



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 31.5.2017
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

PRILOGA

k

DIREKTIVI EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene
infrastrukture za težka tovorna vozila
(Besedilo velja za EGP)**

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

PRILOGA

k

DIREKTIVI EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene
infrastrukture za težka tovorna vozila
(Besedilo velja za EGP)**

- (1) Priloge 0, III, IIIa, IIIb in IV se spremenijo:
- (a) v Prilogi 0 se oddelek 3 spremeni:
- (i) naslov se nadomesti z naslednjim:
„3. ,Vozila EURO III, EURO IV, EURO V““;
- (ii) v tabeli se črta vrstica, ki se nanaša na „vozilo EEV“;
- (iii) doda se naslednje:

„Mejne emisijske vrednosti EURO VI“

	Mejne vrednosti							
	CO (mg/kWh)	Skupni ogljikovod iki (THC) (mg/kWh)	Nemetans ki ogljikovo diki (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masa trdnih delcev (mg/kWh)	Število trdnih delcev (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Opomba:

PI: prisilni vžig.

CI: kompresijski vžig.

(1) Dopustna raven sestavine NO₂ v mejni vrednosti NO_x se lahko določi pozneje.“;

(b) Priloga III se spremeni:

(i) oddelek 2 se spremeni:

– v točki 2.1 se šesta alineja nadomesti z naslednjim:

„– Porazdelitev stroškov na težka vozila se izvede na objektivni in pregledni podlagi, ob upoštevanju deleža prometa težkih vozil, ki poteka prek omrežja, ter s tem povezanih stroškov. Prevoženi kilometri, ki jih opravijo težka vozila, se lahko v ta namen prilagodijo z uporabo objektivno utemeljenih ‚ekvivalenčnih faktorjev‘, kot so tisti iz točke 4 (*).

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

– v točki 2.2 se šesta alineja nadomesti z naslednjim:

„– Takšni stroški se porazdelijo med težka vozila in preostali promet na podlagi dejanskih in predvidenih deležev prevoženih kilometrov ter se lahko prilagajajo glede na objektivno utemeljene ekvivalenčne faktorje, kot so tisti iz točke 4.“;

(ii) v oddelku 4 se naslov in prva alineja nadomestita z naslednjim:

„4. DELEŽ PROMETA TEŽKIH VOZIL, EKVIVALENČNI FAKTORJI IN MEHANIZEM POPRAVKOV

– Izračun cestnin temelji na dejanskih in predvidenih deležih prevoženih kilometrov težkih vozil, ki se lahko po potrebi prilagodijo z uporabo ekvivalenčnih faktorjev zaradi upoštevanja povečanih stroškov gradnje in popravil infrastrukture, ki jo uporabljajo težka vozila.“;

(c) Priloga IIIa se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA IIIa

NAJMANJŠE ZAHTEVE ZA ZARAČUNAVANJE PRISTOJBINE ZA ZUNANJE STROŠKE

V tej prilogi so določene najmanjše zahteve za zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške in, kjer je primerno, za izračun najvišje pristojbine za zunanje stroške.

1. Deli zadevnega cestnega omrežja

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

Če država članica namerava zaračunavati pristojbine za zunanje stroške samo na delu ali delih omrežja, ki ga sestavljajo njen delež vseevropskega omrežja in njene avtoceste, se del ali deli izberejo potem, ko je bila opravljena ocena, v kateri je bilo ugotovljeno, da:

- vozila z uporabo cest, na katerih se zaračunavajo pristojbine za zunanje stroške, povzročajo škodo okolju, ki je večja od povprečne ocenjene škode **v skladu s poročanjem o kakovosti zraka, nacionalnimi katastri emisij, obsegom prometa in, v primeru hrupa, v skladu z Direktivo 2002/49/ES**, ali
- bi lahko imela uvedba pristojbin za zunanje stroške na drugih delih tako sestavljenega cestnega omrežja negativen vpliv na okolje ali varnost v prometu ali bi zaračunavanje in pobiranje pristojbin za zunanje stroške na njih povzročilo nesorazmerne stroške.

2. Zajeta vozila, ceste in časovna obdobja

Če država članica namerava zaračunavati pristojbine za zunanje stroške, ki so višje od referenčnih vrednosti, navedenih v Prilogi IIIb, Komisijo obvesti o klasifikaciji vozil, na

podlagi katere se bo določilo razlikovanje cestnin. Komisijo obvesti tudi o lokaciji cest, na katerih se zaračunavajo višje pristojbine za zunanje stroške (v nadaljnjem besedilu: primestne ceste (vključno z avtocestami)), in cest, na katerih se zaračunavajo nižje pristojbine za zunanje stroške (v nadaljnjem besedilu: medmestne ceste (vključno z avtocestami)).

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

Klasifikacija cest kot primestnih cest (vključno z avtocestami) in medmestnih cest (vključno z avtocestami) ter opredelitev časovnih obdobj temeljita na objektivnih merilih glede na raven izpostavljenosti cest ter njihove okolice onesnaževanju, kot so gostota prebivalstva, letna povprečna onesnaženost zraka (zlasti s PM₁₀ in NO₂) ter število dni (za PM₁₀) in ur (za NO₂), ko so presežene mejne vrednosti, določene na podlagi Direktive 2008/50/ES. Uporabljena merila se vključijo v uradno obvestilo.

3. Znesek pristojbine

Ta oddelek se uporablja, kadar namerava država članica zaračunavati pristojbine za zunanje stroške, ki so višje od referenčnih vrednosti, navedenih v Prilogi IIIb.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ za vsak razred vozila, vrsto ceste in časovno obdobje določi posamezen poseben znesek. Tarifna struktura je pregledna, objavljena in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike. Tarifno strukturo je treba objaviti dovolj zgodaj pred začetkom izvajanja. Vsi parametri, podatki in druge informacije, brez katerih razumevanje izračuna raznovrstnih elementov zunanjih stroškov ni mogoče, se objavijo.

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

Pristojbine se določijo po tem, ko je bilo upoštevano tveganje preusmeritve prometa skupaj z morebitnimi negativnimi učinki na varnost v cestnem prometu, okolje in zastoje ter morebitne rešitve za ublažitev teh tveganj.

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

4. Elementi zunanjih stroškov

4.1 Stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa

Če namerava država članica zaračunavati pristojbine za zunanje stroške, ki so višje od referenčnih vrednosti, navedenih v Prilogi IIIb, navedena država članica ali po potrebi neodvisni organ izračuna stroške onesnaževanja zraka zaradi prometa, ki se lahko zaračunajo, tako da uporabi naslednjo formulo:

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

pri čemer:

- PCV_{ij} = stroški onesnaževanja zraka vozila razreda i na cesti vrste j (euro/prevoženi kilometer vozila),
- EF_{ik} = faktor emisije onesnaževala k in razred vozila i (gram/prevoženi

kilometer vozila),

– PC_{jk} = denarna vrednost stroškov onesnaževala k za vrsto ceste j (euro/gram).

Faktorji emisije so isti, kot jih uporabljajo države članice pri določanju nacionalnih katastrof emisij, opredeljenih v Direktivi (EU) 2016/2284 Evropskega parlamenta in Sveta o zmanjšanju nacionalnih emisij za nekatera onesnaževala zraka* (to zahteva uporabo priročnika EMEP/EEA o evidencah emisij onesnaževal zraka**). Denarno vrednost stroškov onesnaževal oceni država članica ali po potrebi neodvisni organ iz člena 7c(4), pri čemer uporabi znanstveno dokazane metode.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ lahko za izračun vrednosti stroškov onesnaževanja zraka uporabi znanstveno dokazane metode, pri čemer uporabi podatke meritev onesnaževal zraka in lokalno vrednost denarne vrednosti stroškov onesnaževal.

4.2 *Stroški obremenitve s hrupom zaradi prometa*

Če namerava država članica zaračunavati pristojbine za zunanje stroške, ki so višje od referenčnih vrednosti, navedenih v Prilogi IIb, zadevna država članica ali po potrebi neodvisni organ izračuna stroške obremenitve s hrupom zaradi prometa, ki se lahko zaračunajo, tako da uporabi naslednjo formulo:

$$NCV_j \text{ (daily)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (day)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (night)} = b \times NCV_j$$

pri čemer:

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

Obremenitev s hrupom zaradi prometa se nanaša na vpliv hrupa na zdravje državljanov ob cesti.

Prebivalstvo, izpostavljeno ravni hrupa k, se upošteva skladno s strateškimi kartami hrupa, oblikovanimi v skladu s členom 7 Direktive 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta***.

Stroške obremenitve s hrupom na osebo, izpostavljeno ravni hrupa k, oceni država članica ali po potrebi neodvisni organ, pri čemer uporabi znanstveno dokazane metode.

Za ponderirani povprečni dnevni promet se med težkimi tovornimi vozili in osebnimi avtomobili uporabi ekvivalenčni faktor „e“, ki se izračuna na podlagi ravni emisij hrupa povprečnega avtomobila in povprečnega težkega tovornega vozila ter ob upoštevanju Uredbe (EU) št. 540/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. aprila 2014 o ravni hrupa motornih vozil in nadomestnih sistemih za dušenje zvoka ter o spremembi Direktive 2007/46/ES ter razveljavitvi Direktive 70/157/EGS.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ lahko določi različne pristojbine za obremenitev s hrupom, da nagradi uporabnike tišjih vozil, če to ne pomeni diskriminacije tujih vozil.

* Direktiva (EU) 2016/2284 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2016 o zmanjšanju nacionalnih emisij za nekatera onesnaževala zraka, spremembi Direktive 2003/35/ES in razveljavitvi Direktive 2001/81/ES (UL L 344, 17.12.2016, str. 1).

** Metodologija Evropske agencije za okolje: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>.

*** Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa (UL L 189, 18.7.2002, str. 12).“;

(d) Priloga IIIb se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA IIIb

REFERENČNE VREDNOSTI PRISTOJBINE ZA ZUNANJE STROŠKE

V tej prilogi so določene referenčne vrednosti pristojbine za zunanje stroške, vključno s stroški onesnaženosti zraka in hrupa.

Tabela 1: Referenčne vrednosti pristojbine za zunanje stroške za težka tovorna vozila

Razred vozila	Cent/prevoženi kilometer vozila	Primestne ceste⁽¹⁾	Medmestne ceste⁽²⁾
Težko tovorno vozilo, katerega največja dovoljena skupna masa naloženega vozila ne presega 14 ton ali ima dve osi.	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Onesnažuje manj kot EURO VI	2,5	0,3
Težko tovorno vozilo, katerega največja dovoljena skupna masa	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0

naloženega vozila znaša med 14 in 28 tonami ali ima tri osi.	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
Težko tovorno vozilo, katerega največja dovoljena skupna masa naloženega vozila znaša med 28 in 40 tonami ali ima štiri osi.	Onesnažuje manj kot EURO VI	2,5	0,3
	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
Težko tovorno vozilo, katerega največja dovoljena skupna masa naloženega vozila presega 40 ton ali ima pet ali več osi.	Onesnažuje manj kot EURO VI	2,5	0,3
	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Onesnažuje manj kot EURO VI	2,5	0,3

⁽¹⁾ ‚Primestna‘ so območja z gostoto prebivalstva med 150 in 900 prebivalci/km² (povprečna gostota prebivalstva je 300 prebivalcev/km²).

⁽²⁾ ‚Medmestna‘ so območja z gostoto prebivalstva, nižjo od 150 prebivalcev/km².

Tabela 2: Referenčne vrednosti pristojbine za zunanje stroške za avtobuse

Razred vozila	Cent/prevoženi kilometer vozila	Primestne ceste ⁽¹⁾	Medmestne ceste ⁽²⁾
Avtobus, katerega največja dovoljena skupna masa naloženega vozila je 18 ton ali ima dve osi.	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Onesnažuje manj kot	1,4	0,2

	EURO VI		
Avtobus, katerega največja dovoljena skupna masa naloženega vozila presega 18 ton ali ima tri osi ali več	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Onesnažuje manj kot EURO VI	1,4	0,2

(1) ‚Primestna‘ so območja z gostoto prebivalstva med 150 in 900 prebivalci/km² (povprečna gostota prebivalstva je 300 prebivalcev/km²).

(2) ‚Medmestna‘ so območja z gostoto prebivalstva, nižjo od 150 prebivalcev/km².

Vrednosti iz tabel 1 in 2 je mogoče na gorskih območjih in ob aglomeracijah pomnožiti s faktorjem do 2, če je to upravičeno z manjšo razpršenostjo, nakloni cest, višino ali temperaturnimi inverzijami.“;

(e) v Prilogi IV se tabela „Kombinacije vozil (spojena vozila in cestni vlaki)“ nadomesti z naslednjim:

„KOMBINACIJE VOZIL (SPOJENA VOZILA IN CESTNI VLAKI)“

Pogonske osi z zračnim vzmetenjem ali priznanim enakovrednim vzmetenjem		Drugi sistemi vzmetenja vozne osi		Škodni razred
Število osi in največja dovoljena masa naloženega vozila (v tonah)		Število osi in največja dovoljena masa naloženega vozila (v tonah)		
Ne manj kot	Manj kot	Ne manj kot	Manj kot	
2 + 1 osi				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	

25	28	25	28	
2 + 2 <i>osi</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 <i>osi</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 2 <i>osi</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 <i>osi</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 <i>osi</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
8 <i>ali</i> 9 <i>osi</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II

60	60	III“;
----	----	-------

(2) dodajo se priloge V, VI in VII:

„PRILOGA V

NAJMANJŠE ZAHTEVE ZA ZARAČUNAVANJE PRISTOJBINE ZA ZASTOJE

V tej prilogi so določene najmanjše zahteve za zaračunavanje pristojbine za zastoje.

1. Zajeti deli omrežja, na katerih se zaračunavajo pristojbine za zastoje, vozila in časovna obdobja

Države članice natančno določijo:

(a) del ali dele svojega omrežja, ki ga sestavljajo njihovi deleži vseevropskega cestnega omrežja in njihove avtoceste iz člena 7(1), na katerih se zaračunava pristojbina za zastoje, v skladu s členom 7da(1) in (3);

(b) klasifikacijo odsekov omrežja, na katerih se zaračunava pristojbina za zastoje, kot ‚velemestni‘ in ‚nevelemestni‘. Države članice za določitev klasifikacije vsakega posameznega cestnega odseka uporabijo merila iz tabele 1.

Tabela 1: Merila za klasifikacijo cest na omrežju iz točke (a) kot ‚velemestne‘ in ‚nevelemestne‘

Kategorija ceste	Merilo za klasifikacijo
‚Velemestna‘	Odseki omrežja, ki potekajo v okviru aglomeracij z 250 000 prebivalci ali več.
‚Nevelemestna‘	Odseki omrežja, ki ne štejejo za ‚velemestne‘.

(c) obdobja, ko se zaračunava pristojbina, za vsak posamezni odsek. Kadar se v obdobju zaračunavanja pristojbin zaračunavajo različne ravni pristojbine, države članice natančno določijo začetek in konec vsakega posameznega obdobja, ko se zaračunava posebna pristojbina.

Države članice za določitev razmerja med ravnmi pristojbine za različne kategorije vozil uporabijo ekvivalenčne faktorje iz tabele 2.

Tabela 2: Ekvivalenčni faktorji za določitev razmerja med ravnmi pristojbine za zastoje za različne kategorije vozil

Kategorija vozila	Ekvivalenčni faktor
Lahka vozila	1
Toga težka tovorna vozila	1,9
Avtobusi	2,5
Spojena težka tovorna vozila	2,9

2. Znesek pristojbine

Država članica ali po potrebi neodvisni organ za vsak razred vozila, cestni odsek in časovno obdobje določi posamezen poseben znesek, določen v skladu z določbami iz oddelka 1 te priloge, ob upoštevanju ustrezne najvišje vrednosti iz tabele iz Priloge VI. Tarifna struktura je pregledna, objavljena in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike.

Država članica dovolj zgodaj pred začetkom izvajanja pristojbine za zastoje objavi:

- (a) vse parametre, podatke in druge informacije, brez katerih razumevanje določitve klasifikacije cest in vozil ter obdobj zaračunavanja pristojbine ni mogoče;
- (b) popoln opis pristojbin za zastoje, ki se zaračunavajo za vsako posamezno kategorijo vozila na vsakem posameznem cestnem odseku in za vsako posamezno časovno obdobje.

Države članice dajo Komisiji na voljo vse informacije, ki se objavijo v skladu s točkama (a) in (b).

Pristojbine se določijo šele po tem, ko je bilo upoštevano tveganje preusmeritve prometa skupaj z morebitnimi negativnimi učinki na varnost v cestnem prometu, okolje in zastoje ter morebitne rešitve za ublažitev teh tveganj.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ spremlja uspešnost tarifne sheme pri razbremenjevanju zastojev. Tarifno strukturo, obdobja zaračunavanja in posebni znesek pristojbine, določene za dani razred vozila, vrsto ceste in časovno obdobje po potrebi vsako leto prilagaja spremembam povpraševanja po prevoznih storitvah in njihove ponudbe.

PRILOGA VI

NAJVIŠJA RAVEN PRISTOJBINE ZA ZASTOJE

V tej prilogi so določene najvišje ravni pristojbine za zastoje.

Najvišje ravni iz naslednje tabele se uporabljajo za lahka vozila. Pristojbine za druge kategorije vozil se določijo tako, da se pristojbina, ki se zaračunava lahkim vozilom, pomnoži z ekvivalenčnimi faktorji iz tabele v Prilogi V.

Tabela: Najvišja raven pristojbine za zastoje za lahka vozila

Cent/prevoženi kilometer vozila	Velemestne	Nevelemestne
Avtoceste	67	34
Magistralne ceste	198	66

PRILOGA VII

RAZLIKOVANJE CESTNIN IN UPORABNIN ZA LAHKA VOZILA

V tej prilogi so določene kategorije emisij, v skladu s katerimi se razlikujejo cestnine in uporabnine.

Emisije onesnaževal se merijo v skladu z Uredbo Komisije (EU) .../...*.

Nižje stopnje se zaračunajo vsem osebnim vozilom in lahkim vozilom s specifičnimi emisijami CO₂, kakor so izmerjene v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta**, nižjimi od ravni, ki ustrezajo veljavnim ciljem za celotni vozni park EU, določenim v Uredbi (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta*** in Uredbi (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta****.

Tabela: Kategorije emisij lahkih vozil

Faktor skladnosti	1,5–2,1	1–1,5	Nižji od 1	Brezemisijška vozila
Pristojbina na kilometer	10 % pod najvišjo stopnjo	20 % pod najvišjo stopnjo	30 % pod najvišjo stopnjo	75 % pod najvišjo stopnjo

* UREDBA KOMISIJE (EU) .../... z dne XXX o spremembi Uredbe Komisije (EU) 2017/xxx in Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede dejanskih emisij iz lahkih potniških in gospodarskih vozil, ki nastajajo med vožnjo (Euro 6) [RDE 3] (UL L ..., ... 2017, str. ...).

** Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 171, 29.6.2007, str. 1).

*** Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 140, 5.6.2009, str. 1).

**** Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 140, 5.6.2009, str. 1).“.