EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 27.6.2025.
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Prijedlog

# DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

## o izmjeni Direktive 1999/62/EZ radi produljenja razdoblja u kojem teška vozila s nultim emisijama mogu imati pogodnosti znatno sniženih stopa infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada ili izuzeća od njihova plaćanja

(Tekst značajan za EGP)

# OBRAZLOŽENJE

## 1. KONTEKST PRIJEDLOGA

### • Razlozi i ciljevi prijedloga

Kompas konkurentnosti[1] usmjerava gospodarsku politiku Komisije u trenutačnom mandatu. Temelji se na Izjavi iz Budimpešte[2] Europskog vijeća i Deklaraciji iz Antwerpena[3] koju su objavili predstavnici europskih poduzeća i sindikata. U kompasu za konkurentnost definira se „zajednički plan za dekarbonizaciju i konkurentnost” kao jedan od tri imperativa preobrazbe za poticanje konkurentnosti.

Taj je imperativ razrađen u planu za čistu industriju[4]. Među ciljevima tog imperativa je ojačati konkurentnost EU-a i pomoći mu da nastavi postizati klimatsku neutralnost u skladu s planom. Njegov je fokus na podupiranju i stvaranju pravih uvjeta za poduzeća kako bi se taj cilj mogao ostvariti. Ujedno mu je cilj povećati gospodarsku i energetsku sigurnost EU-a smanjenjem njegove ovisnosti o uvezenim fosilnim gorivima i povećanjem udjela energije proizvedene iz dekarbonizirane proizvodnje unutar EU-a.

I u kompasu za konkurentnost i u planu za čistu industriju posebno je istaknuta važnost automobilskog sektora. Taj sektor mijenja se iz korijena zbog tehnoloških promjena kao što su digitalizacija i dekarbonizacija. Komisija je donijela industrijski akcijski plan za europski automobilski sektor[5] u kojem je to uzela u obzir.

U sve tri navedene strategije dekarbonizacija je utvrđena kao snažan pokretač rasta pa se predlažu konkretne mjere kako bi se uspostavio snažan poslovni model za čistu proizvodnju u industriji EU-a. Akcijski plan sadržava posebne poticaje za uvođenje vozila s nultim emisijama, uključujući teška vozila.

U 2022. prijevoz teškim vozilima bio je izvor 27,5 % emisija $CO_2$ iz sektora cestovnog prometa[6], iako je udio teških vozila samo 2,4 % ukupnog broja vozila[7]. Emisije $CO_2$ iz teških vozila u cestovnom prometu činile su više od 6,9 % svih emisija u EU-u i za 20 % su veće nego 1995.

Cestovni prijevoz tereta je sektor u kojem je teško smanjiti emisije jer je trošak takvog smanjenja veći nego u drugim sektorima gospodarstva. Tržište cestovnog prijevoza tereta vrlo je konkurentno i s niskim profitnim maržama zbog čega nema puno ulaganja u skupe tehnologije smanjenja emisija kao što su vozila s nultim emisijama.

---

1 COM(2025) 30 final.

2 https://www.consilium.europa.eu/hr/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/.

3 https://antwerp-declaration.eu/.

4 COM(2025) 85 final.

5 COM(2025) 95 final.

6 Emisije $CO_2$ iz teških vozila u cestovnom prometu povećale su se za 20 % od 1995. do 2022., a količina prometa u istom se razdoblju povećala za 70 %. Dakle ostvareno je relativno smanjenje emisija $CO_2$ zbog uvođenja učinkovitijih vozila, no taj napredak nije doveo do apsolutnog smanjenja emisija $CO_2$ zbog povećanja prometa. Za usporedbu, u istom razdoblju emisije $CO_2$ i promet osobnih automobila povećali su se za 9 % odnosno 24 %. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en.

7 https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

Inovacije proizvođača teških vozila zadnjih su godina dovele do uvođenja modela s nultim emisijama za sve slučajeve upotrebe, uključujući transport na duge udaljenosti[8]. Udio tih modela znatno se povećao od 2019.[9] U 2024. 3,9 % svih novih teških vozila bila su vozila s nultim emisijama[10], uključujući 1,2 % novih teških teretnih vozila mase veće od 12 tona. Međutim, udio vozila s nultim emisijama među teškim vozilima i dalje je iznimno nizak[11].

Cilj smanjenja emisija $CO_2$ iz teških vozila za 15 % do 2025. u odnosu na vrijednosti iz 2019.[12] može se postići poboljšanjem učinkovitosti konvencionalnih vozila, ali uvođenje vozila s nultim emisijama mora se brzo povećati kako bi se postigle ciljne vrijednosti u sljedećim razdobljima[13]. Jedna od glavnih prepreka povećanju udjela vozila s nultim emisijama je što je početno ulaganje za njihovu nabavu otprilike 2,5 puta veće od troška ekvivalentnih konvencionalnih vozila[14].

Za razliku od tržišta osobnih automobila, tržište teških vozila je tržište među poduzećima. Odluke o ulaganju temelje se na troškovima vozila tijekom njegova cijelog radnog vijeka. To je poznato kao ukupni trošak vlasništva[15] (TCO). Na tržištu teških vozila cijena je vrlo bitan faktor. To znači da je TCO vjerojatno najvažniji aspekt za odluku gospodarskog subjekta o mogućem ulaganju u novo vozilo. Drugim riječima, operatorima će poslovni model ulaganja u vozilo s nultim emisijama biti prihvatljiv tek nakon što trošak takvog vozila postane niži od troška konvencionalnog vozila na fosilna goriva.

Operativni troškovi mogu se smanjiti povoljnijim cestovnim naknadama za vozila s nultim emisijama, što bi smanjilo i njihov TCO. Stoga takve naknade mogu pomoći u stvaranju snažnijeg poslovnog modela za ulaganje u ta vozila.

---

[8] Vidjeti Komunikaciju Komisije Europskom parlamentu i Vijeću o tehnološkoj i tržišnoj spremnosti teških vozila (COM(2025) 260). Vidjeti i popis postojećih modela s nultom stopom emisija u dokumentu na dnu ove stranice: https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/.

[9] U usporedbi s podacima za 2019., u 2024. prodano je 40 puta više teških teretnih vozila s nultim emisijama mase veće od 12 tona, 6,5 puta više teških teretnih vozila s nultim emisijama težine manje od 12 tona i veće od 3,5 tona te 4 puta više autobusa s nultim emisijama. Brojevi prodaje teških vozila s nultim emisijama za 2024.: 3400 teških teretnih vozila mase veće od 12 tona (oko 1,2 % novih registracija), 4800 vozila mase manje od 12 tona i veće od 3,5 tona (10 %) i 6000 autobusa (17 %). https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

[10] https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

[11] Teška električna teretna vozila na baterije (tj. vozila mase veće od 3,5 tona) činila su 0,1 % voznog parka EU-a 2023. (najveći udio u Danskoj, 1 %). Električni autobusi na baterije činili su 2,5 % voznog parka (najveći udio zabilježen je u Nizozemskoj, 17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

[12] Ciljevi smanjenja emisija za sektor teškog cestovnog prometa utvrđeni su u Uredbi (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi $CO_2$ za nova teška vozila. Vidjeti odjeljak u nastavku pod naslovom „Dosljednost u odnosu na druge politike Unije”.

[13] Proizvođači su naveli da se može očekivati da će do 2030. otprilike svako treće novo teško vozilo biti vozilo s nultim emisijama. Vidjeti COM(2025) 260 i odgovarajuću popratnu studiju: „Analiza spremnosti tržišta – Očekivana raširenost teških vozila na alternativna goriva do 2030. i njihove infrastrukturne potrebe”, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/

[14] Usporedba maloprodajnih cijena kamiona s različitim tehnologijama pogona dostupna je u Dodatku C sljedećoj studiji: https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/.

[15] TCO vozila je zbroj početnih troškova nabave i troškova posjedovanja vozila tijekom njegova radnog vijeka (gorivo, održavanje, porezi, cestovne naknade i osiguranje).

U Direktivi (EU) 2022/362[16] uvedena je mogućnost naplate cestarina [17] na temelju emisija $CO_2$. Direktivom (EU) 2022/362 izmijenjena je Direktiva 1999/62/EZ[18] tako što se, među ostalim izmjenama, uzelo u obzir mogućnost varijacija naknada za infrastrukturu i korisničkih naknada (pri čemu se daje prednost uvođenju čišćih vozila) i/ili internalizaciju vanjskih troškova $CO_2$ (kažnjavanje vozila s većim onečišćenjem). Obje mjere smanjuju razliku između TCO-a konvencionalnih vozila i TCO-a vozila s nultim emisijama.

Varijacija cestovnih naknada sastoji se od odobravanja smanjenja od 50 % do 75 % za infrastrukturne ili korisničke naknade za vozila s nultim emisijama[19]. Ta pristojba za vanjske troškove je vanjski trošak emisija $CO_2$ iz prometa koji se dodaje infrastrukturnoj pristojbi. U Direktivi su utvrđene referentne vrijednosti za tu naknadu na temelju cijene za $CO_2$ od 100 EUR po toni emisija $CO_2$[20].

Odredbama Direktive jačaju se ta dva mehanizma tako što se državama članicama omogućilo da za vozila s nultim emisijama utvrde znatno snižene stope ili da im čak odobre potpuno izuzeće od infrastrukturne ili korisničke naknade do 31. prosinca 2025.[21] Omogućilo im se i da povećaju pristojbe za vanjske troškove za emisije $CO_2$ iz prometa do dvostruko većeg iznosa od referentnih vrijednosti iz Direktive[22].

Procjenjuje se da novčana potpora u državi članici koja u potpunosti iskorištava te odredbe kako bi gospodarske subjekte potaknula na ulaganje u motorno vozilo s nultim emisijama koje može težiti do 40 tona iznosi do 45 000 EUR u prvoj godini primjene[23]. Potpore su manje za manja vozila. U nekim slučajevima Direktiva pridonosi postizanju približne jednakosti troškova teških vozila s nultim emisijama i konvencionalnih vozila[24].

Prenošenje tih odredaba u nacionalno zakonodavstvo trebalo je biti dovršeno do 25. ožujka 2024. Valjanost primjene znatno sniženih stopa na vozila s nultim emisijama ili njihovog izuzimanja od plaćanja infrastrukturnih ili korisničkih naknada trebala bi završiti 31. prosinca 2025. To je razdoblje prekratko da bi se u dovoljnoj mjeri potaknula potražnja za novim teškim vozilima s nultim emisijama.

---

16 Direktiva (EU) 2022/362 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. veljače 2022. o izmjeni direktiva 1999/62/EZ, 1999/37/EZ i (EU) 2019/520 u pogledu naknada koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za vozila (SL L 69, 4.3.2022., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj).

17 Pojam „cestovne naknade" obuhvaća cestarine i korisničke naknade. Cestarine su poznate i kao naknade na temelju udaljenosti, a korisničke naknade poznate su i kao naknade na vremenskoj osnovi ili vinjete. Cestarine su definirane u članku 2. stavku 1. točki 7. Direktive 1999/62/EZ kao zbroj najmanje jednog od sljedeća tri elementa: infrastrukturne pristojbe, pristojbe za vanjske troškove i naknade zbog zagušenja. Korisničke naknade definirane su u članku 2. stavku 1. točki 16. te direktive kao određeni iznos kojim se, nakon plaćanja, vozilu daje pravo korištenja određene cestovne infrastrukture u određenom razdoblju.

18 Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za upotrebu cestovnih infrastruktura za vozila (SL L 187, 20.7.1999., str. 42., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

19 Članak 7.ga stavak 3. točka (d) Direktive 1999/62/EZ.

20 Članak 7.c stavak 1. i Prilog III.c Direktivi 1999/62/EZ. Kako je objašnjeno u obrazloženju prijedloga Direktive (EU) 2022/362 (COM(2017) 275 final), vrijednosti iz priloga Direktivi temelje se na priručniku o vanjskim troškovima prijevoza. Vrijednosti iz Priloga III.c izračunavaju se na temelju podataka navedenih u tablici 24. studije dostupne na: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1/language-en.

21 Članak 7.ga stavak 1. peti podstavak Direktive 1999/62/EZ.

22 Članak 7.cb stavak 1. Direktive 1999/62/EZ.

23 https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.

24 https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024 i https://www.youtube.com/watch?v=ktaEN7do6pA.

Komisija stoga predlaže produljenje primjene tog izuzeća. Kako bi se europskim proizvođačima pomoglo u smanjenju emisija $CO_2$ iz novih teških vozila za 43 % u razdoblju izvješćivanja do 2030. (kako je utvrđeno u Uredbi (EU) 2019/1242), Komisija predlaže da se izuzeće produlji do kraja tog razdoblja izvješćivanja, tj. do 30. lipnja 2031. Tom bi se promjenom osigurao dosljedan zakonodavni okvir.

Važeće izuzeće istječe 31. prosinca 2025., a nacionalna tijela morala bi prenijeti odredbe trenutačno predložene direktive u nacionalno pravo. Komisija stoga poziva Europski parlament i Vijeće da razmotre ubrzano donošenje ovog prijedloga.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Ovim bi se prijedlogom produljila postojeća odredba koja je nedavno uvedena pa je stoga u skladu s postojećim okvirom politike o naplati cestarina. Ondje gdje je bila provedena, ta je odredba pozitivno utjecala na stvaranje poslovnog modela za vozila s nultim emisijama. Izuzeće od infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada dopunjuje primjenu naknada za vanjske troškove jer primjena obje mjere smanjuje razliku između operativnih troškova, a time i između TCO-a vozila s nultim emisijama i TCO-a konvencionalnih vozila. Obje su mjere stoga važne za jačanje poslovnog modela za ulaganja u vozila s nultim emisijama.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Ovim se prijedlogom produljuje mjera na strani potražnje na tržištu novih teških vozila kako bi se ubrzalo njihovo širenje na tržištu. Stoga se prijedlogom dopunjuju emisijske norme $CO_2$ iz **Uredbe**[25] o teškim vozilima, koja uređuje tržište na strani ponude novih teških vozila i kojom se za proizvođače utvrđuje ciljna vrijednost smanjenja $CO_2$ za 43 % do 2030. (i kasnije više ciljne vrijednosti smanjenja do 2040.). Proizvođači mogu to ostvariti (i) poboljšanjem učinkovitosti konvencionalnih vozila i/ili (ii) povećanjem broja vozila s nultim emisijama na tržištu. Ovim se prijedlogom proizvođačima pomaže da povećaju uvođenje vozila s nultim emisijama na tržište.

Internalizacijom troškova ugljika smanjuje se razlika TCO-a vozila koja su manji i veći onečišćivači tako što se povećavaju operativni troškovi konvencionalnih vozila. Direktivom 1999/62/EZ internalizira se trošak ugljika uvođenjem pristojbe za vanjske troškove. Od 2027. emisije iz cestovnog prometa također će biti obuhvaćene sustavom trgovanja emisijama iz **Direktive 2003/87/EZ (ETS2)**[26]. Usklađenost tih mjera obradit će se u izvješću Komisije koje će biti predstavljeno do 2027. u skladu s člankom 7.cb stavkom 4. i člankom 7.ga stavkom 8. Direktive 1999/62/EZ. U procjeni će se razmotriti i učinak **oporezivanja energije** na određivanje cijena ugljika, kako je uređeno **Direktivom Vijeća 2003/96/EZ**[27].

---

[25] Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi $CO_2$ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

[26] Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87).

[27] Direktiva Vijeća 2003/96/EZ od 27. listopada 2003. o restrukturiranju sustava Zajednice za oporezivanje energenata i električne energije (SL L 283, 31.10.2003., str. 51., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96).

Uspostavljanje infrastrukture za punjenje preduvjet je za brže uvođenje teških vozila s nultim emisijama. U nedavno revidiranoj **Uredbi o TEN-T-u**[28] i **Uredbi o infrastrukturi za alternativna goriva**[29] utvrđeni su ciljevi za postavljanje mjesta za punjenje električnom energijom i opskrbu vodikom, uključujući specifične ciljeve za prijevoz teškim vozilima. U industrijskom akcijskom planu za automobilski sektor EU-a navedeno je da će Komisija raditi na **europskim koridorima za čisti prijevoz** kako bi se ubrzalo postavljanje mjesta za punjenje teških vozila. Navedeno je i da će se u predstojećem **planu ulaganja u održivi promet** iznijeti dodatni prijedlozi.

Da bi se emisije $CO_2$ smanjile, nužan je prelazak s fosilnih goriva na obnovljive izvore energije. Energija iz obnovljivih izvora je 2023. postala glavni izvor u proizvodnji električne energije u EU-u[30]. Međutim, za potporu toj tranziciji jednako je važno proširenje infrastrukture elektroenergetske mreže. Priključci na mrežu ključni su za uvođenje infrastrukture za punjenje za prijevoz teškim vozilima. Nekoliko mjera za njihovo uspostavljanje već je predviđeno u **Akcijskom planu EU-a za mreže**[31], što će se dopuniti **paketom mjera za mreže** i **Akcijskim planom za elektrifikaciju**. Komisija će izdati **smjernice** i **preporuke** državama članicama o skraćivanju razdoblja čekanja za priključivanje mjesta za punjenje na opskrbnu mrežu i o njihovoj prioritetnoj obradi. Državama članicama preporučit će se i da u postupcima izdavanja dozvola prema mjestima za punjenje i njihovu priključenju na mrežu postupaju kao prema prevladavajućem javnom interesu.

## 2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

### • Pravna osnova

Pravna osnova Direktive 1999/62/EZ su članak 91. i članak 113. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU). Ovaj prijedlog odnosi se na uvođenje cestovnih naknada za vozila, područje na koje se primjenjuje članak 91. stavak 1. UFEU-a. Stoga je pravna osnova ovog Prijedloga članak 91. stavak 1. UFEU-a.

### • Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

U skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (g) UFEU-a EU i države članice dijele nadležnost za reguliranje u području prometa, ali samo EU može prilagođavati postojeća pravila EU-a. U Direktivi 1999/62/EZ definirani su slučajevi u kojima se mogu odobriti smanjenja ili izuzeća od cestarina i korisničkih naknada. Nacionalna tijela imaju diskrecijsko pravo odluke kako će iskoristiti te mogućnosti. Znatno snižene stope ili izuzeće od infrastrukturnih ili korisničkih naknada za vozila s nultim emisijama mogu se nakon 2025. produljiti samo izmjenom Direktive. No nacionalna tijela odlučuju hoće li iskoristiti tu mogućnost.

---

[28] Uredba (EU) 2024/1679 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2024. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, izmjeni Uredbe (EU) 2021/1153 i Uredbe (EU) br. 913/2010 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1315/2013 (SL L, 2024/1679, 28.6.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[29] Uredba (EU) 2023/1804 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. rujna 2023. o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU, (SL L 234, 22.9.2023., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

[30] U 2023. proizvodnja električne energije iz obnovljivih izvora energije bila je 44,7 % ukupne proizvodnje, a iz fosilnih goriva 32,5 %, https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1.

[31] Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija: Mreže, karika koja nedostaje – akcijski plan EU-a za mreže, COM(2023) 757 final. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682

- **Proporcionalnost**

Predložene mjere ne prelaze ono što je potrebno za postizanje ciljeva EU-a u pogledu smanjenja emisija stakleničkih plinova uz istodobno osiguravanje pravednosti i okolišnog integriteta.

- **Odabir instrumenta**

Pravni akt koji se mijenja je direktiva pa bi akt kojim se ona mijenja trebao zadržati isti oblik.

## 3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

- ***Ex post* evaluacije / provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Kratko razdoblje koje je proteklo od početka provedbe novih pravila (tj. od 25. ožujka 2024.) znači da nema dovoljno informacija za potpunu *ex post* evaluaciju Direktive (EU) 2022/362. Uz to, ovim bi se prijedlogom samo proširila važeća odredba.

- **Savjetovanja s dionicima**

Komisija je tijekom pripreme ovog prijedloga održala ciljana savjetovanja s određenim dionicima, uključujući udruženja prijevoznika i proizvođača vozila, predstavnike civilnog društva i nacionalna tijela.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Komisija se oslonila na javno dostupne informacije kako bi procijenila trenutačni stupanj uvođenja vozila s nultim emisijama i djelotvornost izuzeća od infrastrukturnih ili korisničkih naknada. Svi izvori kojima se služi Komisija dostupni su u bilješkama uz tekst u odjeljku 1.

- **Procjena učinka**

Komisija je provela procjenu učinka priloženu prijedlogu koji je doveo do donošenja Direktive (EU) 2022/362[32]. Ovim se prijedlogom mijenja samo datum završetka neobvezne odredbe. Stoga nije bilo potrebe za novom procjenom učinka.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Ovim prijedlogom promijenio bi se samo datum pa prijedlog ne bi imao nikakvog učinka na pojednostavnjenje prava EU-a.

- **Temeljna prava**

Prijedlogom se poštuju temeljna prava i načela, posebno ona iz Povelje Europske unije o temeljnim pravima.

## 4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Produljenje izuzeća od plaćanja infrastrukturnih ili korisničkih naknada ne utječe na proračun EU-a.

---

[32] Procjena učinka priložena Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila i Prijedlogu direktive Vijeća o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila u pogledu određenih odredbi o porezima na motorna vozila (SWD(2017) 180), dostupno na https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN.

Ovisno o pojedinačnim provedbenim strategijama država članica odredbe Direktive imale bi različite posljedice za nacionalne proračune. Smanjenje ili izuzimanje čišćih vozila od cestovnih naknada može negativno utjecati na prihode, a time i na nacionalne proračune, osim ako se prosječna stopa poveća za druga vozila[33]. S druge strane, pristojbe za vanjske troškove stvaraju prihode i pozitivno utječu na nacionalne proračune. Države članice imaju tri mogućnosti na temelju Direktive:

smanjenja ili izuzeća od cestovnih naknada kako bi se potaknula ulaganja u čišća vozila;
pristojbe za vanjske troškove kako bi se ti vanjski troškovi uzeli u obzir u odlukama o ulaganju privatnog sektora;

primjena oba instrumenta kako bi se što više smanjila razlika između TCO-a konvencionalnih vozila i TCO-a vozila s nultim emisijama.

Kratkoročno i srednjoročno (što je i razdoblje primjene ovog prijedloga) može se očekivati da će moguće negativne posljedice smanjenja cestovnih naknada na nacionalne proračune biti manje od pozitivnog učinka naknada za vanjske troškove. Trenutačno su vozila s nultim emisijama samo mali dio voznog parka[34]. Očekuje se da će do 2030. ona biti od 5 % do 9 % voznog parka teških vozila[35]. U skladu s tim, ako se oba instrumenta primjenjuju istodobno može se očekivati da će prihodi od naknada za vanjske troškove biti veći od izgubljenih prihoda zbog smanjenja ili izuzeća od cestovnih naknada. Korištenje prihoda ostvarenih od cestovnih naknada (infrastrukturne ili korisničke naknade) i naknada za vanjske troškove uređeno je člankom 9. stavkom 2. Direktive 1999/62/EZ.

## 5. DRUGI ELEMENTI

### • Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja

Člankom 11. Direktive 1999/62/EZ utvrđuje se obveza izvješćivanja svakih pet godina. Zadnji rok za izvješćivanje bio je 25. ožujka 2025., a sljedeći je 25. ožujka 2030. U članku 11. stavku 2. točki (c) propisana je obveza izvješćivanja o „varijaciji infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada prema okolišnoj učinkovitosti vozila, na temelju članka 7.g, članka 7.ga ili članka 7.gb”. Sljedeći rok za izvješćivanje je prije predloženog datuma do kojeg je izuzeće moguće pa će biti primjeren za procjenu njegove provedbe. Stoga nije predviđena dodatna obveza izvješćivanja.

### • Dokumenti s objašnjenjima (za direktive)

Ovim bi se prijedlogom produljila postojeća neobvezna odredba pa nije potreban nikakav dokument s objašnjenjem. Međutim, države članice koje koriste tu mogućnost trebale bi o tome obavijestiti Komisiju.

### • Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga

U članku 1. mijenja se članak 7.ga stavak 1. peti podstavak Direktive 1999/62/EZ produljenjem izuzeća utvrđenog u toj odredbi do 30. lipnja 2031.

---

[33] U članku 7.ga stavku 4. zahtijeva se da varijacije cestarina koje se temelje na tom članku ne smiju biti osmišljene tako da stvaraju dodatne prihode. To znači da države članice imaju mogućnost nadoknade izgubljenih prihoda zbog smanjenja ili izuzeća odobrenih čišćim vozilima propisivanjem viših naknada za ostala vozila.

[34] Vidjeti bilješku 11.

[35] COM(2025) 260

U članku 2. obvezuje se države članice da odmah obavješćuju Komisiju o mjerama poduzetima u skladu s ovom Direktivom.

U članku 3. utvrđen je datum stupanja na snagu Direktive.

U članku 4. utvrđuje se da je Direktiva upućena državama članicama.

2025/0188 (COD)

Prijedlog

# DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

## o izmjeni Direktive 1999/62/EZ radi produljenja razdoblja u kojem teška vozila s nultim emisijama mogu imati pogodnosti znatno sniženih stopa infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada ili izuzeća od njihova plaćanja

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora [36],

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija[37],

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

(1) Nedavno se u Uniji povećao broj registriranih novih teških vozila s nultim emisijama, ali ih je ipak premalo da bi se postigli ciljevi smanjenja emisija $CO_2$ u prometnom sektoru utvrđeni u Strategiji za održivu i pametnu mobilnost[38]. Jedna od glavnih prepreka povećanju udjela teških vozila s nultim emisijama je visok početni trošak nabave takvog vozila. Kako bi ulaganje u vozila s nultim emisijama bilo poželjnije iz poslovne perspektive, nužno je nastojati izjednačiti troškove tih vozila s troškovima konvencionalnih vozila. U ukupni trošak vlasništva ubraja se početno ulaganje u nabavu vozila i zatim operativni troškovi nastali tijekom radnog vijeka vozila. Razlika u ukupnom trošku vlasništva između konvencionalnih vozila i vozila s nultim emisijama može se smanjiti smanjenjem operativnih troškova vozila s nultim emisijama. Ti troškovi uključuju i cestovne naknade.

(2) Direktivom (EU) 2022/362 Europskog parlamenta i Vijeća[39] izmijenjena je Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća[40] tako što je, među ostalim izmjenama, omogućeno utvrđivanje cestovnih naknada na temelju emisija $CO_2$ iz vozila. Ujedno je

---

36 SL C , , str. .

37 SL C , , str. .

38 COM(2020) 789

39 Direktiva (EU) 2022/362 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. veljače 2022. o izmjeni direktiva 1999/62/EZ, 1999/37/EZ i (EU) 2019/520 u pogledu naknada koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za vozila (SL L 69, 4.3.2022., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj).

40 Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za upotrebu cestovnih infrastruktura za vozila (SL L 187, 20.7.1999., str. 42., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

uvedena mogućnost mijenjanja infrastrukturnih i korisničkih naknada i/ili internalizacije vanjskih troškova emisija $CO_2$. Obje mjere utječu na operativne troškove vozila. Varijacijom naknada smanjuju se operativni troškovi vozila koja manje onečišćuju, a pristojbama za vanjske troškove povećavaju se operativni troškovi vozila koja više onečišćuju. Primjenom tih mjera smanjuje se razlika u ukupnom trošku vlasništva vozila s nultim emisijama i konvencionalnih vozila. Obje su mjere važne za jačanje poslovnog modela za ulaganja u vozila s nultim emisijama.

(3) Na temelju članka 7.ga stavka 1. petog podstavka Direktive 1999/62/EZ države članice trenutačno imaju mogućnost primjene sniženih stopa infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada bez određivanja gornje granične vrijednosti za takva smanjenja ili potpuno izuzeće od takvih pristojbi, ali samo do 31. prosinca 2025. Države članice bile su dužne do 25. ožujka 2024. prenijeti u nacionalno zakonodavstvo tu odredbu uvedenu Direktivom (EU) 2022/362. Taj rok za prenošenje znači da je za samu provedbu ostalo vrlo kratko razdoblje, kraće od dvije godine. To je razdoblje prekratko da bi se u osjetnoj mjeri potaknula potražnja za novim teškim vozilima s nultim emisijama. Stoga bi taj rok trebalo produljiti kako bi se stvorili odgovarajući uvjeti za masovnije uvođenje vozila s nultim emisijama.

(4) Promjena cestovnih naknada utječe na odluke prijevoznika o ulaganju u nabavu novih vozila. To utječe na potražnju na tržištu novih teških vozila. Proizvođači teških vozila predstavljaju ponudu na tom tržištu. Njihova je obveza smanjiti emisije $CO_2$ za 43 % do 2030., kako je utvrđeno u Uredbi (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća[41]. Iako učinkovita konvencionalna vozila također doprinose postizanju tog cilja, za njegovo postizanje potrebno je ubrzati uvođenje vozila s nultim emisijama. Prva godina u kojoj proizvođači trebaju ostvariti tu ciljnu vrijednost je razdoblje izvješćivanja 2030., s rokom 30. lipnja 2031.

(5) Kako bi se osigurao jasan i dosljedan pravni okvir te kako bi se poduzećima iz Unije u automobilskom sektoru pružila potpora u postizanju njihovih ciljnih vrijednosti smanjenja emisija $CO_2$, potrebno je uskladiti rokove za mjere na strani ponude i mjere na strani potražnje na tržištu teških vozila. Rok do kojeg države članice mogu primjenjivati znatno snižene stope infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada ili izuzeti vozila s nultim emisijama od takvih pristojbi trebalo bi stoga produljiti do 30. lipnja 2031.

(6) Neobvezna priroda izmijenjene odredbe znači da države članice nisu obvezne prenijeti ovu Direktivu. Ipak, države članice trebale bi odmah obavijestiti Komisiju ako odluče iskoristiti mogućnost da vozilima s nultim emisijama odobre znatno snižene stope infrastrukturnih pristojbi i korisničkih naknada ili izuzeća za njihovo plaćanje nakon 31. prosinca 2025.,

[41] Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi $CO_2$ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

*Članak 1.*

U članku 7.ga stavku 1. petom podstavku Direktive 1999/62/EZ datum „31. prosinca 2025.” zamjenjuje se datumom „30. lipnja 2031.”, a datum „1. siječnja 2026.” zamjenjuje se datumom „1. srpnja 2031.”.

*Članak 2.*

Države članice odmah obavješćuju Komisiju o mjerama poduzetima u skladu s ovom Direktivom.

*Članak 3.*

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

*Članak 4.*

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

| | |
|---|---|
| *Za Europski parlament* | *Za Vijeće* |
| *Predsjednica* | *Predsjednik* |