



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Tržaška cesta 19, 1000 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzi@gov.si
www.mzi.gov.si

Številka: 007-274/2025/11

Ljubljana, 5. januar 2026

EVA 2025-2430-0045

GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE

Gp.gs@gov.si

ZADEVA: Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o cestninjenju – predlog za obravnavo

1. Predlog sklepov vlade:

Na podlagi drugega odstavka 2. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G, 65/14, 55/17, 163/22 in 57/25 – ZF) je Vlada Republike Slovenije na svoji seji dne sprejela naslednji

SKLEP:

Vlada Republike Slovenije je določila besedilo Predloga zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o cestninjenju in ga pošlje v obravnavo Državnemu zboru Republike Slovenije po skrajšanem zakonodajnem postopku.

Barbara Kolenko Helbl
GENERALNA SEKRETARKA

Priloga:

- predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o cestninjenju

Sklep prejmejo:

- ministrstva in vladne službe

2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:

V skladu s 142. 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 skrajšanem postopku, saj gre za manj zahtevne spremembe in dopolnitve zakona, povezane z uskladitvijo zakona s pravom Evropske unije.

S predlogom zakona se v slovenski pravni red prenašajo določbe Direktive 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 spremenjene 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), in sicer v delu, ki se nanaša na zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške, povezane z onesnaževanjem zraka in hrupom zaradi

prometa. Slednje morajo biti v slovenski pravni red prenesene do 25. 3. 2026.
3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:
– mag. Alenka Bratušek, ministrica, – mag. Andrej Rajh, državni sekretar, – mag. Andreja Knez, generalna direktorica Direktorata za ceste in cestni promet, – Damijan Leskovšek, vodja Sektorja za ceste, Direktorat za ceste in cestni promet – Marija Sajovic, sekretarka, Sektor za ceste, Direktorat za ceste in cestni promet.
3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:
Pri pripravi gradiva niso sodelovali zunanji strokovnjaki.
4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:
– mag. Alenka Bratušek, ministrica, – mag. Andrej Rajh, državni sekretar, – mag. Andreja Knez, generalna direktorica Direktorata za ceste in cestni promet, – Damijan Leskovšek, vodja Sektorja za ceste, Direktorat za ceste in cestni promet.
5. Kratek povzetek gradiva:
Predlog zakona prenaša v slovenski pravni red posamezne določbe Direktive 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 spremenjene 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). 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. 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., 13., 17., 18., 20. in 21. člen, kjer se dopolnjujejo posamezne določbe z navedbo pristojbine za zunanje stroške poleg infrastrukturne pristojbine, ter dodajajo novi 17.a, 17.b in 17.c člen, ki celovito urejajo način določitve, višino, obseg uporabe in izjeme pri plačevanju pristojbine za zunanje stroške, uporabo prihodkov iz naslova pristojbine za zunanje stroške in obračun ter vplačilo pristojbine za zunanje stroške v proračun Republike Slovenije. Predlog zakona temelji na načelih »onesnaževalec plača« in »uporabnik plača«, s katerima se zagotavlja pravičnejša porazdelitev stroškov, ki jih povzroča cestni promet. Znotraj Evropske unije je bil napredek pri uresničevanju teh načel do sedaj omejen, zato Direktiva 1999/62/ES spodbuja celovito internalizacijo zunanjih stroškov, ki jih povzročajo emisije onesnaževal zraka (npr. PM_{2.5}, NO_x) 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, objektiven 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 bodo potrebne prilagoditve cestninskega sistema in posodobitve programske opreme za cestninjenje.

6. Presoja posledic za:

a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	DA
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	NE
c)	administrativne posledice	NE
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	NE
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	NE
e)	socialno področje	NE
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: – nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja – razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna – razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij	NE

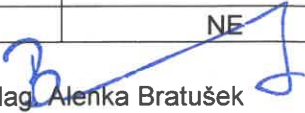
7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:

Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o cestninjenju nima negativnih finančnih posledic za državni proračun oziroma druga javnofinančna sredstva, zato v že sprejetem državnem proračunu finančnih sredstev ni treba zagotoviti.

Ob predpostavki, da se zaračunajo referenčne vrednosti zunanjih stroškov za hrup in onesnaženje zraka v skladu z Direktivo 1999/62/ES (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 (tovarna vozila) pobrali okvirno 11,1 mio EUR. Se bodo pa prihodki iz naslova pristojbin za zunanje stroške v skladu z Direktivo 1999/62ES namensko uporabili za ukrepe na področju izboljšanja prometnega sistema, zmanjševanja vplivov prometa na okolje ter razvoja prometne infrastrukture.

V kolikor bi se tekom zaračunavanja pristojbine za zunanje stroške ugotovilo, da ima to zaračunavanje negativne vplive na ceno storitev in blaga zaradi podražitve oziroma višjih stroškov prevoza, lahko Vlada Republike Slovenije določi, da se pristojbina za zunanje stroške zaračunava samo v določenem odstotku teh stroškov.

I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu				
	Tekoče leto (t)	t + 1	t + 2	t + 3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) prihodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) prihodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) odhodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) odhodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) obveznosti za druga javnofinančna sredstva				
II. Finančne posledice za državni proračun				
II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:				
Novi prihodki	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1		
SKUPAJ				
7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:				
/				
8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:				
Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:			NE	
- pristojnosti občin, - delovanje občin, - financiranje občin.				
Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje:				
– Skupnosti občin Slovenije SOS: NE – Združenju občin Slovenije ZOS: NE – Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: NE				

Predlogi in pripombe združenj so bili upoštevani: / Bistveni predlogi in pripombe, ki niso bili upoštevani.	
9. Predstavitev sodelovanja javnosti:	
Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:	NE
Ob upoštevanju dejstva, da se predlog zakona nanaša zgolj na uvedbo pristojbin za zunanje stroške v skladu z Direktivo 1999/62/ES, ki se bodo zaračunavale vozilom nad 3.500 kg največje dovoljene mase, torej gospodarskim vozilom, ki plačujejo cestnino glede na prevoženo razdaljo, ni bil predmet usklajevanja s širšo javnostjo.	
10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:	NE
11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:	NE
  Mag. Alenka Bratušek MINISTRICA	

Priloga:
– predlog zakona

PREDLOG ZAKONA O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O CESTNINJENJU
EVA 2025-2430-0045**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 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 spremenjene 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), ki se nanašajo na zaračunavanje pristojbine za zunanje stroške, povezane z onesnaževanjem zraka in hrupa zaradi prometa. 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. Sredstva, zbrana iz tega naslova, predstavljajo prihodek državnega proračuna. Ministrstvo bo za izvajanje ukrepov na področju izboljšanja prometnega sistema, zmanjševanja vplivov prometa na okolje ter razvoja prometne infrastrukture sredstva načrtovalo v finančnem načrtu ministrstva, v višini predvidenih prihodkov pristojbine za zunanje stroške.

Predlog zakona posega v več obstoječih določb veljavnega zakona, in sicer v 2., 5., 13., 17., 18., 20. in 21. člen, kjer se dopolnjujejo posamezne določbe z navedbo pristojbine za zunanje stroške poleg infrastrukturne pristojbine, ter dodajajo novi 17.a, 17.b in 17.c člen, ki celovito urejajo način določitve, višino, obseg uporabe in izjeme pri plačevanju pristojbine za zunanje stroške, uporabo prihodkov iz naslova pristojbine za zunanje stroške in obračun ter vplačilo pristojbine za zunanje stroške v proračun Republike Slovenije.

Predlog zakona temelji na načelih »onesnaževalec plača« in »uporabnik plača«, s katerima se zagotavlja pravičnejša porazdelitev stroškov, ki jih povzroča cestni promet. Znotraj Evropske unije je bil napredek pri uresničevanju teh načel do sedaj omejen, zato Direktiva 1999/62/ES spodbuja celovito internalizacijo zunanjih stroškov, ki jih povzročajo emisije onesnaževal zraka (npr. PM_{2.5}, NO_x) 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 bodo potrebne prilagoditve cestninskega sistema in posodobitve programske opreme za cestninjenje.

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 povzroča 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_{2.5}, dušikovih oksidov (NO_x) 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 1999/62/ES, 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;
- sprejem ukrepov in zagotovitev sredstev za namen izboljšanja delovanja prometnega sistema in zmanjšanja negativnih vplivov cestnega prometa na okolje in varnost.

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, objektiven in nediskriminatoren način, enako za vse uporabnike pod primerljivimi pogoji.

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;
- zagotovitev sredstev za namen izboljšanja delovanja prometnega sistema in zmanjšanja negativnih vplivov cestnega prometa na okolje in varnost ter 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 o spremembah in dopolnitvah Zakona o cestninjenju nima negativnih finančnih posledic za državni proračun oziroma druga javnofinančna sredstva, zato v že sprejetem državnem proračunu finančnih sredstev ni treba zagotoviti.

Ob predpostavki, da se zaračunajo referenčne vrednosti zunanjih stroškov za hrup in onesnaženje zraka v skladu z Direktivo 1999/62/ES (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 (tovorna vozila) pobrali okvirno 11,1 mio EUR. Se bodo pa prihodki iz naslova pristojbin za zunanje stroške v skladu z Direktivo 1999/62/ES namensko uporabili za ukrepe na področju izboljšanja prometnega sistema, zmanjševanja vplivov prometa na okolje ter razvoja prometne infrastrukture.

V kolikor bi se tekom zaračunavanja pristojbine za zunanje stroške ugotovilo, da ima to zaračunavanje negativne vplive na ceno storitev in blaga zaradi podražitve oziroma večjih stroškov prevoza, lahko Vlada Republike Slovenije določi, da se pristojbina za zunanje stroške zaračunava samo v določenem odstotku teh stroškov.

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 dolжник (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).

Nemčija ima vzpostavljen sistem cestninjenja za tovorna vozila (vozila nad 3.500 kg največje dovoljene mase), katerega bistvena značilnost je, da poleg stroškov uporabe cestne infrastrukture vključuje tudi zaračunavanje t. i. zunanjih stroškov. Ti stroški predstavljajo negativne vplive cestnega prometa na okolje in zdravje ljudi ter so opredeljeni skladno z evropskim pravnim okvirom, zlasti z Direktivo 2022/362/EU. Nemški cestninski sistem je oblikovan tako, da zagotavlja pokrivanje celotnih stroškov, ki jih povzroča cestni promet. Cestnina je razdeljena na več stroškovnih komponent:

- infrastrukturni stroški, ki krijejo vzdrževanje, upravljanje in razvoj cestninskega omrežja;
- stroški onesnaženja zraka, ki odražajo emisije dušikovih oksidov in prašnih delcev;
- stroški hrupa, ki upoštevajo vpliv prometa na kakovost bivanja v naseljih in ob prometnicah;
- stroški emisij CO₂, ki sledijo cilju zmanjševanja podnebne obremenitve prometa.

Vključevanje zunanjih stroškov v cestnino predstavlja orodje za izvajanje načela »povzročitelj plača« in spodbuja uporabo okolju prijaznejših vozil. Tak pristop omogoča diferencirano in pravično obremenitev tistih vozil, ki povzročajo večjo okoljsko škodo. Posledično so vozila z nižjimi emisijami deležna nižjih pristojbin za zunanje stroške.

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 dolжник 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 javnopravnim 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.

V Avstriji se poleg infrastrukturne pristojbine zaračunava tudi pristojbina za zunanje stroške, ki vključuje tako stroške onesnaževanja zraka zaradi prometa kot tudi stroške hrupa zaradi prometa. Pristojbina za zunanje stroške se zaračunava vozilom nad 3.500 kg največje dovoljene mase, ne pa tudi vozilom, ki za uporabo cestninskega omrežja uporabljajo vinjete.

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 voznškega dovoljenja). Po zakonu mora biti v celotnem cestnem sistemu postavljena oprema za spremljanje, nadzor in razbiranje podatkov o prometu, za postavitev 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.

V Italiji so cestninski odseki v upravljanju večjega števila upravljavcev cestninskih cest (t.i. koncesionarjev). Na podlagi javno dostopnih podatkov se v Italiji (še) ne zaračunava pristojbina za zunanje stroške.

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 dovoljene 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.

Madžarska od 1. 1. 2024 vozilom nad 3.500 kg največje dovoljene mase zaračunava pristojbino za zunanje stroške, in sicer tako stroške, ki nastajajo zaradi onesnaževanja zraka zaradi prometa kot tudi stroške, ki nastajajo zaradi hrupa zaradi prometa.

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

Predlagani zakon pomembno prispeva k zmanjševanju negativnih vplivov cestnega prometa na okolje, saj uvaja sistem pristojbin za zunanje stroške, ki so neposredno povezane z emisijami onesnaževal in hrupom zaradi prometa. Takšna ureditev spodbuja prehod na vozila z nižjimi emisijami, saj postane upravljanje okolju bolj obremenjujočih vozil manj ugodno. Uvedba pristojbin za zunanje stroške krepi načelo »onesnaževalec plača«, kar vodi do postopnega zmanjševanja emisij NOx in prašnih delcev ter zmanjšuje hrup ob prometnicah, s čimer se izboljšuje kakovost zraka in življenjski standard prebivalcev ob cestninskem omrežju.

Sredstva, zbrana iz pristojbin, se namensko usmerjajo v nepovratne finančne spodbude za posodobitev voznih parkov, uvajanje alternativnih pogonov, optimizacijo logističnih procesov in izboljšanje prometne varnosti, preostala sredstva pa se vlagajo v razvoj infrastrukture in digitalizacijo prometnega sistema. Takšna ureditev zagotavlja, da se pobrana sredstva vrnejo v reševanje okoljskih in prometnih izzivov, kar dolgoročno prispeva k trajnostni mobilnosti, racionalizaciji prevozov in zmanjševanju okoljskega odtisa cestnega prometa.

Skupno bo uvedba zakona prispevala k zmanjšanju emisij onesnaževal in hrupa, spodbujala uporabo čistejših vozil in sodobnejše logistike, omogočila namensko okoljsko vlaganje, preprečila škodljive preusmeritve prometa ter izboljšala kakovost zraka, zdravje ljudi in stanje bivalnega okolja, s čimer se podpira izpolnjevanje slovenskih in evropskih okoljskih ciljev.

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

Besedilo predloga zakona je bilo 20. 11. 2025 objavljeno na spletni strani e-Demokracija.

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 oziroma pravne osebe niso sodelovale 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

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, besedilo »in vključuje infrastruktorno pristojbino« pa se nadomesti z besedilom »vključuje infrastruktorno pristojbino ter 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 kot nadomestilo za stroške onesnaževanja zraka zaradi prometa in za stroške obremenitev s hrupom zaradi prometa, in jo upravljavec cestninskih cest zaračunava vozilom nad 3.500 kg NDM;«.

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

»70.a stroški obremenitev s hrupom zaradi prometa so stroški zaradi škode za zdravje ljudi in zaradi okoljske škode, povzročene s hrupom delovanja vozila ali s stikom vozila s površino vozišča;

70.b stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa so stroški zaradi 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 »CO₂« doda besedilo »in upoštevanja pristojbine za zunanje stroške«.

3. člen

V 13. členu se v prvem odstavku za besedo »pristojbino« doda besedilo »ter pristojbino za zunanje stroške«.

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

4. člen

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

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

5. člen

Za 17. členom se dodajo novi, 17.a, 17.b in 17.c člen, ki se glasijo:

»17.a člen
(pristojbina za zunanje stroške)

(1) Upravljavec cestninskih cest poleg infrastrukturne pristojbine zaračunava tudi pristojbino za zunanje stroške, in sicer v imenu in za račun Republike Slovenije. Pristojbina za zunanje stroške je prihodek proračuna Republike Slovenije.

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

(3) Pri določitvi višine pristojbine za zunanje stroške se za posamezne razrede vozil nad 3.500 kg NDM uporabijo referenčne vrednosti iz Priloge IIIb Direktive 1999/62/ES. Vlada lahko določi, da se zaračunava samo določeni delež teh stroškov, če je to utemeljeno z:

- ugotovljenimi negativnimi inflacijskimi vplivi na stroške prevoza ali
- potrebnim znižanjem logističnih stroškov za zagotavljanje večje konkurenčnosti gospodarstva.

(4) Če vlada v primeru iz prejšnjega odstavka določi, da se zaračunava samo določeni delež stroškov, upravljavec cestninskih cest zagotovi podatke in potrebne izračune za določitev znižane višine pristojbine za zunanje stroške.

(5) Vozilom, ki izpolnjujejo pogoje glede najstrožjega emisijskega standarda EURO, se pristojbina za zunanje stroške ne zaračunava štiri leta od začetka njegove uporabe, določenega v pravilih, na podlagi katerih se je ta standard uvedel.

17.b člen

(financiranje ukrepov za izboljšanje delovanja prometnega sistema ter zmanjšanje negativnih vplivov cestnega prometa na okolje in varnost)

(1) Ministrstvo za izboljšanje delovanja prometnega sistema in zmanjšanje negativnih vplivov cestnega prometa na okolje in varnost namenja sredstva za izvedbo ukrepov, s katerimi se zagotavljajo:

1. zmanjševanje oziroma ublažitev vplivov onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru;
2. izboljšanje vozil glede emisij in porabe energije;
3. razvoj drugih oblik prometne infrastrukture in okrepitev obstoječih zmogljivosti;
4. razvoj državne cestne infrastrukture oziroma vseevropskega prometnega omrežja;
5. optimizacija in digitalizacija logistike;
6. tehnološke rešitve za spremljanje vozil;
7. zagotavljanje varnih in varovanih parkirišč;
8. digitalizacija prometnega sistema državnega cestnega omrežja;
9. izboljšanje prometne varnosti.

(2) Sredstva za izvajanje ukrepov iz prejšnjega odstavka se načrtujejo v finančnem načrtu ministrstva tako, da se vsako leto 50 odstotkov predvidenih prihodkov iz pristojbine za zunanje stroške nameni za nepovratne finančne spodbude za izvedbo ukrepov iz 1., 2., 5., 6. in 7. točke prejšnjega odstavka, preostali del predvidenih prihodkov iz pristojbine za zunanje stroške pa za plačilo stroškov zaračunavanja pristojbine za zunanje stroške v skladu s petim odstavkom 17.c člena tega zakona upravljavcu cestninskih cest in za izvedbo ukrepov iz 3., 4., 8. in 9. točke prejšnjega odstavka upravljavcu cestninskih cest in drugim upravljavcem državnih cest.

(3) Upravičenci do nepovratnih finančnih spodbud za izvedbo ukrepov iz 1., 2., 5., 6. in 7. točke prvega odstavka tega člena so imetniki veljavnih licenc za opravljanje prevozov v cestnem prometu.

(4) Nepovratne finančne spodbude iz prejšnjega odstavka dodeljuje ministrstvo na podlagi javnega razpisa, ki se objavi na osrednjem spletnem mestu državne uprave. V javnem razpisu se določijo podrobnejša merila in pogoji za dodelitev nepovratnih finančnih spodbud v skladu s tem členom.

(5) Pri dodelitvi nepovratnih finančnih spodbud v skladu s tem členom se upoštevajo naslednja merila:

- okoljski učinki, kot so prihranki energije, znižanje izpustov CO₂ in onesnaževal zunanjega zraka;
- povečanje varnosti cestnega prometa;
- učinkovitost in gospodarnost izvajanja cestnih prevozov potnikov in blaga.

(6) Pri dodelitvi nepovratnih finančnih spodbud v skladu s tem členom 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 Evropske 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 na dan oddaje vloge za dodelitev nepovratne finančne spodbude nima neporavnanih zapadlih obveznih dajatev in drugih denarnih nedavčnih obveznosti, ki jih izterjuje Finančna uprava Republike Slovenije, višjih od 50 eurov. Šteje se, da gospodarski subjekt ne izpolnjuje obveznosti iz prejšnjega stavka tudi, če nima predloženih vseh obračunov davčnih odtegljajev za dohodke iz delovnega razmerja za zadnjih pet let do dne oddaje vloge;
- prejemnik nima blokirane transakcijskega računa, ni v postopku zaradi insolventnosti ali v postopku zaradi grozeče insolventnosti.

(7) 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 drugih 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 nastanejo in se plačajo v obdobju upravičenosti ter se izkažejo z verodostojnimi listinami.

(8) Podrobnejšo opredelitev meril in pogojev iz petega in šestega odstavka tega člena predpiše minister, pristojen za promet (v nadaljnjem besedilu: minister).

17.c člen

(obračun in plačilo pristojbine za zunanje stroške)

(1) Upravljavec cestninskih cest predloži mesečni obračun pristojbine za zunanje stroške do vključno petega delovnega dne v mesecu po koncu prejšnjega meseca Finančni upravi Republike Slovenije. Upravljavec cestninskih cest naknadno ugotovljene spremembe obračunane pristojbine iz prejšnjih davčnih obdobj, ki so nastale zaradi sprememb obračunanih transakcij, vključi v tekoči obračun.

(2) V obračunu iz prejšnjega odstavka upravljavec cestninskih cest navede zneske obračunane pristojbine za zunanje stroške po posameznih odsekih cestninskih cest, po cestninskih razredih vozil in njihovih emisijskih razredih EURO ter davčnem obdobju, v katerem je nastala obveznost za plačilo pristojbine za zunanje stroške.

(3) Upravljavec cestninskih cest vodi evidenco podatkov iz prejšnjega odstavka, ki jih hrani najmanj deset let od preteka meseca, na katerega se nanašajo.

(4) Pristojbino za zunanje stroške plača upravljavec cestninskih cest najpozneje dvajseti dan po poteku roka za predložitev obračuna. Če pristojbine za zunanje stroške upravljavec ne plača v roku iz prejšnjega stavka, Finančna uprava Republike Slovenije začne izvršbo. Finančna uprava Republike Slovenije pri opravljanju izvršbe uporablja zakon, ki ureja davčni postopek.

(5) 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. Ministrstvo povrne upravljavcu cestninskih cest stroške

zaračunavanja pristojbine za zunanje stroške v prejšnjem letu najpozneje do 31. januarja tekočega leta.

(6) Podrobnejšo vsebino in način predložitve obračuna ter vsebino in način vodenja evidence iz tega člena predpiše minister v soglasju z ministrom, pristojnim za finance.«.

6. 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.«.

7. člen

V 20. členu se za prvim odstavkom dodata nova 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 zaračunavajo pristojbine za zunanje stroške, predvidene stopnje pristojbin za posamezno kategorijo vozil in emisijske razrede vozil.

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

Dosedanji drugi odstavek postane četrti odstavek.

8. člen

V 21. členu se v prvem odstavku za 4. točko 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 obdobja zaračunavanja;«.

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

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

Dosedanje 6. do 9. točka postanejo 8. do 11. točka.

9. člen

V 23. členu se v drugem odstavku besedilo »minister, pristojen za promet (v nadaljnjem besedilu: minister)« nadomesti z besedo »minister«.

PREHODNE IN KONČNA DOLOČBA

10. člen

(začetek zaračunavanja pristojbine za zunanje stroške)

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

11. člen

(rok za izdajo podzakonskih predpisov)

- (1) Minister izda predpis iz osmega odstavka novega 17.b člena zakona v šestih mesecih od uveljavitve tega zakona.
- (2) Minister v soglasju z ministrom, pristojnim za finance, izda predpis iz šestega odstavka novega 17.c člena zakona do 15. marca 2026.

12. člen
(začetek veljavnosti)

Ta zakon začne veljati petnajsti 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, zajema tudi pristojbino za zunanje stroške, ki je prihodek državnega proračuna. 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 CO₂ zaradi prometa. Za slednje se Republika Slovenija ni odločila, saj se emisije CO₂ že upoštevajo pri diferenciaciji infrastrukturne pristojbine tako, da se vozila, ki so ekološko sprejemljivejša z vidika izpustov emisij CO₂ uvrščajo v višje emisijske razrede CO₂, 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 CO₂, 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 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 zaračunavanje pristojbine za zunanje stroške, se prvi odstavek dopolnjuje tako, da se pristojbina za zunanje stroške plačuje hkrati s cestnino, ki 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 4. 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 zaradi onesnaženja zraka.

K 5. členu

Za 17. členom ZCestn-1 se dodajajo novi 17.a, 17.b člen in 17.c člen.

17.a člen podrobneje ureja zaračunavanje pristojbine za zunanje stroške, ki jo v imenu in na račun Republike Slovenije pobira zajeto v plačilo cestnine upravljavec cestninskih cest. Pristojbina za zunanje stroške je ne glede na določbe 13. člena Zakona o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 97/10, 40/12 – ZUJF in 85/25) prihodek proračuna Republike Slovenije. Navedena določba predstavlja odstop od predhodno navedene določbe, zato prihodki iz naslova pristojbine za zunanje stroške ne predstavljajo sredstev, iz katerih bi DARS, d. d., lahko financiral upravljanje in vzdrževanje avtocest. Čeprav bo, tako kot infrastrukturno pristojbino, tudi pristojbino za zunanje stroške prevoznikom kot del cestnine obračunaval in jo pobiral DARS, bo moral DARS slednjo na računih prikazovati ločeno ter jo nakazati v državni proračun. Pobrana sredstva iz naslova pristojbine za zunanje stroške se bodo stekala v proračun Republike Slovenije. Ministrstvo bo za izvajanje ukrepov na področju izboljšanja prometnega sistema, zmanjševanja vplivov prometa na okolje ter razvoja prometne infrastrukture sredstva načrtovalo v finančnem načrtu ministrstva, v višini predvidenih prihodkov pristojbine za zunanje stroške. V skladu s tem členom 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 zaradi onesnaževanja zraka in stroški zaradi obremenitev s hrupom zaradi prometa. Pri določanju višine pristojbine za zunanje stroške se uporabijo referenčne vrednosti iz Priloge IIIb Direktive 1999/62/ES, pri čemer se lahko vlada odloči, da se bo zaračunaval samo določen delež teh stroškov, če je to utemeljeno z:

- ugotovljenimi negativnimi inflacijskimi vplivi na stroške prevoza,
- potrebnim znižanjem logističnih stroškov za zagotavljanje večje konkurenčnosti gospodarstva.

Gre za jasno in določno ter taksativno naštetu vsebinsko opredeljena merila, ki se v tem primeru upoštevajo. S tem je preprečeno kakršno koli arbitrarno odločanje v tej zvezi, ampak lahko pride do nižjega zaračunavanja pristojbine za zunanje stroške le v izjemnih, vnaprej jasno in določno določenih primerih.

Vozilom, ki izpolnjujejo pogoje glede najstrožjega emisijskega standarda EURO, se pristojbina za zunanje stroške ne zaračunava štiri leta od začetka njegove uporabe, določenega v pravilih, na podlagi katerih se je ta standard uvedel. Trenutno je najnovejši emisijski standard pogonskih

agregatov, ki se vgrajujejo v vozila EURO VI, ki se je začel uporabljati 2014 za nove odobritve tipa vozil, 1. 9. 2015 pa tudi za vsa nova vozila. Če bo npr. v letu 2027 prišel na trg pogonski agregat, ki bo izpolnjeval emisijski standard EURO VII, potem bodo vsa vozila s tem pogonskim agregatom do leta 2031 oproščena plačila pristojbine za zunanje stroške.

V novem 17.b členu se določa financiranje ukrepov za izboljšanje delovanja prometnega sistema in za zmanjšanje negativnih vplivov cestnega prometa na okolje in varnost. Namen tega člena je zagotoviti, da se za namen izboljšanja delovanja prometnega sistema in zmanjšanja negativnih vplivov cestnega prometa na okolje in varnost sprejmejo ukrepi, s katerimi se bo zagotovilo:

1. zmanjševanje oziroma ublažitev vplivov onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru,
2. izboljšanje vozil glede emisij in porabe energije,
3. razvoj drugih oblik prometne infrastrukture in okrepitev obstoječih zmogljivosti,
4. razvoj državne cestne infrastrukture oziroma vseevropskega prometnega omrežja,
5. optimizacija in digitalizacija logistike,
6. tehnološke rešitve za spremljanje vozil,
7. zagotavljanje varnih in varovanih parkirišč,
8. digitalizacija prometnega sistema na državnem cestnem omrežju,
9. izboljšanje prometne varnosti.

Sredstva za izvajanje ukrepov iz prejšnjega odstavka se načrtujejo v finančnem načrtu ministrstva, pristojnega za promet, tako, da se vsako leto 50 odstotkov predvidenih prihodkov pristojbine za zunanje stroške nameni za nepovratne finančne spodbude za izvedbo ukrepov iz 1., 2., 5., 6. in 7. točke prejšnjega odstavka, preostali del predvidenih prihodkov pristojbine za zunanje stroške pa za plačilo stroškov zaračunavanja pristojbine za zunanje stroške upravljavcu cestninskih cest in za izvedbo ukrepov iz 3., 4., 8. ali 9. točke prejšnjega odstavka upravljavcu cestninskih cest in tudi drugim upravljavcem državnih cest.

Slednje je v skladu z Direktivo 1999/62/ES, ki v 9. členu priporoča, da se sredstva 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. Slednja usmeritev direktive je tudi razumljiva, saj stremi k usmerjanju prihodkov, zbranih s pristojbino za zunanje stroške, v odpravo vzrokov, ki so privedli do njihovega zaračunavanja. Evropska unija želi do leta 2030 zmanjšati emisije toplogrednih plinov za najmanj 55 % glede na leto 1990, kar vključuje tudi promet, ki je eden najtežjih sektorjev za razogljčenje. Do leta 2050 mora biti promet skoraj brezogljčen, zato EU pospešeno uvaja električna vozila, alternativna goriva in povečanje deleža obnovljivih virov energije v prometu. Slovenija ima te cilje umeščene v Nacionalni energetski in podnebni načrt (NEPN). Prvotni NEPN je za promet do leta 2030 dopuščal možnost, da se emisije glede na leto 2005 še vedno povečajo do približno 12 %, hkrati pa določil, da mora delež obnovljivih virov energije v prometu doseči vsaj 21 %, od tega minimalno okoli 11 % biogoriv. Leta 2024 sprejeta posodobitev NEPN pa je cilje za celotne emisije zaostila: Slovenija želi do leta 2033 emisije toplogrednih plinov zmanjšati za najmanj 55 % v primerjavi z letom 2005, kar pomeni veliko večjo ambicijo tudi za promet. Največji problem ostaja to, da se emisije iz prometa v Sloveniji v preteklosti niso zmanjševale, v nekaterih letih so celo rasle, zato promet predstavlja enega ključnih izzivov pri doseganju evropskih in slovenskih podnebnih ciljev. Analize ugotavljajo, da bo potrebno bistveno hitrejšo izvajanje ukrepov za doseg želenih okoljskih ciljev. Ob upoštevanju navedenih zavez tako na evropski kot nacionalni ravni tem ciljem sledi tudi predlagani zakon.

Ministrstvo, pristojno za promet, bo v finančnem načrtu namenilo sredstva v višini 50 odstotkov predvidenih prihodkov iz pristojbine za zunanje stroške za nepovratne finančne spodbude avtoprevoznikemu sektorju. Njihov cilj je pospešiti prehod v čistejšo, učinkovitejšo in varnejšo 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 višini 50 odstotkov predvidenih prihodkov iz pristojbine za zunanje stroške pa bo v finančnem načrtu namenilo za 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.

V zvezi z dodeljevanjem in prejemniki nepovratnih finančnih spodbud je ureditev podobna ureditvi dodeljevanja nepovratnih finančnih spodbud, uveljavljena na podlagi Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 23/24). 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 se objavi na osrednjem spletnem mestu državne uprave. 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.

Peti odstavek 17.b člena 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 CO₂ 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 v Republiki Sloveniji ali kateri koli državi članici Evropske skupnosti ali registrirano 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.

Sedmi 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.

V novem 17.c členu predlog zakona ureja obveznost upravljavca cestninskih cest (DARS, d. d.), da pobrano pristojbino za zunanje stroške po obračunu vplača v proračun. O tem upravljavec cestninskih cest naredi obračun, ki ga predloži finančni upravi. V tej zvezi mora upravljavec cestninskih cest voditi ustrezne evidence pobrane pristojbine za zunanje stroške, podrobneje pa urejanje pristojbine za zunanje stroške predpišeta minister, pristojen za infrastrukturo, v soglasju z ministrom, pristojnim za finance. Predlog zakona določa še rok za plačilo pristojbine za zunanje

stroške v proračun. Upravljalavec 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. Stroški pobiranja pristojbine za zunanje stroške ne morejo biti določeni fiksno, saj bodo ti stroški z obsegom transakcij naraščali. Stroški pobiranja pristojbine za zunanje stroške so namreč neposredno povezani z obsegom obračunanih transakcij, saj z naraščanjem števila uporabnikov cestninskega sistema ter z višjim obsegom pobranih pristojbin narašča tudi obseg administrativnih, tehničnih in nadzornih aktivnosti, ki so potrebne za pravilno izvajanje zaračunavanja. Upravljalavec cestninskih cest mora pri večjem obsegu transakcij zagotoviti večje kapacitete informacijskih sistemov, več obdelave podatkov, višji obseg podpornih dejavnosti ter pogosto tudi večji obseg nadzora in obravnave reklamacij. Zaradi tega so stroški upravljanja in zaračunavanja spremenljivi in naraščajo sorazmerno z višino oziroma številom pobranih pristojbin. Normativna ureditev, ki določa, da je upravljalavec cestninskih cest upravičen do povračila stroškov v višini enega odstotka pobrane pristojbine v posameznem koledarskem letu, temelji prav na tem, da je delež dejanskih stroškov najtesneje vezan na obseg dejavnosti. Višina pobranih pristojbin namreč odraža obseg opravljenega obračunavanja. Zato je model povračila stroškov v obliki odstotka pobrane pristojbine logičen in sorazmeren. Povračilo v višini enega odstotka tako predstavlja sistemsko določeno, predvidljivo in upravičeno nadomestilo, s katerim Ministrstvo za infrastrukturo upravljavcu cestninskih cest pokrije stroške iz prejšnjega leta, kar izhaja tudi iz določila, da mora biti povračilo izvedeno najpozneje do 31. januarja tekočega leta.

K 6. členu

19. člen ZCestn-1 ureja možnost popustov pri zaračunavanju cestnine. V skladu z uveljavljeno pravno ureditvijo lahko upravljalavec 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 7. 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. 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 8. 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 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 CO₂; 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 seznani 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 obdobja zaračunavanja, vozilih, ki se jim zaračunava, in prihodkih iz tega naslova.

K 9. členu

Ta člen določa spremembo besedila zakona zaradi natančnega notranjega sklicevanja v besedilu zakona.

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 minister, pristojen za promet izdati predpis iz desetega odstavka novega 17.b člena v šestih mesecih od uveljavitve tega zakona, medtem ko mora predpis iz novega šestega odstavka 17.c člena, ki ga sprejme v soglasju z ministrom, pristojnim za finance, sprejeti do 15. marca 2026.

K 12. členu

Ta člen določa vacatio legis.

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. brezemisijско vozilo so osebni avtomobil, minibus ali lahko gospodarsko vozilo brez motorja z notranjim izgorevanjem ali brezemisijско 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 CO₂ za nova težka vozila in spremembi uredb (ES) št. 595/2009 in (EU) 2018/956 Evropskega parlamenta in Sveta ter Direktive Sveta 96/53/ES (UL L 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), vključuje infrastrukturno pristojbino ter pristojbino za zunanje stroške;
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 CO₂ iz težkega vozila so njegove emisije CO₂, 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 CO₂ in porabe goriva pri težkih vozilih ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Uredbe Komisije (EU) št. 582/2011 (UL L 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 CO₂ 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. jedrno 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 CO₂ ($R-ET_y$) in referenčnih emisij CO₂ (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 CO₂ so nižje od 50 odstotkov referenčnih emisij CO₂ 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 prevaža 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;
- 61.a pristojbina za zunanje stroške je pristojbina, ki se zaračunava kot nadomestilo za stroške onesnaževanja zraka zaradi prometa in za stroške obremenitev s hrupom zaradi prometa, in jo upravljavec cestninskih cest zaračunava vozilom nad 3.500 kg NDM;
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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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;
- 70.a stroški obremenitev s hrupom zaradi prometa so stroški zaradi škode za zdravje ljudi in zaradi okoljske škode, povzročene s hrupom delovanja vozila ali s stikom vozila s površino vozišča;
- 70.b stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa so stroški zaradi 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;

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 CO₂ in upoštevanja pristojbine za zunanje stroške, 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 upravitelja 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 uporabnina). V primeru elektronske uporabnine 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.

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 ter pristojbino za zunanje stroške.

(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 in znesek pristojbine za zunanje stroške. 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 upravitelja 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 nevtravno, 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;
- je v cestnino zajeta pristojbina za zunanje stroške zaradi onesnaženja zraka.

(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. Upravljevec 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.

17.a člen
(pristojbina za zunanje stroške)

- (1) Upravljavec cestninskih cest poleg infrastrukturne pristojbine zaračunava tudi pristojbino za zunanje stroške, in sicer v imenu in za račun Republike Slovenije. Pristojbina za zunanje stroške je prihodek proračuna Republike Slovenije.
- (2) Pristojbina za zunanje stroške se nanaša na stroške zaradi onesnaževanja zraka ter stroške zaradi obremenitev s hrupom zaradi prometa.
- (3) Pri določitvi višine pristojbine za zunanje stroške se za posamezne razrede vozil nad 3.500 kg NDM uporabijo referenčne vrednosti iz Priloge IIIb Direktive 1999/62/ES. Vlada lahko določi, da se zaračunava samo določeni delež teh stroškov, če je to utemeljeno z:
- ugotovljenimi negativnimi inflacijskimi vplivi na stroške prevoza ali
 - potrebnim znižanjem logističnih stroškov za zagotavljanje večje konkurenčnosti gospodarstva.
- (4) Če vlada v primeru iz prejšnjega odstavka določi, da se zaračunava samo določeni delež stroškov, upravljavec cestninskih cest zagotovi podatke in potrebne izračune za določitev znižane višine pristojbine za zunanje stroške.
- (5) Vozilom, ki izpolnjujejo pogoje glede najstrožjega emisijskega standarda EURO, se pristojbina za zunanje stroške ne zaračunava štiri leta od začetka njegove uporabe, določenega v pravilih, na podlagi katerih se je ta standard uvedel.

17.b člen
(financiranje ukrepov za izboljšanje delovanja prometnega sistema ter zmanjšanje negativnih vplivov cestnega prometa na okolje in varnost)

- (1) Ministrstvo za izboljšanje delovanja prometnega sistema in zmanjšanje negativnih vplivov cestnega prometa na okolje in varnost namenja sredstva za izvedbo ukrepov, s katerimi se zagotavljajo:
1. zmanjševanje oziroma ublažitev vplivov onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru;
 2. izboljšanje vozil glede emisij in porabe energije;
 3. razvoj drugih oblik prometne infrastrukture in okrepitev obstoječih zmogljivosti;
 4. razvoj državne cestne infrastrukture oziroma vseevropskega prometnega omrežja;
 5. optimizacija in digitalizacija logistike;
 6. tehnološke rešitve za spremljanje vozil;
 7. zagotavljanje varnih in varovanih parkirišč;
 8. digitalizacija prometnega sistema državnega cestnega omrežja;
 9. izboljšanje prometne varnosti.
- (2) Sredstva za izvajanje ukrepov iz prejšnjega odstavka se načrtujejo v finančnem načrtu ministrstva tako, da se vsako leto 50 odstotkov predvidenih prihodkov iz pristojbine za zunanje stroške nameni za nepovratne finančne spodbude za izvedbo ukrepov iz 1., 2., 5., 6. in 7. točke prejšnjega odstavka, preostali del predvidenih prihodkov iz pristojbine za zunanje stroške pa za plačilo stroškov zaračunavanja pristojbine za zunanje stroške v skladu s petim odstavkom 17.c člena tega zakona upravljavcu cestninskih cest in za izvedbo ukrepov iz 3., 4., 8. in 9. točke prejšnjega odstavka upravljavcu cestninskih cest in drugim upravljavcem državnih cest.
- (3) Upravičenci do nepovratnih finančnih spodbud za izvedbo ukrepov iz 1., 2., 5., 6. in 7. točke prvega odstavka tega člena so imetniki veljavnih licenc za opravljanje prevozov v cestnem prometu.
- (4) Nepovratne finančne spodbude iz prejšnjega odstavka dodeljuje ministrstvo na podlagi javnega razpisa, ki se objavi na osrednjem spletnem mestu državne uprave. V javnem razpisu se določijo podrobnejša merila in pogoji za dodelitev nepovratnih finančnih spodbud v skladu s tem členom.

(5) Pri dodelitvi nepovratnih finančnih spodbud v skladu s tem členom se upoštevajo naslednja merila:

- okoljski učinki, kot so prihranki energije, znižanje izpustov CO₂ in onesnaževal zunanjega zraka;
- povečanje varnosti cestnega prometa;
- učinkovitost in gospodarnost izvajanja cestnih prevozov potnikov in blaga.

(6) Pri dodelitvi nepovratnih finančnih spodbud v skladu s tem členom 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 Evropske 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 na dan oddaje vloge za dodelitev nepovratne finančne spodbude nima neporavnanih zapadlih obveznih dajatev in drugih denarnih nedavčnih obveznosti, ki jih izterjuje Finančna uprava Republike Slovenije, višjih od 50 eurov. Šteje se, da gospodarski subjekt ne izpolnjuje obveznosti iz prejšnjega stavka tudi, če nima predloženih vseh obračunov davčnih odtegljajev za dohodke iz delovnega razmerja za zadnjih pet let do dne oddaje vloge;
- prejemnik nima blokiranega transakcijskega računa, ni v postopku zaradi insolventnosti ali v postopku zaradi grozeče insolventnosti.

(7) 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 drugih 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 nastanejo in se plačajo v obdobju upravičenosti ter se izkažejo z verodostojnimi listinami.

(8) Podrobnejšo opredelitev meril in pogojev iz petega in šestega odstavka tega člena predpiše minister, pristojen za promet (v nadaljnjem besedilu: minister).

17.c člen

(obračun in plačilo pristojbine za zunanje stroške)

(1) Upravljavec cestninskih cest predloži mesečni obračun pristojbine za zunanje stroške do vključno petega delovnega dne v mesecu po koncu prejšnjega meseca Finančni upravi Republike Slovenije. Upravljavec cestninskih cest naknadno ugotovljene spremembe obračunane pristojbine iz prejšnjih davčnih obdobj, ki so nastale zaradi sprememb obračunanih transakcij, vključi v tekoči obračun.

(2) V obračunu iz prejšnjega odstavka upravljavec cestninskih cest navede zneske obračunane pristojbine za zunanje stroške po posameznih odsekih cestninskih cest, po cestninskih razredih vozil in njihovih emisijskih razredih EURO ter davčnem obdobju, v katerem je nastala obveznost za plačilo pristojbine za zunanje stroške.

(3) Upravljavec cestninskih cest vodi evidenco podatkov iz prejšnjega odstavka, ki jih hrani najmanj deset let od preteka meseca, na katerega se nanašajo.

(4) Pristojbino za zunanje stroške plača upravljavec cestninskih cest najpozneje dvajseti dan po poteku roka za predložitev obračuna. Če pristojbine za zunanje stroške upravljavec ne plača v roku iz prejšnjega stavka, Finančna uprava Republike Slovenije začne izvršbo. Finančna uprava Republike Slovenije pri opravljanju izvršbe uporablja zakon, ki ureja davčni postopek.

(5) 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. Ministrstvo povrne upravljavcu cestninskih cest stroške zaračunavanja pristojbine za zunanje stroške v prejšnjem letu najpozneje do 31. januarja tekočega leta.

(6) Podrobnejšo vsebino in način predložitve obračuna, ter vsebino in način vodenja evidence iz tega člena, predpiše minister v soglasju z ministrom, pristojnim za finance.

18. člen (popusti)

(1) 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.

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

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) 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 zaračunavajo pristojbine za zunanje stroške, predvidene stopnje pristojbin za posamezno kategorijo vozil in emisijske razrede vozil.

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

(4) 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. pristojbini za zunanje stroške, ki se zaračunava posameznim vozilom nad 3.500 kg NDM, vključno z navedbo vrste ceste in obdobja zaračunavanja;
6. ponderirani infrastrukturni pristojbini ter skupnem prihodku iz infrastrukturnih pristojbin;
7. prihodkih iz pristojbin za zunanje stroške;
8. prihodkih, zbranih s pribitki na infrastrukturno pristojbino, in cestnih odsekih, na katerih so bili zaračunani;
9. prihodkih iz cestnin;
10. deležu vozil, ki uporabljajo cestninske ceste in spadajo v različne emisijske razrede EURO in CO₂;
11. 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.

23. člen (splošni akt o cestninjenju)

(1) V splošnem aktu o cestninjenju se uredijo vprašanja v zvezi s cestninjenjem glede na prevoženo razdaljo (npr. postopek registracije stranke in vozila, določanje emisijskega razreda vozila EURO in emisijskega razreda CO₂, pridobitev in uporaba OBU naprave, plačilo infrastrukturne pristojbine v predplačniškem in poplačniškem načinu plačevanja, veljavnost dobroimetja, zagotavljanje podatkov o cestninskih transakcijah in zaračunani cestnini, možnost poznejšega obračuna cestnine, pridobitev in pravilna uporaba naprave EETS, plačilo cestnine z napravo EETS) in druga vprašanja, ki jih določa ta zakon (npr. postopek izdaje elektronske vinjete, uveljavljanje vračila kupnine v primeru odstopa od prodajne pogodbe ali odjave vozila iz prometa, postopek v primeru kraje, uničenja ali izgube registrske tablice, na katero je vezana elektronska vinjeta, časovna omejitev možnosti vnaprejšnjega nakupa posamezne vrste elektronske vinjete, uveljavljanje morebitnih popravkov že izdane elektronske vinjete).

(2) Splošni akt iz prejšnjega odstavka sprejme na podlagi javnega pooblastila upravljavec cestninskih cest. Za cestninske ceste, glede katerih naloge upravljavca cestninskih cest opravlja državni organ, sprejme splošni akt minister.

(3) K splošnemu aktu iz prejšnjega odstavka pridobi upravljavec cestninskih cest, ki ni državni organ, soglasje vlade pred njegovo objavo. Splošni akt iz prejšnjega odstavka se pred uveljavitvijo objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

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

V skladu s 142. 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 skrajšanem postopku, saj gre za manj zahtevne spremembe in dopolnitve zakona, povezane z uskladitvijo zakona s pravom Evropske unije.

S predlogom zakona se v slovenski pravni red prenašajo določbe Direktive 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 spremenjene 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), in sicer v delu, ki se nanaša na zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške, povezane z onesnaževanjem zraka in hrupom zaradi prometa. Slednje morajo biti v slovenski pravni red prenesene do 25. 3. 2026.

VI. PRILOGE

Na podlagi _____ Zakona o cestninjenju (Uradni list RS, št. 102/24 in __/26) ministrica za infrastrukturo izdaja

Pravilnik o dodeljevanju nepovratnih finančnih spodbud iz sredstev pristojbine za zunanje stroške

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen

(vsebina)

(1) Ta pravilnik določa merila in pogoje iz _____. člena Zakona o cestninjenju (Uradni list RS, št. 102/24 in __/26; v nadaljnjem besedilu: zakon), pravila in način dodeljevanja nepovratnih finančnih spodbud (v nadaljnjem besedilu: spodbude), vrste upravičenih naložb in stroškov, pogoje in merila za izbor, vrste upravičencev, postopke evidentiranja, spremljanja in poročanja v zvezi z državnimi pomočmi in pomočmi *de minimis* ter drugimi spodbudami, ki nimajo elementov državnih pomoči ali pomoči *de minimis*.

(2) Če določbe Uredbe Komisije (EU) št. 651/2014 z dne 17. junija 2014 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive z notranjim trgov pri uporabi členov 107 in 108 Pogodbe (UL L št. 187 z dne 26. 6. 2014, str. 1), zadnjič spremenjene z Uredbo Komisije (EU) 2023/1315 z dne 23. junija 2023 o spremembi Uredbe (EU) št. 651/2014 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive z notranjim trgov pri uporabi členov 107 in 108 Pogodbe ter Uredbe (EU) 2022/2473 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za podjetja, ki se ukvarjajo s proizvodnjo, predelavo in trženjem ribiških proizvodov in proizvodov iz akvakulture, za združljive z notranjim trgov z uporabo členov 107 in 108 Pogodbe (UL L št. 167 z dne 30. 6. 2023, str. 1), (v nadaljnjem besedilu: Uredba 651/2014/EU) ter določbe Uredbe Komisije (EU) 2023/2831 z dne 13. decembra 2023 o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije pri pomoči *de minimis* (UL L št. 2023/2831 z dne 15. 12. 2023; v nadaljnjem besedilu: Uredba 2023/2831/EU) določajo drugače kot ta pravilnik, se neposredno uporabljajo določbe Uredbe 651/2014/EU in Uredbe 2023/2831/EU.

2. člen

(pomen izrazov)

Izrazi, uporabljeni v tem pravilniku, pomenijo enako kot izrazi, opredeljeni v Uredbi 651/2014/EU in Uredbi 2023/2831/EU ter predpisih, ki urejajo področje cestninjenja, prevozov v cestnem prometu, javnih financ in državnih pomoči.

3. člen

(vrste ukrepov in spodbud)

(1) Spodbude se lahko dodeljujejo za ukrepe, ki so naložbe v:

1. nakup ali zakup vozil in vozil na alternativna goriva ali predelavo in naknadno opremljanje vozil, da lahko uporabljajo alternativna goriva in vključujejo (na primer nakup ali predelavo tovornih vozil in avtobusov na sintetični plin ter s pogonom na elektriko in vodik):

- cestna vozila kategorije M1, M2, M3, N1, N2, N3 ali L,

2. optimizacija in digitalizacija logistike;
3. zagotavljanje varnih in varovanih parkirišč (priprava projektne dokumentacije, nakup zemljišč, gradnja)
4. aerodinamični dodatki za vozila;
5. nakup pnevmatik višjega energijskega razreda za optimizacija kotalnega upora pnevmatik;
6. digitalizacija na področju prevozov v cestnem prometu (na primer sledenje in upravljanje vozil ter tovora, uporaba elektronskih podatkov o tovoru – eFTI, analitika in poslovna inteligenca, idr.) ;
7. nabava lahke konstrukcije priklopnih tovornih vozil kategorije O in podobno, če se s tem izkaže prihranek energije in prek tega znižanje emisij CO₂ za vsaj 2 % glede na stanje, če se investicija ne bi izvedla oziroma bi se izvedla na okoljsko manj učinkovit način.
8. nakup goriva HVO za tovorna vozila in avtobuse.

(3) Spodbude po tem pravilniku se dodeljujejo kot državne pomoči, pomoči *de minimis* in druge spodbude, ki nimajo elementov državnih pomoči ali pomoči *de minimis*.

4. člen

(merila)

(1) Pri dodeljevanju spodbud se pri oceni učinka shem državnih pomoči ali izboru posameznih projektov glede na vrsto ukrepov poleg meril iz _____ upoštevajo ustrezna merila, ki prispevajo k:

- povečanju varstva okolja zaradi vplivov iz prometa,
- stroškovni učinkovitosti dodeljenih spodbud,
- izboljšanju pogojev za uporabo alternativnih goriv v prometu,
- še drugim splošnim in vsebinsko posebnim merilom.

(2) Za povečanje varstva okolja zaradi vplivov iz prometa se pri ocenjevanju učinka shem državnih pomoči ali ocenjevanju posameznih projektov smiselno glede na vrsto alternativnega goriva upoštevajo naslednja merila:

1. pri naložbah v vozila:
 - a) količina prihranjene energije,
 - b) količina zmanjšanja izpustov CO₂,
 - c) količina zmanjšanja onesnaževal zunanjega zraka predvsem emisij NO_x ter delcev PM_{2.5}.

(3) Merilo stroškovne učinkovitosti se uporabi pri oceni učinka sheme državnih pomoči ali pri ocenjevanju posameznega projekta ter pomeni razmerje med višino spodbude v eurih in okoljsko koristjo naložbe v ustrezni enoti.

(4) Pri oceni projektov se lahko upoštevajo tudi splošna merila, kot so zrelost projekta za izvedbo in kakovost pripravljenega projekta, ter še druga posebna merila, ki prispevajo k uresničevanju ciljev nacionalnega okvira politike.

II. DRŽAVNE POMOČI

7. člen

(vrste državnih pomoči)

(1) Po tem pravilniku se dodeljujejo:

- horizontalne državne pomoči za varstvo okolja, kot izhaja iz 36a, 36b, 38. in 49. člena ter splošnih določb Uredbe 651/2014/EU,
- sektorske državne pomoči za naložbe v cestna vozila na alternativna goriva in ustrezno infrastrukturo za alternativna goriva v skladu s Smernicami Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu (UL C št. 184 z dne 22. 7. 2008, str. 13) in državne pomoči, ki presegajo prag dodelitve pomoči iz 9. in 12. člena tega pravilnika v skladu s Smernicami o državni pomoči za podnebje, varstvo okolja in energijo za leto 2022 (UL C št. 80 z dne 18. 2. 2022, str. 1) ter jih je skladno s tretjim odstavkom 108. člena Pogodbe o delovanju Evropske unije treba priglasiti Evropski komisiji (v nadaljnjem besedilu: Komisija).
- nakup ali predelavo tovornih vozil in avtobusov na sintetični plin ter s pogonom na elektriko in vodik.

(2) Državne pomoči se dodeljujejo kot pomoči po shemi državne pomoči, individualne državne pomoči na podlagi sheme ali individualne državne pomoči.

8. člen

(državne pomoči za varstvo okolja zaradi vplivov iz prometa)

(1) Državna pomoč se dodeljuje ukrepom za varstvo okolja zaradi vplivov iz prometa, s katerimi se preprečijo negativne posledice na okolje zaradi emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zunanjega zraka iz prometa, ter ukrepom, ki zmanjšajo tveganje za nastanek take škode na način, ki vodi k učinkovitejši rabi naravnih virov, vključno z ukrepi varčevanja z energijo in uporabo obnovljivih virov energije.

(2) Državna pomoč za varstvo okolja zaradi vplivov iz prometa se dodeljuje za

- nakup ali zakup čistih ali brezemisijских vozil za cestni promet ter za naknadno opremljanje vozil, da ustrezajo zahtevam čistih ali brezemisijских vozil v skladu s prvim in drugim odstavkom 36b. člena Uredbe 651/2014/EU,
- naložbe v ukrepe za energetska učinkovitost težkih motornih ali priklopnih vozil za cestni promet v skladu s prvim in drugim odstavkom 38. člena Uredbe 651/2014/EU.

9. člen

(prag in intenzivnost dodelitve državne pomoči za varstvo okolja zaradi vplivov iz prometa)

(1) Državna pomoč za varstvo okolja zaradi vplivov iz prometa se dodeli do zneska največ 30 milijonov eurov na upravičenca in na naložbo.

(2) Državna pomoč, dodeljena kateremu koli upravičencu, ne presega 40 % celotnega proračuna zadevne sheme, pri čemer pa celotna shema državne pomoči v povprečju na leto ne presega 300 milijonov eurov.

(3) Intenzivnost državne pomoči za nakup ali zakup čistih ali brezemisijских vozil ali njihovo predelavo, da ustrezajo zahtevam čistih ali brezemisijских vozil, kot izhaja iz 10. člena tega pravilnika, ki se dodeli v konkurenčnem postopku zbiranja ponudb na podlagi jasnih, preglednih in nediskriminatornih meril, lahko doseže:

- 100 % upravičenih stroškov naložbe za nakup ali zakup brezemisijских vozil ali njihovo predelavo, da ustrezajo zahtevam za brezemisijська vozila,
- 80 % upravičenih stroškov naložbe za nakup ali zakup čistih vozil ali njihovo predelavo, da ustrezajo zahtevam čistih vozil.

(4) Ne glede na prejšnji odstavek se državna pomoč lahko dodeli brez konkurenčnega postopka, če se državna pomoč dodeljuje v okviru sheme ali kadar se dodeljuje za nakup čistih in brezemisijских vozil za izvajanje javnega potniškega prometa izvajalcem javnega potniškega prometa, izbranim na podlagi konkurenčnega postopka ob upoštevanju pogojev, kot izhaja iz sedmega odstavka 36b člena Uredbe 651/2014/EU. V tem primeru intenzivnost pomoči ne presega:

- 40 % upravičenih stroškov za čista vozila in 50 % upravičenih stroškov za brezemisijська vozila za podjetja, ki opravljajo dejavnosti javnega potniškega prometa,
- 20 % upravičenih stroškov za čista vozila in 30 % upravičenih stroškov za brezemisijська vozila za velika podjetja,
- 40 % upravičenih stroškov za čista vozila in 50 % upravičenih stroškov za brezemisijська vozila za srednje velika podjetja,
- 50 % upravičenih stroškov za čista vozila in 60 % upravičenih stroškov za brezemisijська vozila za mikro- in mala podjetja.

(7) Intenzivnost pomoči za naložbe v energetske učinkovitost v prometu, kot izhaja iz tretje alineje prvega odstavka 10. člena tega pravilnika, ne presega:

- 45 % upravičenih stroškov za naložbe na območju »a« ter 35 % upravičenih stroškov za naložbe na območju »c« za velika podjetja,
- 55 % upravičenih stroškov za naložbe na območju »a« ter 45 % upravičenih stroškov za naložbe na območju »c« za srednja podjetja,
- 65 % upravičenih stroškov za naložbe na območju »a« ter 55 % upravičenih stroškov za naložbe na območju »c« za mikro- in mala podjetja.

(5) Ne glede na prejšnji odstavek intenzivnost pomoči lahko doseže 100 % skupnih stroškov naložbe, če je pomoč dodeljena v konkurenčnem postopku zbiranja ponudb in v skladu s pogoji, kot izhaja iz sedmega odstavka 38. člena Uredbe 651/2014/EU.

(6) Zneski, ki se uporabljajo za izračun intenzivnosti državne pomoči, so zneski pred vsakim odbitkom davkov ali drugih dajatev.

(7) Intenzivnost državne pomoči za naložbo je izračunana na podlagi upravičenih stroškov v skladu s tem pravilnikom. Intenzivnost državnih pomoči se podrobneje določi z javnim razpisom, javnim pozivom ali povabilom k predložitvi vlog v okviru neposredne potrditve naložbe glede na razpoložljiva sredstva in v skladu z Uredbo 651/2014/EU.

10. člen

(upravičeni stroški in pogoji dodeljevanja državnih pomoči za varstvo okolja zaradi vplivov iz prometa)

(1) Do sofinanciranja so upravičeni stroški za:

- nakup ali zakup čistih ali brezemisijjskih vozil ali njihovo predelavo, da ustrezajo zahtevam čistih ali brezemisijjskih vozil, kot izhaja iz druge alineje drugega odstavka 8. člena tega pravilnika, ki se določijo v skladu s tretjim odstavkom 36b člena Uredbe 651/2014/EU pod pogoji in na način, kot izhaja iz drugega in četrtega odstavka 36b člena Uredbe 651/2014/EU,
- naložbe v ukrepe za energetska učinkovitost v prometu, kot izhaja iz 8. člena tega pravilnika, ki se določijo v skladu s tretjim odstavkom 38. člena Uredbe 651/2014/EU pod pogojem, kot izhaja iz drugega in sedmega odstavka 38. člena Uredbe 651/2014/EU.

(2) Stroški, ki niso neposredno povezani z doseganjem višje ravni varstva okolja, niso upravičeni. Dajalec pomoči glede na vrsto in cilj ukrepa v skladu z Uredbo 651/2014/EU natančneje opredeli upravičene in neupravičene stroške v javnem razpisu, javnem pozivu ali povabilu za predložitev vlog v okviru neposredne potrditve projekta.

11. člen

(splošni pogoji za dodeljevanje in izplačevanje državnih pomoči)

(1) Državna pomoč se dodeli na podlagi postopka iz 5. člena tega pravilnika za projekte, ki imajo, ob upoštevanju zaprosenega zneska državne pomoči, zagotovljene tudi preostale finančne vire za izvedbo celotne naložbe oziroma zaključeno finančno konstrukcijo projekta. Če kakšen izmed finančnih virov na dan oddaje prijave še ni zagotovljen, mora prijavitelj podati izjavo, da bo sredstva nadomestil iz lastnih virov, če ti viri ne bodo pridobljeni. Zaprtost finančne konstrukcije se vnovič preveri najpozneje pred prvim izplačilom upravičencu.

(2) Za naložbo mora biti izdelana in na podlagi odgovorne osebe prijavitelja ali v primeru programskega projekta priglasitelja sheme potrjena investicijska dokumentacija (v nadaljnjem besedilu: ID), izdelana v skladu z uredbo, ki ureja enotno metodologijo za pripravo in obravnavo ID na področju javnih financ. Za podjetja, ki niso zavezana k izdelavi ID, se priloži poslovni načrt, ki mora jasno izkazovati namen ter izpolnjevanje vseh pogojev in zahtev razpisa, javnega poziva ali povabila za neposredno potrditev vloge.

(3) Državna pomoč se lahko dodeli le za sofinanciranje naložbe, ki ima spodbujevalni učinek.

(4) Državna pomoč se ne dodeli, če:

- je naložba že sofinancirana iz drugih sredstev države, občine ali Unije in če skupna višina prejetih sredstev iz tega naslova presega najvišjo dovoljeno intenzivnost sofinanciranja, določeno z Uredbo 651/2014/EU, ali višino, ki jo odobri Komisija za naložbe, kot izhaja iz druge alineje prvega odstavka 7. člena tega pravilnika,
- prijavitelj ne izpolnjuje obveznih dajatev in drugih denarnih nedavčnih obveznosti v skladu z zakonom, ki ureja finančno upravo, če vrednost teh neplačanih zapadlih obveznosti na dan oddaje vloge znaša 50 eurov ali več. Šteje se, da prijavitelj ne izpolnjuje obveznosti iz prejšnjega stavka tudi, če na dan oddaje vloge ni imel predloženih vseh obračunov davčnih odtegljajev za dohodke iz delovnega razmerja za obdobje zadnjih petih let do dne oddaje vloge,
- je prijavitelj na javni razpis naveden na seznamu subjektov, s katerimi državni organi ne smejo poslovati v skladu z zakonom, ki ureja preprečevanje korupcije.

(5) Za priznavanje upravičenih stroškov pred izplačilom javnih sredstev prejemniku pomoči se upoštevajo določbe glede priznavanja upravičenih stroškov ter potrebnih dokazil, kot izhaja iz 26. in 27. člena tega pravilnika.

12. člen

(posebni pogoji za dodeljevanje državnih pomoči)

(1) Državna pomoč se dodeli za naložbe, katerih zastavljeni rezultati izkazujejo prispevek k doseganju ciljev na področju znižanja emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zunanjega zraka ter k znižanju rabe energije ali povečanju rabe obnovljivih virov energije v prometu na račun fosilnih goriv.

(2) Če ima podjetje, ki zaprosi za pomoč, v voznem parku registrirana cestna vozila kategorije M in N, ki pripadajo emisijskemu standardu EURO 3 oziroma EURO III in nižje, se državna pomoč prednostno dodeli za zamenjavo teh vozil s čistimi ali brezemisijскими vozili. Podjetje lahko prejme sredstva za nakup ali zakup čistih ali brezemisijских vozil kategorije M in N, če izkaže, da v njegovem voznem parku ni oziroma ne bo več vozil, kot izhaja iz prvega stavka tega odstavka.

(3) Izpolnjevanje pogojev iz prvega odstavka tega člena se preveri v okviru ocenjevanja projektov glede na merila, kot izhaja iz 4. člena tega pravilnika. Končna ocena izpolnitve pogoja in prispevka k ciljem se izvede v postopku evalvacije končnega poročila o izvajanju projekta. Prejemnik pomoči dajalcu pomoči poroča o doseganju kazalnikov oziroma učinkov naložbe pri vsakem zahtevku za izplačilo in po zaključku projekta v obdobju, ki ga določi dajalec pomoči v postopku izbora projektov.

(5) Prijavitelj predvidi izpolnjevanje pogojev in meril ob prijavi projekta na obrazcih, ki jih predpiše dajalec pomoči in so sestavni del razpisne dokumentacije po postopku, kot izhaja iz 5. člena tega pravilnika.

13. člen

(omejitve za prijavitelje)

(1) Do državne pomoči niso upravičena podjetja, dejavna v sektorjih:

- ribištvo in akvakultura,
- primarna kmetijska proizvodnja,
- predelava in trženje kmetijskih proizvodov in je znesek pomoči določen na podlagi cene oziroma količine proizvodov, kupljenih od primarnih proizvajalcev oziroma določenega podjetja,
- predelava in trženje kmetijskih proizvodov in je pomoč pogojena z delnim ali celotnim prenosom na primarne proizvajalce,
- lažje zaprtje nekonkurenčnih premogovnikov.

(2) Pri dodeljevanju državne pomoči veljajo tudi naslednji omejitveni dejavniki:

- do pomoči ni upravičeno podjetje v težavah v skladu z 18. točko 2. člena Uredbe 651/2014/EU,
- do pomoči ni upravičen prejemnik, ki nima poravnanih vseh obveznosti zaradi sklepa Komisije o razglasitvi pomoči iste države članice za nezakonito in nezdržljivo z notranjim trgov,
- ukrep pomoči ni pogojen z obveznostjo upravičenca, da ima svoj sedež v Republiki Sloveniji ali da ima v Republiki Sloveniji večino poslovnih enot, vendar se dovoli zahteva, da je v času plačila pomoči poslovna enota ali podružnica v Republiki Sloveniji,
- pomoč ni namenjena dejavnostim, povezanim z izvozom v tretje države ali države članice,
- ukrep pomoči ni pogojen z obveznostjo, da upravičenec uporabi doma proizvedeno blago ali storitve.

14. člen

(preveritev prijaviteljev)

Dajalec pomoči pred dodelitvijo državne pomoči preveri prijavitelja, da ne gre za podjetje v težavah, kot izhaja iz 17. člena tega pravilnika. Pri preverjanju se upoštevajo zadnji razpoložljivi računovodski izkazi.

15. člen

(spodbujevalni učinek)

(1) Šteje se, da ima državna pomoč spodbujevalni učinek, če vpliva na spremembo delovanja prejemnika tako, da uvede nove dejavnosti, ki so varčnejše in prispevajo k zniževanju negativnih vplivov prometa na okolje ter jih brez pomoči ne bi izvedel ali bi jih izvedel na drugačen način, ki ni v skladu s tem pravilnikom, ali le v omejenem obsegu ali znatno pozneje. Kot znatno pozneje se šteje izvedba aktivnosti, ki bi se brez pomoči izvedla pozneje kot v osemnajstih mesecih.

(2) Za dokazovanje spodbujevalnega učinka prijavitelj predloži pisni zahtevek za državno pomoč pred začetkom izvajanja naložbe ali dejavnosti. Zahtevek za odobritev državne pomoči mora vsebovati najmanj naslednje podatke:

- ime in velikost podjetja,
- opis naložbe, vključno z datumi začetka in zaključka,
- lokacijo naložbe,
- seznam stroškov naložbe,
- vrsto pomoči in znesek javnega financiranja, potrebnega za naložbo,
- v odvisnosti od vsebine naložbe prijavitelj priloži izračun prispevka k znižanju emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zunanjega zraka, prihranek energije ali delež rabe obnovljivih virov energije v primerjavi z oceno verjetnosti, če se dejavnost ne bi izvedla oziroma bi se izvedla na drugačen način ali pa le v omejenem obsegu ali znatno pozneje.

(3) Pomoč nima spodbujevalnega učinka za potencialnega prejemnika, če se je delo na naložbi oziroma projektu že začelo, preden je ta podal vlogo za pomoč. Če potencialni prejemnik začne izvajati projekt, preden zaprosi za pomoč, ni upravičen do pomoči.

(4) Za začetek izvajanja projekta se šteje trenutek, ko je sklenjena prva obvezujoča zaveza za začetek dejavnosti v zvezi s projektom. Začetek del pomeni bodisi začetek gradbenih del v okviru investicije bodisi prvo pravno zavezujočo zavezo za naročilo opreme ali vsako drugo zavezo, zaradi katere investicije ni več mogoče preklicati, če do nje pride pred začetkom gradbenih del, razen pripravljalnih del, kot so nakup zemljišča, pridobivanje dovoljenj in opravljanje predhodnih študij izvedljivosti. Za začetek izvajanja dejavnosti, povezane z izdelavo študij in svetovalnih storitev iz 8. člena tega pravilnika, se šteje vsaka pravno zavezujoča zaveza za izdelavo študij oziroma svetovalnih storitev z zunanjimi izvajalci.

(5) Dajalec državne pomoči pred dodelitvijo preveri, ali obstaja spodbujevalni učinek v skladu z določbami tega člena.

(6) Pomoč ne sme subvencionirati stroškov dejavnosti, ki bi jih podjetje imelo v vsakem primeru, in ne sme biti nadomestilo za običajno poslovno tveganje gospodarske dejavnosti.

16. člen

(oblika državne pomoči)

Državne pomoči po tem pravilniku se dodeljujejo v obliki nepovratnih sredstev kot subvencije.

III. POMOČI *DE MINIMIS*

17. člen

(dodeljevanje pomoči *de minimis*)

- (1) Pomoči *de minimis* se dodeljujejo v skladu z Uredbo 2023/2831/EU in po postopkih, kot izhaja iz drugega, tretjega in četrtega odstavka 5. člena tega pravilnika.
- (2) Podjetje, ki prejme pomoč po pravilu *de minimis*, se presoja glede na opredelitev enotnega podjetja, določenega v 2. členu Uredbe 2023/2831/EU.
- (3) Pomoči *de minimis* se dodeljujejo na podlagi javnega razpisa ali neposredne vloge.

18. člen

(omejitve pri dodeljevanju pomoči *de minimis*)

- (1) Pomoči *de minimis* se dodeljujejo podjetjem v vseh sektorjih, razen podjetjem, dejavnim v sektorjih:
 1. primarna proizvodnja ribiških proizvodov in proizvodov iz akvakulture
 2. predelava in trženje ribiških proizvodov in proizvodov iz akvakulture, kadar je znesek pomoči določen na podlagi cene ali količine proizvodov, kupljenih ali danih na trg
 3. primarna proizvodnja kmetijskih proizvodov;
 4. predelava in trženje kmetijskih proizvodov v primerih, kadar je:
 - znesek pomoči določen na podlagi cene oziroma količine proizvodov, ki so kupljeni od primarnih proizvajalcev ali jih je na trg dalo zadevno podjetje,
 - pomoč pogojena s tem, da se delno ali v celoti prenese na primarne proizvajalce.
- (2) Pomoč se ne dodeli za dejavnosti, povezane z izvozom v tretje države ali države članice, in sicer pomoč, neposredno povezano z izvoženimi količinami, vzpostavitvijo in delovanjem distribucijske mreže ali drugimi tekočimi izdatki, povezanimi z izvozno dejavnostjo.
- (3) Pomoč se ne sme dodeliti, če se domačim proizvodom pri uporabi daje prednost pred uvoženimi proizvodi.

19. člen

(mejne vrednosti za prejemnike pomoči)

- (1) Skupni znesek pomoči, dodeljen enotnemu podjetju, ne sme preseči 300.000 eurov v obdobju zadnjih treh let ne glede na obliko ali namen pomoči in, ali se pomoč dodeli iz sredstev države, občine ali Unije.
- (3) Višina spodbude na prejemnika se podrobneje opredeli v javnem razpisu, javnem pozivu ali povabilu k predložitvi vlog za neposredno potrditev projektov.

20. člen

(vrste naložb, za katere se dodeljujejo pomoči *de minimis*)

Pomoči *de minimis* se dodeljujejo za:

1. nakup ali zakup vozil na alternativna goriva ter predelavo vozil, da lahko uporabljajo alternativna goriva;
2. naložbe v digitalizacijo na področju prevozov v cestnem prometu (na primer sledenje in upravljanje vozil ter tovora, uporaba elektronskih podatkov o tovoru – eFTI, analitika in poslovna inteligenca, idr.);
3. aerodinamični dodatki za vozila;
4. nakup pnevmatik višjega energijskega razreda za optimizacija kotalnega upora pnevmatik;
5. naložbe v ukrepe za spodbujanje zelene mestne logistike, kot so nakup dostavnih, poštnih, kurirskih in komunalnih vozil na alternativna goriva, ter v izvedbo pilotnih in demonstracijskih projektov;
6. nadgradnjo tovornih vozil z aerodinamičnimi deli za zmanjšanje zračnega upora ter druge ukrepe energetske učinkovitosti tovornih vozil, kot izhaja iz drugega odstavka 3. člena tega pravilnika, ki zmanjšajo porabo energije in s tem znižajo emisije CO₂ ter količino onesnaževal zunanjega zraka;
7. razgradnjo starejših avtobusov in tovornih vozil, če je razgradnja povezana z zamenjavo vozil z vozili na alternativna goriva;
8. nabava lahke konstrukcije priklopnih tovornih vozil kategorije O in podobno, če se s tem izkaže prihranek energije in prek tega znižanje emisij CO₂ za vsaj 2 % glede na stanje, če se investicija ne bi izvedla oziroma bi se izvedla na okoljsko manj učinkovit način.

21. člen

(upravičeni in neupravičeni stroški)

- (1) Upravičeni stroški zajemajo opredmetene in neopredmetene stroške ter materialne stroške in stroške storitev, neposredno povezane z izvedbo naložbe, dodeljene po pravilu pomoči *de minimis*.
- (2) Med upravičene stroške ne spadajo stroški za nabavo vozil za cestni prevoz tovora.
- (3) Neupravičeni stroški naložbe so stroški, ki se ne sofinancirajo. To so:
 - stroški, ki niso v neposredni povezavi z vsebino naložbe,
 - davek na dodano vrednost (v nadaljnjem besedilu: DDV), razen v primeru, ko se pomoč nanaša na nabavo blaga oziroma storitev, ki jih bo prejemnik pomoči *de minimis* uporabil za namene dejavnosti ali transakcij, ki so v skladu s predpisi o DDV oproščene plačila DDV, brez pravice do odbitka DDV,
 - stroški, ki so kot neupravičeni izvzeti z vsakokratnim javnim pozivom, javnim razpisom ali povabilom k predložitvi vlog za neposredno potrditev projektov.
- (4) Vrste upravičenih stroškov se podrobneje opredelijo v javnem razpisu, javnem pozivu ali povabilu k predložitvi vlog za neposredno potrditev projektov.

22. člen

(pogoji za priznanje upravičenosti stroškov)

(1) Stroški so upravičeni, če so:

1. navedeni v predračunu ali računu za izvedbo naložbe ali v pogodbi oziroma v verodostojnih listinah in so v skladu s tem pravilnikom;
2. nujno potrebni in so oziroma bodo nastali izključno zaradi izvajanja naložbe;
3. so ali bodo dejansko nastali na podlagi opravljenega dela, dobavljenega materiala in opravljenih storitev;
4. pripoznani v skladu s skrbnostjo dobrega gospodarja;
5. nastali in bili plačani v obdobju upravičenosti;
6. izkazani z verodostojnimi listinami.

(2) Stroški morajo temeljiti na verodostojnih listinah, kot so računi, pogodbe ali druge listine enake dokazne vrednosti (v nadaljnjem besedilu: druge listine), kar pomeni, da mora biti opis na računu ali na drugih listinah tako natančen, da tretja oseba, ki ni sodelovala v poslovnem dogodku, na podlagi računa oziroma druge listine jasno in brez dvomov spozna vsebino in obseg opravljenega dela, dobavljenega materiala ali opravljene storitve.

(3) Stroški oziroma izdatki morajo biti evidentirani za vsako naložbo v poslovnih knjigah vlagatelja na posebnem stroškovnem mestu.

(4) Računi in druga pisna dokazila ne smejo biti starejši od datuma, navedenega v objavi javnega poziva ali razpisa oziroma postopka dodelitve spodbud.

(5) Kot upravičeni stroški se priznajo vrednosti stroškov, izkazane na računu, vendar brez obračunanega DDV, tako da se upošteva tako imenovana neto vrednost računa. Ne glede na prejšnji stavek se kot upravičeni strošek lahko prizna tudi obračunani DDV, če prejemnik pomoči po pravilu *de minimis* ni upravičen do odbitka vstopnega DDV v primerih, kot izhaja iz druge alineje tretjega odstavka prejšnjega člena.

(6) Prejemniku pomoči se lahko odobri izplačilo predplačila za upravičene stroške na podlagi pogodbe z izvajalcem ali predračuna, pri čemer nakazani znesek pred začetkom dela ne sme dosegati več kot 50 % skupne vrednosti, določene s pogodbo oziroma predračunom. Izdatki, navedeni v predračunu ali pogodbi, ki pozneje dejansko ne nastanejo in niso evidentirani v poslovnih knjigah prejemnika pomoči na posebnem stroškovnem mestu, se ne priznajo kot upravičeni stroški.

23. člen

(dokazila o upravičenih stroških in izvršenih plačilih)

(1) Prejemnik pomoči mora za dokazovanje nastalih stroškov skupaj z obračunom stroškov predložiti kopije računov, dobavnic za dobavljeno blago ali material, pogodb ali drugih listin, ki se neposredno nanašajo na izvedeno aktivnost v okviru izvajanja naložbe, ter dokazila o plačilih prikazanih stroškov.

(2) Prejemnik pomoči mora k obračunu stroškov naložbe priložiti tudi sklenjene pogodbe z dobavitelji in izdana naročila za material in storitve za vse dobave materiala ali opravljene storitve naložbe.

(3) Z vseh računov in drugih listin ter morebitnih priloženih specifikacij morajo biti jasno razvidni naslednji podatki:

- naziv prejemnika pomoči,
- naziv naložbe, na katero se nanašajo stroški,
- vrsta, količina in cena dobavljenega materiala ali blaga ter vrsta in obseg opravljenih storitev.

(4) Vse listine podpišejo odgovorne osebe prejemnika pomoči, ki na ta način potrdijo verodostojnost listin oziroma skladnost izkazanih stroškov s pogodbami in naročilom. Dajalec pomoči *de minimis* lahko dodatno zaprosi prejemnika pomoči, da na vse listine navede naziv stroškovnega mesta in konto, na katerem so stroški oziroma naložba v poslovnih knjigah prejemnika pomoči evidentirani. Prejemnik pomoči *de minimis* mora pri vsakem oddanem zahtevku za obračun stroškov podati izjavo, s katero potrjuje, da so kopije enake izvirniku.

(5) Kot potrdila o izvršenih plačilih se upoštevajo verodostojne knjigovodske listine.

(6) Če prejemnik pomoči *de minimis* izvaja plačila z gotovino, mora voditi blagajniško poslovanje na način, ki omogoča izdajo blagajniških prejemkov in izdatkov ter evidentiranje blagajniškega poslovanja v blagajniškem dnevniku.

(7) Dokazila o upravičenih stroških in izvršenih plačilih niso potrebna v primeru, kadar se sredstva dodelijo z oblikami poenostavljenega obračunavanja stroškov.

24. člen

(oblika pomoči *de minimis*)

Pomoči *de minimis* po tem pravilniku se dodeljujejo v obliki nepovratnih sredstev kot subvencije.

IV. KUMULACIJA IN SPREMLJANJE DRŽAVNIH POMOČI IN POMOČI *DE MINIMIS*

25. člen

(kumulacija)

(1) Pri dodelitvi državnih pomoči se upoštevajo najvišje dovoljene intenzivnosti sofinanciranja upravičenih stroškov v okviru posameznih naložb ter skupni znesek državne pomoči za dejavnost, naložbo ali podjetje, ki prejema pomoč. Skupna višina dodeljenih sredstev državne pomoči za iste upravičene stroške ne sme presegati zgornje meje intenzivnosti državne pomoči ali najvišjega zneska državne pomoči, kot je določeno s predpisi, ki urejajo državne pomoči, ne glede na to, ali je pomoč dodeljena iz sredstev države, občine ali Unije.

(2) Dodelitev državnih pomoči ni združljiva s pomočjo *de minimis* ali drugo državno pomočjo za iste upravičene stroške, če bi bile s tem presežene dovoljene meje intenzivnosti pomoči ali znesek državne pomoči, ki ga odobri Komisija za naložbe, kot izhaja iz 7. člena tega pravilnika.

(3) Za kumulacijo državnih pomoči se upoštevajo določbe 8. člena Uredbe 651/2014/EU.

(4) Pomoč *de minimis*, dodeljena v skladu z Uredbo 2023/2831/EU, se lahko kumulira s pomočjo *de minimis*, dodeljeno v skladu z drugimi uredbami *de minimis*, do ustrezne zgornje meje, kot izhaja iz prvega odstavka 23. člena tega pravilnika.

26. člen

(izjave in preverjanje prijavitelja v postopku dodeljevanja državnih pomoči in pomoči *de minimis*)

(1) Dajalci pomoči *de minimis* od prijavitelja pred dodelitvijo sredstev pridobijo pisno izjavo:

- o vseh drugih pomočeh *de minimis*, ki jih je podjetje prejelo ali so mu bile odobrene (še neizplačane pomoči) na podlagi tega pravilnika ali drugih uredb *de minimis* v zadnjem triletnem obdobju, ter prejetih ali odobrenih državnih pomočeh za iste upravičene stroške in za isti namen, kot zaproša v vlogi na podlagi tega pravilnika ali po drugih predpisih,
- da prejemnik ni povezan z nobenim podjetjem po drugem odstavku 2. člena Uredbe 2023/2831/EU oziroma izjavo s seznamom vseh podjetij, ki s prejemnikom tvorijo enotno podjetje po drugem odstavku 2. člena Uredbe 2023/2831/EU.
- da prijavitelj v zadnjih treh letih ni bil združen ali pripojen k drugemu podjetju in da ni prišlo do delitve podjetja prijavitelja v skladu z 8. in 9. točko 3. člena Uredbe 2023/2831/EU.

(2) Dajalci državnih pomoči od prijavitelja pred dodelitvijo sredstev pridobijo pisno izjavo o vseh državnih pomočeh in pomočeh *de minimis*, ki jih je prijavitelj prejel ali so mu bile odobrene za iste upravičene stroške in za isti namen na podlagi tega pravilnika ali po drugih predpisih.

(3) Dajalci pomoči *de minimis* in državnih pomoči zagotovijo, da z dodeljenim zneskom pomoči ne bodo preseženi zgornja meja pomoči *de minimis* za enotno podjetje po tem pravilniku ali drugih uredbah *de minimis* ter znesek in intenzivnost državne pomoči po tem pravilniku ali državne pomoči, ki jo s sklepom odobri Komisija.

(4) Dajalci pomoči pred dodelitvijo sredstev preverijo podatke iz evidence državnih pomoči oziroma pomoči *de minimis* s pisno zahtevo, ki jo predložijo ministrstvu, pristojnemu za finance, na obrazcu, objavljenem na spletnih straneh ministrstva, pristojnega za finance.

27. člen

(obveščanje prejemnikov državnih pomoči in pomoči *de minimis*)

(1) Dajalec pomoči *de minimis* obvesti prejemnika, da je pomoč dodeljena po pravilu *de minimis* v skladu z Uredbo 2023/2831/EU, ter navede še vsaj:

- znesek pomoči,
- naziv sheme ali individualne pomoči,
- številko priglasitve ter
- datum začetka in konca trajanja pomoči.

(2) Dajalec državne pomoči obvesti prejemnika, da je pomoč dodeljena kot državna pomoč s sklepom Komisije (državna pomoč) ali po Uredbi 651/2014/EU o splošnih skupinskih izjemah (skupinska izjema), ter navede še vsaj:

- znesek pomoči,
- naziv sheme ali individualne pomoči,
- številko priglasitve ter
- datum začetka in konca trajanja pomoči.

28. člen

(spremljanje izvajanja)

(1) Sofinanciranje naložbe se prekine, prejeta sredstva pa se upoštevajo za nenamensko porabljeni v primerih, ko prejemnik državne pomoči ali pomoči *de minimis*:

- naložbe oziroma sofinancirane aktivnosti ne bi izvedel,
- nima poravnanih vseh obveznosti zaradi sklepa Komisije o razglasitvi pomoči za nezakonito in nezdružljivo z notranjim trgov,
- ob sklenitvi pogodbe ni dal resničnih podatkov oziroma je podal zavajajoče izjave ter zaradi drugih kršitev in nepravilnosti.

(2) Prejemnik ob nenamenski porabi sredstev iz prejšnjega odstavka sredstva vrne v proračun skupaj z zakonitimi zamudnimi obrestmi.

(3) Prejemniki državne pomoči ali pomoči *de minimis* ob sklenitvi pogodbe in ob vsaki izdaji zahtevka za izplačilo sredstev zagotovi, da redno izpolnjuje obvezne dajatve in druge denarne nedavčne obveznosti v skladu z zakonom, ki ureja finančno upravo, kot izhaja iz 15. člena tega pravilnika. Če prejemnik državne pomoči ali pomoči *de minimis* ne izpolnjuje obveznosti iz prejšnjega stavka, dajalec pomoči prekine izplačevanje državne pomoči ali pomoči *de minimis*, dokler prejemnik ne dostavi potrdila pristojnega organa, da v njegovem poslovanju ni več navedenih nepravilnosti.

V. EVIDENCE IN POROČANJE

29. člen

(evidence in preglednost, ki jih zagotavlja priglasitelj)

(1) Za zagotovitev preglednosti na področju državnih pomoči in pomoči *de minimis* priglasitelj državnih pomoči in pomoči *de minimis* vzpostavi in vodi evidenco o državnih pomočeh in pomočeh *de minimis*, ki jo objavi na svoji spletni strani.

(2) Evidence o državnih pomočeh in pomočeh *de minimis* se hranijo deset let od datuma dodelitve pomoči.

(3) Priglasitelj državnih pomoči in pomoči *de minimis* na svoji spletni strani ob začetku veljavnosti sheme ali individualne državne pomoči in pomoči *de minimis* objavi celotno besedilo ukrepov pomoči, ki je na spletni strani dostopno v celotnem obdobju veljave posamezne sheme individualne pomoči. Če Komisija odobri državno pomoč, priglasitelj državnih pomoči in pomoči *de minimis* objavi še:

1. celotno besedilo odobrene sheme pomoči ali sklepa o dodelitvi individualne pomoči in njegovih izvedbenih določb ali povezavo nanj;
2. podatke o individualnih upravičencih;
3. instrument pomoči in znesek pomoči, dodeljen posameznim upravičencem;
4. cilj pomoči;
5. datum dodelitve pomoči;
6. vrsto podjetja (na primer MSP, veliko podjetje);
7. referenčno številko ukrepa pomoči, ki jo dodeli Komisija;

8. območje, v katerem je upravičenec (na ravni NUTS 2), in glavni gospodarski sektor upravičencev (na ravni skupine NACE).

30. člen

(poročanje ministrstvu, pristojnemu za finance)

(1) Priglasitelj državnih pomoči in pomoči *de minimis* v skladu s predpisi, ki urejajo državne pomoči, poroča ministrstvu, pristojnemu za finance, o dodeljenih državnih pomočeh ter rezultatih in učinkih državnih pomoči.

(2) Podatke o dodeljenih državnih pomočeh priglasitelj državnih pomoči in pomoči *de minimis* predloži v 30 dneh po nakazilu prejemniku.

(3) O pomočeh *de minimis* priglasitelj državnih pomoči in pomoči *de minimis* poroča v 15 dneh po dodelitvi sredstev.

(4) Poročilo o oceni učinkovitosti dodeljenih državnih pomoči priglasitelj predloži ministrstvu, pristojnemu za finance, do 30. aprila tekočega leta.

VII. KONČNA DOLOČBA

31. člen

(začetek veljavnosti)

Ta pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št.
Ljubljana, dne
EVA

mag. Alenka Bratušek.
Ministrica
za infrastrukturo

OBRAZLOŽITEV

I. UVOD

1. Pravna podlaga (besedilo, vsebina zakonske določbe, ki je podlaga za izdajo predpisa)

Pravno podlago za predmetni pravilnik daje novi 17.b člen Zakona o cestninjenju.

2. Rok za izdajo predpisa, ki ga je določil zakon.

Rok za izdajo predmetnega pravilnika je šest mesecev od uveljavitve zakona.

3. Splošna obrazložitev v zvezi s predlogom predpisa, če je potrebna.

/

Na podlagi _____ Zakona o cestninjenju (Uradni list RS, št. 102/24 in .../26) izdaja ministrica za infrastrukturo v soglasju z ministrom za finance

PRAVILNIK
O PODROBNEJŠI VSEBINI IN NAČINU PREDLOŽITVE OBRAČUNA PRISTOJBINE ZA ZUNANJE
STROŠKE IN VODENJU EVIDENCE PODATKOV O PRISTOJBINI ZA ZUNANJE STROŠKE

1. člen
(vsebina)

Ta pravilnik določa podrobnejšo vsebino in način predložitve obračuna pristojbine za zunanje stroške (v nadaljnjem besedilu: pristojbina) ter podrobnejšo vsebino in način vodenja evidence podatkov o pristobini.

2. člen
(obračun pristojbine)

Pobrana pristojbina je pristojbina, obračunana cestninskemu zavezancu v trenutku, ko vozilo prevozi točko cestninjenja.

3. člen
(vsebina in način predložitve obračuna)

(1) Obračun pristojbine (v nadaljnjem besedilu: obračun) vsebuje naslednje podatke:

- identifikacijske podatke upravljavca cestninskih cest (naziv, naslov, matična številka, identifikacijska številka za DDV);
- davčno obdobje, za katero je predložen obračun, ki je koledarski mesec, v katerem je nastala obveznost za plačilo pristojbine;
- skupni znesek pobrane pristojbine po posameznih cestninskih razredih in emisijskih razredih EURO v davčnem obdobju.

(2) Upravljavec cestninskih cest predloži obračun na obrazcu, ki je objavljen na spletni strani Finančne uprave Republike Slovenije.

4. člen
(mesečni zbir)

(1) Mesečni zbir, ki je priloga obračuna, vsebuje poleg podatkov iz prvega odstavka prejšnjega člena še naslednje podatke:

- specifikacijo pobrane pristojbine v davčnem obdobju po posameznih cestninskih odsekih;
- specifikacijo pobrane pristojbine po cestninskih razredih in emisijskih razredih EURO na posameznem cestninskem odseku.

(2) Upravljavec cestninskih cest predloži mesečni zbir na obrazcu, ki je objavljen na spletni strani Finančne uprave Republike Slovenije.

5. člen
(vsebina in način vodenja evidenc)

Upravljavec cestninskih cest vodi evidenco, v kateri so vsebovani podatki iz 3. in 4. člena tega pravilnika. Evidenco vodi v elektronski obliki in v skladu z zakonom, ki ureja davčni postopek.

KONČNA DOLOČBA

7. člen

(začetek veljavnosti in uporabe)

Ta pravilnik začne veljati naslednji dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporabljati pa se začne 1. aprila 2026.

Št.
Ljubljana, dne
EVA

mag. Alenka Bratušek.
Ministrica
za infrastrukturo

Soglašam!

Klemen Boštjančič
Minister
za finance

OBRAZLOŽITEV

I. UVOD

1. Pravna podlaga (besedilo, vsebina zakonske določbe, ki je podlaga za izdajo predpisa)

Pravno podlago za predmetni pravilnik daje novi 17.c. člen Zakona o cestninjenju.

2. Rok za izdajo predpisa, ki ga je določil zakon.

Rok za izdajo predmetnega pravilnika je 15. marec 2026.

3. Splošna obrazložitev v zvezi s predlogom predpisa, če je potrebna.

/

