

Bruselj, 1. junij 2017
(OR. en)

9672/17

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0114 (COD)

TRANS 216
FISC 117
ENV 547
CODEC 927

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalnega sekretarja Evropske komisije: direktor Jordi AYET PUIGARNAU
Datum prejema:	1. junij 2017
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	COM(2017) 275 final
Zadeva:	Predlog DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2017) 275 final.

Priloga: COM(2017) 275 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 31.5.2017
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

Predlog

DIREKTIVA 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}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

- **Razlogi za predlog in njegovi cilji**

Učinkovit in zanesljiv prometni sistem je pomemben za nemoteno delovanje notranjega trga in je ključni sektor gospodarstva. Cestni promet ima najpomembnejšo vlogo v sistemu notranjega prometa, vendar se v zvezi z njim pojavljajo številni družbenoekonomski in okoljski izzivi (npr. podnebne spremembe, onesnaženost zraka, hrup, zastoji). Zaračunavanje cestnih pristojbin je lahko ključno pri spodbujanju čistejših, učinkovitejših prevozov, njegova skladnost pa je poglobljena za zagotavljanje pravične obravnave uporabnikov cest in trajnostnega financiranja infrastrukture.

Direktiva 1999/62/ES¹ določa pravni okvir o cestnih pristojbinah za uporabo določenih cest za težka tovorna vozila. Cilj direktive je odpraviti izkrivljanja konkurence med prevoznimi podjetji s postopnim usklajevanjem davkov na vozila in vzpostavitev pravičnih mehanizmov za zaračunavanje infrastrukturne pristojbine. Določa najnižje ravni davkov na vozila za težka tovorna vozila in načine zaračunavanja infrastrukturne pristojbine, vključno z razlikovanjem pristojbin glede na okoljsko učinkovitost vozil.

Vendar Direktiva še ne vsebuje elementov, ki bi posebej prispevali k zmanjšanju emisij CO₂ v prometu. Leta 2014 so bile emisije CO₂ v cestnem prometu še vedno za 17 % višje kot leta 1990. Največji delež teh emisij (več kot 60 %) izvira iz osebnih avtomobilov, delež emisij iz težkih tovornih vozil pa se povečuje. Glede na sedanja gibanja se emisije ne bodo zmanjšale dovolj, da bi se dosegli cilji EU, določeni za leti 2030 in 2050.

Cestna infrastruktura je v številnih državah članicah v vse slabšem stanju zaradi nezadostnega vzdrževanja. Javna poraba za vzdrževanje cest v EU se je med letoma 2006 in 2013 zmanjšala za približno 30 % in je leta 2013 znašala 0,5 % BDP (v primerjavi z 1,5 % leta 1975 in 0,8 % leta 2008). Posledica so različni negativni gospodarski in družbeni učinki ter vplivi na okolje, vključno s čedalje višjimi obratovalnimi stroški vozil, emisijami onesnaževal in hrupa, daljšim časom potovanja, nesrečami in negativnim vplivi na gospodarstvo.

Veljavna zakonodaja se uporablja le za težka tovorna vozila, druga vozila niso obravnavana. Na tem področju, ki vključuje zlasti osebna vozila in na katerem ni posebnih omejitev, obstaja tveganje, da se za kratkoročne vinjete določi sorazmerno previsoka cena, kar bi privedlo do diskriminacije občasnih, večinoma tujih uporabnikov. Druga težava z diskriminacijo, ki se lahko pojavi in je skupna vsem vrstam vozil, je nadomestilo nacionalnim uporabnikom, če se uvedejo časovno omejene pristojbine.

Negativni učinki cestnega prometa prinašajo visoke stroške za družbo. Avtomobili in kombinirana vozila manj poškodujejo infrastrukturo kot težka vozila (vključno s težkimi tovornimi vozili in avtobusi), vendar osebni avtomobili povzročajo približno dve tretjini zunanjih stroškov (vključno s stroški zaradi podnebnih sprememb, onesnaženja zraka, hrupa, nesreč in drugih negativnih učinkov), ki nastanejo zaradi cestnega prometa, ali približno 1,8–2,4 % BDP.

¹ Direktiva 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (UL L 187, 20.7.1999, str. 42–50).

Poleg tega so zastoji stalna težava na mestnih območjih in zunaj njih, vendar so jih države članice obravnavale le občasno. Prometne konice na cestah prinašajo precejšnje stroške za družbo, ki znašajo 1 % BDP EU. Dve tretjini teh stroškov se lahko pripišeta osebnim avtomobilom, 20–30 % pa medmestnemu prometu.

Cilj pobude je doseči napredek pri uporabi načel „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“ ter s tem spodbujati finančno in okoljsko trajnost ter družbeno pravičen cestni promet.

Pobuda prispeva k programu ustreznosti in uspešnosti predpisov, saj je njen namen, da zagotovi posodobitev in poenostavitev nekaterih določb Direktive.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Namen te pobude je odpraviti pomanjkljivosti veljavne zakonodaje (Direktive 1999/62/ES), tj. zagotoviti boljše izpolnjevanje ciljev zakonodaje. S predlaganimi izrazi bi se poenostavile nekatere določbe Direktive, saj bi se odpravili razlikovanje cestnin na podlagi emisijskih razredov EURO, katerega koristi se hitro zmanjšujejo, in zapletene zahteve glede obveščanja, zlasti v zvezi z zaračunavanjem pristojbin za zunanje stroške.

Poleg tega se predlaga, da se v področje uporabe Direktive vključijo avtobusi, osebni avtomobili in kombinirana vozila, s čimer bi se zagotovilo skladnejše oblikovanje cen za uporabo infrastrukture v celotnem sektorju cestnega prometa. Zaradi težave z emisijami CO₂, kot je bila pojasnjena, se predlaga tudi, da se take emisije zajamejo v cestnih pristojbinah.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Pobuda je del prizadevanj Komisije za vzpostavitev energetske unije in vrste predlogov, povezanih z nizkoemisijemskim prometom², vključno z revizijo uredb o emisijah CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila, predlogi za certificiranje in spremljanje/sporočanje emisij CO₂ iz tovornjakov in avtobusov ter povezanimi pobudami na področju cestnega prometa, zlasti za revizijo zakonodaje o interoperabilnih elektronskih cestninskih storitvah in pravil, ki urejajo notranji trg za cestni prevoz blaga in avtobusne storitve.

Predlagane spremembe so v skladu s cilji iz bele knjige o prometu iz leta 2011³, v kateri je izražen poziv k polni uporabi načel „onesnaževalec plača“ (iz Pogodbe o delovanju Evropske unije) in „uporabnik plača“, da se zagotovita bolj trajnosten promet in financiranje infrastrukture. Da bi se olajšalo cestninjenje glede na prevoženo razdaljo, se hkrati izvaja revizija zakonodaje o elektronskem cestninjenju⁴. Predlagane spremembe so v skladu tudi z okoljsko zakonodajo, povezano z emisijami in hrupom vozil.

Poleg tega pobuda z razširitvijo svojega področja uporabe temelji na certifikacijskih postopkih, ki se bodo sprejeli v zvezi z emisijami CO₂ iz težkih vozil, in na uredbah, ki urejajo emisije onesnaževal in CO₂ iz lahkih vozil. Kar zadeva prizadeto cestno omrežje, predlog navaja revidirane smernice Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja.

² COM(2016) 501 final: Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami.

³ COM(2011) 144 final: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu.

⁴ Direktiva 2004/52/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti (UL L 166, 30.4.2004, str. 124) in Odločba Komisije z dne 6. oktobra 2009 o opredelitvi evropskega elektronskega cestninjenja in zadevnih tehničnih elementov (UL L 268, 13.10.2009, str. 11).

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Pravna podlaga za Direktivo 1999/62/ES sta člena 71 in 93 Pogodbe ES (zdaj člena 91 in 113).

Določbe Direktive, na katere ta predlog vpliva, se nanašajo na cestnine in uporabnine, tj. področje, za katero se uporablja člen 91 PDEU.

Kar zadeva spremembe nekaterih določb poglavja II direktive o davkih na vozila, te spadajo na področje uporabe člena 113 PDEU in so obravnavane v ločenem pravnem predlogu.

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

EU si v skladu s členom 4(2)(g) PDEU pristojnost na področju urejanja prometa deli z državami članicami. Vendar lahko veljavna pravila prilagodi le Unija. Razširitev pravil EU na druge kategorije vozil je utemeljena zaradi učinka navedenih vozil na težave na ravni EU in svetovni ravni. Kar zadeva osebna vozila, minibusse in kombinirana vozila, bi taka vključitev prispevala k preprečevanju tveganja, da države članice neenako obravnavajo občasne uporabnike ali vozila, ki so registrirana v tujini. Vključitev avtobusov bi pripomogla k odpravi izkrivljanj konkurence na notranjem trgu potniškega prevoza, saj bi ta vozila imela koristi od prednostne obravnave (tj. izvzeta bi bila iz plačila za uporabo infrastrukture) glede na železniški prevoz, v katerem se zaračunavajo take pristojbine.

Na splošno vsa ta vozila uporabljajo isto cestno infrastrukturo in prispevajo k emisijam CO₂, onesnaženju zraka in zastojem, zato je ob upoštevanju opredeljenih težav njihova vključitev utemeljena.

• Sorazmernost

Predlagani ukrepi prispevajo le k uresničevanju zastavljenih ciljev, zlasti dosledni uporabi načel „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“, in ne presegajo tistega, kar je za to potrebno.

Razširitev področja uporabe, ki ne bi več zajemalo le težkih tovornih vozil, je potrebno zaradi zagotavljanja, da se za vsa cestna vozila uporabljajo skladna pravila in da se lahko obravnavajo težave, ki niso povezane le ali zlasti s prometom težkih tovornih vozil (vse slabša kakovost infrastrukture, visoke emisije CO₂ v cestnem prometu, onesnaženost zraka, hrup, zastoji ali diskriminacija tujih uporabnikov).

Stroški za države članice, podjetja in državljane so nižji v primerjavi z morebitnimi koristmi. Predlog ne nalaga državam članicam uporabe cestnih pristojbin, temveč usklajuje način uporabe takšnih pristojbin po vsej Uniji. Predlog tudi ne pomeni povišanja ravni obstoječih pristojbin.

V okviru ocene učinka je bilo več morebitnih ukrepov politike izločenih na podlagi načela sorazmernosti, na primer obvezno zaračunavanje infrastrukturne pristojbine ali obvezno zaračunavanje pristojbin za zastoje.

• Izbira instrumenta

Pravni akt, ki se spreminja, je direktiva, zato bi moral imeti akt o spremembi načeloma enako obliko.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

• Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti obstoječe zakonodaje

Komisija je vrednotenje Direktive 1999/62/ES objavila leta 2013⁵. Zunanje poročilo „Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995“ (Vrednotenje izvajanja in učinkov politike EU za zaračunavanje infrastrukturnih pristojbin od leta 1995) je bilo objavljeno januarja 2014⁶. V njem so bile opredeljene številne težave, povezane z zaračunavanjem cestnih pristojbin težkim tovornim vozilom na podlagi veljavnega zakonodajnega okvira.

Čeprav je 24 držav članic uvedlo neko obliko zaračunavanja cestnih pristojbin in obstaja težnja k prehodu na cestninjenje glede na prevoženo razdaljo v celotnem omrežju, je ta prehod počasen, v vsej Uniji pa so opazne stalne nedoslednosti. V okviru vrednotenja se je ugotovilo, da se nacionalne politike zaračunavanja cestnih pristojbin zelo razlikujejo in da so posledica neusklajenosti glede vrste pristojbin (časovno omejene vinjete, cestnine glede na prevoženo razdaljo, diferencirane ali ne) in vrste tehnologij za pobiranje cestnin, ki se uporabljajo, dodatna upravna bremena in stroški za javne organe in uporabnike.

Direktiva prispeva k zastavljenim ciljem, vendar so bile ugotovljene številne pomanjkljivosti:

- področje uporabe: lahko se izvzamejo težka tovorna vozila, katerih masa ne presega 12 ton, zaradi česar bi se ustvarili neenaki konkurenčni pogoji na področju tovarnega prometa;
- časovno omejene pristojbine, ki jih omogoča Direktiva, so neučinkovite pri kritju infrastrukturnih stroškov, spodbujanju čistejših, učinkovitejših prevozov ali zmanjšanju zastojev;
- zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške je preveč zapleteno, za (obvezno) razlikovanje glede na emisijske razrede EURO pa je določen le največji razpon, v okviru katerega se države članice prosto odločajo;
- razlikovanje pristojbin za preprečevanje zastojev: zahteva glede dohodkovne nevtralnosti je očitno preveč zapletena za uporabo in bi se lahko štela za nepravilno, če bi se uporabljala le za težka tovorna vozila, čeprav k zastojem prispevajo vsi uporabniki cest.

Vrednotenje je bilo osredotočeno na veljavne določbe Direktive, vendar je prispevek deležnikov opozoril na druga pomembna vprašanja, vključno s potrebo po zmanjšanju emisij CO₂ iz težkih vozil in zagotavljanjem okvira za cestne pristojbine v zvezi z osebnimi vozili (in drugimi kategorijami vozil), da se zlasti prepreči diskriminacija občasnih (tujih) uporabnikov cest.

• Posvetovanja z deležniki

Posvetovanja z deležniki so bila izvedena v skladu z minimalnimi standardi za posvetovanje z zainteresiranimi stranmi iz sporočila Komisije z dne 11. decembra 2002 (COM(2002) 704 final).

⁵ Naknadno vrednotenje Direktive 1999/62/ES, kakor je bila spremenjena, o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila, SWD(2013) 1 final.

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>.

Uporabljeni so bili metode odprtega in ciljno usmerjenega posvetovanja ter različna orodja posvetovanja.

(1) Prek spletišča „Vaš glas v Evropi“ je bilo organizirano običajno spletno 12-tedensko odprto javno posvetovanje na podlagi vprašalnikov.

Odprto javno posvetovanje je potekalo od 8. julija do 5. oktobra, pri čemer so se sprejeli tudi pozno prejeti prispevki. Zajemalo je dva sklopa vprašanj: en sklop je bil namenjen razumevanju mnenj uporabnikov in je bil naslovljen na splošno javnost, bolj tehnični sklop pa je bil namenjen strokovnjakom.

Komisija je prejela 135 izpolnjenih vprašalnikov in 48 dodatnih dokumentov. Odgovore so poslale različne skupine deležnikov, vključno s prevoznimi podjetji (42 %), potrošniki/državljeni (14 %), javnimi organi (13 %), gradbeno industrijo (7 %), združenji javnega prevoza (4 %) in ponudniki storitev/rešitev cestninjenja (4 %).

(2) Usmerjeno posvetovanje s posebnimi deležniki in strokovnjaki je potekalo med postopkom priprave ocene učinka in je obsegalo:

(a) več tematskih seminarjev z deležniki in državami članicami, te seminarje pa je Komisija organizirala septembra in oktobra 2015;

(b) konferenco o pobudah na področju cestnega prometa 19. aprila 2016;

(c) 21 pogovorov z deležniki, ki so bili izbrani na podlagi posebnih potreb po podatkih, pogovore pa je izvedel izvajalec, ki je pripravil podporno študijo o oceni učinka.

Povzetek prejetih prispevkov in uporaba rezultatov

Na splošno so bili podprti ukrepi za spodbujanje uporabe vozil z učinkovitejšo porabo goriva, čeprav je bilo manj posebne podpore namenjene doseganju tega cilja z razlikovanjem cestnih pristojbin. Številni deležniki, s katerimi so se opravili pogovori in niso zastopali držav članic, so podprli uvedbo razlikovanja na podlagi CO₂ in postopno opuščanje razlikovanja na podlagi emisijskih razredov EURO. Čeprav so bili izraženi pomisleki glede kratkoročne izvedljivosti dohodkovno nevtralnega razlikovanja pristojbin na podlagi emisij CO₂, ni bilo nobenega očitnega nasprotovanja temu razlikovanju.

V zvezi z morebitnimi ukrepi za zagotavljanje kakovosti cest je bila očitna razlika med (1) mnenji, izraženimi v spletnem javnem posvetovanju, in mnenji večine deležnikov, s katerimi so bili opravljeni pogovori, ter (2) mnenji držav članic, s katerimi so bili opravljeni pogovori. Večina sodelujočih iz prve skupine je na splošno podprla ukrepe za zagotavljanje kakovosti cestne infrastrukture. Države članice pa na splošno niso podprle ukrepov.

Mnenja držav članic in drugih deležnikov se razlikujejo tudi glede morebitnih ukrepov za preprečevanje diskriminacije in zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev. Sodelujoči v spletnem javnem posvetovanju so močno podprli uporabo načel „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“ ter predlog, naj EU zagotovi, da se cene vinjet določijo sorazmerno. Številni dodatni prispevki in deležniki, s katerimi so se opravili pogovori in niso zastopali držav članic, so podprli postopno opuščanje časovno omejenih uporabnin, tako da bi bilo zaračunavanje cestnih pristojbin mogoče le na podlagi prevožene razdalje. Mnenja držav članic glede potrebe po nadaljnjem ukrepanju v zvezi s tem so bila različna.

Kar zadeva zagotavljanje učinkovitega prometnega sistema, je večina sodelujočih v spletnem javnem posvetovanju menila, da bi bilo treba reševanje težave z zastoji prepustiti državam članicam, najbolj priljubljena možnost glede zaračunavanja pristojbin za zastoje pa je bila, da bi morale veljati za vsa vozila. Da bi morale morebitno zaračunavanje pristojbin za zastoje zajemati vsa vozila, ne le težkih tovornih vozil, so poudarili tisti, ki so podprli zaračunavanje pristojbin za zastoje. Države članice so na splošno podprle večjo prožnost.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Opredelitev problema je temeljila na vrednotenjih, pri čemer se je delno uporabilo zunanje strokovno znanje (Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995 (Vrednotenje izvajanja in učinkov politike EU za zaračunavanje infrastrukturnih pristojbin od leta 1995), Update of the Handbook on External Costs of Transport (Posodobitev priročnika o zunanjih stroških prometa))⁷, poleg tega so se vrednotenja dopolnila z dodatnim raziskovanjem.

Zunanji izvajalec je prispeval podporno študijo za oceno učinka⁸, ki je bila končana aprila 2017.

- **Ocena učinka**

Pobuda je bila podprta z oceno učinka, za katero je Odbor za regulativni nadzor izdal pozitivno mnenje s pridržki. Odbor je podal priporočila, ki zahtevajo boljše utemeljitev cilja, povezanega z zmanjšanjem emisij CO₂, in pojasnila glede

- različnega obravnavanja prihodkov od zaračunavanja cestnih pristojbin,
- pomanjkljivosti veljavne zakonodaje,
- izločitve nekaterih možnosti in
- pričakovanih učinkov.

Pripombe so se upoštevale v revidirani oceni učinka, v kateri so se zagotovile dodatne podrobnosti in pojasnila, kot je navedeno v Prilogi I k poročilu o oceni učinka. Za obravnavo zgoraj navedenih vprašanj so bile med drugim izvedene naslednje prilagoditve:

- zlasti v opredelitvi problema in opisu vzrokov za težave so bila dodana pojasnila o dopolnjevanju z drugimi okoljskimi pristojbinami/davki in s standardi glede emisij CO₂. Čeprav bi bili lahko drugi instrumenti uspešni, pa ne bi zadoščali za omejevanje emisije CO₂ iz prometa v obsegu, ki ga zahtevajo obveznosti EU.
- Pojasnila v zvezi z razlogi za različno obravnavo prihodkov, ustvarjenih z neobveznim zaračunavanjem pristojbin za zastoje, ki opisujejo ohranjene politične ukrepe, so bila dodana v Prilogo. Eden glavnih vzrokov je povezan s sprejemljivostjo, pravičnostjo in ciljem, da se preprečijo kakršni koli regresivni učinki pristojbin.
- Podana so bila dodatna pojasnila v opisu vrednotenja in izvajanja veljavne zakonodaje ter vzrokov za težave s posebnim poudarkom na vlogi zakonodaje in njenih pomanjkljivostih.
- Opis razlogov za opustitev ukrepov o obveznih cestnih pristojnostih in splošno določanje namembnosti prihodkov je bil dopolnjen z dodatnimi podatki.

⁷ Ricardo-AEA in drugi (2014), Update of the Handbook on External Costs of Transport: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en.

⁸ Ricardo in drugi (2017), Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC (Podporna študija za oceno učinka k reviziji Direktive 1999/62/ES).

- Podrobnejši opisi pričakovanih vplivov na emisije CO₂, prizadetih držav članic in poenostavitev so bili dodani v zadevnih oddelkih.

Proučile so se štiri možnosti politike, ki so izražale vse večjo stopnjo regulativnega ukrepanja, vsaka nadaljnja možnost (možnosti politike od 1 do 4) pa je temeljila na predhodnih možnostih.

Možnost politike 1 vključuje zakonodajne spremembe za posodobitev le nekaterih določb Direktive in razširitev njenega področja uporabe na avtobuse, kombinirana vozila in osebne avtomobile, da bi se odpravile vse opredeljene težave. Spremembe so se nanašale na odpravo izjem, posodobitev zahtev glede poročanja, najvišje vrednosti pristojbin za zunanje stroške in poenostavitev zahtev glede zaračunavanja pristojbin za zunanje stroške. Ta možnost vključuje tudi uvedbo zahtev glede nediskriminacije in sorazmernosti za zaračunavanje pristojbin za lahka vozila.

Možnost politike 2 obravnava vprašanje emisij CO₂ in vključuje postopno opuščanje časovno omejenih pristojbin za težka vozila. Ta možnost vključuje pravila o razlikovanju infrastrukturnih pristojbin glede na emisije CO₂ iz težkih vozil in postopno opuščanje sedanjega razlikovanja glede na emisijske razrede EURO.

Možnost politike 3 (z različicama a in b) vključuje dodatne ukrepe za lahka vozila in obravnava medmestne zastoje ter emisije CO₂ in onesnaževal iz vseh vozil (možnost politike 3b). Nazadnje bi bilo z možnostjo politike 4 zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške obvezno za težka vozila, možnost zaračunavanja časovno omejenih pristojbin za vsa vozila pa bi se postopno odpravila, tako da bi bilo zaračunavanje cestnih pristojbin mogoče le na podlagi prevožene razdalje.

Iz ocene učinka, v kateri je v možnostih politike od 2 do 4 predvidena zamenjava sedanjih shem zaračunavanja časovno omejenih pristojbin s tistimi na podlagi prevožene razdalje (nadomestna možnost za države članice bi bila, da pristojbin ne zaračunavajo), je jasno razvidno, da je možnost politike 4 najučinkovitejša, vendar bi njene koristi prinesle tudi najvišje stroške. Možnost politike 1 bi lahko le malo prispevala k doseganju ciljev, čeprav skoraj brez stroškov. Možnosti politike 2 in 3 sta bili bolj uravnoteženi glede gospodarskih in družbenih učinkov ter vplivov na okolje, navedeni rezultati pa bi se dosegli z razumnimi stroški.

V oceni učinka je bila možnost politike 3b, različica, ki vključuje razlikovanje pristojbin za lahka vozila glede na njihove emisije CO₂ in onesnaževal, opredeljena kot najprimernejša možnost, ki bi se lahko dopolnila z zahtevo glede zaračunavanja pristojbin za zunanje stroške vsaj na delu omrežja za težka vozila in postopnim opuščanjem zaračunavanja časovno omejenih pristojbin za lahka vozila v dovolj dolgem obdobju. To so ukrepi, ki so vključeni v ta predlog, ki je torej nekje med možnostma politike 3b in 4, vendar bližje možnosti politike 4.

V primerjavi z osnovnim izhodiščem bi se z možnostma politike 3b in 4 stroški, povezani z zastoji, znižali za 2,5–6 % ali 9–22 milijard EUR do leta 2030, zagotovili dodatni prihodki od cestnin v višini 10–63 milijard EUR letno in prispevalo k povečanju naložb v ceste za 25–260 %.

Precej bi se zmanjšala količina emisij CO₂, NO_x in delcev v cestnem prometu. To bi pozitivno vplivalo na javno zdravje, sorazmerno z zmanjšanjem onesnaženosti zraka, in do leta 2030 prineslo od 370 milijonov EUR do 1,56 milijarde EUR prihrankov pri stroških, povezanih z onesnaženostjo zraka in nesrečami, izraženo kot sedanja vrednost.

Če bi se le 30 % dodatnih prihodkov od cestnin ponovno vložilo v vzdrževanje cest, bi možnosti politike 3b in 4 omogočili, da se ustvari od 62 000 do 152 000 novih delovnih mest. Poleg tega bi vse možnosti razpolovile ceno kratkoročnih vinjet in s tem prispevale k enakemu obravnavanju državljanov EU.

Z možnostjo 3 (a in b) bi se stroški prevoza tovora zvišali za 1,1 %, stroški za potniški promet pa bi ostali enaki. Pri možnosti 4 bi se lahko stroški potniškega prevoza in prevoza tovora lahko zvišali za 1,3–2,0 %, odvisno od dejanske uvedbe zaračunavanja cestnih pristojbin na podlagi prevožene razdalje v državah članicah (potencialno vključno s tistimi, ki sedaj ne zaračunavajo pristojbin za nekatere kategorije vozil). Organi bi morali podpreti stroške uvedbe novih sistemov cestninjenja ali razširitve že uporabljenih sistemov, kar bi za zadevne države članice skupaj znašalo 2–3,7 milijarde EUR do leta 2030. Z razširitvijo zaračunavanja cestnih pristojbin na nove dele omrežja in nove skupine uporabnikov bi se stroški skladnosti za uporabnike cest zvišali za 198–850 milijonov EUR letno od leta 2025 dalje.

Učinek na MSP, vključno s celotnim sektorjem cestnega prevoza blaga, bi bil omejen, saj cestne pristojbine obsegajo le majhen odstotni delež skupnih stroškov prevoza. Vsako zvišanje stroškov se prenese na stranke (pošiljatelje) ali bi se lahko nadomestilo z znižanjem davka, ki bi se omogočilo s spremembo poglavja II Direktive, povezanega z obdavčitvijo vozil.

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

Regulativni stroški, povezani s pobudo, bi se zvišali s prehodom na zaračunavanje cestnin na podlagi prevožene razdalje, zvišali pa bi se tudi stroški skladnosti za številne tržne akterje; ti stroški bi se izravnali z višjimi prihodki (za države članice in izvajalce cestninjenja), kakovostnejšimi cestami in zanesljivejšimi časi potovanj (za uporabnike cest), manjšimi negativnimi vplivi na okolje in zdravje (državljeni) in povezanimi zunanjimi stroški, ki jih nosi družba (davkoplačevalci).

Razsežnost programa ustreznosti in uspešnosti predpisov v tem predlogu izhaja iz poenostavitve in posodobitve zahtev glede zaračunavanja cestnih pristojbin, da bodo ustrezale svojemu namenu, z:

- zamenjavo zastarelega sistema razlikovanja glede na razrede EURO za težka vozila z ustrežnejšim prilagajanjem pristojbin na podlagi emisij CO₂;
- poenostavitvijo zaračunavanja pristojbin za zunanje stroške zaradi onesnaženosti zraka in hrupa (ki je boljši instrument kot prilagajanje na podlagi razreda EURO), in sicer z omogočanjem, da se uporabijo posodobljene referenčne vrednosti, ki pa jih ni treba izračunati;
- poenostavitvijo in posodobitvijo zaračunavanja pribitkov in spodbujanjem zaračunavanja pristojbin za zastoje.

Poenostavitve ne zadevajo podjetij, ampak zlasti nacionalne organe. Vendar te spremembe spremlja ločen predlog, kakor je bil naveden zgoraj, ki omogoča zmanjšanje dajatev za uporabo vozil v cestnem prometu, zaradi česar bi se lahko zmanjšala obremenitev prevoznikov (MSP). Skupni stroški za uporabnike cest, tako za državljane kot podjetja, se bodo verjetno zvišali, čeprav le malo.

Pobuda naj bi malenkostno pozitivno vplivala na konkurenčnost zaradi razlikovanja v zaračunavanju pristojbin na podlagi CO₂, kar bi privedlo do malce večje uporabe nizko- in brezemisijskih vozil ter spodbujalo inovacije. Bolj razširjena uporaba zaračunavanja pristojbin za zastoje bi prispevala h konkurenčnosti podjetij, zlasti tistih s proizvodnjo ob ravno pravem času.

- **Temeljne pravice**

Predlog spoštuje temeljne pravice in upošteva načela, ki jih priznava zlasti Listina o temeljnih pravicah Evropske unije.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

• Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja

V poročilu o oceni učinka je navedenih sedem temeljnih kazalnikov, ki se bodo uporabljali za spremljanje napredka, povezanega z glavnimi cilji politike: razvoj emisij CO₂ iz težkih vozil; stanje infrastrukture, na kateri se plačuje cestnina; sorazmernost in kritje stroškov za družbo s cestnimi pristojbinami ter stopnja zastojev na medmestnem omrežju v EU.

Da bi se ocenil učinek zakonodaje, bi bilo po postopni uvedbi vseh sprememb potrebno temeljito vrednotenje. Ustrezen časovni okvir za tako vrednotenje bi bil pet let po tem, ko novi okvir začne veljati v celoti. Učinki vmesnih korakov bi se lahko ovrednotili prej.

Predlog vključuje posebne zahteve glede poročanja za države članice v zvezi s prihodki od zaračunavanja cestnih pristojbin in uporabo teh prihodkov ter o kakovosti cest, na katerih se plačuje cestnina.

• Obrazložitevni dokumenti (za direktive)

Glede na obseg predloga, tj. dejstvo, da spreminja le Direktivo 1999/62/ES, ki so jo vse države članice prenesle v celoti, se zahtevanje obrazložitevni dokumentov ne zdi upravičeno ali sorazmerno.

• Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga

Naslov se prilagodi zaradi izražanja razširjenega področja uporabe.

Člen 1 – *Predmet urejanja in področje uporabe*

Člen se spremeni zaradi vključitve pravil o cestninah in uporabninah za vozila, ki niso težka tovorna vozila, v področje uporabe. To je utemeljeno zaradi potrebe po obravnavanju številnih težav, ki se ne nanašajo le na težka tovorna vozila ali se nanje sploh ne nanašajo.

Člen 2 – *Opredelitev pojmov*

Spremenijo se naslednje opredelitve pojmov:

- „vseevropsko cestno omrežje“: opredelitev se posodobi zaradi skladnosti s koridorskim pristopom iz revidiranih smernic TEN-T v Uredbi (EU) št. 1315/2013;
- „cestnina“: opredelitev se preoblikuje zaradi upoštevanja možnosti iz člena 7da glede predpisovanja pristojbin za zastoje;
- „vozilo“: nova predlagana opredelitev zajema vsa „težka vozila“ in vsa „lahka vozila“, tj. poleg že zajetih tovornih vozil, katerih masa presega omejitev 3,5 tone, zajema tudi osebna vozila, minibus, kombinirana vozila in avtobuse;
- „vozilo [ustrezne kategorije razreda EURO]“ in „vrsta vozila“: opredelitev se preoblikuje zaradi vključitve avtobusov.

Dodajo se opredelitve pojmov „zastoj“, „pristojbina za zastoje“, „prevoznik“, različne vrste vozil, vključno z „brezemisijskimi vozili“ in „bistveno spremenjena ureditev cestninjenja“ zaradi zagotavljanja pravne jasnosti v zvezi s posameznimi izrazi in boljše določitve področja uporabe nekaterih določb.

Opredelitev izraza „ponderirana povprečna pristojbina za zunanje stroške“ se črta, saj je odpravljena zahteva glede izračuna te pristojbine.

Člen 7 – *Cestnine in uporabnine*

Odstavek 1 se razdeli na dva odstavka zaradi razlikovanja med omrežji, po katerih poteka pretežno mednarodni promet (vseevropsko cestno omrežje in avtoceste), in drugimi cestami. Predlaga se, da določbe o nediskriminaciji, sorazmernosti pristojbin ter o pobiranju in plačevanju cestnin in uporabnin veljajo tudi za druge ceste.

Da bi se dosegel napredek pri uporabi načel „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“ ter postopno zmanjšale razlike med različnimi shemami zaračunavanja pristojbin, se dodata odstavka 6 in 7, da se bo na omrežjih, na katerih poteka mednarodni promet, uporaba časovno omejenih uporabnin (vinjet) postopno odpravila najprej za težka tovorna vozila in avtobuse, nato pa še za osebne avtomobile in kombinirana vozila. Predlagani datumi dajejo državam članicam dovolj časa, da po potrebi prilagodijo svoje sisteme zaračunavanja pristojbin. Težka in lahka vozila se različno obravnavajo zaradi svojih različnih učinkov na infrastrukturo in nižje stopnje zrelosti zaračunavanja pristojbin za lahka vozila.

Da bi se zagotovila pravična obravnava prevoznikov, se doda odstavek 9 zaradi odprave možnosti izvzetja težkih tovornih vozil, katerih masa ne presega 12 ton, iz zaračunavanja cestnih pristojbin, in razširitve področja uporabe katerega koli sistema zaračunavanja pristojbin na avtobuse. To je upravičeno zaradi primerljivega učinka avtobusov na ceste.

Člen 7a – Uporabnine: sorazmernost in enako obravnavanje

Člen 7a določa zgornjo mejo uporabnin in relativne razlike v cenah med letno in polletno vinjeto. V zvezi s tem so bile predlagane naslednje spremembe.

Odstavek 1 se razdeli na dva odstavka, ki določata, da se veljavne zahteve uporabljajo za težka tovorna vozila oziroma avtobuse.

Novi odstavek 3 se nanaša na osebne avtomobile in določa zgornje meje relativne razlike v cenah med letno in polletno vinjeto, kar izraža ustrezne vzorce uporabe na podlagi razpoložljivih podatkov⁹. Določa tudi datum, do katerega je treba prilagoditi veljavne vinjetne sisteme. Odstavek 4 obravnava enako vprašanje v zvezi z minibusi in kombiniranimi vozili.

Člen 7c – Zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške

V zvezi z odstavkom 1 se predlaga uvedba referenčnih vrednosti namesto najvišjih vrednosti (določenih v Prilogi IIb). Dodaja se odstavek 5, v skladu s katerim se morajo pristojbine za zunanje stroške zaračunavati vsaj na tistih delih omrežja, na katerih se plačuje cestnina in na katerih sta onesnaženost zraka in hrup, ki ju povzroča promet težkih vozil, največja, na primer zaradi obsega izpostavljenega prebivalstva.

Člen 7da – Zaračunavanje pristojbin za zastoje

Novi člen 7da omogoča zaračunavanje pristojbin za zastoje (poleg infrastrukturnih pristojbin), da bi se učinkovito obravnavalo vprašanje medmestnih zastojev. Da bi se preprečila diskriminacija uporabnikov katere koli kategorije vozil, je treba vsako tako pristojbino za zastoje sorazmerno in nepristransko uporabljati za vse kategorije vozil. Najvišje ravni pristojbin in ekvivalenčni faktorji med vozili so določeni v prilogah V in VI.

⁹ Glej oceno učinka in študijo družbe Booz & Co. (2012), *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles* (Študija o učinkih uporabe vinjetnih sistemov za osebna vozila). <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>.

Člen 7f – *Pribitki*

Predlaga se razširitev možnosti zaračunavanja pribitkov tudi v drugih območjih, ne le gorskih, ob tem se ohranjajo drugi že obstoječi pogoji za njihovo uporabo (redni zastoji ali precejšnja okoljska škoda in ponovno vlaganje prihodkov v projekt TEN-T). Odstavek 4 se črta, saj ne pripomore k financiranju prednostnih projektov, lahko pa bi oviral zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške. Ker je namen pribitkov in pristojbin za zastoje reševanje zastojev, se ne bi smeli združiti (odstavek 5).

Člen 7g – *Razlikovanje pristojbin, zlasti za težka vozila*

Predlaga se postopna odprava razlikovanja pristojbin glede na emisijski razred EURO vozila. Doda se novi odstavek 4 zaradi uvedbe razlikovanja infrastrukturnih pristojbin glede na emisije CO₂ iz težkih vozil takoj, ko bodo na voljo potrebni certificirani podatki o emisijah CO₂. Ko bo določba začela veljati, bo spodbudila uporabo najčistejših in najučinkovitejših težkih vozil.

Ker se predlaga, da se zaračunavanje pristojbin za zastoje ureja ločeno (novi člen 7da, glej zgoraj), se predlaga tudi, da se postopno odpravi možnost dohodkovno nevtralnega razlikovanja pristojbin glede na obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas (glej spremembo v odstavku 1, prej odstavku 3).

Člen 7ga – *Razlikovanje pristojbin za lahka vozila*

Novi člen 7ga določa načine razlikovanja cestnin in uporabnin glede na okoljsko učinkovitost osebnih avtomobilov, minibusov in kombiniranih vozil. Razlikovanje temelji na emisijah CO₂ in onesnaževal zraka, kot je opredeljeno v Prilogi VII. Ta določba bi morala spodbuditi uporabo čistejših in učinkovitejših vozil.

Člen 7h – *Uradna obvestila*

Predlaga se sprememba odstavka 3 zaradi poenostavitve predhodnega obveščanja Komisije v zvezi z načrtovanim zaračunavanjem pristojbin za zunanje stroške, in sicer z omejitvijo informacij na osnovne elemente. Da bi se spodbudila uvedba zaračunavanja pristojbin za zunanje stroške, se predlaga črtanje odstavka 4 o zahtevi glede predhodne odločitve Komisije.

Člen 7j – *Pobiranje in plačevanje cestnin in uporabnin*

V odstavkih 3 in 4 se predlaga, da se doda sklicevanje na pristojbine za zastoje zaradi zagotavljanja, da se dosledno pobirajo in plačujejo vsi mogoči elementi cestnine.

Člen 7k – *Povračila*

Predlaga se, da se možnost zagotavljanja povračil omeji na primere, v katerih se uvedejo cestnine (ne pa uporabnine). Cilj tega je odpraviti zdajšnje možnosti za diskriminacijo uporabnikov nerezidentov.

Člen 9 – *Uporaba prihodkov*

V skladu z novim odstavkom 3 je treba prihodke od zaračunavanja pristojbin za zastoje uporabiti za reševanje težav z zastoji, na primer s podpiranjem drugih oblik prometnih rešitev ali odpravo ozkih grl.

Člen 10a

Predlaga se sprememba odstavka 1 zaradi posodobitve klavzule o pregledu in skladnosti s poenostavljeno Prilogo IIIb.

Člen 11 – Poročanje

Odstavek 1 se spremeni zaradi posodobitve zahtev glede poročanja o cestninah, prihodkih od cestnin in uporabi prihodkov ter zaradi vključitve informacij o kakovosti cest, na katerih se plačuje cestnina. Zdajšnja točka (e) odstavka 2 se črta in dodajo se nove točke od (e) do (i) zaradi vključitve informacij o prihodkih od zaračunavanja pristojbin za zastoje, o skupnih prihodkih od zaračunavanja cestnih pristojbin in o uporabi navedenih prihodkov ter vrednotenja vzdrževanja cest in stopnje zastojev. Doda se odstavek 3 zaradi določitve minimalnega sklopa kazalnikov, povezanih z vrednotenjem kakovosti cest, na katerih se plačuje cestnina. Dodata se odstavka 4 in 5 zaradi omogočanja Komisiji, da z izvedbenim aktom opredeli usklajene kazalnike, in poročanja držav članic o uporabi navedenih kazalnikov.

Priloge

V oddelku 3 Priloge 0 se predlaga, da se črta sklicevanje na vozila kategorije „EEV“ in doda tabela z mejnimi vrednostmi emisij EURO VI zaradi upoštevanja Uredbe (ES) št. 595/2009.

V Prilogi III predlagane spremembe izražajo vključitev avtobusov v področje uporabe Direktive.

Predlaga se omejitev oddelkov 2, 3 in 4 Priloge IIIa na primere, v katerih namerava država članica zaračunavati pristojbine za zunanje stroške, ki so višje od referenčnih vrednosti, navedenih v Prilogi IIIb. Nekatere določbe oddelka 4.2 se posodobijo zaradi upoštevanja nedavne zakonodaje o ravni hrupa motornih vozil.

V Prilogi IIIb se predlaga nadomestitev najvišjih ponderiranih povprečnih pristojbin za zunanje stroške zaradi onesnaženosti zraka in hrupa z referenčnimi vrednostmi za zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške, vključno s stroški zaradi onesnaženosti zraka in hrupa, ki ju povzročajo težka tovorna vozila (tabela 1) in avtobusi (tabela 2). Vrednosti se izračunajo ob upoštevanju dokumenta „Update of the Handbook on External Costs of Transport“ (Posodobitev priročnika o zunanjih stroških prometa)¹⁰. Vrednosti se lahko pomnožijo z 2 v gorskih območjih in ob aglomeracijah.

V Prilogi IV se predlaga vključitev sklicevanj na kombinacije sedmih, osmih ali devetih osi v tabelo o kombinacijah vozil.

Nova Priloga V, ki je povezana s predlaganim členom 7da (o zaračunavanju pristojbin za zastoje), določa najmanjše možne zahteve za zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške, tudi glede zajetih delov omrežja in rokov. Ceste so kategorizirane kot vele mestne in ne vele mestne, da se razlikuje med bolj ali manj naseljenimi območji. Da se zagotovi nepristransko in sorazmerno oblikovanje cen, so določeni ekvivalenčni faktorji za različne kategorije vozil. V oddelku 2 se zahteva, da je izračun stroškov pregleden ter da so zneski za posamezno

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>.

kategorijo vozila in časovna obdobja za vsak zadevni cestni segment javno na voljo in se redno prilagajajo, da shema ostaja učinkovita.

V novi Prilogi VI, ki je prav tako povezana s členom 7da, je omejena višina pristojbine za zastoje na kilometer na podlagi mejnih stroškov, povezanih z zastoji, iz dokumenta „Update of the Handbook on External Costs of Transport“ (Posodobitev priročnika o zunanjih stroških prometa).

Nova Priloga VII je povezana s predlaganim členom 7ga v zvezi z razlikovanjem pristojbin in uporabnin za lahka vozila v skladu z okoljsko učinkovitostjo in določa kategorije emisij za namene takega razlikovanja. Navedeno je sklicevanje na emisije CO₂ in onesnaževal zraka ob upoštevanju vseevropskih standardov ter najnovejših in najnatančnejših postopkih merjenja.

Predlog

DIREKTIVA 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)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij¹²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Napredek pri doseganju cilja, ki ga je Komisija določila v svoji beli knjigi z dne 28. marca 2011¹³, tj. premik k polni uporabi načel „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“, ustvarjanje prihodka in zagotavljanje financiranja prihodnjih naložb v promet, je počasen, pri zaračunavanju cestnih pristojbin za infrastrukturo v Uniji pa so stalne nedoslednosti.
- (2) Komisija je v svojem sporočilu o evropski strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami¹⁴ napovedala, da bo predlagala pregled direktive o cestnih pristojbinah za tovorna vozila, da bi omogočila zaračunavanje pristojbin tudi na podlagi razlik v emisijah ogljikovega dioksida ter razširila nekatera načela navedene direktive na avtobuse, osebne avtomobile in kombinirana vozila.
- (3) Vsa težka vozila precej vplivajo na cestno infrastrukturo in prispevajo k onesnaženosti zraka, lahka vozila pa so vzrok večine negativnih vplivov na okolje in družbenih

¹¹ UL C, , str. .

¹² UL C, , str. .

¹³ Bela knjiga z dne 28. marca 2011 z naslovom Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, COM(2011) 144 final.

¹⁴ COM(2016) 501 final.

učinkov cestnega prometa, ki so povezani z emisijami in zastoji. Zaradi enakega obravnavanja in poštene konkurence bi bilo treba zagotoviti, da se vozila, ki do zdaj niso bila zajeta v okviru iz Direktive 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁵ v zvezi s cestninami in uporabninami, vključijo v ta okvir. Področje uporabe navedene direktive bi bilo zato treba razširiti na težka vozila, ki niso namenjena prevozu blaga, in na lahka vozila, vključno z osebnimi avtomobili.

- (4) Časovno omejene uporabnine po naravi ne izražajo natančno dejansko nastalih stroškov in iz podobnih razlogov niso učinkovite pri spodbujanju čistejših in učinkovitejših prevozov ali zmanjševanju zastojev. Zato bi jih bilo treba postopno nadomestiti s pristojbinami na podlagi prevožene razdalje, ki so pravičnejše, uspešnejše in učinkovitejše.
- (5) Da se zagotovi sprejemljivost prihodnjih shem zaračunavanja cestnih pristojbin za uporabnike, bi bilo treba državam članicam omogočiti, da ustrezne sisteme za pobiranje pristojbin uvedejo v okviru širšega svežnja storitev na področju mobilnosti. Taki sistemi bi morali zagotoviti pravično porazdelitev infrastrukturnih stroškov in izražati načelo „onesnaževalec plača“. Vsaka država članica, ki uvede tak sistem, bi morala zagotoviti, da je ta v skladu z določbami Direktive 2004/52/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹⁶.
- (6) Tako kot pri težkih vozilih je treba zagotoviti, da so vse časovno omejene pristojbine, ki se zaračunavajo za lahka vozila, sorazmerne, tudi kar zadeva obdobja uporabe, ki so krajša od enega leta. V zvezi s tem je treba upoštevati, da se vzorec uporabe lahkih vozil razlikuje od vzorca uporabe težkih vozil. Izračun sorazmernih časovno omejenih pristojbin bi lahko temeljil na razpoložljivih podatkih o vzorcih potovanj.
- (7) V skladu z Direktivo 1999/62/ES se lahko pristojbina za zunanje stroške uvede na ravni, ki je blizu mejnemu družbenemu strošku uporabe zadevnega vozila. Ta metoda se je izkazala za najpravičnejši in najučinkovitejši način za upoštevanje negativnih vplivov onesnaženosti zraka in hrupa, ki ju povzročajo težka vozila, na okolje in zdravje, in bi zagotovila pravičen prispevek težkih vozil k doseganju standardov EU za kakovost zraka¹⁷ ter morebitnih omejitev ali ciljnih vrednosti hrupa, ki se uporabljajo. Zato bi bilo treba spodbujati zaračunavanje takih pristojbin.
- (8) V ta namen bi bilo treba najvišje ponderirane povprečne pristojbine za zunanje stroške zamenjati z neposredno uporabnimi referenčnimi vrednostmi, posodobljenimi ob upoštevanju inflacije, znanstvenega napredka pri ocenjevanju zunanjih stroškov cestnega prometa in sprememb v sestavi voznega parka.
- (9) Razlikovanje infrastrukturnih pristojbin glede na emisijski razred EURO prispeva k uporabi čistejših vozil. Vendar se pričakuje, da bo z obnovo voznega parka razlikovanje pristojbin na tej podlagi na medmestnem omrežju zastarelo do konca leta 2020, zato bi ga bilo treba do takrat postopno odpraviti. Sočasno bi bilo treba

¹⁵ Direktiva 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (UL L 187, 20.7.1999, str. 42).

¹⁶ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2004/52/ES z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti (Besedilo velja za EGP) (UL L 166, 30.4.2004, str. 124–143).

¹⁷ Direktiva 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (UL L 152, 11.6.2008, str. 1–44).

zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške uporabljati bolj sistematično, kot usmerjeno sredstvo za povračilo zunanjih stroškov, ko je to najbolj potrebno.

- (10) Delež emisij CO₂ iz težkih vozil se povečuje. Razlikovanje infrastrukturnih pristojbin glede na take emisije bi lahko prispevalo k izboljšavam na tem področju, zato bi ga bilo treba uvesti.
- (11) Lahka vozila ustvarijo dve tretjini negativnih vplivov cestnega prometa na okolje in zdravje. Zato je pomembno, da se uporaba najčistejših vozil z najučinkovitejšo porabo goriva spodbudi z razlikovanjem cestnih pristojbin na podlagi faktorjev skladnosti, opredeljenih v Uredbi Komisije (EU) 2016/427¹⁸, Uredbi Komisije (EU) 2016/646¹⁹ in Uredbi Komisije (EU) 2017/xxx²⁰.
- (12) Da bi se spodbujala uporaba najčistejših vozil z najučinkovitejšo porabo goriva, bi morale države članice za navedena vozila uvesti precej nižje cestnine in uporabnine.
- (13) Zastoji v cestnem prometu, h katerim vsa motorna vozila prispevajo v različnih deležih, obsegajo strošek v višini približno 1 % BDP. Velik del tega stroška se lahko pripiše medmestnim zastojem. Zato bi bilo treba omogočiti posebno pristojbino za zastoje, pri čemer se mora ta uporabljati za vse kategorije vozil. Da bi bila zadevna pristojbina učinkovita in sorazmerna, bi jo bilo treba izračunati na podlagi mejnih stroškov, povezanih z zastoji, in razlikovati glede na lokacijo, čas in kategorijo vozila. Da bi se čim bolj povečal pozitiven učinek pristojbin za zastoje, bi bilo treba ustrezne prihodke dodeliti projektom, ki odpravljajo vire težave.
- (14) Pristojbine za zastoje bi morale sorazmerno izražati dejanske stroške, ki jih vsako vozilo povzroča neposredno drugim uporabnikom cest in posredno celotni družbi. Da ne bi nesorazmerno ovirale prostega pretoka ljudi in blaga, bi morale biti omejene na določene zneske, ki bi zajemali mejne stroške, povezane z zastoji, blizu polne zmogljivosti, tj. ko se obseg prometa približa zmogljivosti ceste.
- (15) Dohodkovno nevtravno razlikovanje infrastrukturnih stroškov, ki se uporablja za težka tovorna vozila in ni najboljši instrument za zmanjšanje zastojev, bi bilo treba postopno odpraviti.
- (16) Pribitki, dodani infrastrukturni pristojbini, bi prav tako lahko koristno prispevali k reševanju težav, povezanih s precejšnjo okoljsko škodo ali zastoji, ki nastanejo zaradi uporabe nekaterih cest, ne le na gorskih območjih. Sedanjo omejitev pribitkov na taka območja bi bilo zato treba odpraviti. Da bi se preprečilo dvojno zaračunavanje pristojbin uporabnikom, se pribitki ne bi smeli uporabljati na cestnih odsekih, na katerih se zaračunava pristojbina za zastoje.
- (17) Kadar država članica uvede sistem cestninjenja, lahko dodeljena povračila glede na posamezni primer pripeljejo do diskriminacije uporabnikov cest nerezidentov. Možnost, da se v takem primeru dodeli povračilo, bi zato moralo biti omejeno na primere cestnin in ne bi smelo biti več na voljo v primeru uporabnin.

¹⁸ Uredba Komisije (EU) št. 2016/427 z dne 10. marca 2016 o spremembi Uredbe (ES) št. 692/2008 glede emisij iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 6) (UL L 82, 31.3.2016, str. 1–98).

¹⁹ Uredba Komisije (EU) št. 2016/646 z dne 20. aprila 2016 o spremembi Uredbe (ES) št. 692/2008 glede emisij iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 6) (UL L 109, 26.4.2016, str. 1–22).

²⁰

- (18) Da bi se izkoristile morebitne sinergije med uporabljenimi sistemi zaračunavanja cestnih pristojbin in s tem znižali obratovalni stroški, bi morala biti Komisija v celoti vključena v sodelovanje med državami članicami, ki nameravajo uvesti skupne sheme zaračunavanja cestnih pristojbin.
- (19) S cestnimi pristojbinami se lahko izkoristijo sredstva, ki prispevajo k financiranju vzdrževanja in razvoja visokokakovostne prometne infrastrukture. Zato je treba države članice spodbuditi k ustrezni uporabi prihodkov od cestnih pristojbin in v ta namen zahtevati, da ustrezno poročajo o uporabi takih prihodkov. To bi moralo zlasti pripomoči k opredelitvi morebitnih finančnih vrzeli in povečanju javne podpore zaračunavanju cestnih pristojbin.
- (20) Ker cilja te direktive, namreč zagotavljanja, da se nacionalne sheme zaračunavanja pristojbin, ki se uporabljajo za vsa vozila razen za težka tovorna vozila, uporabljajo v celovitem okviru, ki zagotavlja enako obravnavanje v vsej Uniji, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi čezmejne narave cestnega prometa in težav, ki naj bi jih obravnavala ta direktiva, lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.
- (21) Zagotoviti je treba, da pristojbine za zunanje stroške še naprej čim natančneje izražajo stroške onesnaženja zraka in hrupa, ki ju povzročajo težka vozila, ne da bi pri tem shema zaračunavanja pristojbin postala pretirano zapletena, da se spodbudi uporaba vozil z najučinkovitejšo porabo goriva in da spodbude ostanejo učinkovite, razlikovanje cestnih pristojbin pa posodobljeno. Zato bi bilo treba Komisiji dodeliti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s prilagoditvijo referenčnih vrednosti za zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške znanstvenemu napredku, opredelitvijo načinov za dohodkovno nevtrarno razlikovanje infrastrukturnih stroškov glede na emisije CO₂ iz težkih vozil in prilagoditvijo načinov za razlikovanje infrastrukturnih stroškov za lahka vozila tehničnemu napredku. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016²¹. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (22) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje ustreznih določb te direktive bi bilo treba Komisiji podeliti izvedbena pooblastila. Za sprejetje izvedbenih aktov, s katerimi se sprejme usklajeni sklop kazalnikov za vrednotenje kakovosti cestnih omrežij, bi bilo treba uporabiti svetovalni postopek. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta²².
- (23) Direktivo 1999/62/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

²¹ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

²² Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 1999/62/ES se spremeni:

(1) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Direktiva 1999/62/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo cestne infrastrukture za vozila“;

(2) člena 1 in 2 se nadomestita z naslednjim:

„Člen 1

1. Ta direktiva se uporablja za:

- (a) davke na vozila za težka tovorna vozila,
- (b) cestnine in uporabnine, ki se uvedejo za vozila.

2. Ta direktiva se ne uporablja za vozila, ki opravljajo prevoze izključno na neevropskih ozemljih držav članic.

3. Ta direktiva se ne uporablja za vozila, ko so registrirana na Kanarskih otokih, v Ceuti in Melilli, na Azorih ali Madeiri ter opravljajo prevoze samo na teh ozemljih ali med njimi in celinskim delom Španije oziroma Portugalske.

Člen 2

V tej direktivi:

- (1) ‚vseevropsko cestno omrežje‘ pomeni infrastrukturo za cestni promet iz oddelka 3 poglavja II Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta*, kakor je prikazana na zemljevidih v Prilogi I k navedeni uredbi;
- (2) ‚stroški gradnje‘ pomenijo stroške, povezane z gradnjo, in kjer je to primerno, tudi stroške financiranja enega od naslednjih:
 - (a) nove infrastrukture ali novih izboljšav infrastrukture, vključno z večjimi popravili infrastrukture;
 - (b) infrastrukture ali izboljšav infrastrukture, vključno z večjimi gradbenimi popravili, ki je bila dokončana največ 30 let pred 10. junijem 2008, če so bile ureditve cestninjenja do 10. junija 2008 že uvedene, ali pa je bila gradnja infrastrukture dokončana največ 30 let pred vzpostavitvijo novih ureditev cestninjenja, uvedenih po 10. juniju 2008;
 - (c) infrastrukture ali izboljšav infrastrukture, ki je bila dokončana pred 10. junijem 2008, kadar:

- (i) je država članica vzpostavila cestninski sistem, ki zagotavlja povračilo teh stroškov na podlagi pogodbe z upravljavcem cestninskega sistema ali na podlagi drugih pravnih aktov z enakovrednim učinkom, ki so začeli veljati pred 10. junijem 2008, ali
 - (ii) lahko država članica izkaže, da je bil pogoj za izgradnjo določene infrastrukture, da bo njena pričakovana življenjska doba daljša od 30 let;
- (3) ‚stroški financiranja‘ pomenijo obresti na posojila in donosnost lastniškega kapitala delničarjev;
- (4) ‚večja popravila infrastrukture‘ pomenijo popravila infrastrukture, razen tistih popravil, ki za uporabnike cest niso več koristna, zlasti kjer so bila popravljalna dela nadomeščena z naknadnimi preplastitvami ali drugimi gradbenimi deli;
- (5) ‚avtocesta‘ pomeni cesto, ki je posebej zasnovana in zgrajena za promet motornih vozil in nima neposrednega dostopa do sosednjih zemljišč ter izpolnjuje naslednja merila:
- (a) ima, razen na posameznih odsekih ali začasno, dva vozna pasova za obe smeri prometa, ločena bodisi z vmesnim ločilnim pasom, ki ni namenjen prometu, bodisi izjemoma na drugačen način;
 - (b) v isti višini ne prečka ceste, železniške ali tramvajske proge, kolesarske steze ali pešpoti;
 - (c) je posebej označena kot avtocesta;
- (6) ‚cestnina‘ pomeni znesek, ki se določi na podlagi razdalje, prevožene po dani infrastrukturi, in na podlagi tipa vozila, s plačilom katerega vozilo pridobi pravico do uporabe infrastrukture, zajema pa infrastrukturno pristojbino oziroma pristojbino za zastoje ali pristojbino za zunanje stroške ali oboje;
- (7) ‚infrastrukturna pristojbina‘ pomeni pristojbino, ki se zaračuna za nadomestilo stroškov gradnje, vzdrževanja, obratovanja in razvoja v zvezi z infrastrukturo, ki jih ima država članica;
- (8) ‚pristojbina za zunanje stroške‘ pomeni pristojbino, ki se zaračuna za nadomestilo stroškov v državi članici v zvezi z onesnaževanjem zraka ali obremenitvami s hrupom zaradi prometa ali obojim;
- (9) ‚zastoj‘ pomeni stanje, ko se obseg prometa približa zmogljivosti ceste ali jo preseže;
- (10) ‚pristojbina za zastoje‘ pomeni pristojbino, ki se za vozila zaračuna za nadomestilo stroškov v državi članici v zvezi z zastoji in za zmanjšanje zastojev;
- (11) ‚stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa‘ pomenijo stroške škode, ki jo je povzročil izpust trdnih delcev in predhodnikov ozona, kot so dušikov oksid in hlapne organske spojine, med delovanjem vozila;

- (12) ‚stroški obremenitev s hrupom zaradi prometa‘ pomenijo stroške škode, ki jo je povzročil hrup, ki so ga oddala vozila ali ga je ustvaril njihov stik s površino vozišča;
- (13) ‚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;
- (14) ‚uporabnina‘ pomeni plačilo določenega zneska, s katerim je vozilu za dano obdobje zagotovljena pravica do uporabe infrastrukture iz člena 7(1) in (2);
- (15) ‚vozilo‘ pomeni motorno vozilo s štirimi kolesi ali več ali spojeno kombinacijo vozil, ki je namenjeno ali se uporablja za prevoz blaga ali potnikov po cesti;
- (16) ‚težko vozilo‘ pomeni težko tovorno vozilo ali avtobus;
- (17) ‚težko tovorno vozilo‘ pomeni vozilo, namenjeno za prevoz blaga, katerega največja dovoljena masa presega 3,5 tone;
- (18) ‚avtobus‘ pomeni vozilo, namenjeno za prevoz več kot osmih potnikov, brez voznika, katerega največja dovoljena masa presega 3,5 tone;
- (19) ‚lahko vozilo‘ pomeni osebni avtomobil, minibus ali kombinirano vozilo;
- (20) ‚osebni avtomobil‘ pomeni vozilo s štirimi kolesi, namenjeno prevozu največ osmih potnikov poleg voznika;
- (21) ‚minibus‘ pomeni vozilo, namenjeno za prevoz več kot osmih potnikov poleg voznika, katerega največja dovoljena masa ne presega 3,5 tone;
- (22) ‚kombinirano vozilo‘ pomeni vozilo, namenjeno za prevoz blaga, katerega največja dovoljena masa ne presega 3,5 tone;
- (23) ‚brezemisijsko vozilo‘ pomeni vozilo brez emisij izpušnih plinov;
- (24) ‚prevoznik‘ pomeni vsako podjetje, ki prevaža blago ali potnike po cesti;
- (25) ‚vozilo kategorije EURO 0, EURO I, EURO II, EURO III, EURO IV, EURO V in EURO VI‘ pomeni težko vozilo, ki je skladno z mejnimi emisijskimi vrednostmi iz Priloge 0;
- (26) ‚tip vozila‘ pomeni kategorijo, v katero spada težko vozilo, glede na število osi, dimenzije ali maso vozila ali glede na druge dejavnike klasifikacije, ki odraža povzročeno škodo cestam (npr. sistem klasifikacije glede na povzročanje škode iz Priloge IV), pod pogojem, da uporabljeni sistem klasifikacije temelji na značilnostih vozila, vsebovanih v dokumentaciji o vozilu, ki se uporablja v vseh državah članicah, ali pa so razpoznavne na pogled;
- (27) ‚koncesijska pogodba‘ pomeni javno naročilo gradenj, kakor je opredeljeno v členu 1 Direktive 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta**;
- (28) ‚koncesijska cestnina‘ pomeni cestnino, ki jo pobira koncesionar v skladu s koncesijsko pogodbo;

(29) ‚bistveno spremenjena ureditev cestninjenja ali zaračunavanja pristojbin‘ pomeni ureditev cestninjenja ali zaračunavanja pristojbin, ki je bila spremenjena tako, da se stroški ali prihodki spremenijo za vsaj 5 % v primerjavi s preteklim letom, po popravku za stopnjo inflacije, izmerjeno s spremembami v harmoniziranem indeksu cen življenjskih potrebščin EU, razen energije in nepredelanih živil, kot ga objavi Komisija (Eurostat).

Za namene odstavka 2:

(a) v vsakem primeru delež stroškov gradnje, ki jih je treba upoštevati, na dan 10. junija 2008 oziroma na dan uvedbe nove ureditve cestninjenja, če je ta poznejši, nikakor ne sme presegati deleža preostale tedaj pričakovane življenjske dobe delov infrastrukture;

(b) stroški infrastrukture ali stroški izboljšav infrastrukture lahko vključujejo kakršne koli posebne izdatke za zmanjšanje hrupa ali izboljšanje varnosti v cestnem prometu ter dejanska plačila, ki jih je izvedel upravljavec infrastrukture na podlagi objektivnih okoljskih vidikov, na primer zaradi zaščite pred onesnaževanjem tal.

* Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

** Direktiva 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju in razveljavitvi Direktive 2004/18/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 65).“;

(3) člen 7 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7

1. Brez poseganja v člen 9(1a) lahko države članice ohranijo ali uvedejo cestnine in uporabnine na vseevropskem cestnem omrežju ali na določenih odsekih tega omrežja in na katerih koli drugih dodatnih odsekih svojega omrežja avtocest, ki niso del vseevropskega cestnega omrežja, pod pogoji iz odstavkov od 3 do 9 tega člena ter členov od 7a do 7k.

2. Odstavek 1 ne posega v pravico držav članic, da v skladu s Pogodbo o delovanju Evropske unije zaračunavajo cestnine in uporabnine na drugih cestah, pod pogojem, da uvedba cestnin in uporabnin na takšnih drugih cestah ne pomeni diskriminacije mednarodnega prometa in ne povzroča izkrivljanja konkurence med prevozniki. Cestnine in uporabnine, ki se zaračunavajo na cestah, ki niso del vseevropskega cestnega omrežja ali avtoceste, so v skladu s pogoji iz odstavkov 3 in 4 tega člena, člena 7a ter člena 7j(1), (2) in (4).

3. Države članice ne smejo za nobeno kategorijo vozil hkrati uvesti cestnine in uporabnine za uporabo enega cestnega odseka. Vendar lahko država članica, ki na svojem omrežju uvede uporabnino, uvede tudi cestnino za uporabo mostov, predorov in gorskih prelazov.

4. Cestnine in uporabnine ne smejo posredno ali neposredno diskriminirati glede na državljanstvo uporabnika cest, državo članico ali tretjo državo sedeža prevoznika ali registracije vozila ali glede na izhodiščni ali namembni kraj prevoza.

5. Države članice lahko predvidijo znižane stopnje cestnin ali uporabnin ali izvzeta od obveznosti plačevanja cestnin ali uporabnin za težka vozila, ki so izvzeta iz zahteve po vgradnji in uporabi tahografa na podlagi Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta* ter v primerih, ki so zajeti s pogoji iz člena 6(2)(a), (b) in (c) te direktive.

6. Države članice brez poseganja v odstavek 9 od 1. januarja 2018 ne uvajajo uporabnin za težka vozila. Uporabnine, ki se uvedejo pred navedenim datumom, se lahko ohranijo do 31. decembra 2023.

7. Države članice od [datuma začetka veljavnosti te direktive] ne uvajajo uporabnin za lahka vozila. Uporabnine, ki so bile uvedene pred navedenim datumom, se lahko odpravijo do 31. decembra 2027.

8. Država članica se lahko do 31. decembra 2019 odloči, da bo za težka vozila zaračunavala cestnine ali uporabnine samo za vozila, katerih največja dovoljena skupna masa naloženega vozila presega 12 ton, če meni, da bi razširitev na vozila, katerih največja dovoljena skupna masa naloženega vozila ne presega 12 ton, povzročila:

(a) znatne negativne učinke na prost pretok prometa, okolje, raven hrupa, zastoje, zdravje ali varnost v prometu zaradi preusmeritve prometa;

(b) upravne stroške, ki bi bili za več kot 30 % višji od dodatnega prihodka, ki bi ga pomenila navedena razširitev.

Države članice, ki se odločijo za zaračunavanje cestnine ali uporabnine ali obojega samo za vozila, katerih največja dovoljena skupna masa naloženega vozila znaša 12 ton ali več, obvestijo Komisijo o svoji odločitvi in razlogih zanj.

9. Od 1. januarja 2020 se cestnine in uporabnine, ki se zaračunavajo za težka vozila, zaračunavajo za vsa težka vozila.

10. Cestnine in uporabnine za težka vozila ter cestnine in uporabnine za lahka vozila se lahko uvedejo ali ohranijo neodvisno druga od druge.

* Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).“;

(4) člen 7a se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7a

1. Uporabnine so sorazmerne s trajanjem uporabe infrastrukture.
2. Če se uporabnine zaračunavajo za težka vozila, se uporaba infrastrukture zagotovi za vsaj naslednja obdobja: en dan, en teden, en mesec in eno leto. Mesečna stopnja ne sme biti višja od 10 % letne stopnje, tedenska stopnja ne sme biti višja od 5 % letne stopnje in dnevna stopnja ne sme biti višja od 2 % letne stopnje.

Država članica lahko zaračunava samo letne stopnje za vozila, registrirana v tej državi članici.

Države članice določijo uporabnine, vključno z upravnimi stroški, za vse kategorije težkih vozil, na stopnji, ki ne presega najvišjih stopenj, določenih v Prilogi II.

3. Če se uporabnine zaračunavajo za osebna vozila, se uporaba infrastrukture zagotovi vsaj za naslednja obdobja: 10 dni, en mesec ali dva meseca ali oboje in eno leto. Dvomesечna stopnja ne sme biti višja od 30 % letne stopnje, mesečna stopnja ne sme biti višja od 18 % letne stopnje in desetdnevna stopnja ne sme biti višja od 8 % letne stopnje.

Države članice lahko uporabo infrastrukture zagotovijo tudi za druga časovna obdobja. V takih primerih uporabijo stopnje v skladu z načelom enakega obravnavanja med uporabniki, pri tem pa upoštevajo vse ustrezne dejavnike, zlasti letno stopnjo in stopnje, uporabljene za druga obdobja iz prvega pododstavka, uveljavljene vzorce uporabe in upravne stroške.

Kar zadeva sheme uporabnin, sprejetih pred 31. majem 2017, lahko države članice v skladu z načelom enakega obravnavanja ohranijo stopnje, ki presegajo stopnje iz prvega pododstavka in so veljale pred navedenim datumom, in ustrezno višje stopnje za druga obdobja uporabe. Vendar upoštevajo omejitve iz prvega in drugega pododstavka takoj, ko začnejo veljati bistveno spremenjene ureditve cestninjenja ali zaračunavanja pristojbin in najpozneje od 1. januarja 2024.

4. Kar zadeva minibusе in kombinirana vozila, države članice upoštevajo odstavek 2 ali odstavek 3. Vendar države članice uporabnine za minibusе in kombinirana vozila, ki so višje kot za osebna vozila, določijo najpozneje od 1. januarja 2024.“;

(5) člen 7c se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7c

1. Država članica lahko ohrani ali uvede pristojbino za zunanje stroške, ki je povezana s stroški onesnaževanja zraka ali obremenitev s hrupom zaradi prometa ali obojim.

Kar zadeva težka vozila, se pristojbine za zunanje stroške razlikujejo in določijo v skladu z najmanjšimi možnimi zahtevami in metodami iz Priloge IIIa, pri čemer se upoštevajo referenčne vrednosti iz Priloge IIIb.

2. Upoštevajo se stroški, ki se nanašajo na omrežje ali del omrežja, na katerem se zaračunavajo pristojbine za zunanje stroške, ter na vozila, ki se jim te pristojbine zaračunavajo. Države članice se lahko odločijo nadomestiti samo določen odstotek teh stroškov.

3. Pristojbina za zunanje stroške, ki je povezana z onesnaževanjem zraka zaradi prometa, se ne zaračunava za težka vozila, ki so v skladu z najstrožjimi emisijskimi standardi EURO.

Prvi pododstavek se preneha uporabljati štiri leta od datuma začetka veljavnosti pravil, s katerimi so začeli veljati navedeni standardi.

4. Znesek pristojbine za zunanje stroške določi zadevna država članica. Če država članica imenuje organ za ta namen, je ta organ pravno in finančno neodvisen od organizacije, ki upravlja ali pobira pristojbino ali njen del.

5. Države članice, ki pobirajo cestnine, od 1. januarja 2021 zaračunavajo težkim vozilom pristojbino za zunanje stroške vsaj na tistih delih cestnega omrežja iz člena 7(1), na katerih je okoljska škoda, ki jo povzročajo težka vozila, višja od povprečne okoljske škode, ki jo težka vozila povzročajo na drugih delih omrežja, opredeljene v skladu z ustreznimi zahtevami glede poročanja iz priloge IIIa.“;

(6) vstavi se naslednji člen 7da:

„Člen 7da

1. Države članice lahko v skladu z zahtevami iz Priloge V uvedejo pristojbino za zastoje na katerem koli odseku svojega cestnega omrežja, na katerem nastajajo zastoji. Pristojbina za zastoje se lahko zaračunava le na tistih cestnih odsekih, na katerih so zastoji redni, in le v obdobjih, ko so zastoji običajni.

2. Države članice opredelijo cestne odseke in časovna obdobja iz odstavka 1 na podlagi objektivnih meril glede na raven izpostavljenosti cest ter njihove okolice zastojem, kot so povprečne zamude ali dolžina kolon.

3. Pristojbina za zastoje, ki se uvede na katerem koli odseku cestnega omrežja, se nediskriminatorno zaračunava vsem kategorijam vozil, v skladu s standardnimi ekvivalenčnimi faktorji iz Priloge V.

4. Pristojbina za zastoje izraža stroške, ki jih vozilo povzroča drugim uporabnikom cest in posredno družbi, vendar za nobeno vrsto ceste ne presegajo najvišjih ravni iz Priloge VI.

5. Države članice vzpostavijo ustrezne mehanizme za spremljanje učinka pristojbin za zastoje in preverjanje njihove stopnje. Stopnjo pristojbin preverjajo redno, vsaj vsaka tri leta, s čimer zagotovijo, da niso višje od stroškov zastojev, ki jih ima navedena država članica in nastanejo na tistih cestnih odsekih, na katerih se zaračunava pristojbina za zastoje.“;

(7) člena 7f in 7g se nadomestita z naslednjim:

„Člen 7f

1. Država članica lahko po predhodnem obvestilu Komisije doda pribitek k infrastrukturni pristojbini, ki se zaračunava na posebnih cestnih odsekih, na katerih so redni

zastoji oziroma na katerih vozila povzročajo znatno okoljsko škodo, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

(a) se prihodek, ustvarjen s pribitkom, naloži v financiranje gradnje prometne infrastrukture jedrnega omrežja, opredeljenega v skladu s poglavjem III Uredbe (EU) št. 1315/2013, ki neposredno prispeva k zmanjševanju zastojev ali okoljske škode in so na istem koridorju kot cestni odsek, za katerega se zaračunava pribitek;

(b) pribitek ne presega 15 % ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine, izračunane v skladu s členom 7b(1) in členom 7e, razen če se ustvarjeni prihodek naloži v čezmejne odseke koridorjev jedrnega omrežja; v tem primeru pribitek ne sme presegati 25 %;

(c) zaračunavanje pribitka nima za posledico nepravičnega obravnavanja komercialnega prometa v primerjavi z ostalimi uporabniki cest;

(d) se Komisiji pred zaračunavanjem pribitka predložita natančen opis lokacije pribitka in dokazilo o odločitvi za financiranje gradnje koridorjev jedrnega omrežja iz točke (a);

(e) se vnaprej določi in omeji obdobje, v katerem se bo pribitek zaračunaval, pri čemer je obdobje glede pričakovanega prihodka skladno s predloženimi finančnimi načrti ter analizo stroškov in koristi za projekt, ki se sofinancira s prihodki iz pribitka.

1a. V primeru novih čezmejnih projektov se lahko pribitki dodajo le, če se strinjajo vse države članice, vključene v tak projekt.

2. Pribitek se lahko uporablja za infrastrukturno pristojbino, ki je razlikovana v skladu s členom 7g ali 7 ga.

3. Potem ko Komisija od države članice, ki namerava zaračunavati pribitek, prejme zahtevane informacije, Komisija navedene informacije predloži članom odbora iz člena 9c. Kadar Komisija meni, da načrtovani pribitek ni v skladu s pogoji iz odstavka 1 ali da bo imel načrtovani pribitek pomembne negativne učinke na gospodarski razvoj obrobni regij, lahko z izvedbenimi akti zavrne načrte zadevne države članice za pristojbine ali zahteva njihovo spremembo. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 9c(2).

4. Znesek pribitka se odšteje od zneska pristojbine za zunanje stroške, izračunanega v skladu s členom 7c, razen za vozila emisijskih razredov EURO 0, I in II od 15. oktobra 2011, III in IV od 1. januarja 2015, V od 1. januarja 2019 in VI od januarja 2023. Vsi prihodki, ustvarjeni s sočasnim zaračunavanjem pribitka in pristojbin za zunanje stroške, se vložijo v financiranje gradnje koridorjev jedrnega omrežja iz dela I Priloge I k Uredbi (EU) št. 1316/2013.

5. Pribitek se ne sme zaračunavati na cestnih odsekih, na katerih se zaračunava pristojbina za zastoj.

Člen 7g

1. Infrastrukturne pristojbine se lahko do 31. decembra 2021 razlikujejo za zmanjševanje zastojev, čim učinkovitejše omejevanje poškodb infrastrukture in čim boljšo uporabo zadevne infrastrukture ali spodbujanje varnosti v cestnem prometu, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

- (a) razlikovanje je pregledno, objavljeno in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike;
- (b) razlikovanje se uporablja glede na obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas;
- (c) nobena infrastrukturna pristojbina za več kot 175 % ne presega najvišje ravni ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine iz člena 7b;
- (d) obdobja prometnih konic, med katerimi se za zmanjševanje zastojev zaračunavajo višje infrastrukturne pristojbine, ne presegajo pet ur na dan;
- (e) razlikovanje za cestni odsek, kjer so zastoji, se oblikuje in uporablja pregledno in dohodkovno nevtravno, tako da se prevoznikom, ki isti cestni odsek uporabljajo zunaj prometne konice, ponudijo nižje stopnje cestnine, povišane stopnje cestnine pa se zaračunajo tistim, ki isti cestni odsek uporabljajo med prometno konico.

Država članica, ki želi uvesti tako razlikovanje ali spremeniti obstoječega, o tem obvesti Komisijo in ji predloži podatke, ki so potrebni za presojo, ali so pogoji izpolnjeni.

2. Države članice do 31. decembra 2020 razlikujejo infrastrukturne pristojbine za težka vozila glede na emisijske razrede EURO vozila tako, da nobena infrastrukturna pristojbina za več kot 100 % ne presega enake pristojbine, ki se zaračunava za enakovredna vozila, ki izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde. Obstoječe koncesijske pogodbe so lahko iz te zahteve izvzete, dokler se pogodbe ne podaljšajo.

Vseeno je državi članici dovoljeno odstopanje od zahteve razlikovanja infrastrukturne pristojbine, če velja kar koli od naslednjega:

- (i) to bi resno ogrozilo celovitost cestninskega sistema na njenem ozemlju;
- (ii) tako razlikovanje ne bi bilo tehnično izvedljivo za zadevni cestninski sistem;
- (iii) to bi povzročilo preusmeritev vozil, ki najbolj onesnažujejo, kar bi negativno vplivalo na varnost v prometu in javno zdravje;
- (iv) v cestnino je zajeta pristojbina za zunanje stroške.

O vseh takih odstopanjih ali izvzetjih se uradno obvesti Komisijo.

3. Kadar voznik ali prevoznik, če je to primerno, ob pregledu ne more predložiti dokumentov vozila, ki so potrebni za ugotovitev njegovega emisijskega razreda za namen iz odstavka 2, lahko države članice zaračunajo najvišjo cestnino, ki se lahko zaračuna.

4. Komisija v enem letu po tem, ko objavi uradne podatke o emisijah CO₂ v skladu z Uredbo (EU) .../...*****, sprejme delegirani akt v skladu s členom 9e, v katerem opredeli referenčne vrednosti emisij CO₂ in ustrezno kategorizacijo zadevnih težkih vozil.

Države članice v enem letu od začetka veljavnosti delegiranega akta razlikujejo infrastrukturno pristojbino ob upoštevanju referenčnih vrednosti emisij CO₂ in zadevne kategorizacije vozil. Pristojbine se razlikujejo tako, da nobena infrastrukturna pristojbina za več kot 100 % ne presega enake pristojbine, ki se zaračunava za enakovredna vozila, ki imajo najnižje emisije CO₂, vendar niso brez emisij. Infrastrukturne pristojbine za brezemisijska vozila se znižajo za 75 % v primerjavi z najvišjo stopnjo.

5. Razlikovanja iz odstavkov 1, 2 in 4 niso namenjena ustvarjanju dodatnih prihodkov iz cestnin. Vsako nenamerno povečanje prihodka se uravnovesi s spremembami strukture razlikovanja, ki se izvede v dveh letih po koncu računovodskega leta, v katerem je bil dodatni prihodek ustvarjen.

***** Uredba Komisije (EU) .../... z dne XXX o izvajanju Uredbe (EU) št. 595/2009 glede certificiranja emisij CO₂ in porabe goriva težkih vozil ter spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L ..., ..., str. ...).“;

(8) vstavi se naslednji člen 7ga:

„Člen 7ga

1. Kar zadeva lahka vozila, lahko države članice do 31. decembra 2021 razlikujejo cestnine in uporabnine glede na okoljsko učinkovitost vozila.

2. Države članice po 1. januarju 2022 razlikujejo cestnine in v primeru uporabnin vsaj letne pristojbine glede na emisije CO₂ in onesnaževal iz vozil v skladu s pravili iz Priloge VII.

3. Kadar voznik ali prevoznik, če je to primerno, ob pregledu ne more predložiti dokumentov vozila, ki so potrebni za ugotovitev njegovih ravni emisij (izjavo o skladnosti) v skladu z Uredbo Komisije (EU) .../...*****, lahko države članice zaračunajo najvišjo cestnino ali letno uporabnino, ki se lahko zaračuna.

4. Komisiji se dodeli pooblastilo za sprejetje delegiranih aktov v skladu s členom 9e o spremembi Priloge VII, da se načini iz zadevne priloge prilagodijo tehničnemu napredku.

***** Uredba Komisije (EU) 2017/xxx z dne xxx o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta 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, spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter razveljavitvi Uredbe (ES) št. 692/2008 (UL L xxx) in Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).“;

(9) člen 7h se spremeni:

(a) v odstavku 1 se uvodno besedilo nadomesti z naslednjim:

„Države članice vsaj šest mesecev pred začetkom izvajanja nove ali bistveno spremenjene ureditve cestninjenja na podlagi infrastrukturnih pristojbin Komisiji pošljejo.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Države članice pred začetkom izvajanja nove ali bistveno spremenjene ureditve cestninjenja na podlagi pristojbin za zunanje stroške Komisiji sporočijo zadevno omrežje, predvidene stopnje za posamezno kategorijo vozila in emisijski razred.“;

(c) odstavek 4 se črta,

(10) člen 7i se spremeni:

(a) v odstavku 2 se točki (b) in (c) nadomestita z naslednjim:

„(b) tovrstni popusti ali znižanja izražajo dejanske prihranke pri upravnih stroških obravnave pogostih uporabnikov v primerjavi z občasnimi uporabniki;

(c) tovrstni popusti ali znižanja ne presegajo 13 % infrastrukturnih pristojbin, ki jih plačujejo enakovredna vozila, ki do popustov ali znižanj niso upravičena.“;

(b) odstavek 3 se spremeni:

„3. Pod pogoji iz člena 7g(1)(b) in (5) so stopnje cestnin lahko izjemoma, namreč za posebne projekte velikega evropskega pomena, opredeljene v Prilogi I k Uredbi (EU) št. 1315/2013, predmet razlikovanja na drugačen način, da se zagotovi gospodarska izvedljivost takih projektov, kadar so ti izpostavljeni neposredni konkurenci drugih načinov prevoza. Tarifna struktura je linearna, sorazmerna, objavljena in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike ter ne pomeni prenosa dodatnih stroškov na druge uporabnike v obliki višjih cestnin.“;

(11) člen 7j se spremeni:

(a) v odstavku 1 se drugi stavek nadomesti z naslednjim:

„V ta namen države članice sodelujejo pri uvajanju metod, s katerimi se uporabnikom cest vsaj na glavnih plačilnih mestih znotraj in zunaj držav članic, v katerih cestnine in uporabnine veljajo, omogoči njihovo plačevanje 24 ur na dan z običajnimi plačilnimi sredstvi.“;

(b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Kadar država članica vozilu zaračuna cestnino, mora biti celoten znesek cestnine, znesek infrastrukturne pristojbine, znesek pristojbine za zunanje stroške in znesek pristojbine za zastoje, kadar se uporablja, naveden na potrdilu o plačilu, ki se izda uporabniku ceste, po možnosti z elektronskimi sredstvi.“;

(c) v odstavku 4 se prvi stavek nadomesti z naslednjim:

„Če je to ekonomsko izvedljivo, države članice pristojbine za zunanje stroške in pristojbine za zastoje zaračunavajo in pobirajo v okviru elektronskega sistema, ki izpolnjuje zahteve iz člena 2(1) Direktive 2004/52/ES.“;

(12) člen 7k se nadomesti z naslednjim:

„Člen 7k

Brez poseganja v člena 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije ta direktiva ne vpliva na možnost držav članic, ki uvedejo sistem cestnin, da predvidijo ustrezno povračilo.“;

(13) v členu 8 se odstavek 2 spremeni:

- (a) v točki (a) se sklicevanje „člena 7(7)“ nadomesti s sklicevanjem „člena 7a“;
- (b) v točki (b) se za besedilom „členom 7(1)“ vstavi besedilo „in (2)“;

(14) člen 9 se spremeni:

- (a) drugi pododstavek odstavka 2 se črta;
- (b) doda se naslednji odstavek 3:

„3. Prihodek, ustvarjen s pristojbinami za zastoje ali enakovredna finančna vrednost teh prihodkov se uporabi za reševanje težav z zastoji, zlasti:

- (a) s podpiranjem skupne prometne infrastrukture in storitev;
- (b) z odpravo ozkih grl na vseevropskem prometnem omrežju;
- (c) z razvojem drugih oblik infrastrukture za uporabnike prevoznih storitev.“;

(15) Člena 9d in 9e se nadomestita z naslednjim:

„Člen 9d

Komisiji se podeli pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 9e za spremembo Priloge 0, zneskov v tabelah 1 in 2 v Prilogi IIIb ter formul v oddelkih 4.1 in 4.2 Priloge IIIa, da se prilagodijo znanstvenemu in tehničnemu napredku.

Člen 9e

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se Komisiji podeli pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 7g(4), člena 7ga(4) in člena 9d se Komisiji podeli za nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti te direktive].
3. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 7g(4), člena 7ga(4) in člena 9d lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu pooblastila preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016.
5. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet v skladu s členom 7g(4), členom 7ga(4) in členom 9d, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.“;
- (16) člena 9f in 9g se črtata;
- (17) člen 10a se nadomesti z naslednjim:
„1. Zneski v eurih iz Priloge II in zneski v centih iz tabel 1 in 2 iz Priloge IIIb se prilagodijo vsaki dve leti, da se upoštevajo spremembe v harmoniziranem indeksu cen življenjskih potrebščin EU, razen energije in nepredelanih živil, kot ga objavi Komisija (Eurostat). Prva prilagoditev se izvede do 31. marca [leta po dveh letih od začetka veljavnosti te direktive].
Zneski se samodejno prilagodijo z zvišanjem osnovnega zneska v eurih ali centih za odstotek spremembe iz navedenega indeksa. Dobljeni zneski se zaokrožijo navzgor na najbližji euro, če gre za Prilogo II, in na najbližjo desetino centa, če gre za Prilogo IIIb.
2. Komisija prilagojene zneske iz odstavka 1 v Uradnem listu Evropske unije objavi do 31. marca leta, ki sledi koncu dveh koledarskih let iz odstavka 1. Ti prilagojeni zneski začnejo veljati s prvim dnevom v mesecu po objavi.“;
- (18) člen 11 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 11

1. Države članice letno v zbirni obliki objavijo poročilo o cestninah in uporabninah, pobranih na njihovem ozemlju, vključno s podatki o uporabi prihodkov in kakovosti cest, na katerih se zaračunavajo cestnine ali uporabnine, kot je določeno v odstavkih 2 in 3.

2. Poročilo, ki se objavi v skladu z odstavkom 1, vključuje informacije o:

- (a) pristojbini za zunanje stroške, ki se zaračunavajo za vsako kombinacijo razreda vozila, vrste ceste in časovnega obdobja;
- (b) razlikovanju infrastrukturnih pristojbin v skladu z vrsto vozila;
- (c) ponderirani povprečni infrastrukturni pristojbini ter skupnih prihodkih iz infrastrukturnih pristojbin, pri čemer se navedejo morebitna odstopanja v primerjavi z dejanskimi infrastrukturnimi stroški, ki izhajajo iz razlikovanja infrastrukturnih pristojbin;

- (d) skupnem prihodku iz pristojbin za zunanje stroške;
 - (e) skupnem prihodku iz pristojbin za zastoje;
 - (f) skupnih prihodkih iz cestnin in/ali uporabnin;
 - (g) uporabi prihodkov, ustvarjenih z uporabo te direktive, in kako je ta uporaba državi članici omogočila izpolnjevanje ciljev iz člena 9(2) in (3);
 - (h) vrednotenju stanja vzdrževanja cestne infrastrukture na ozemlju države članice na podlagi objektivnih meril in o spremembi glede na zadnje poročilo;
 - (i) vrednotenju stopnje zastojev na omrežju, na katerem se plačuje cestnina, med prometno konico, na podlagi dejanskega opazovanja prometa, ki se izvede na reprezentativnem številu cestnih odsekov zadevnega omrežja, na katerih so zastoji, in o spremembi glede na zadnje poročilo.
3. Države članice za vrednotenje kakovosti delov cestnega omrežja, na katerih se zaračunavajo cestnine ali uporabnine, uporabijo ključne kazalnike uspešnosti. Kazalniki se nanašajo vsaj na:
- (a) kakovost površine vozišča;
 - (b) cestnoprometno varnost;
 - (c) stopnjo zastojev.
4. Komisija v treh letih po [začetku veljavnosti spremenjene direktive] sprejme izvedbeni akt v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 9c(2), v katerem opredeli usklajeni sklop kazalnikov.
5. Komisija v šestih letih po [začetku veljavnosti spremenjene direktive] objavi poročilo o uporabi kazalnikov iz odstavka 4 v državah članicah.“;

(18) priloge se spremenijo:

- (a) priloge 0, IIIa, IIIb in IV se spremenijo, kakor je določeno v Prilogi k tej direktivi.
- (b) priloge V, VI in VII se dodajo, kakor je določeno v Prilogi k tej direktivi.

Člen 2

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do . Besedila navedenih predpisov nemudoma sporočijo Komisiji.
Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob svoji uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.
2. Države članice Komisiji sporočijo besedila temeljnih predpisov nacionalnega prava, ki jih sprejmejo na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik