

- se določijo zadevne skupine vozil s sklicevanjem na tiste, ki so zajete v izvedbenih aktih, sprejetih v skladu s členom 7ga(7);
- se ohrani datum začetka uporabe referenčnih emisij CO₂ podskupin vozil, ki bodo zajete v Uredbi (EU) 2019/1242, ko bodo začele veljati spremembe navedene uredbe;
- se pojasni, da se razlikovanje zaradi razširitve področja uporabe Uredbe (EU) 2019/1242 na druga težka vozila uporablja za vse emisijske razrede CO₂.

Odstavek 7 se spremeni tako, da se ohranijo zadevne podskupine vozil z izrecnim sklicevanjem na podskupine vozil, ki so trenutno zajete v Uredbi (EU) 2019/1242.

Člen 1(3): Člen 7gc – Učinek priklopnikov na določitev znižanja cestnih pristojbin

V novem členu 7gc so določeni načini za opredelitev razlikovanja cestnih pristojbin za kombinacije vozil glede na učinek priklopnikov na emisije CO₂ kombinacij težkih tovornih vozil. Razlikovanje temelji na razmerju učinkovitosti priklopnikov, kot je določeno v Prilogi VIII. Ta določba bi morala spodbujati uporabo učinkovitejših priklopnikov. V členu je opredeljeno pooblastilo Komisije, da določi mejne vrednosti za učinkovitost priklopnikov in metodologijo za starejše priklopnike, ki jim razmerje učinkovitosti ni dodeljeno.

Člen 1(4): Člen 7j – Pobiranje in plačevanje cestnin in uporabnin

Odstavek 2a se spremeni, da se zagotovi usklajeno pobiranje in plačevanje vseh možnih elementov pristojbine.

⁹ Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2021/781 z dne 10. maja 2021 o objavi seznama določenih vrednosti emisij CO₂ na proizvajalca in povprečnih specifičnih emisij CO₂ 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).

Člen 1(5): Člen 9d – Pooblastilo Komisije za sprejemanje delegiranih aktov

Člen 9d se spremeni, da se v novi Prilogi VIII določijo mejne vrednosti razmerja učinkovitosti ali da se te vrednosti prilagodijo znanstvenemu in tehničnemu napredku.

Člen 1(6): Člen 11 – Poročanje

Obstoječa točka (c) odstavka 2 se spremeni tako, da vključuje informacije o členu 7gc.

Člen 1(7)

Nova Priloga VIII se poveže s predlaganim členom 7gc v zvezi z določitvijo razlikovanja cestnih pristojbin za kombinacije vozil.

(b) Predlog za spremembo Direktive (EU) 2019/520¹⁰ vsebuje naslednje elemente:

Člen 2

Priloga I se spremeni, da se dodajo informacije v zvezi s priklopniki, zato da se olajša čezmejna izmenjava informacij o neplačilih cestnine v Uniji.

(c) Predlog za spremembo Direktive Sveta 1999/37/ES¹¹ vsebuje naslednji element:

Člen 3

Priloga I se spremeni, da se državam članicam omogoči, da v potrdilo o registraciji vozila dodajo razmerje učinkovitosti priklopnikov in razred priklopnikov

¹⁰ 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).

¹¹ Direktiva Sveta 1999/37/ES z dne 29. aprila 1999 o dokumentih za registracijo vozil (UL L 138, 1.6.1999, str. 57).

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**

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 omejeno razpoložljivost energijsko učinkovitih priklopnikov na trgu. Aerodinamične

¹ UL C [...], [...], str. [...].

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).

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 vrednostima 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).

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).

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 pregona 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 sedanji 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 treba s temi spremembami ohraniti obveznost razlikovanja infrastrukturnih pristojbin

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).

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).

⁸ Direktiva Sveta 1999/37/ES z dne 29. aprila 1999 o dokumentih za registracijo vozil (UL L 138, 1.6.1999, str. 57).

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).

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.

- (12) 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) V točki 29 se odstavek (a) nadomesti z naslednjim:

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

- (b) v točki 30 se odstavek (b) nadomesti z naslednjim:

„(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;“;

- (c) točka 37 se nadomesti z naslednjim:

„(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;“;

- (d) točka 38 se nadomesti z naslednjim:

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

(a) 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;

(b) za skupino vozil, ki je zajeta v izvedbenem aktu, sprejetem v skladu s členom 7ga(7), referenčne emisije CO₂ 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

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 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).

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;“;

(e) 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.“

* 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).

** 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)“;

(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, na podlagi referenčnih emisij CO₂, 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. Kadar se referenčne emisije CO₂ prilagodijo v skladu s členom 11(2) Uredbe (EU) 2019/1242, 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 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.

Za razred priklopnikov 3, kot je opredeljen v preglednici v Prilogi VIII, 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, Komisija 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, četrti 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 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.“;

(6) 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;“;

(7) 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 v zvezi z vozili

Točka	O/N ⁽¹⁾	Opombe
Registrska številka	O	
Številka šasijske/identifikacijske številke 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, avtomobili
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, če 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.

Postavitve 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).“

Člen 4

1. Države članice sprejmejo zakone, druge predpise in upravne določbe, potrebne za uskladitev 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 besedilo temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih 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*