

Bruselj, 17. november 2017
(OR. en)

14426/17

Medinstitucionalne zadeve:

2017/0114 (COD)

2017/0115 (CNS)

2017/0128 (COD)

TRANS 488
FISC 267
ENV 939
CODEC 1835

DOPIS

Pošiljatelj: generalni sekretariat Sveta

Prejemnik: Odbor stalnih predstavnikov (1. del) / Svet

Št. predh. dok.: 13772/1/17 REV 1

Zadeva: **Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila**
Medinstitucionalna zadeva: 2017/0114 (COD)

Predlog direktive Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila v zvezi z nekaterimi določbami o obdavčitvi vozil
Medinstitucionalna zadeva: 2017/0115 (CNS)

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov in lažji čezmejni izmenjavi informacij o neplačevanju cestnih pristojbin (prenovitev) (besedilo velja za EGP)
Medinstitucionalna zadeva: 2017/0128 (COD)

– orientacijska razprava

1. Uvod

Komisija je 31. maja 2017 predstavila sveženj o mobilnosti, ki vsebuje vrsto pobud v zvezi z delovanjem trga cestnega prevoza blaga, socialnimi razmerami in pristojbinami za uporabo cestne infrastrukture.

Predlagana revizija **direktive o evrovinjetih** temelji na širši uporabi načel „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“. Ključne spremembe zajemajo:

- širše področje uporabe direktive, ki vključuje tudi avtobuse, lahka gospodarska vozila in osebne avtomobile;
- postopno odpravo shem zaračunavanja pristojbin na časovni podlagi, saj takšno zaračunavanje ne odraža vseh dejanskih stroškov uporabe infrastrukture, med drugim negativnih zunanjih učinkov (onesnaževanje zraka, podnebne spremembe, hrup itd.);
- razlikovanje pristojbin glede na emisije CO₂, da bi spodbudili zmanjšanje teh emisij in poenostavili zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške, da bi čim natančneje odražale stroške onesnaževanja zraka in hrupa. Predlog predvideva tudi možnost zaračunavanja pristojbin za uporabo infrastrukture v času prometnih konic in večjo možnost uporabe pribitkov na nekaterih odsekih;
- namen predloga pa je omogočiti tudi preglednejšo uporabo prihodkov od zaračunavanja cestnin in zagotavljanje informacij o kakovosti infrastrukture.

Druga predlagana revizija se nanaša na znižanje minimalnega letnega **davka na vozila** za težka tovorna vozila v petih letih.

Namen revizije **zakonodaje o elektronskem cestninjenju** je odpraviti tržne in regulativne ovire za *evropsko elektronsko cestninjenje* (EETS), da bi uporabniki za plačevanje elektronske cestnine potrebovali le eno napravo, ki bi bila vgrajena v vozilo, ter eno pogodbo in en račun, ter omogočiti lažjo izterjavo neplačanih cestnih pristojbin od voznikov vozil, registriranih v drugi državi članici. V okviru revizije direktive o elektronskem cestninjenju so predlagani:

- fleksibilnejši okvir za elektronsko cestninjenje, predvsem kar zadeva tehnične rešitve, da bi zagotovili dejansko interoperabilnost po vsej Uniji;

- razširitev področja uporabe direktive, da bi zajeli cestninske sheme, ki uporabljajo samodejno prepoznavanje registrskih tablic,
- ter vzpostavitev sistema, ki bi državam članicam omogočal izmenjavo informacij o identiteti neplačnikov cestnine.

2. DELO V PRIPRAVLJALNIH TELESIH SVETA

Razprava se je začela v okviru Delovne skupine za kopenski promet junija 2017. Splošni predstavitvi 1. junija 2017 je 21. junija 2017 sledila preučitev ocen učinka. V času estonskega predsedovanja so bile določbe navedenih predlogov obravnavane na štirih sejah: 11. septembra 2017, 14. septembra 2017, 6. oktobra 2017 in 23. oktobra 2017. Delovna skupina za davčna vprašanja je na seji 28. septembra 2017 priporočila, naj predlog v zvezi z obdavčitvijo vozil (predlog 2017/0115 (CNS)) obravnava Delovna skupina za kopenski promet.

Države članice na splošno podpirajo načeli „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“, vendar pa imajo različna stališča o njunem izvajanju. Med prvimi razpravami o reviziji **direktive o evrovinjetih** je bilo izpostavljenih več pomembnih točk:

- vključitev vozil, lažjih od 3,5 tone, in avtobusov v področje uporabe;
- podrobnosti v zvezi z uporabo načela „onesnaževalec plača“, kot so vključitev klasifikacije emisij CO₂ in predlaganih sprememb zaračunavanja pristojbin za zunanje stroške;
- fleksibilnost glede možnosti izbire med sistemoma, ki temeljita bodisi na prevoženi razdalji ali na času vožnje, oziroma kombinacije obeh glede na vrsto vozil, ter
- fleksibilna uporaba prihodkov od pristojbin za prometne zastoje in pribitkov [...];
- večja možnost zaračunavanja pribitkov tudi na drugih območjih, ne le na gorskih;
- več obveznosti poročanja o prihodkih, njihovi uporabi in kakovosti cest, na katerih se plačuje cestnina,

- ter ustrezno obdobje za prenos predlaganih sprememb v nacionalno zakonodajo.

V zvezi s prenovitvijo direktive o elektronskem cestninjenju so potekale razprave o:

- vzpostavitvi sistema za izmenjavo informacij o neplačnikih cestnine, ki je bila na splošno dobro sprejeta, vendar se je več držav članic zavzelo za pospešitev obravnave tega elementa politike,
- seznamu tehnologij, ki se lahko uporabljajo za elektronsko cestninjenje, o katerem so udeleženci v glavnem menili, da je bistven element pravnega akta, ki mora biti del področja uporabe direktive,
- ter ustreznem obdobju prenosa v nacionalno zakonodajo.

3. VPRAŠANJA

Ministre prosimo, naj zagotovijo smernice v zvezi z naslednjimi vprašanji:

Evrovinjeta:

1. Ali je razširitev področja uporabe direktive o evrovinjeti, s katero bi zajeli vsa vozila, upravičena glede na cilje politik, zlasti kar zadeva javne finance, socialno pravičnost, enake konkurenčne pogoje za vse vrste prevoza in pravičnejšo porazdelitev stroškov na vse uporabnike cest? Ali bi bilo treba vsa vozila obravnavati podobno?
2. Je mogoče dolgoročne cilje, kot so vzdržno financiranje infrastrukture ter zmanjšanje emisij in prometnih zastojev, učinkoviteje uresničiti s postopno preusmeritvijo k zaračunavanju cestnine na podlagi prevožene razdalje? Kakšen bi moral biti časovni okvir? Kakšne so prednosti in slabosti zaračunavanja cestnin na podlagi prevožene razdalje? Ali bi morali te prihodke ponovno investirati v korist uporabnikov cest?

Direktiva o elektronskem cestninjenju:

1. Ali se strinjate, da bi bilo treba poenostaviti plačevanje cestnin v tujini, tako da bi izboljšali interoperabilnost sistemov za elektronsko cestninjenje ter ponudnikom storitev evropskega elektronskega cestninjenja zagotovili lažji dostop do trga elektronskega zaračunavanja cestnin? Kateri zakonodajni instrumenti bi bili po vašem mnenju najprimernejši za uvedbo teh sprememb?