

**ZAKON O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O CESTNINJENJU****I. UVOD****1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJETJE ZAKONA**

Cestnino in cestninjenje osebnih in tovornih vozil ureja Zakon o cestninjenju (Uradni list RS, št. 102/24; v nadaljnjem besedilu: ZCestn-1).

Na podlagi zakonskih določb cestnino in cestninjenje podrobneje ureja Uredba o cestninskih cestah in cestnini. Ta uredba določa cestninske ceste v Republiki Sloveniji, prevozne razdalje na njih in cestninske razrede, pri čemer se upošteva največja dovoljena masa vozil. Višino cestnine v neto znesku brez davka na dodano vrednost na kilometer prevozne razdalje cestninske ceste določi Vlada Republike Slovenije za vse cestninske ceste istega upravljavca v enakem znesku ne glede na dejanske stroške posameznega odseka cestninskih cest, ki so lahko različni. Vlada Republike Slovenije mora imeti pri odločanju o višini cestnine podatke o stroških razvoja in gradnje cestninskih cest v upravljanju posameznega upravljavca, stroških obratovanja cestninskih cest v njegovem upravljanju in druge pomembne podatke, potrebne za odločitev o višini cestnine. Ta se ob upoštevanju višine cestnine, ki jo za kilometer prevozne razdalje določi Vlada Republike Slovenije, za posamezne odseke cestninskih cest določi v ceniku cestnine, ki je akt upravljavca cestninskih cest. Cenik cestnine mora biti pred začetkom veljavnosti objavljen v Uradnem listu RS, pred objavo pa mora upravljavec cestninskih cest pridobiti zanj soglasje Vlade Republike Slovenije.

ZCestn-1, ki je bil sprejet in uveljavljen leta 2024, na enem mestu ureja cestninjenje vozil do 3.500 kg največje dovoljene mase, za katera se cestnina plačuje glede na določen čas uporabe cestninske ceste, in cestninjenje vozil nad 3.500 kg največje dovoljene mase, za katera se cestnina plačuje glede na prevoženo razdaljo po cestninski cesti. Zakon je zagotovil tudi pravno podlago za uvedbo organizacijskih, funkcijskih in tehničnih metod, ki so potrebne za zagotavljanje interoperabilnosti cestninskega sistema v Sloveniji z drugimi cestninskimi sistemi v Evropski uniji, vključno z opredelitvijo nadzornih pristojnosti pri izvajanju tega in drugih predpisov o cestninjenju. V okviru cestninjenja glede na prevoženo razdaljo je posebej urejeno cestninjenje v prostem prometnem toku, ki ga je Slovenija uvedla 1. aprila 2018. Gre za sistem cestninjenja, pri katerem ni več potrebno ustavljanje na cestninskih postajah in je usklajen z zakonodajo Evropske unije s tega področja.

Predlog zakona prenaša v slovenski pravni red posamezne določbe Direktive (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, ki spreminja Direktivo 1999/62/ES glede pobiranja cestnin in pristojbin za uporabo nekaterih infrastrukturnih objektov. Glavni cilj predloga zakona je uvedba pristojbine za zunanje stroške, ki predstavlja novo sestavino cestnine za vozila nad 3.500 kg največje dovoljene mase. Z uvedbo pristojbine za zunanje stroške se omogoča notranje vključevanje okoljskih stroškov v sistem cestninjenja težkih tovornih vozil, in sicer za:

- onesnaževanje zraka zaradi emisij iz prometa, ter
- obremenitev s hrupom, ki ga povzročajo vozila med vožnjo po cestninskih cestah.

Pristojbina za zunanje stroške se zaračunava poleg infrastrukturne pristojbine in se določa skladno z referenčnimi vrednostmi iz Priloge IIIb Direktive 1999/62/ES, pri čemer se lahko Vlada Republike Slovenije odloči za določitev višine pristojbine za zunanje stroške, ki je nižja od predpisanih referenčnih stopenj. Sredstva, zbrana iz tega naslova, predstavljajo prihodek državnega proračuna

in se namensko uporabljajo za ukrepe na področju izboljšanja prometnega sistema, zmanjševanja vplivov prometa na okolje ter razvoja prometne infrastrukture.

Predlog zakona posega v več obstoječih določb veljavnega zakona, in sicer v 5., 9., 13., 17., 18., 20. in 21. člen, kjer se dopolnjujejo posamezne določbe z navedbo pristojbine za zunanje stroške poleg infrastrukturne pristojbine, ter dodaja nov 17.a člen, ki celovito ureja način določitve, višino, obseg uporabe in izjeme pri plačevanju pristojbine za zunanje stroške.

Predlog zakona temelji na načelih »onesnaževalec plača« in »uporabnik plača«, s katerima se zagotavlja pravičnejša porazdelitev stroškov, ki jih povzročata cestni promet. Znotraj Evropske unije je bil napredek pri uresničevanju teh načel do sedaj omejen, zato Direktiva (EU) 2022/362 spodbuja celovito internalizacijo zunanjih stroškov, ki jih povzročajo emisije onesnaževal zraka (npr. PM<sub>2-5</sub>, NO<sub>x</sub>) ter prometni hrup. Po podatkih Evropske agencije za okolje so ta onesnaževala v EU odgovorna za več sto tisoč prezgodnjih smrti letno, medtem ko prometni hrup povzroča dodatne zdravstvene težave, predvsem na področju srčno-žilnih bolezni in motenj spanja. Uvedba pristojbine za zunanje stroške omogoča, da se ti vplivi finančno ovrednotijo ter vključijo v sistem cestninjenja, s čimer se spodbuja uporaba čistejših vozil in bolj trajnostnih prometnih praks.

Pristojbina za zunanje stroške se določi na pregleden, objektiv in nediskriminatoren način ter temelji na:

- vrsti vozila in njegovem emisijskem razredu (EURO standard),
- prometni obremenjenosti in značilnostih posameznega odseka cestninske ceste,
- ter referenčnih vrednostih za onesnaženje zraka in hrup, ki jih določa pravo Evropske unije.

Države članice, ki uvedejo takšno pristojbino, morajo upoštevati, da popusti na pristojbino za zunanje stroške niso dovoljeni, saj bi to pomenilo izkrivljanje okoljskih spodbud. Predlog zakona določa tudi obveznost obveščanja Evropske komisije o uvedbi ali spremembi sistema pristojbin za zunanje stroške. Podatki o višini, obsegu uporabe, vplivu na prometne tokove in o namenski porabi prihodkov bodo vključeni v redna petletna zbirna poročila o cestninah, ki jih pripravlja upravljavec cestninskih cest in objavi na svoji spletni strani. S tem se zagotavlja transparentnost in usklajenost slovenskega sistema cestninjenja z zakonodajo Evropske unije ter nadzor nad vplivi uvedenih ukrepov na promet, okolje in gospodarstvo.

Za zaračunavanje pristojbine za zunanje stroške, ki se bo začela zaračunavati 1. aprila 2026, bodo potrebne prilagoditve cestninskega sistema, posodobitve programske opreme za cestninjenje in sprejetje ustreznih podzakonskih predpisov.

## **2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA**

### **2.1 Cilji**

Najpomembnejši cilji predlaganega zakona so:

- uvedba pristojbine za zunanje stroške: zakon uvaja novo sestavino cestnine – pristojbino za zunanje stroške – s katero se v sistem cestninjenja vključujejo okoljski stroški, ki jih povzročata cestni promet, zlasti zaradi onesnaževanja zraka in prometnega hrupa;
- uresničevanje načel »onesnaževalec plača« in »uporabnik plača«: cilj zakona je zagotoviti, da stroške uporabe cestne infrastrukture in vplivov na okolje nosijo tisti, ki jih povzročajo, s čimer se vzpostavlja pravičnejši in okoljsko odgovoren sistem cestninjenja;
- spodbujanje uporabe okolju prijaznejših vozil: zakon spodbuja uporabo vozil z nižjimi emisijami onesnaževal in manjšim hrupom ter s tem prispeva k prehodu na čistejši in energetsko učinkovitejši vozni park;
- zmanjševanje negativnih vplivov prometa na zdravje in okolje: z zaračunavanjem zunanjih stroškov se spodbuja zmanjšanje emisij delcev PM<sub>2-5</sub>, dušikovih oksidov (NO<sub>x</sub>) in prometnega hrupa, kar prispeva k boljši kakovosti zraka, večji prometni varnosti in varovanju zdravja ljudi;
- zagotavljanje skladnosti slovenskega cestninskega sistema z zakonodajo Evropske unije: zakon usklajuje nacionalni sistem cestninjenja z Direktivo (EU) 2022/362, ki določa skupna pravila za določanje infrastrukturnih pristojbin in pristojbin za zunanje stroške v državah članicah EU;

- transparentno in pregledno oblikovanje pristojbin za zunanje stroške;
- namenska uporaba zbranih sredstev: sredstva, zbrana iz pristojbine za zunanje stroške se bodo namenila za izboljšanje prometne infrastrukture, ukrepe za zmanjšanje vplivov prometa na okolje ter spodbujanje trajnostne mobilnosti.

## 2.2 Načela

Glavna načela predlaganega zakona so:

- načelo »onesnaževalec plača« in »uporabnik plača«: stroške uporabe cest in vplivov prometa na okolje nosijo tisti, ki jih povzročajo, kar zagotavlja pravičnejšo in odgovorno porazdelitev stroškov med uporabniki cestninskega omrežja;
- načelo internalizacije zunanjih stroškov: v sistem cestninjenja se vključujejo stroški onesnaževanja zraka in hrupa, s čimer se okoljske obremenitve pretvarjajo v ekonomske spodbude za čistejši promet;
- načelo preglednosti in enake obravnave: pristojbina za zunanje stroške se določa na pregleden, objektiv in nediskriminatoren način, enako za vse uporabnike pod primerljivimi pogoji;
- načelo trajnostne mobilnosti in namenske porabe sredstev: zbrana sredstva se namenjajo za zmanjšanje vplivov prometa na okolje, izboljšanje prometne infrastrukture in spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti.

## 2.3 Poglavitne rešitve

### a) Predstavitev predlaganih rešitev

Poglavitne rešitve predloga zakona so:

- uvedba pristojbine za zunanje stroške: zakon uvaja novo sestavino cestnine za vozila nad 3.500 kg največje dovoljene mase, ki zajema stroške onesnaževanja zraka in prometnega hrupa, v skladu z evropskimi pravili o cestninjenju;
- namenska uporaba zbranih sredstev: sredstva, pridobljena z obračunavanjem pristojbine za zunanje stroške, se bodo namensko uporabljala za ukrepe zmanjševanja vplivov prometa na okolje, izboljšanje prometne infrastrukture in spodbujanje trajnostne mobilnosti;
- obveznost poročanja Evropski komisiji: uvedba pristojbine za zunanje stroške vključuje tudi obveznost obveščanja Evropske komisije o uvedbi ali spremembi sistema pristojbin za zunanje stroške. Podatki o uporabi in višini pristojbin za zunanje stroške bodo vključeni v petletna zbirna poročila o cestninah, ki jih upravljavec cestninskih cest javno objavi.

### b) Normativna usklajenost predloga zakona:

Zakon je usklajen z veljavnim pravnim redom in zakonodajo Evropske unije ter splošno veljavnimi načeli mednarodnega prava in mednarodnimi pogodbami, ki obvezujejo Republiko Slovenijo.

### c) Usklajenost predloga zakona:

Predlog zakona ne posega na področje delovanja samoupravnih lokalnih skupnosti, zato usklajevanje z njimi ni bilo potrebno. Ob upoštevanju dejstva, da se s predlogom zakona v slovenski pravni red prenaša Direktiva 1999/62/ES v delu, ki se nanaša na pristojbine za zunanje stroške v zvezi stroški zaradi onesnaževanja zraka zaradi prometa in stroški hrupa zaradi prometa, ni bil predmet usklajevanja s širšo javnostjo. Ker se določbe predloga zakona v izvedbeni fazi nanašajo na delovno področje upravljavca cestninskih cest, se je vsebina zakona usklajevala tudi z družbo DARS, d. d.

## 3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA ZAKONA ZA DRŽAVNI PRORAČUN IN DRUGA JAVNA FINANČNA SREDSTVA

Predlog zakona nima finančnih posledic za državni proračun in druga javna finančna sredstva.

Ob predpostavki, da se uporabnikom cestninskega omrežja (samo vozila nad 3.500 kg največje dovoljene mase) zaračunajo referenčne vrednosti zunanjih stroškov za hrup in onesnaženje zraka v skladu z Direktivo 2022/362/EU (država ima možnost zaračunavanja nižjih vrednosti) ter na podlagi strukture dejansko prevoženih km v letu 2024 po cestninskih in EURO-emisijskih razredih, se bo iz prihodkov pristojbin za zunanje stroške steklo v državni proračun po oceni družbe DARS na letni ravni okvirno 27,6 mio eurov. Ob upoštevanju dejstva, da 60 odstotkov uporabnikov cestninskega omrežja predstavljajo tuja vozila nad 3.500 kg največje dovoljene mase, to pomeni, da bi od domačih uporabnikov (samo tovorna vozila) pobrali okvirno 11,1 mio EUR na letni ravni. Se bodo pa prihodki iz naslova pristojbin za zunanje stroške v skladu z Direktivo 2022/362/EU namensko uporabili za ukrepe na področju izboljšanja prometnega sistema, zmanjševanja vplivov prometa na okolje ter razvoja prometne infrastrukture.

#### **4. NAVEDBA, DA SO SREDSTVA ZA IZVAJANJE ZAKONA V DRŽAVNEM PRORAČUNU ZAGOTOVLJENA, ČE PREDLOG ZAKONA PREDVIDEVA PORABO PRORAČUNSKIH SREDSTEV V OBDOBJU, ZA KATERO JE BIL DRŽAVNI PRORAČUN ŽE SPREJET**

Predlog zakona ne predvideva porabe proračunskih sredstev, saj upravljavec cestninskih cest svoje naloge na področju cestninjenja financira s prihodki iz naslova cestnin.

#### **5. PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOSTI PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE**

##### **5.1 Primerjalno pravni prikaz**

###### **5.1.1 Zvezna republika Nemčija**

V Nemčiji je obravnavano področje urejeno z Zakonom o zaračunavanju pristojbin po prevoženi razdalji za uporabo zveznih avtocest s težkimi tovornimi vozili (v nadaljnjem besedilu: zakon). Zakon določa obveznost plačila cestnine za težka tovorna vozila, razen za avtobuse, vozila oboroženih sil in policijskih organov, vozila za vzdrževanje cest in vozila z nalogami, podobnimi že naštetim. Smiselno enake oprostitve plačila cestnine pozna tudi naša zakonodaja. Višina cestnine je odvisna od dolžine vozila ali skupine vozil, števila osi vozila ali skupine vozil in emisijskega razreda vozila EURO (podobno je tudi v slovenski pravni ureditvi). Višino cestnine določi zvezna vlada, za kar potrebuje soglasje zveznega sveta (po predlaganem zakonu določi cestninske razrede Vlada Republike Slovenije).

Zvezni urad za tovorni promet lahko ureditev in delovanje sistema prenese na zasebnika (upravljavca). Izvajanje predpisov nadzira zvezni urad za tovorni promet, ob izvajanju carinskih nadzornih ukrepov pa lahko izvajanje predpisov nadzorujejo tudi carinski organi. Naloge in pristojnosti zveznega urada za tovorni promet in carinskih organov v zvezi z nadzorom so podobne pristojnostim naših nadzornih organov glede nadzora nad cestninjenjem. Pri nas mora upravljavec cestninskih cest po javnem pooblastilu opravljati nadzor nad cestninjenjem, za kar ima v zakonu posebej določena pooblastila (t. i. cestninski nadzorniki), pomoč pa mora zagotoviti tudi policija. V Nemčiji podobno kot v slovenskem predlogu Zakona o cestninjenju poznajo možnost poznejšega zaračunavanja cestnine. Cestninski dolžnik (lastnik, imetnik vozila ali voznik) mora v Nemčiji plačati cestnino najpozneje pred uporabo avtocest z obveznostjo plačila cestnine ali izjemoma ob odlogu plačila na določeni datum. Nemški zakon, prav tako kakor naš, določa prekrške, globe in upravni organ, pristojen za odločanje v prekrškovnih zadevah (zvezni urad za tovorni promet).

###### **5.1.2 Zvezna republika Avstrija**

V Avstriji ureja cestninjenje Zvezni zakon o zaračunavanju cestnine na zveznih cestah (Zakon o cestnini na zveznih cestah 2002 – BStMG). Ta določa, da se cestnina lahko plačuje ali glede na

posamezne prevožene odseke (torej glede na število prevoženih kilometrov – v tem primeru se praviloma plačuje z uporabo dovoljenih naprav za elektronsko cestninjenje) ali za določena obdobja (časovno omejena uporaba cest). Cestninski upravičenec je zvezna država, lahko pa tudi delniška družba za financiranje avtocest in hitrih cest, cestninski dolžnik pa je voznik motornega vozila in imetnik registracije. Tudi Avstrija ima nekatere izjeme glede obveznosti plačevanja cestnine (npr. za vozila zvezne vojske, vozila s prednostjo). Za časovno omejeno uporabo cest se cestnina plača z namestitvijo ustrezne vinjete za posamezen cestninski razred vozila (v uporabi so letne, dvomesečne in desetdnevne vinjete), vzporedno pa je od novembra 2019 naprej v uporabi tudi sistem elektronske vinjete, ki omogoča digitalno plačilo uporabe cestninske ceste ter brez fizične namestitve klasične vinjete na vozilo. Veljavnost letne elektronske vinjete je enaka veljavnosti »klasične« vinjete, in sicer je vezana na posamezno koledarsko leto. V ceni ni razlike med klasično in elektronsko vinjeto.

Pri plačevanju cestnine glede na prevoženo razdaljo določi zvezni minister za promet, inovacije in tehnologijo v soglasju z zveznim finančnim ministrom osnovno tarifo za cestnino glede na prevoženo razdaljo. Delniška družba za financiranje avtocest in hitrih cest v cestnem pravilniku določi cestne odseke in tarife na teh odsekih ter splošne pogoje uporabe cestninskih odsekov. Za nadzorovanje cestninjenja je odgovorna delniška družba za financiranje avtocest in hitrih cest, poleg tega lahko za sodelovanje pri izvajanju zakona določi organe za nadzor cestninjenja. Zakon vsebuje tudi kazenske določbe za na primer cestninske prevare in prekršitev dolžnosti ustavitve vozila ter določa denarno kazen za kršitev (pobrana denarna kazen pripada delniški družbi za financiranje avtocest in hitrih cest ter javnopравnim teritorialnim skupnostim, ki financirajo te organe nadzora). Kot pristojni organ po tem zakonu velja okrajni upravni organ. Zvezni minister za promet, inovacije in tehnologijo z uredbo določi začetek zaračunavanja cestnine glede na prevoženo razdaljo po cestninskih cestah takoj, ko sta zagotovljena nemoten potek cestninjenja in varstvo osebnih podatkov.

### **5.1.3 Republika Italija**

V Italiji ureja cestnine Zakon o cestah. Vsebuje določbe o dodatnih pristojbinah za delovne stroje in orodje, ki se uporabljajo pri prilagajanju cestne infrastrukture (gre za t. i. odškodnino za izrabo cestišča), ob neplačilu pa določa upravno kazen za kršitev teh določb. Organizacija prometa in označevanje cest sta v Italiji v pristojnosti ministrstva za infrastrukturo in promet (izdaja direktive s tega področja), pri čemer upošteva mnenje ministrstva za varovanje okolja in prostora (pri cestah, namenjenih vojaški infrastrukturi ali izključni uporabi vojske, pa mnenje teritorialne vojaške komande). Ministrstvo za infrastrukturo in promet tudi prilagaja pravilnike in izdaja dekrete za prilagoditev direktivam Evropske unije. Na ministrstvu za infrastrukturo in promet deluje tudi inšpektorat za promet kot operativni organ.

Zakon določa tudi vedenje in dolžno ravnanje med vožnjo na avtocestah in glavnih medkrajevnih cestah. Kadar se plačuje cestnina na podlagi vstopnega listka, je določena tudi sankcija, če uporabnik tega listka ne pridobi – cestnina se obračuna od najbolj oddaljene vstopne cestninske postaje za pripadajoči razred vozila. Pri kršitvah določb o vedenju in dolžnem ravnanju med vožnjo na avtocestah so določene tudi upravne kazni (mogoča je tudi stranska sankcija odvzema vozniškega dovoljenja). Po zakonu mora biti v celotnem cestnem sistemu postavljena oprema za spremljanje, nadzor in razbiranje podatkov o prometu, za postavitve pa so odgovorne posebne ustanove, ki so lastnice cest (nadzor nad temi dejavnostmi opravlja ministrstvo za infrastrukturo in promet). Zakon ne določa podrobneje načina cestninjenja v Italiji in je splošnejši v primerjavi s slovenskim predlogom zakona.

### **5.1.4 Madžarska**

Na Madžarskem je bil za vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg (težka tovorna vozila), uveden sistem elektronskega sistema cestninjenja HU-GO, ki je v uporabi od 1. 7. 2013 naprej. Cestnini se 6.500 km cestninskih cest, razdeljenih na 2.243 cestninskih odsekov. Za področje

cestninjenja vozil, katerih največja dovoljena masa ne presega 3.500 kg (osebna vozila), je v veljavi sistem elektronske vinjete, ki vključuje motorna kolesa, osebna vozila in njihove prikolice ter tovorna vozila, avtodome in avtobuse, katerih največja dovoljena skupna masa ne presega 3.500 kg, in njihove prikolice. Višina cestnine je odvisna od cestninskega razreda vozila, ki je odvisen od števila sedežev in največje dovoljenje skupne mase vozila. Cestninski razred se določi na podlagi uradnega vpisa v prometnem dovoljenju posameznega motornega vozila. Izvedena je bila integracija s sistemom elektronskega sistema cestninjenja HU-GO, kar omogoča učinkovitejšo prepoznavo registrskih tablic tudi za osebna vozila ter posledično boljši nadzor in učinkovitejšo izterjavo neplačane cestnine.

## **5.2 Prilagojenost predlagane ureditve pravu Evropske unije**

Predlog zakona se usklajuje z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES z dne 17. junija 1999 o zaračunavanju pristojbin vozilom za uporabo cestne infrastrukture (UL L št. 187 z dne 20. 7. 1999, str. 42), zadnjič spremenjeno z Direktivo (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 št. 69 z dne 4. 3. 2022, str. 1). Ker se področje pristojbin za zunanje stroške ureja celovito, so v predlogu zakona vsebovane tudi določbe s področja pristojbine za zunanje stroške iz druge spremembe Direktive 1999/62/ES, in sicer Direktive 2011/76/EU (t. i. direktiva Eurovignette III). Sicer pa je bila Direktiva 1999/62/ES z vsemi njenimi spremembami in dopolnitvami v preostalem delu že prenesena v slovenski pravni red z ZCestn-1.

Predlog zakona je v celoti usklajen s pravnim redom EU.

## **6. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMELO SPREJETJE ZAKONA**

### **6.1 Presoja administrativnih posledic**

a) v postopkih oziroma poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov:

Zakon ne bo imel posledic za postopke javne uprave ali pravosodnih organov, saj ne uvaja novih postopkov ali administrativnih bremen.

b) pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov:

Zakon ne ustvarja nobenih dodatnih obveznosti strank do javne uprave ali pravosodnih organov.

### **6.2 Presoja posledic na okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki**

Zakon ne bo imel posledic na okolje in prostor.

### **6.3 Presoja posledic za gospodarstvo**

Zakon ustvarja pozitivne posledice za gospodarstvo, saj se bodo prihodki iz naslova pristojbin za zunanje stroške, v skladu z Direktivo 2022/362/EU namenjali tudi za ukrepe zmanjševanja in ublažitve vplivov onesnaževanja zaradi cestnega prometa, izboljšanje energetske učinkovitosti vozil, razvoj in krepitev prometne infrastrukture, širitev vseevropskega prometnega omrežja, optimizacijo logistike, zagotavljanje varovanih parkirišč ter izboljšanje prometne varnosti. Namenjena raba teh sredstev bo prispevala k večji konkurenčnosti gospodarstva, saj bo omogočila sodobnejši, čistejši in učinkovitejši cestni transportni sistem.

### **6.4 Presoja posledic za socialno področje**

Zakon ne ustvarja posledic za socialno področje.

### **6.5 Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja**

Zakon ne ustvarja posledic na dokumente razvojnega načrtovanja.

#### **6.6 Presoja posledic za druga področja**

Zakon ne ustvarja posledic za druga področja.

#### **6.7 Izvajanje sprejetega predpisa**

Sprejeti zakon bo objavljen na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo, ki bo v okviru svojih pristojnosti tudi spremljalo izvajanje sprejetega predpisa.

#### **7. Prikaz sodelovanja javnosti pri pripravi predloga zakona**

/

#### **8. Podatek o zunanjem strokovnjaku oziroma pravni osebi, ki je sodelovala pri pripravi predloga zakona (osebno ime in naziv fizične osebe ali firma in naslov pravne osebe)**

Zunanji strokovnjaki niso sodelovali pri pripravi predloga zakona.

#### **9. Navedba, kateri predstavniki predlagatelja bodo sodelovali pri delu Državnega zbora in delovnih teles**

- mag. Alenka Bratušek, ministrica za infrastrukturo,
- mag. Andrej Rajh, državni sekretar na Ministrstvu za infrastrukturo,
- mag. Andreja Knez, generalna direktorica Direktorata za ceste in cestni promet,
- Damijan Leskovšek, vodja Sektorja za ceste, Direktorat za ceste in cestni promet.

## II. BESEDILO ČLENOV

### ZAKON O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O CESTNINJENJU

#### 1. člen

V Zakonu o cestninjenju (Uradni list RS, št. 102/24) se v 2. členu v prvem odstavku v 9. točki za zaklepajem doda vejica in besedilo »in vključuje infrastrukturno pristojbino« nadomesti z besedilom »vključuje pa infrastrukturno pristojbino, lahko pa tudi pristojbino za zunanje stroške«.

Za 61. točko se doda nova 61.a točka, ki se glasi:

»61.a pristojbina za zunanje stroške je pristojbina, ki se zaračunava za nadomestilo stroškov v zvezi z onesnaževanjem zraka zaradi prometa in obremenitvami s hrupom zaradi prometa;«.

Za 70. točko se dodata novi 70.a in 70.b točki, ki se glasita:

»70.a stroški obremenitev s hrupom zaradi prometa so stroški škode za zdravje ljudi in okoljske škode, povzročene s hrupom delovanja vozila ali s stikom vozila s površino vozišča;  
70.b stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa so stroški škode za zdravje ljudi in okoljske škode, ki jo povzroči izpust trdnih delcev in predhodnikov ozona (npr. dušikov oksid, hlapne organske spojine) med delovanjem vozila;«.

#### 2. člen

V 5. členu se v tretjem odstavku za kratico »CO<sub>2</sub>« doda besedilo »in upoštevanja pristojbine za zunanje stroške«.

#### 3. člen

V 9. členu se naslov člena spremeni tako, da se glasi:

»(oprostitve plačila cestnine in pristojbine za zunanje stroške)«.

V prvem odstavku se napovedni stavek spremeni tako, da se glasi:

»Cestnina in pristojbina za zunanje stroške se ne plačata za:«.

V drugem odstavku se za besedo »cestnine« doda besedilo »in pristojbine za zunanje stroške«, za besedo »cestnino« pa besedilo »in pristojbino za zunanje stroške«.

V petem odstavku se za besedo »cestnine« doda besedilo »in pristojbine za zunanje stroške«.

V šestem odstavku se v drugem in tretjem stavku za besedo »cestnine« doda besedilo »in pristojbine za zunanje stroške«.

V osmem in devetem odstavku se za besedo »cestnine« doda besedilo »in pristojbine za zunanje stroške«.

#### 4. člen

V 13. členu se v prvem odstavku za besedo »pristojbino« doda vejica in besedilo »lahko pa tudi pristojbino za zunanje stroške«.

V četrtem odstavku se v tretjem stavku za besedo »pristojbine« doda vejica, besedilo »in znesek pribitka« pa nadomesti« z besedilom »znesek pribitka in znesek pristojbine za zunanje stroške«.

## 5. člen

V 17. členu se v tretjem odstavku v tretji alineji pika nadomesti s podpičjem in doda nova četrta alineja, ki se glasi:

»– je v cestnino zajeta pristojbina za zunanje stroške za onesnaženje zraka.«.

## 6. člen

Za 17. členom se dodata nova 17.a in 17.b člen, ki se glasita:

»17.a člen  
(pristojbina za zunanje stroške)

(1) Upravljavca cestninskih cest poleg infrastrukturne pristojbine zaračunava tudi pristojbino za zunanje stroške v skladu s predpisom iz petega odstavka tega člena.

(2) Pristojbina za zunanje stroške se nanaša na stroške onesnaževanja zraka in obremenitve s hrupom zaradi prometa.

(3) Pri zaračunavanju pristojbine za zunanje stroške se upoštevajo referenčne vrednosti iz Priloge IIIb Direktive 1999/62/ES, pri čemer se lahko vlada odloči, da se bo zaračunaval samo določen delež teh stroškov (npr. zaradi inflacijskih vplivov, znižanja logističnih stroškov, preprečitve preusmeritve vozil na vzporedno necestninsko omrežje).

(4) Prihodki od pristojbine za zunanje stroške se zbirajo na namenski postavki proračuna Republike Slovenije za izvedbo ukrepov za izboljšanje delovanja prometnega sistema (npr. zmanjševanje oziroma ublažitev vplivov onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru, izboljšanje vozil glede emisij in porabe energije, razvoj drugih oblik infrastrukture in okrepitev obstoječih zmogljivosti, razvoj vseevropskega prometnega omrežja, optimiziranje logistike in zagotavljanje varovanih parkirišč, izboljšanje prometne varnosti).

(5) Višino pristojbine za zunanje stroške, vozila, ki se jim pristojbina zaračunava, in cestninske ceste, na katerih se pristojbina zaračunava, predpiše vlada. Upravljavca cestninskih cest zagotovi podatke in potrebne izračune za določitev višine pristojbine za zunanje stroške.

(6) Pri določanju višine pristojbine za zunanje stroške se upoštevajo stroški, ki se nanašajo na omrežje ali del omrežja cestninskih cest, na katerem se zaračunava pristojbina za zunanje stroške, ter na vozila, ki se jim ta pristojbina zaračunava.

(7) Upravljavca cestninskih cest je upravičen do povračila stroškov, ki jih ima zaradi zaračunavanja pristojbine za zunanje stroške, v višini enega odstotka pobrane pristojbine za zunanje stroške v posameznem koledarskem letu. Upravljavcu cestninskih cest se stroški zaračunavanja pristojbine za zunanje stroške v preteklem letu povrnejo najpozneje do 31. januarja tekočega leta.

(8) Vozilom, ki izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde EURO, se pristojbina za zunanje stroške ne zaračunava štiri leta po datumih začetka uporabe, določenih v pravilih, na podlagi katerih se ti standardi uvedejo.

(9) Pristojbina za zunanje stroške se ne zaračunava na odsekih cestninskih cest, na katerih bi njeno zaračunavanje povzročilo preusmeritev vozil, ki najbolj onesnažujejo okolje, in bi to negativno vplivalo na varnost v cestnem prometu in zdravje ljudi na oziroma ob vzporednem necestninskem cestnem omrežju.

17.b člen  
(namenska uporaba prihodkov od pristojbine za zunanje stroške)

(1) Ministrstvo 50 odstotkov vseh zbranih sredstev iz pristojbine za zunanje stroške v preteklem koledarskem letu nameni za nepovratne finančne spodbude, katerih cilj je izboljšanje delovanja prometnega sistema ter zmanjšanje negativnih vplivov cestnega prometa na okolje in varnost v prometu (npr. za uporabo vozil z nižjimi emisijami ali alternativnimi pogoni, za zmanjšanje emisij iz obstoječega voznega parka, digitalizacijo voznih parkov, optimizacijo logistike in zagotavljanje varnih in varovanih parkirišč, tehnološke rešitve za spremljanje vozil, usposabljanje voznikov).

(2) Ob upoštevanju prejšnjega odstavka ministrstvo preostali oziroma neporabljeni del vseh zbranih sredstev iz naslova pristojbine za zunanje stroške v preteklem koledarskem letu nameni za ukrepe, povezane z razvojem državne cestne infrastrukture oziroma vseevropskega prometnega omrežja, digitalizacijo prometnega sistema in izboljšanjem prometne varnosti na državnem cestnem omrežju.

(3) Upravičenci do sredstev iz prvega odstavka tega člena so imetniki veljavnih licenc za opravljanje prevozov v cestnem prometu.

(4) Nepovratne finančne spodbude iz prvega odstavka tega člena dodeljuje ministrstvo.

(5) Javni razpis za dodelitev nepovratnih finančnih spodbud se objavi v Uradnem listu Republike Slovenije in na spletni strani ministrstva. Z javnim razpisom se določijo podrobnejši pogoji za dodelitev nepovratnih finančnih spodbud.

(6) Pri dodelitvi nepovratnih finančnih spodbud se upoštevajo naslednja merila:

- okoljski učinki, kot so prihranki energije, znižanje izpustov CO<sub>2</sub> in onesnaževal zunanega zraka;
- povečanje varnosti cestnega prometa;
- učinkovitost in gospodarnost izvajanja cestnih prevozov potnikov in blaga.

(7) Pri dodelitvi nepovratnih finančnih spodbud ministrstvo poleg pogojev, določenih s pravili o državnih pomočeh, upošteva tudi naslednje pogoje:

- prejemnik finančne spodbude (v nadaljnjem besedilu: prejemnik) ima sedež v Republiki Sloveniji ali kateri koli državi članici Skupnosti ali ima najpozneje do dodelitve finančne spodbude registrirano podružnico v Republiki Sloveniji;
- pravnoorganizacijska oblika prejemnika je gospodarska družba ali samostojni podjetnik posameznik;
- prejemnik kot glavno dejavnost opravlja dejavnost, ki je v veljavni standardni klasifikaciji dejavnosti razvrščena v »H 49.310 Mestni in primestni kopenski potniški promet«, razen obratovanja žičnic in zobatih železnic, ki so del mestnega ali primestnega prometnega sistema, »H 49.391 Medkrajevni in drug cestni potniški promet« ali »H 49.410 Cestni tovorni promet«;
- prejemnik od dneva oddaje vloge do dneva odobritve prejema nepovratne finančne spodbude nima neporavnanih obveznosti iz naslova obveznih dajatev in drugih denarnih nedavčnih obveznosti;
- prejemnik nima blokirane transakcijskega računa in ni v postopku zaradi insolventnosti, stečajnem postopku ali postopku prisilnega prenehanja.

(8) Upravičencu do nepovratne finančne spodbude po tem členu se upravičeni stroški za doseg ciljev iz prvega odstavka tega člena priznajo pod naslednjimi pogoji:

- stroški so navedeni v predračunu ali računu za izvedbo naložbe ali v pogodbi oziroma v verodostojnih listinah;
- stroški so oziroma bodo nastali izključno zaradi izvajanja naložbe;
- stroški so ali bodo dejansko nastali na podlagi opravljenega dela, dobavljenega materiala in opravljenih storitev ter bodo pripoznani v skladu s skrbnostjo dobrega gospodarja;
- stroški bodo nastali in bili plačani v obdobju upravičenosti ter bodo izkazani z verodostojnimi listinami.

(9) Podrobnejšo opredelitev meril in pogojev iz šestega in sedmega odstavka tega člena predpiše minister.«.

#### **7. člen**

V 18. členu se za besedilom člena, ki se označi kot prvi odstavek, doda nov, drugi odstavek, ki se glasi:

»(2) Popusti na pristojbino za zunanje stroške niso dovoljeni.«.

#### **8. člen**

V 20. členu se za prvim odstavkom dodata nov drugi in tretji odstavek, ki se glasita:

»(2) Ministrstvo pred začetkom izvajanja nove ali bistveno spremenjene cestninske ureditve na podlagi pristojbin za zunanje stroške Komisiji sporoči podatke o prostorskem obsegu cestninskega omrežja, na katerem se bodo zaračunavale pristojbine za zunanje stroške, predvidene stopnje pristojbin za posamezno kategorijo vozil in emisijske razrede vozil. Če se nameravajo zaračunavati pristojbine za zunanje stroške, višje od referenčnih vrednosti, navedenih v Prilogi IIIb Direktive 1999/62/ES, ministrstvo o tem obvesti Komisijo v skladu s Prilogo IIIa Direktive 1999/62/ES.

(3) Ministrstvo lahko v obvestilo, ki ga pošlje Komisiji pred izvajanjem nove ali bistveno spremenjene cestninske ureditve na podlagi uvedenih infrastrukturnih pristojbin, vključi podatke o več spremembah cestninske ureditve na podlagi infrastrukturnih pristojbin.«.

Dosedanji drugi odstavek postane četrti odstavek.

#### **9. člen**

V 21. členu se v prvem odstavku v 1. točki za besedo cestnine doda besedilo »ali pristojbine za zunanje stroške«.

Za 4. točko se doda nova 5. točka, ki se glasi:

»5. pristojbini za zunanje stroške, ki se zaračunava posameznim vozilom nad 3.500 kg NDM, vključno z navedbo vrste ceste in časovnega obdobja zaračunavanja;«.

Za dosedanjo 5. točko, ki postane 6. točka, se doda nova 7. točka, ki se glasi:

»7. prihodkih iz pristojbin za zunanje stroške;«.

Dosedanje 7. do 9. točka postanejo 8. do 11. točka.

### **PREHODNI IN KONČNA DOLOČBA**

#### **10. člen**

##### **(začetek zaračunavanja pristojbine za zunanje stroške)**

Upravljavca cestninskih cest začne vozilom nad 3.500 kg NDM zaračunavati pristojbino za zunanje stroške iz 17.a člena zakona 1. aprila 2026.

#### **11. člen**

##### **(rok za izdajo in uskladitev podzakonskih predpisov)**

(1) Vlada izda predpis iz petega odstavka 17.a člena zakona do 1. marca 2026.

(2) Minister izda predpis iz devetega odstavka 17.b člena zakona v šestih mesecih od uveljavitve tega zakona.

(3) Upravljavec cestninskih cest uskladi cenik cestnine za uporabo cestninskih cest s predpisom iz prejšnjega odstavka najpozneje do 31. marca 2026.

**12. člen**  
**(začetek veljavnosti)**

Ta zakon začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

### **III. OBRAZLOŽITEV ČLENOV**

#### **K 1. členu**

Zakon o cestninjenju (Uradni list RS, št. 102/24; v nadaljnjem besedilu: ZCestn-1) v 2. členu določa pomen ključnih izrazov. Ker se s predlaganim zakonom v skladu z Direktivo 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 št. 187 z dne 20. 7. 1999, str. 42), zadnjič spremenjeno z Direktivo (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 št. 69 z dne 4. 3. 2022, str. 1; v nadaljnjem besedilu: Direktiva 1999/62/ES) v slovenski pravni red prenašajo določbe, ki se nanašajo na zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške, povezane z onesnaževanjem zraka in hrupom zaradi prometa, se med izraze vključuje tudi pomen pristojbin za zunanje stroške. In sicer se pristojbina za zunanje stroške zaračunava kot nadomestilo stroškov v zvezi z onesnaževanjem zraka zaradi prometa in obremenitvami s hrupom zaradi prometa. Ob tem se s predlogom zakona hkrati določa, da cestnina poleg infrastrukturne pristojbine, ki je prihodek upravljavca ceste, vključuje tudi pristojbino za zunanje stroške, ki je prihodek državnega proračuna, pri čemer lahko obsega eno ali pa obe navedeni pristojbini. V skladu z Direktivo 1999/62/ES se v novih 70.a in 70.b točkah določa pomen stroškov onesnaževanja zraka zaradi prometa in stroškov obremenitev s hrupom zaradi prometa.

V skladu z Direktivo 1999/62/ES se lahko kot pristojbina za zunanje stroške zaračunava tudi zaradi nadomestila stroškov v zvezi z emisijami CO<sub>2</sub> zaradi prometa. Za slednje se Republika Slovenija ni odločila, saj se emisije CO<sub>2</sub> že upoštevajo pri diferenciaciji infrastrukturne pristojbine tako, da se vozila, ki so ekološko sprejemljivejša z vidika izpustov emisij CO<sub>2</sub> uvrščajo v višje emisijske razrede CO<sub>2</sub>, posledično pa dosegajo višja znižanja infrastrukturne pristojbine.

#### **K 2. členu**

ZCestn-1 v 5. členu ureja cestnino za uporabo cestninskih cestnih objektov (npr. viadukti, predori) in določa, da cestnina na cestninskih cestah obsega tudi cestnino za uporabo cestnih objektov na njih. V skladu z že veljavnim tretjim odstavkom 5. člena ZCestn-1 se višina cestnine za uporabo cestninskega cestnega objekta določi brez prilagajanja infrastrukturne pristojbine glede na emisijski razred CO<sub>2</sub>, če to ni tehnično izvedljivo ali pa bi povzročilo preusmeritev vozil, ki najbolj onesnažujejo, s cestninske na necestninsko cesto, kar bi negativno vplivalo na varnost v cestnem prometu ali zdravje ljudi. S predlogom zakona se predpisuje, da se v primerih iz tretjega odstavka 5. člen ZCestn-1 pri cestnini za uporabo cestninskega cestnega objekta tudi ne upošteva pristojbina za zunanje stroške.

#### **K 3. členu**

ZCestn-1 v 9. členu določa oprostitev pri plačevanju cestnine. Izjeme se s predlogom zakona ne spreminjajo in so enake že zdaj veljavnim ter obsegajo zlasti vožnjo z domačimi ali tujimi vojaškimi vozili, vozili s prednostjo, vozili, ki se uporabljajo za opravljanje dejavnosti vzdrževanja cestninskih cest, cestninjenja in nadzora nad plačevanjem cestnine ter vozili v spremstvu in s spremstvom. Se pa s predlogom zakona zaradi možnosti zaračunavanja pristojbine za zunanje stroške poleg infrastrukturne pristojbine jasno in nedvoumno določa, da je posamezni prevoz, ki je oproščen plačila cestnine, vključujoč infrastrukturno pristojbino, oproščen tudi plačila pristojbine za zunanje stroške. Zapisanemu sledi sprememba naslova 9. člena ZCestn-1 in vse spremembe v vsebinskem delu tega člena.

#### **K 4. členu**

ZCestn-1 v 13. členu določa splošne obveznosti v zvezi z načinom cestninjenja glede na prevoženo razdaljo. V prvem odstavku določa, da se cestnina glede na prevoženo razdaljo plačuje za uporabo cestninske ceste za vozilo nad 3.500 kg največje dovoljene mase in zajema infrastrukturno pristojbino. Ker se s predlogom zakona uvaja tudi možnost zaračunavanja pristojbine za zunanje stroške, se prvi odstavek dopolnjuje tako, da lahko cestnina poleg infrastrukturne pristojbine zajema tudi pristojbino za zunanje stroške. Poleg tega se z dopolnitvijo četrtega odstavka določa, da se pri zaračunavanju cestnine na računu ali potrdilu o plačilu izkaže poleg ostalih že predpisanih postavk tudi znesek pristojbine za zunanje stroške.

#### **K 5. členu**

ZCestn-1 v 17. členu ureja prilagoditev višine infrastrukturne pristojbine glede na emisijski razred EURO vozila, obdobja zgoščenega prometa, obdobje dneva, leta, tedna in podobno. Ta prilagoditev zvišuje cestnino v času, ko se cestninske ceste uporabljajo bolj, ter jo ustrezno znižuje za manj ugoden čas uporabe (ponoči, pozimi) in za okolju prijaznejša vozila, medtem ko jo povečuje za okolju manj prijazna vozila, tako da je še vedno ohranjeno načelo povrnitve infrastrukturnih stroškov. Skrajne meje te prilagoditve in druge njene značilnosti izhajajo iz Direktive 1999/62/ES. Faktorje prilagoditve višine cestnine predpiše vlada. Če na podlagi dokumentov, ki jih mora v postopku dodeljevanja faktorjev prilagoditve višine cestnine predložiti cestninski zavezanec, ni mogoče ugotoviti, v kateri emisijski razred EURO spada vozilo, se zanj uporabi višina cestnine, ki velja za emisijski razred EURO 0. Prilagoditev višine cestnine mora biti sorazmerna zastavljenim ciljem (instrument prometne politike, spodbujanje uporabe ekološko sprejemljivejših vozil ipd.) in ne sme biti namenjena ustvarjanju dodatnega prihodka iz cestnin.

V tretjem odstavku 17. člena ZCestn so določeni pogoji za odstopanje od zahteve po prilagoditvi infrastrukturne pristojbine glede emisijski razred vozila EURO. Med te pogoje se v skladu z Direktivo 1999/62/ES dodaja tudi zaračunavanje pristojbine za zunanje stroške za onesnaževanje zraka.

#### **K 6. členu**

Za 17. členom ZCestn-1 se dodajata nov 17.a in 17.b člen.

17. b člen podrobneje ureja zaračunavanje pristojbine za zunanje stroške. V skladu s tem členom lahko upravljavec cestninskih cest vozilom nad 3.500 kg največje dovoljene mase poleg infrastrukturne pristojbine zaračunava tudi pristojbino za zunanje stroške, in sicer v zvezi s stroški onesnaževanja zraka in stroški obremenitev s hrupom zaradi prometa. Pri določanju višine pristojbine za zunanje stroške se upoštevajo referenčne vrednosti iz Priloge IIIb Direktive 1999/62/ES, pri čemer ima vlada možnost, da predpiše znižano pristojbino za zunanje stroške, da bi s tem npr. zmanjšala inflacijske vplive, znižala logistične stroške, preprečila preusmeritve vozil na vzporedno necestninsko omrežje, omogočila prilagoditev voznega parka prevoznim podjetjem.

Pristojbina za zunanje stroške je prihodek proračuna Republike Slovenije, ki se namenja ukrepom za izboljšanje delovanja prometnega sistema (npr. zmanjševanje onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru, ublažitev vplivov onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru, izboljšanje vozil glede emisij in porabe energije, razvoj drugih oblik infrastrukture in okrepitev obstoječih zmogljivosti, razvoj vseevropskega prometnega omrežja, optimiziranje logistike in zagotavljanje varovanih parkirišč, izboljšanje prometne varnosti). Namensko uporabo pobranih sredstev iz naslova pristojbine za zunanje stroške določa Direktiva 1999/62/ES, ki v 9. členu priporoča, da se sredstva namensko uporabijo za izboljšano delovanje prometnega sistema, pri čemer taksativno navaja področja, ki jih je treba spodbujati za doseg želenega cilja, to je izboljšanje prometnega sistema.

Slednje je povsem razumljivo, saj je treba sredstva, ki so bila zaračunano zato, ker prihaja do povečanega onesnaževanja zraka ali prekomernega hrupa zaradi prometa, usmeriti v odpravo vzrokov zaradi katerih so bila pobrana. In prav temu sledi predlagani zakon. Višino pristojbine za zunanje stroške, vozila, ki se jim pristojbina zaračunava, in cestninske ceste, na katerih se pristojbina zaračunava, predpiše vlada, pri čemer upravljavec cestninskih cest zagotovi podatke in potrebne izračune za določitev višine pristojbine za zunanje stroške. Pri določanju višine pristojbine za zunanje stroške se upoštevajo stroški, ki se nanašajo na omrežje ali del omrežja cestninskih cest, na katerem se zaračunava pristojbina za zunanje stroške, ter na vozila, ki se jim ta pristojbina zaračunava. Vozilom, ki izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde EURO, se pristojbina za zunanje stroške zaradi onesnaževanja zraka zaradi prometa, ne zaračunava štiri leta po datumih začetka uporabe, določenih v pravilih, na podlagi katerih se ti standardi uvedejo.

V skladu z Direktivo 1999/62/ES se pristojbina za zunanje stroške ne zaračunava na odsekih cestninskih cest, na katerih bi njeno zaračunavanje povzročilo preusmeritev vozil, ki najbolj onesnažujejo okolje, in bi to negativno vplivalo na varnost v cestnem prometu in zdravje ljudi na oziroma ob vzporednem necestninskem cestnem omrežju.

Upravljavec cestninskih cest je upravičen do povračila stroškov, ki jih ima zaradi zaračunavanja pristojbine za zunanje stroške, v višini enega odstotka pobrane pristojbine za zunanje stroške v posameznem koledarskem letu. V te stroške so zajeti zlasti stroški prilagoditve cestninskega sistema, vzdrževanja sistema, kontrolinga, administrativni stroški ter stroški provizij za plačilna sredstva in plačilni promet. Upravljavcu cestninskih cest se stroški zaračunavanja pristojbine za zunanje stroške v preteklem letu povrnejo najpozneje do 31. januarja tekočega leta.

V novem 17. b členu se določa namenska uporaba prihodkov iz naslova pristojbine za zunanje stroške. Namen tega člena je zagotoviti, da se sredstva, zbrana iz naslova pristojbine za zunanje stroške cestnega prometa, namensko porabijo za izboljšanje delovanja prometnega sistema, zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje, digitalizacijo in povečanje prometne varnosti. Člen določa razmerje med namensko porabo sredstev, upravičence, pogoje in merila za dodeljevanje nepovratnih finančnih spodbud ter zagotavlja preglednost in učinkovitost uporabe javnih sredstev. Ministrstvo, pristojno za promet, najmanj 50 odstotkov vseh zbranih sredstev iz pristojbine za zunanje stroške nameni za nepovratne finančne spodbude. Njihov cilj je pospešiti prehod v čistejše, učinkovitejše in varnejše izvajanje cestnih prevozov ter zmanjšati negativne okoljske vplive. Spodbude se lahko namenijo za naložbe v vozila z nižjimi emisijami ali alternativnimi pogoni, zmanjševanje emisij obstoječega voznega parka, digitalizacijo, optimizacijo logističnih procesov in izboljšanje varnosti voznikov ter tovora. Gre za ukrepe, ki prispevajo k uresničevanju ciljev trajnostne mobilnosti, nižanja emisij toplogrednih plinov in izboljšanja splošnega stanja prometne infrastrukture. Preostali del sredstev (50 odstotkov), ki ni uporabljen za nepovratne finančne spodbude, se namensko usmeri v razvoj državne cestne infrastrukture, digitalizacijo prometnega sistema ter izboljšanje prometne varnosti. S tem se zagotavlja celovit pristop: ukrepi za prevoznike se dopolnjujejo z vlaganji države v varno, moderno in učinkovito cestno omrežje. Odstavek omogoča fleksibilnost, saj se del sredstev, ki v danem letu ni porabljen za nepovratne finančne spodbude, preusmeri v investicije javnega značaja.

Upravičenci do nepovratnih finančnih sredstev, ki jih dodeljuje ministrstvo, pristojno za promet, so imetniki licenc za opravljanje prevozov v cestnem prometu. Na ta način se sredstva osredotočajo na subjekt, ki dejansko prispeva k nastanku zunanjih stroškov v prometu ter ima največji potencial za njihovo zmanjšanje. Upravičenci so tako cestni prevozniki blaga ali potnikov, ki lahko s podporo ukrepov zmanjšajo svoj okoljski odtis in povečajo varnost svojega delovanja.

Nepovratne finančne spodbude se dodeljujejo na podlagi javnega razpisa, ki mora biti objavljen v Uradnem listu Republike Slovenije in na spletni strani ministrstva. Javna objava zagotavlja

preglednost, enakopravnost upravičencev in skladnost s pravili o dodeljevanju javnih sredstev. Javni razpis določa podrobnejše pogoje za dodelitev sredstev, kar omogoča prilagodljivost glede na potrebe sektorja in specifične cilje posameznega razpisnega obdobja.

Šesti odstavek določa merila, ki se upoštevajo pri ocenjevanju projektov in dodeljevanju sredstev. Merila so zasnovana tako, da se spodbuja največji možni prispevek k zmanjšanju okoljskih obremenitev, izboljšanju prometne varnosti ter povečanju učinkovitosti in gospodarnosti prevozov. Prioriteta se daje projektom, ki izkazujejo pomemben prihranek energije, znižanje emisij CO<sub>2</sub> in drugih onesnaževal ter dokazljive učinke na varnost prometa ali optimizacijo delovanja prevoznih procesov.

Prejemnik nepovratnih finančnih sredstev mora poleg pogojev, ki izhajajo iz pravil o državnih pomočeh izpolnjevati še določene dodatne pogoje. Slednji vključujejo sedež ali podružnico v Republiki Sloveniji, ustrezno pravnoorganizacijsko obliko, opravljanje dejavnosti cestnega prevoza potnikov ali blaga ter izpolnjevanje davčnih in drugih finančnih obveznosti. Določbe preprečujejo dodeljevanje sredstev subjektom, ki so v finančnih težavah, imajo blokirane račune ali so v insolvenčnih postopkih. Tak pristop zmanjšuje tveganja za neučinkovito porabo sredstev in zagotavlja, da pomoč prejmejo stabilni in aktivni gospodarski subjekti.

Osmi odstavek 17. b člena določa, pod katerimi pogoji se priznajo upravičeni stroški. Poudarjeno je, da morajo biti stroški neposredno povezani z naložbo, realno nastali, izkazani z verodostojnimi listinami ter nastati in biti plačani v obdobju upravičenosti. Takšna ureditev zagotavlja transparentnost, sledljivost in odgovorno ravnanje s sredstvi ter preprečuje neupravičene ali navidezne stroške. Upoštevanje načela skrbnosti dobrega gospodarja zmanjšuje tveganja za zlorabe in zagotavlja učinkovitost porabe javnih sredstev.

#### **K 7. členu**

19. člen ZCestn-1 ureja možnost popustov pri zaračunavanju cestnine. V skladu z uveljavljeno pravno ureditvijo lahko upravljavec cestninskih cest v ceniku cestnine predvidi popuste na infrastrukturno pristojbino, če ugotovi, da je tarifna sestava sorazmerna, objavljena in se uporablja pod enakimi pogoji ter ne prenaša dodatnih stroškov na druge uporabnike z višjimi cestninami, da popusti povzročajo dejanske prihranke pri upravnih stroških ali da ne presegajo 13 odstotkov infrastrukturnih pristojbin, ki jih plačujejo do popustov neupravičena enakovredna vozila.

S predlogom zakona se v skladu z Direktivo 1999/62/ES določa, da popusti na pristojbino za zunanje stroške niso dovoljeni.

#### **K 8. členu**

ZCestn-1 v 20. členu podrobneje določa primere, pri katerih je treba o nekaterih okoliščinah, pomembnih za cestninjenje, obvestiti Evropsko komisijo. Tako jo je treba obvestiti o začetku izvajanja nove cestninske ureditve na podlagi infrastrukturnih pristojbin. Če se Evropska komisija s predlaganimi spremembami ne strinja, mora ministrstvo, pristojno za promet, poskrbeti, da se predlog uskladi z njeno odločitvijo. S tem je preprečeno arbitrarno sprejemanje odločitev posameznih držav članic o cestninjenju, in sicer z namenom, da bi bile odločitve usklajene z evropsko zakonodajo.

S predlogom zakona se dodatno predpisuje, da mora ministrstvo, pristojno za promet, pred začetkom izvajanja nove ali bistveno spremenjene cestninske ureditve na podlagi pristojbin za zunanje stroške Evropski komisiji sporočiti podatke o prostorskem obsegu cestninskega omrežja, na katerem se bodo zaračunavale pristojbine za zunanje stroške, predvidene stopnje pristojbin za

posamezno kategorijo vozil in emisijske razrede vozil. Če bi se nameravale zaračunavati pristojbine za zunanje stroške, višje od referenčnih vrednosti, navedenih v Prilogi IIIb Direktive 1999/62/ES, bi moralo ministrstvo, pristojno za promet tudi o tem obvestiti Evropsko komisijo. Ministrstvo, pristojno za promet, lahko v obvestilo, ki ga pošlje Evropski komisiji pred izvajanjem nove ali bistveno spremenjene cestninske ureditve na podlagi uvedenih infrastrukturnih pristojbin, vključi podatke o več spremembah cestninske ureditve.

#### **K 9. členu**

ZCestn-1 v 21. členu opredeljuje pripravo in vsebino zbirnega poročila o cestninah, ki ga mora upravljavec cestninskih cest pripraviti vsakih pet let. Zbirno poročilo mora vsebovati zlasti podatke o zaračunavanju cestnin za uporabo cestninskih cest, o omrežju cestninskih cest, kategoriji vozil, ki plačujejo cestnino, in vozil, ki so oproščena plačila cestnine ali pristojbine za zunanje stroške; prilagoditvah infrastrukturnih pristojbin glede na kategorijo vozila in vrsto vozila nad 3.500 kg NDM; prilagoditvah infrastrukturnih pristojbin glede na okoljsko učinkovitost vozil nad 3.500 kg NDM; morebitnem razlikovanju infrastrukturnih pristojbin glede na obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas; pristojbini za zunanje stroške, ki se zaračunava posameznim vozilom nad 3.500 kg NDM, vključno z navedbo vrste ceste in časovnega obdobja zaračunavanja; ponderirani infrastrukturni pristojbini ter skupnem prihodku iz infrastrukturnih pristojbin; skupnem prihodku iz pristojbin za zunanje stroške; skupnem prihodku iz pristojbin za zastoje glede na kategorijo vozila nad 3.500 kg NDM; skupnem prihodku, zbranim s pribitki na infrastrukturno pristojbino, in cestnih odsekih, na katerih so bili zaračunani; skupnem prihodku iz cestnin; deležu vozil, ki uporabljajo cestninske ceste in spadajo v različne emisijske razrede EURO in CO<sub>2</sub>; namenu koriščenja prihodkov iz naslova cestninjenja vozil (npr. za razvoj cestninskega sistema, razvoj vseevropskega prometnega omrežja, izboljšanje prometne varnosti, zagotavljanje varovanih parkirišč). Upravljavec cestninskih cest zbirno poročilo o cestninah objavi na svoji spletni strani, namen zbirnega poročila pa je, da se lahko širša zainteresirana javnost seznaní s prihodki in namenom finančnih sredstev, ki se zberejo v okviru posameznega cestninskega sistema.

S predlogom zakona se v skladu z Direktivo 1999/62/ES v poročanje vključujejo tudi podatki o zaračunavanju pristojbine za zunanje stroške, in sicer z navedbo časovnega obdobja zaračunavanja, vozil, ki se jim zaračunava, in prihodkih iz tega naslova.

#### **K 10. členu**

Ta člen določa, da se začne pristojbina za zunanje stroške zaračunavati 1. aprila 2026.

#### **K 11. členu**

S tem členom se določa, da mora Vlada Republike Slovenije izdati predpis iz petega odstavka 17. člena zakona (predpis, ki določa višino pristojbine za zunanje stroške, vozila, ki se jim ta pristojbina zaračunava, in cestninske ceste na katerih se le-ta zaračunava) do 1. marca 2025, upravljavec cestninskih cest pa mora cenik cestnine za uporabo cestninskih cest uskladiti s tem predpisom najpozneje do 31. marca 2026.

V zvezi z dodeljevanjem nepovratnih finančnih sredstev iz naslova prihodkov od pristojbine za zunanje stroške minister, pristojen za promet, določi podrobnejšo opredelitev meril in pogojev iz 17.b člena v podzakonskem aktu, ki ga izda v šestih mesecih od uveljavitve tega zakona.

#### **K 12. členu**

Ta člen določa vacatio legis. Razlog za kratek rok uveljavitve je v dejstvu, da bosta lahko vlada in upravljavec cestninskih cest pravočasno izvedla vse pravne in operativno tehnične aktivnosti za zaračunavanje pristojbine za zunanje stroške s 1. aprilom 2026.

## IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE SPREMINJAJO

### 2. člen (pomen izrazov)

(1) Posamezni izrazi, uporabljeni v tem zakonu, pomenijo:

1. akreditacija je postopek, ki ga opredeli in upravlja izvajalec cestninjenja, na podlagi katerega ponudnik evropskega elektronskega cestninjenja pridobi dovoljenje za zagotavljanje evropskega elektronskega cestninjenja (v nadaljnjem besedilu: EETS) na določenem območju EETS;
2. avtobus je težko vozilo, namenjeno prevozu več kot osmih potnikov poleg voznika;
3. avtomatizirano iskanje je postopek spletnega dostopa za pregledovanje zbirk podatkov o vozilih in lastnikih ali imetnikih vozil ene ali več držav članic Evropske unije;
4. bistveno spremenjena cestninska ureditev ali ureditev zaračunavanja pristojbin je cestninska ureditev ali ureditev zaračunavanja pristojbin, pri kateri se zaradi spremembe stopenj pristojbin v tekočem letu pričakuje povečanje prihodkov nad deset odstotkov v primerjavi s prejšnjim obračunskim letom, brez upoštevanja učinka povečanja prometa in po popravku za stopnjo inflacije, ki se meri s spremembami v harmoniziranem indeksu cen življenjskih potrebščin Evropske unije, razen energije in nepredelanih živil, kot ga objavi Eurostat;
5. bistveno spremenjeni sistem elektronskega cestninskega sistema je sprememba obstoječega elektronskega cestninskega sistema tako, da morajo ponudniki EETS spremeniti komponente interoperabilnosti, ki so v uporabi (npr. ponovno programirati ali prirediti vmesnike za svoje podporne storitve do te mere, da je potrebna ponovna akreditacija);
6. bivalno vozilo je vozilo s posebno nadgradnjo in stalno opremo za bivanje, ki obsega zlasti sedeže in mizo, opremo za kuhanje in hrambo in ležišča, ki so lahko ločena ali sestavljiva iz sedežev;
7. brezemisijsko vozilo so osebni avtomobil, minibus ali lahko gospodarsko vozilo brez motorja z notranjim izgorevanjem ali brezemisijsko težko vozilo, kot je opredeljeno v 11. točki 3. člena Uredbe (EU) 2019/1242 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO<sub>2</sub> za nova težka vozila in spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L št. 198 z dne 25. 7. 2019, str. 202; v nadaljnjem besedilu: Uredba 2019/1242/EU);
8. cestnina je plačilo določenega zneska za uporabo cestninske ceste iz 3. oziroma 4. člena tega zakona oziroma cestninskega cestnega objekta iz drugega odstavka 5. člena tega zakona, katerega višina je določena glede na tip vozila in prevoženo razdaljo po cestninski cesti ali glede na dolžino obdobja, v katerem se cestninska cesta uporablja;
9. cestnina glede na prevoženo razdaljo po cestninski cesti je cestnina, ki jo za uporabo cestninske ceste plačujejo vozila, katerih največja tehnično dovoljena masa presega 3.500 kg, ne glede na največjo tehnično dovoljeno maso priklopnega vozila (v nadaljnjem besedilu: vozilo nad 3.500 kg NDM) in vključuje infrastrukturno pristojbino;
10. cestninska ureditev je skupek pogojev, pod katerimi se na posamezni cestninski cesti odmerja cestnina ter izvaja in nadzira cestninjenje;
11. cestninjenje je celota dejavnosti, ki so s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi ter splošnimi akti za izvajanje javnih pooblastil določene za izpolnjevanje obveznosti plačevanja cestnine in nadzor nad njenim plačevanjem;
12. cestninska cesta je cesta, ki je s predpisom iz četrtega odstavka 3. člena tega zakona določena kot cesta, za uporabo katere se plačuje cestnina;
13. cestninski odsek je s predpisom iz četrtega odstavka 3. člena tega zakona določen del cestninske ceste, ki ga mora vozilo prevoziti, da nastopi obveznost plačila cestnine po prevoženi razdalji;
14. cestninska postaja je mesto na cestninski cesti ali uvozu oziroma izvozu z nje, ki je opremljeno s potrebnimi objekti oziroma napravami za cestninjenje z ustavljanjem oziroma zmanjšanjem hitrosti vozila (v nadaljnjem besedilu: cestninjenje z ustavljanjem);
15. cestninska uporabniška točka je mesto, ki cestninskemu zavezancu oziroma zavezanki (v nadaljnjem besedilu: cestninski zavezanec) omogoča vključitev v sistem elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku, pridobitev in vračilo OBU (on board unit) naprave (v nadaljnjem besedilu: OBU naprava) ter pridobitev informacij v zvezi z elektronskim cestninjenjem v prostem prometnem toku;
16. cestninski razred je skupina vozil istega tipa, za katero se določi enaka višina cestnine;

17. cestninski zavezanec je vsak od zavezancev za plačilo cestnine zaradi uporabe cestninske ceste ali cestninskega cestnega objekta, določenih v prvem odstavku 7. člena tega zakona;
18. država članica registracije je država članica Evropske unije, v kateri je registrirano vozilo, za katero je treba plačati cestnino;
19. dvosledno vozilo je vozilo, katerega sled je širša od 50 cm;
20. EETS je način cestninjenja v prostem prometnem toku, določen v 34. členu tega zakona;
21. elektronska naprava za cestninjenje je skupni izraz za napravo za elektronsko cestninjenje z ustavljanjem vozila ali OBU napravo;
22. elektronska vinjeta pomeni plačilo uporabnine za uporabo cestninske ceste in je na registrsko označbo in državo registracije vozila, katerega največja tehnično dovoljena masa ne presega 3.500 kg, ne glede na največjo tehnično dovoljeno maso priklopnega vozila (v nadaljnjem besedilu: vozilo do 3.500 kg NDM), vezana časovno omejena pravica do uporabe cestninske ceste;
23. elektronski sistem cestninjenja je povezan in usklajen skupek objektov in naprav ter načinov njihove uporabe in delovanja, ki omogoča cestninjenje v prostem prometnem toku in v katerem obveznost plačila cestnine nastane na podlagi samodejne zaznave vozila na točki cestninjenja prek komunikacije na daljavo z napravo v vozilu ali samodejne prepoznave registrske označbe vozila;
24. emisije CO<sub>2</sub> iz težkega vozila so njegove emisije CO<sub>2</sub>, navedene v točki 2.3 njegovega opisnega lista za stranke, katerega vsebina je določena v Delu II Priloge IV Uredbe Komisije (EU) 2017/2400 z dne 12. decembra 2017 o izvajanju Uredbe (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve emisij CO<sub>2</sub> in porabe goriva pri težkih vozilih ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L št. 349 z dne 29. 12. 2017, str. 1), zadnjič spremenjene z Uredbo Komisije (EU) 2022/1379 z dne 5. julija 2022 o spremembi Uredbe (EU) 2017/2400 glede določitve emisij CO<sub>2</sub> in porabe goriva pri srednjih in težkih tovornih vozilih ter težkih avtobusih in uvedbi električnih vozil ter drugih novih tehnologij (UL L št. 212 z dne 12. 8. 2022, str. 1), (v nadaljnjem besedilu: Uredba 2017/2400/EU);
25. enosledno vozilo je vozilo, katerega sled ni širša od 50 cm;
26. furgon je lahko vozilo za prevoz tovora s kesonom, ki ima prostor za voznika in za tovor v eni enoti;
27. glavni ponudnik oziroma ponudnica (v nadaljnjem besedilu: ponudnik) storitev je ponudnik storitev cestninjenja s posebnimi obveznostmi (npr. obveznost podpisa pogodb z vsemi zainteresiranimi uporabniki EETS) ali posebnimi pravicami (npr. pravica do posebnega nadomestila za zagotavljanje storitve EETS, zagotovljena dolgoročna pogodba), ki se razlikujejo od pravic in obveznosti drugih ponudnikov storitev cestninjenja;
28. imenovani izvajalec cestninjenja je pravna oseba javnega ali zasebnega prava, ki je imenovana za izvajalca cestninjenja na območju EETS;
29. imetnik oziroma imetnica (v nadaljnjem besedilu: imetnik) vozila je imetnik pravice uporabe vozila (npr. najemjemalec, lizingjemalec, zakupjemalec);
30. infrastrukturna pristojbina je pristojbina, ki se kot del cestnine glede na prevoženo razdaljo po cestninski cesti zaračunava za nadomestilo stroškov gradnje, vzdrževanja, obratovanja in razvoja cestninske ceste;
31. interoperabilnost je usklajenost elektronskega sistema cestninjenja v Republiki Sloveniji s cestninskimi sistemi v drugih državah članicah Evropske unije na tehnični, pogodbeni in postopkovni ravni zaradi vzpostavitve pogojev za izvajanje evropskega elektronskega cestninjenja;
32. izbirna cestninska cesta je državna cesta, ki jo lahko Vlada Republike Slovenije (v nadaljnjem besedilu: vlada) na podlagi pogojev iz 4. člena tega zakona določi za cestninsko cesto;
33. izvajalec cestninjenja je upravljavec cestninskih cest, ki zaračunava cestnino za vožnjo z vozili na območju EETS;
34. jedro vseevropsko prometno omrežje je cestno omrežje, kot je določeno v tretjem poglavju Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L št. 348 z dne 20. 12. 2013, str. 1), zadnjič popravljene s Popravkom Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L št. 16 z dne 21. 1. 2014, str. 70), (v nadaljnjem besedilu: Uredba 1315/2013/EU);
35. klasifikacijski parametri vozil so podatki o vozilu, na podlagi katerih se obračunava cestnina z uporabo podatkov za obračun cestnine;

36. komponenta interoperabilnosti je vsaka osnovna komponenta, skupina komponent, podsklop ali celoten sklop opreme, vgrajene ali namenjene vgradnji v EETS, od katere je neposredno ali posredno odvisna interoperabilnost storitve, vključno z materialnimi in nematerialnimi sestavnimi deli (npr. programska oprema);
37. koncesijska cestnina je cestnina, ki jo pobira koncesionar v skladu s koncesijsko pogodbo;
38. koncesijska pogodba pomeni »koncesijo gradenj« ali »koncesijo storitev«, kakor sta opredeljeni v zakonu, ki ureja nekatere koncesijske pogodbe;
39. krivulja zmanjšanja emisij za poročevalsko obdobje leta Y in podskupino vozil sg ( $ET_{y,sg}$ ) je zmnožek letnega faktorja zmanjševanja emisij CO<sub>2</sub> ( $R-ET_y$ ) in referenčnih emisij CO<sub>2</sub> ( $rCO_{2sg}$ ) podskupine sg ( $ET_{y,sg} = R-ET_y \times rCO_{2sg}$ ); za leta  $Y \leq 2030$  sta  $R-ET_y$  in  $rCO_{2sg}$  določena v skladu s točko 5.1 Priloge I Uredbe 2019/1242; za leta  $Y > 2030$  je  $R-ET_y$  0,70;  $rCO_{2sg}$ , kot je prilagojen z delegiranimi akti, sprejetimi v skladu s drugim odstavkom 11. člena Uredbe 2019/1242/EU, se uporablja za poročevalska obdobja, ki se začnejo po začetku uporabe navedenih delegiranih aktov;
40. lahko gospodarsko vozilo je vozilo, namenjeno prevozu blaga;
41. lahko vozilo je vozilo do 3.500 kg NDM;
42. minibus je lahko vozilo, namenjeno prevozu več kot osmih potnikov poleg voznika;
43. nacionalna kontaktna točka je organ, pristojen za čezmejno izmenjavo podatkov iz registrov vozil;
44. naprava v vozilu je elektronska naprava za cestninjenje in pomeni popolno strojno in programsko opremo za uporabo v okviru storitve cestninjenja, ki je nameščena ali se prevaža v vozilu ter je namenjena zbiranju, shranjevanju, obdelavi in sprejemanju ali oddajanju podatkov na daljavo kot ločena naprava ali kot naprava, ki je vgrajena v vozilo;
45. neplačilo cestnine je kršitev, ki jo stori cestninski zavezanec, ki ne plača cestnine za uporabo cestninske ceste ali cestninskega cestnega objekta, in je predpisana s tem zakonom ali predpisi, izdanimi na njegovi podlagi;
46. nizkoemisijsko vozilo je nizkoemisijsko težko vozilo, opredeljeno v 12. točki 3. člena Uredbe 2019/1242, ali težko vozilo, ki ni brezemisijsko težko vozilo in ni zajeto v a) do d) točki prvega odstavka 2. člena Uredbe 2019/1242 ter katerega emisije CO<sub>2</sub> so nižje od 50 odstotkov referenčnih emisij CO<sub>2</sub> njegove skupine vozil;
47. območje EETS je cesta, cestno omrežje ali objekt (npr. most, viadukt, predor), kjer se cestnina zaračuna z uporabo elektronskega cestninskega sistema;
48. OBU naprava je naprava za elektronsko cestninjenje, namenjena cestninjenju v prostem prometnem toku za vozila nad 3.500 kg NDM, ki so namenjena ali se uporabljajo za prevoz tovora oziroma oseb v cestnem prometu;
49. obvezna cestninska cesta je državna cesta, ki jo pod pogoji iz 3. člena tega zakona vlada določi kot cestninsko cesto;
50. os je neodvisno od medosja vsaka obesa koles, ki leži simetrično na vzdolžno središčnico vozila, vključno z obesami, katerih kolesa niso v stiku s podlago; upoštevajo se osi vlečnega in priklopnega vozila;
51. osebni avtomobil je lahko vozilo, namenjeno prevozu največ osmih potnikov poleg voznika;
52. podatki za obračun cestnine so informacije, za katere izvajalec cestninjenja opredeli, da so potrebne za določitev dolgovane cestnine za vožnjo z vozilom na določenem območju cestninjenja in dokončanje cestninske transakcije;
53. podporne storitve so osrednji elektronski sistem, ki ga uporabljajo izvajalec cestninjenja, skupina izvajalcev cestninjenja, ki so ustvarili vozlišče interoperabilnosti, ali ponudnik EETS, da zbirajo, obdelujejo in pošiljajo informacije v okviru elektronskega cestninskega sistema;
54. podskupina vozil je podskupina vozil, opredeljena v 8. točki 3. člena Uredbe 2019/1242/EU;
55. ponderirana povprečna infrastrukturna pristojbina pomeni skupne prihodke iz infrastrukturnih pristojbin v določenem obdobju, deljene s številom prevoženih kilometrov težkih vozil na cestnih odsekih, na katerih se v tem obdobju zaračunavajo pristojbine;
56. ponudnik oziroma ponudnica (v nadaljnjem besedilu: ponudnik) EETS je pravna oseba zasebnega prava, ki uporabniku EETS s pogodbo omogoči vključitev v EETS in izvaja prenos pobrane cestnine na izvajalca cestninjenja. Ponudnik EETS s sedežem v Republiki Sloveniji potrebuje za izvajanje EETS dovoljenje ministrstva, pristojnega za promet (v nadaljnjem besedilu: ministrstvo);
57. ponudnik storitev cestninjenja je pravni subjekt, ki zagotavlja storitev cestninjenja na enem ali več območjih EETS za enega ali več cestninskih razredov vozil;

58. poročevalsko obdobje Y je poročevalsko obdobje, opredeljeno v 3. točki 3. člena Uredbe 2017/2400/EU;
59. prevoznik oziroma prevoznica (v nadaljnjem besedilu: prevoznik) je pravna oseba ali samostojni podjetnik, ki prevažata blago ali potnike v cestnem prometu;
60. prijava cestnine je izjava, dana izvajalcu cestninjenja, ki potrjuje prisotnost vozila na območju EETS, v obliki, dogovorjeni med ponudnikom storitev cestninjenja in izvajalcem cestninjenja;
61. primernost za uporabo je sposobnost komponente interoperabilnosti, vgrajene v EETS in povezane s sistemom izvajalca cestninjenja, da doseže in ohrani določeno stopnjo učinkovitosti med obratovanjem;
62. sistem, skladen z EETS, je sklop elementov elektronskega cestninskega sistema, ki so potrebni za vključitev ponudnikov EETS v sistem in za delovanje EETS;
63. referenčne emisije CO<sub>2</sub> skupine vozil so za vozila, ki jih zajema Uredba 2019/1242, vrednost, izračunana po enačbi iz 3. točke Priloge I Uredbe 2019/1242, in za vozila, ki jih Uredba 2019/1242 ne zajema, povprečna vrednost vseh emisij CO<sub>2</sub> iz vozil v posamezni skupini vozil, sporočenih v skladu z Uredbo (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 28. junija 2018 o spremljanju emisij CO<sub>2</sub> in porabe goriva pri novih težkih vozilih ter o poročanju o njih (UL L št. 173 z dne 9. 7. 2018, str. 1) za prvo poročevalsko obdobje, ki se začne po dnevu, ko se v skladu s 24. členom Uredbe 2017/2400/EU prepove registracija, prodaja ali začetek uporabe vozil iz posamezne skupine vozil, ki ne izpolnjuje obveznosti iz 9. člena Uredbe 2017/2400/EU;
64. skupina vozil je za namen določitve emisij CO<sub>2</sub> razvrstitev težkih vozil v skladu s tabelo 1 iz Priloge I Uredbe 2017/2400/EU;
65. storitev cestninjenja je storitev, ki uporabnikom EETS omogoča, da z eno pogodbo in po potrebi z eno napravo v vozilu uporabljajo vozilo na enem ali več območjih EETS; s storitvijo cestninjenja se uporabniku EETS zagotavlja prilagojena naprava v vozilu in vzdržuje njena funkcionalnost, plačilo dolgovane cestnine izvajalcu cestninjenja, plačilno sredstvo ali sprejem že obstoječega plačilnega sredstva; s storitvijo cestninjenja se od uporabnika EETS pobere cestnina, urejajo odnosi z uporabniki EETS in za cestninske sisteme izvaja in spoštuje politika varnosti in zasebnosti;
66. storitev EETS je storitev cestninjenja, ki jo na podlagi pogodbe ponudnik EETS opravi za uporabnika EETS na enem ali več območjih EETS;
67. stroški financiranja so obresti na posojila oziroma donosnost lastniškega kapitala delničarjev;
68. stroški gradnje so stroški, ki so povezani z gradnjo in financiranjem gradnje cestninskih cest ter so določeni v četrtem odstavku 11. člena tega zakona;
69. stroški naložb so stroški pridobitve zemljišč, načrtovanja, projektiranja, gradnje, nadzora nad gradbenimi pogodbami in vodenjem projektov, arheoloških in geoloških raziskav ter razvoja cestninskega omrežja; lahko pa vključujejo tudi donosnost kapitala in stopnjo dobička na podlagi tržnih pogojev;
70. stroški obratovanja in upravljanja cestninskih cest ter cestninjenja so stroški, ki jih ima upravljavec cestninskih cest z obratovanjem in upravljanjem cestninskih cest ter izvajanjem cestninjenja (npr. stroški gradnje in vzdrževanja objektov za cestninjenje, stroški sistema za plačevanje cestnine, vsakodnevni stroški obratovanja, upravljanja in izvajanja sistema pobiranja cestnine, dajatve in pristojbine, povezane s koncesijskimi pogodbami); stroški se razdelijo na vsa vozila, za katera je določena obveznost plačila cestnine;
71. stroški vzdrževanja so letni stroški rednega vzdrževanja cestninskega omrežja (npr. popravila, utrjevanje in preplastitev cestninskih cest) z namenom ohranjanja njegove obratovalne funkcionalnosti;
72. težko vozilo je vozilo nad 3.500 kg NDM;
73. težko tovorno vozilo je vozilo nad 3.500 kg NDM, namenjeno prevozu blaga;
74. tip težkega vozila je kategorija, v katero spada težko vozilo, glede na število osi, dimenzije ali največjo dovoljeno maso vozila ali glede na druge razvrstitvene dejavnike, ki odražajo povzročeno škodo cestam (npr. kot je sistem razvrščanja glede na škodne vplive iz Priloge IV Direktive 1999/62/ES), če uporabljeni sistem razvrstitve temelji na značilnostih vozila, vsebovanih v dokumentaciji o vozilu, ki se uporablja v vseh državah članicah Evropske unije, ali so razpoznavne na pogled;
75. točka cestninjenja je mesto na cestninski cesti, na katerem se pri cestninjenju v prostem prometnem toku zaračuna cestnina za vožnjo po posameznem cestninskem odseku;

76. uporaba cestninske ceste je vožnja po cestninski cesti ter ustavljanje in parkiranje na njenih servisnih prometnih površinah (npr. počivališča), ki se v skladu z zakonom, ki ureja ceste, štejejo za sestavni del javne ceste;

77. uporabnik oziroma uporabnica (v nadaljnjem besedilu: uporabnik) elektronskega cestninjenja je pravna ali fizična oseba, ki je z upravljavcem cestninskih cest ali ponudnikom EETS sklenila pogodbo o vključitvi v elektronski sistem cestninjenja oziroma prevzemu obveznosti plačevanja cestnine za določeno vozilo;

78. uporabnik oziroma uporabnica (v nadaljnjem besedilu: uporabnik) EETS je fizična ali pravna oseba, ki ima sklenjeno pogodbo s ponudnikom EETS za dostop do EETS;

79. upravljavec cestninskih cest je državni organ ali pravna oseba javnega ali zasebnega prava, ki v skladu s tem zakonom upravlja določene cestninske ceste;

80. večja konstrukcijska popravila cestninskih cest so popravila cestninskih cest, razen popravil, ki za uporabnike teh cest niso več koristna (npr. kjer so bila popravljalna dela nadomeščena z dodatnimi preplastitvami ali drugimi gradbenimi deli);

81. vozilo je vozilo ali skupina vozil na motorni pogon, ki so namenjena ali se uporabljajo za prevoz potnikov ali blaga po cesti;

82. vozilo emisijskega razreda EURO je težko vozilo, katerega emisijske vrednosti so skladne z mejnimi emisijskimi vrednostmi iz Priloge 0 Direktive 1999/62/ES;

83. vseevropsko cestno omrežje je cestno omrežje, kot je določeno v tretjem oddelku drugega poglavja Uredbe 1315/2013/EU in grafično prikazano na zemljevidih v Prilogi I Uredbe 1315/2013/EU;

84. zastoj je stanje, ko se obseg prometa približa kapacitetni zmogljivosti ceste ali jo preseže.

(2) Izrazi, uporabljeni v tem zakonu, katerih pomen ni določen v prejšnjem odstavku, pomenijo enako kot izrazi v zakonih, ki urejajo ceste, motorna vozila, voznike in pravila cestnega prometa.

## 5. člen

(cestnina za uporabo cestninskih cestnih objektov)

(1) Cestnina za cestninske ceste vključuje tudi uporabo cestnih objektov na njih, razen cestninskih cestnih objektov iz drugega odstavka tega člena.

(2) Vlada lahko določi, da se zaradi povrnitve stroškov gradnje, vzdrževanja, obratovanja in obnavljanja plačuje cestnina za uporabo posameznega predora, mostu ali gorskega prelaza (v nadaljnjem besedilu: cestninski cestni objekti). Cestnina za uporabo cestninskega cestnega objekta in cestnina za cestninske ceste iz prejšnjega odstavka se ne smeta podvajati.

(3) V primeru iz prejšnjega odstavka se višina cestnine za uporabo cestninskega cestnega objekta določi brez prilagajanja infrastrukturne pristojbine glede na emisijski razred CO<sub>2</sub>, če to ni tehnično izvedljivo ali pa bi povzročilo preusmeritev vozil, ki najbolj onesnažujejo, s cestninske na necestninsko cesto, kar bi negativno vplivalo na varnost v cestnem prometu ali zdravje ljudi. Ministrstvo o tem obvesti Evropsko komisijo (v nadaljnjem besedilu: Komisija).

(4) Ne glede na določbe tega zakona lahko vlada določi, da v primeru iz drugega odstavka tega člena vozila do 3.500 kg NDM plačujejo cestnino za uporabo cestninskega cestnega objekta z ustavljanjem ali zmanjšanjem hitrosti na cestninski postaji. V tem primeru se smiselno uporabljajo določbe tega zakona, ki urejajo cestninjenje glede na prevoženo razdaljo.

(5) Upravljavec cestninskih cest lahko v primeru iz drugega odstavka tega člena poleg neposrednega plačila cestnine za uporabo cestninskega cestnega objekta na cestninski postaji omogoči plačilo cestnine tudi vnaprej preko spleta ali na prodajnem mestu upravljavca cestninskih cest oziroma pravnega subjekta, s katerim ima upravljavec cestninskih cest sklenjeno posebno pogodbo, na podlagi registrske označbe vozila cestninskega zavezanca in države njegove registracije ali s poznejšim plačilom cestnine na podlagi povezave plačilne kartice cestninskega zavezanca z registrsko označbo in državo registracije njegovega vozila (v nadaljnjem besedilu: elektronska uporabnica). V primeru elektronske uporabnice se prehod cestninske postaje izvede na podlagi samodejne prepoznave registrske označbe vozila cestninskega zavezanca.

(6) Vnaprej plačana elektronska uporabnina velja 60 dni od dneva njenega plačila. Cestninski zavezanec ni upravičen do vračila neporabljene elektronske uporabnine.

(7) Vlada podrobneje predpiše način plačila elektronske uporabnine, postopek registracije vozila za nakup elektronske uporabnine, uveljavljanje morebitnih popravkov že izdane elektronske uporabnine, zagotavljanje podatkov o koriščenju elektronske uporabnine in druga vprašanja v zvezi s plačilom cestnine za uporabo cestninskega cestnega objekta.

#### 9. člen (oprostitve plačila cestnine)

(1) Cestnina se ne plača za:

- prevoz z vozili s prednostjo in za vozila za spremstvo, vključno z vozili v spremstvu,
- prevoz z vojaškimi vozili Slovenske vojske,
- prevoz s tujimi vojaškimi vozili za opravljanje nalog obrambe države, mednarodnih mirovnih sil ter drugih obrambnih in varnostnih nalog, če je tako določeno z mednarodnimi pogodbami,
- prevoz z vozili za opravljanje nalog humanitarne pomoči prizadetim v miru ali vojni, zaradi naravnih in drugih nesreč ali oboroženih spopadov,
- prevoz z vozili upravljavca cestninskih cest za opravljanje dejavnosti vzdrževanja cestninskih cest in dejavnosti cestninjenja.

(2) Prevozi z vozili iz prejšnjega odstavka so oproščeni plačila cestnine, če so vozila registrirana v sistemu upravljavca cestninskih cest pred začetkom uporabe cestninske ceste. Če cestninski zavezanec v primerih iz prejšnjega odstavka plača cestnino, ni upravičen do vračila plačanega zneska.

(3) Vozila s prednostjo in vozila za spremstvo, registrirana v Republiki Sloveniji, so tista vozila, ki so opremljena s posebnimi opozorilnimi svetilkami po predpisih, ki urejajo pravila cestnega prometa, ali ki v skladu s temi predpisi uporabljajo posebne svetlobne in zvočne znake pri opravljanju nujnih nalog.

(4) Vojaška vozila so tista vozila, ki so označena s predpisanimi registrskimi tablicami za vozila Slovenske vojske.

(5) Prevozi s tujimi vojaškimi vozili za opravljanje nalog obrambe države, mednarodnih mirovnih sil ter drugih obrambnih in varnostnih nalog so tisti prevozi, ki jih vnaprej napovedo pristojni organi, in prevozi z vozili z oznakami mednarodnih organizacij, ki sodelujejo pri varovanju miru ali za katera te organizacije izdajo ali potrdijo potni nalog. Na podlagi podatkov o prevozu, ki jih pristojni organ posreduje upravljavcu cestninskih cest na način, določen v splošnem aktu iz 23. člena tega zakona, upravljavec cestninskih cest odloči o upravičenosti uporabe cestninske ceste brez plačila cestnine in o tem obvesti pristojni organ. Upravljavec cestninskih cest mora biti o prihodu vozil obveščen najmanj 24 ur pred njihovim prihodom.

(6) Prevozi z vozili za opravljanje nalog humanitarne pomoči prizadetim v miru ali vojni, zaradi naravnih in drugih nesreč ali oboroženih spopadov, so prevozi na podlagi pravilno izpolnjenih dokumentov, ki jih določi upravljavec cestninskih cest. Dokumenti morajo biti v izvorniku in se sklicevati na označbe na registrski tablici vozila, za katero se oprostitev obveznosti plačila cestnine uveljavlja. Na podlagi podatkov o prevozu, ki jih cestninski zavezanec posreduje upravljavcu cestninskih cest na način, določen v splošnem aktu iz 23. člena tega zakona, upravljavec cestninskih cest odloči o upravičenosti uporabe cestninske ceste brez plačila cestnine in o tem obvesti cestninskega zavezanca. Upravljavec cestninskih cest mora biti o prihodu tujih vozil obveščen najmanj 24 ur pred njihovim prihodom.

(7) Prevozi z vozili za opravljanje dejavnosti rednega vzdrževanja cestninskih cest in dejavnosti cestninjenja so prevozi izvajalcev teh dejavnosti.

(8) Lastnik ali uporabnik vozila iz prvega odstavka tega člena sporoči upravljavcu cestninskih cest vsako spremembo lastništva ali drugo okoliščino, zaradi katere prevoz z vozilom po cestninski cesti ne izpolnjuje pogojev za oprostitvev plačila cestnine.

(9) Podrobnejša vprašanja v zvezi z oprostitvijo plačila cestnine uredi upravljavec cestninskih cest v splošnem aktu iz 23. člena tega zakona.

### 13. člen (način cestninjenja)

(1) Cestnina glede na prevoženo razdaljo se plačuje za uporabo cestninske ceste za vozilo nad 3.500 kg NDM in zajema infrastrukturno pristojbino.

(2) Pri vleki vozila po cestninski cesti se plačuje cestnina za vlečno in vlečeno vozilo. Če se vozilo nad 3.500 kg NDM pokvari po vstopu v sistem cestninjenja, mora plačati cestnino do izstopa s cestninske ceste, čeprav je zaradi okvare oprto na drugo vozilo.

(3) Cestninjenje poteka tako, da čim manj ovira prosti pretok prometa in brez obveznih kontrol ali pregledov na mejah Republike Slovenije z drugimi državami članicami Evropske unije.

(4) Upravljavec cestninskih cest zagotovi elektronske naprave za cestninjenje in omogoči plačevanje cestnine 24 ur na dan z običajnimi plačilnimi sredstvi. Upravljavec cestninskih cest izda o plačilu cestnine ali polnjenju predplačniškega uporabniškega računa uporabniku račun ali potrdilo o plačilu. Pri zaračunavanju cestnine se na računu ali potrdilu o plačilu izkažejo ločeno celoten znesek cestnine, znesek infrastrukturne pristojbine in znesek pribitka. Upravljavec cestninskih cest izda potrdilo ali račun o plačilu v fizični ali elektronski obliki.

(5) Cestninski zavezanci ravnajo tako, da glede na način cestninjenja omogočajo pravilno in učinkovito cestninjenje ter pri tem ravnajo v skladu s tem zakonom, na njegovi podlagi izdanimi predpisi in splošnimi akti za izvajanje javnih pooblastil ter odredbami cestninskih nadzornikov in upravljavca cestninskih cest.

(6) Ne glede na lastništvo elektronske naprave za cestninjenje cestninski zavezanec take naprave ne sme predrugačiti, ali s posegom v njeno konstrukcijo ali v programsko opremo spremeniti njenega delovanja, ali kakor koli drugače povzročiti, da ta naprava pri cestninjenju ne deluje ali ne deluje pravilno.

(7) Cestninskemu zavezancu, ki deluje v nasprotju s prejšnjim odstavkom, upravljavec cestninskih cest onemogoči delovanje naprave oziroma prepreči plačevanje cestnine s to napravo.

### 17. člen (prilagoditev višine infrastrukturne pristojbine)

(1) Infrastrukturna pristojbina se v skladu z emisijskimi razredi vozila EURO prilagodi tako, da nobena infrastrukturna pristojbina za več kot 100 odstotkov ne presega enake pristojbine, ki se zaračunava za enakovredna vozila, ki izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde.

(2) Infrastrukturna pristojbina se lahko prilagodi tudi zaradi zmanjševanja zastojev, čim učinkovitejšega omejevanja poškodb cestninske ceste, njene čim boljše uporabe ali spodbujanja varnosti v cestnem prometu, če:

- je prilagoditev pregledna, objavljena in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike;
- se prilagoditev uporablja glede na obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas;
- nobena infrastrukturna pristojbina za več kot 175 odstotkov ne presega najvišje ravni ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine iz 14. člena tega zakona;
- obdobja prometne konice, med katerimi se z namenom zmanjševanja zastojev zaračunavajo višje infrastrukturne pristojbine, ne presegajo šest ur na dan;

- se prilagoditev za odsek cestninske ceste, kjer so zastoji, oblikuje in uporablja pregledno in dohodkovno nevtralno, tako da se uporabnikom, ki isti odsek cestninske ceste uporabljajo zunaj prometne konice, ponudi nižje stopnje cestnine, povišane stopnje cestnine pa se zaračuna tistim, ki isti odsek cestninske ceste uporabljajo med prometno konico.

(3) Ne glede na prvi odstavek tega člena je dovoljeno odstopanje od zahteve po prilagoditvi infrastrukturne pristojbine, če:

- bi to resno ogrozilo celovitost cestninskega sistema;
- taka prilagoditev ne bi bila tehnično izvedljiva za zadevni cestninski sistem;
- bi to povzročilo preusmeritev vozil z najvišjo stopnjo onesnaževanja, kar bi negativno vplivalo na varnost v cestnem prometu in zdravje ljudi.

(4) O odstopanjih iz prejšnjega odstavka ministrstvo obvesti Komisijo.

(5) Ministrstvo o nameravani prilagoditvi infrastrukturne pristojbine iz drugega odstavka tega člena ali spremembi obstoječe prilagoditve infrastrukturne pristojbine obvesti Komisijo in ji predloži podatke, potrebne za ugotovitev izpolnjevanja pogojev.

(6) Prilagoditev višine infrastrukturne pristojbine v skladu s prvim in drugim odstavkom tega člena ni namenjena ustvarjanju dodatnih prihodkov iz cestnin.

(7) Faktorje prilagoditve za posamezen emisijski razred vozila EURO ter obdobje dneva, tedna in leta, vrsto dneva in letni čas predpiše vlada.

(8) Če se struktura vozil v posameznem emisijskem razredu vozila EURO, za katerega je infrastrukturna pristojbina prilagojena, v posameznem letu spremeni zaradi odliva vozil v drugi emisijski razred vozila EURO za tri odstotke ali več glede na predhodno leto, vlada na predlog upravljavca cestninskih cest najpozneje do konca junija naslednjega leta spremeni faktorje prilagoditve višine infrastrukturne pristojbine tako, da izniči negativni vpliv te spremembe na prihodke upravljavca cestninskih cest iz cestnin. Spremenjeni faktorji prilagoditve višine infrastrukturne pristojbine se uporabljajo od 1. januarja naslednjega leta. Upravljavec cestninskih cest zagotovi podatke in potrebne izračune za spremembo prilagoditve višine infrastrukturne pristojbine glede na emisijski razred vozila EURO.

(9) Če iz dokumentov o vozilu, ki jih določi upravljavec cestninskih cest v splošnem aktu iz prvega odstavka 23. člena tega zakona, oziroma iz podatkov iz evidence registriranih vozil upravljavec cestninskih cest ne more ugotoviti emisijskega razreda vozila EURO ali če OBU naprava ponudnika EETS ne vsebuje podatka o emisijskem razredu vozila EURO, se za vozilo cestninskega zavezanca uporablja višina cestnine, ki velja za emisijski razred vozila EURO 0. Ta odstavek se smiselno uporablja tudi za ponudnika EETS.

#### 18. člen (popusti)

Upravljavec cestninske ceste lahko v ceniku cestnine predvidi popuste na infrastrukturno pristojbino, če:

- je tarifna struktura sorazmerna, objavljena, pod enakimi pogoji dostopna vsem uporabnikom in se za uporabnike uporablja pod enakimi pogoji ter ne pomeni prenosa dodatnih stroškov na druge uporabnike v obliki višjih cestnin;
- popusti povzročijo dejanske prihranke pri upravnih stroških obravnave pogostih uporabnikov v primerjavi z občasnimi uporabniki cestninskih cest;
- popusti ne presegajo 13 odstotkov infrastrukturnih pristojbin, ki se plačujejo za enakovredna vozila, ki do popustov niso upravičena.

#### 20. člen (obveščanje Komisije)

(1) Ministrstvo najmanj šest mesecev pred izvajanjem nove ali bistveno spremenjene cestninske ureditve na podlagi uvedenih infrastrukturnih pristojbin Komisiji sporoči:

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

- vrednosti enot in drugih parametrov, ki se uporabljajo za izračun različnih sestavin infrastrukturnih stroškov,
- informacije o vozilih, za katera se uporablja cestninska ureditev, in geografski obseg omrežja ali dela omrežja, ki se uporablja za posamezen izračun stroškov, ter odstotek stroškov, ki se želi povrniti s pristojbinami, in
- informacije o glavnih značilnostih elektronskega cestninskega sistema, vključno s podatki o interoperabilnosti cestninskega sistema;

b) za cestninske ureditve, ki vključujejo koncesijske cestnine:

- koncesijske pogodbe ali bistvene spremembe teh pogodb,
- ureditev za koncesijske pogodbe, na podlagi katere je koncedent objavil javni razpis o koncesiji, kakor je navedeno v zakonu, ki ureja javno-zasebna partnerstva, vključno z oceno stroškov iz drugega odstavka 11. člena tega zakona, ki se predvidevajo po koncesiji, predvidenim prometom po tipih vozil, ravni predvidenih cestnin in geografskim obsegom omrežja, ki ga pokriva koncesijska pogodba.

(2) Če se Komisija na podlagi podatkov iz prejšnjega odstavka ne strinja z novo ali s predlagano bistveno spremembo obstoječe cestninske ureditve, ministrstvo poskrbi za njeno prilagoditev v skladu z odločitvijo Komisije.

## 21. člen

(priprava zbirnega poročila o cestninah)

(1) Upravljavec cestninskih cest vsakih pet let pripravi zbirno poročilo o cestninah, ki vsebuje podatke zlasti o:

1. zaračunavanju cestnin za uporabo cestninskih cest z navedbo omrežja cestninskih cest, kategorije vozil, ki plačujejo cestnino, in vozil, ki so oproščena plačila cestnine;
2. prilagoditvah infrastrukturnih pristojbin glede na kategorijo vozila in vrsto vozila nad 3.500 kg NDM;
3. prilagoditvah infrastrukturnih pristojbin glede na okoljsko učinkovitost vozil nad 3.500 kg NDM v skladu s 16. in 17. členom tega zakona;
4. morebitnem razlikovanju infrastrukturnih pristojbin glede na obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas;
5. ponderirani infrastrukturni pristojbini ter skupnem prihodku iz infrastrukturnih pristojbin;
6. prihodkih, zbranih s pribitki na infrastrukturno pristojbino, in cestnih odsekih, na katerih so bili zaračunani;
7. prihodkih iz cestnin;
8. deležu vozil, ki uporabljajo cestninske ceste in spadajo v različne emisijske razrede EURO in CO<sub>2</sub>;
9. namenu koriščenja prihodkov iz naslova cestninjenja vozil po tem zakonu (npr. za razvoj cestninskega sistema, razvoj vseevropskega prometnega omrežja, izboljšanje prometne varnosti, zagotavljanje varovanih parkirišč, izboljšanje logistike).

(2) Upravljavec cestninskih cest zbirno poročilo o cestninah objavi na svoji spletni strani.

## **V. PREDLOG, DA SE PREDLOG ZAKONA OBRAVNAVA PO NUJNEM OZIROMA SKRAJŠANEM POSTOPKU**

V skladu s 143. členom Poslovnika državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo, 105/10, 80/13, 38/17, 46/20, 105/21 – odl. US, 111/21 in 58/23) Vlada Republike Slovenije predlaga, da se predlog zakona obravnava po nujnem postopku, zato da se preprečijo težko popravljive posledice za delovanje države, saj obstajajo izjemne okoliščine, ki zahtevajo takojšnje ukrepanje za preprečitev resne gospodarske škode in ohranitev stabilnosti ključne gospodarske panoge – cestnega transporta.

Na Zboru slovenskih prevoznikov, ki je potekal v oktobru 2025 v Celju, so predstavniki več kot dvesto prevozniških podjetij soglasno sprejeli stališče, da je stanje v panogi nevzdržno, ter napovedali opozorilno stavko decembra 2025 in popolno zaporo države marca 2026, če Vlada Republike Slovenije ne bo pričela z reševanjem izpostavljenih zahtev. Glede na pomen cestnega transporta za oskrbovalne verige, mobilnost prebivalstva in konkurenčnost gospodarstva bi blokada cestnega omrežja povzročila nepopravljivo gospodarsko škodo in resno ohromila delovanje države.

Predlagani zakon omogoča hitro vzpostavitev pravnih podlag za dodatne finančne vire, ki se lahko uporabijo za ukrepe zmanjševanja in ublažitve vplivov onesnaževanja zaradi cestnega prometa, izboljšanje energetske učinkovitosti vozil, razvoj in krepitev prometne infrastrukture, širitev vseevropskega prometnega omrežja, optimizacijo logistike, zagotavljanje varovanih parkirišč ter izboljšanje prometne varnosti. Namenjena raba teh sredstev bo prispevala tudi k večji konkurenčnosti slovenskega gospodarstva, saj bo omogočila sodobnejši, čistejši in učinkovitejši cestni transportni sistem.

S sprejetjem zakona po nujnem postopku se bo preprečila neposredna grožnja motenj v prometu in gospodarstvu, hkrati pa se bo zagotovilo izpolnjevanje evropskih obveznosti glede cestninjenja in internalizacije zunanjih stroškov. Nujni postopek je zato v javnem interesu, saj omogoča hitro odzivanje države na aktualno krizo v prometnem sektorju in krepitev njegove dolgoročne stabilnosti.