



**SVET
EVROPSKE UNIJE**

**Bruselj, 15. junij 2011 (29.06)
(OR. en)**

11043/11

**Medinstitucionalna zadeva:
2008/0147 (COD)**

**CODEC 961
TRANS 178
FISC 83
ENV 424
PE 255**

DOPIS

Pošiljatelj:	generalni sekretariat
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov/Svet
Zadeva:	Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila – izid druge obravnave v Evropskem parlamentu (Strasbourg, 6.–9. junij 2011)

I. UVOD

Poročevalec Saïd EL KHADRAOUI (S&D – BE) je v imenu Odbora za promet in turizem predstavil priporočilo s 35 predlogi sprememb k stališču Sveta v prvi obravnavi o navedenem predlogu direktive.

V skladu z določbami člena 294 PDEU in skupno izjavo o praktičnih ureditvah za postopek soodločanja¹ so se Svet, Evropski parlament in Komisija večkrat neuradno sestali, da bi o tej zadevi dosegli dogovor v drugi obravnavi in se tako izognili spravnemu postopku.

¹ UL C 145, 30.6.2007, str. 5.

Odbor je v zvezi s tem predstavil tri sporazumne predloge sprememb. Med omenjenimi neformalnimi srečanji je bilo doseženo soglasje o teh spremembah.

II. RAZPRAVA

Razpravo je 7. junija 2011 začel poročevalec in:

- pozval k podpori sporazumnega dogovora, ki predstavlja težko dosežen in uravnotežen kompromis med Parlamentom in Svetom ter znotraj njiju. Morda ni popoln, vendar pa je vsaj korak v pravo smer;
- poudaril pomen čim večje zavezanosti držav članic izvajanju direktive in
- dejal, da bi morale različne izjave v zvezi z vprašanjem korelacijskih tabel zadostovati, da se zagotovi, da rešitev, sprejeta za trenutni predlog, ne predstavlja precedensa.

Ga. GYŐRI je v imenu Sveta:

- pozdravila možnost dogovora v drugi obravnavi;
- opozorila na možne okoljske in gospodarske koristi ter
- pozdravila doseženo rešitev v zvezi z vprašanjem korelacijskih tabel. V tej zvezi je v angleščini prebrala naslednjo izjavo madžarskega predsedstva, ki so ga podprla tudi prihodnja predsedstva Poljske, Danske in Cipra:

"Na tem mestu izjavljamo, da dogovor med Svetom in Evropskim parlamentom glede direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (evrovinjeta), dosežen v trialogu 23. maja 2011, ne posega v izid medinstitucionalnih pogajanj o korelacijskih tabelah."

Komisar KALLAS:

- se je zahvalil belgijskemu predsedstvu, ker je deblokiralo ta predlog v Svetu. Opozoril je, da se je madžarsko predsedstvo spretno pogajalo z zelo tesno večino v Svetu;
- je pozdravil sprejetje direktive zlasti iz dveh razlogov, in sicer zato, ker bo:
 - pomagala doseči cilje bolj trajnostnega zelenega prometnega sistema in s tem prispevala k izvajanju načela "onesnaževalec plača"; ter
 - zagotovila nove prihodke in dala na razpolago nove finančne vire za prometno infrastrukturo;
- je opozoril na izjavo madžarskega predsedstva v zvezi z vprašanjem korelacijskih tabel in dal naslednjo izjavo v imenu Komisije:

"Komisija poudarja, da je zavezana zagotavljati, da države članice pripravijo korelacijske tabele, ki povezujejo njihove ukrepe za prenos z direktivo EU, ter jih pošljejo Komisiji v okviru prenosa zakonodaje EU, kar koristi državljanom, boljši pripravi zakonodaje in večji preglednosti, ter pomagajo pri preučevanju skladnosti nacionalnih predpisov z določbami EU.

Komisija obžaluje, da ni zadostne podpore za določbe v predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila, katerih namen je bil uvesti obvezno pripravo korelacijskih tabel.

Vendar je Komisija pripravljena na kompromise in se lahko strinja, da se določba o obveznih korelacijskih tabelah, vključena v besedilo tega predloga, zamenja z uvodno izjavo, ki bo države članice spodbujala k takemu ravnanju, če bo tako zagotovljeno takojšnje sprejetje zadevnega predloga. V 12 mesecih od sprejetja tega sporazuma na plenarnem zasedanju bo zagotovila informacije ter na koncu obdobja prenosa pripravila poročilo o praksi v državah članicah, da bi slednje zase – in tudi v interesu Skupnosti – pripravile tabele, ki kar najbolj nazorno prikazujejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos, ter te tabele objavile.

Vendar pa ravnanje Komisije v tej zadevi ni precedens. Komisija si bo še naprej prizadevala, da bi skupaj z Evropskim parlamentom in Svetom našla ustrezen rešitev tega horizontalnega institucionalnega vprašanja."

Corien WORTMANN-KOOL (EPP – NL) je v imenu politične skupine EPP:

- pozdravila možnost dogovora v drugi obravnavi;
- čestitala madžarskemu predsedstvu za uspeh pri obravnavi dvojnega izziva razdvojenega Sveta in razdvojenega Parlamenta;
- pozdravila kompromisni sveženj in zlasti ukrepe za trajnost, pristojbine za zastoje, izvzetje vozil Euro 5 in Euro 6 ter interoperabilnost cestninskih sistemov; in
- poudarila pomen namenske dodelitve prihodkov od cestnin.

Ismail ERTUG (S&D – DE) je v imenu politične skupine S&D:

- pozdravil možnost dogovora v drugi obravnavi;
- poudaril, da je pomembno, da države članice spoštujejo obvezo po preglednosti; in
- obžaloval poskuse uporabe vprašanja korelacijskih tabel za blokiranje predlagane direktive.

Dirk STERCKX (ALDE – BE) je v imenu politične skupine ALDE:

- pozdravil možnost dogovora v drugi obravnavi;
- dejal, da sporazumni dogovor ni popoln in da je le prvi korak v dolgoročnem procesu; ter
- pozval k dosledni uporabi variabilnega zaračunavanja ob prometnih konicah v Evropski uniji.

Roberts ZĪLE (ECR – LV) je v imenu politične skupine ECR:

- pozdravil možnost dogovora v drugi obravnavi;
- opozoril na minimalno večino za kompromis v Svetu in iz tega sklenil, da svežnja za dogovor ne bi bilo mogoče dodatno spreminjati; ter
- izjavil, da nekatere države članice še niso uvedle infrastrukture "evrovinjeta 1". Zaskrbljen je bil, da bodo imele enak odnos do "evrovinjete 2".

Eva LICHTENBERGER (Zeleni/EFA – AT) je v imenu politične skupine Zeleni/EFA:

- izjavila, da je obstoječi predlog primer tega, kako Svet trenutno želi omejevati in spodkopavati predloge Parlamenta, zlasti na področju prevoza;
- zatrjevala, da bi moral biti onesnaževalec tisti, ki plača, in ne davkoplačevalec, kot velja zdaj. Predlog Parlamenta v zvezi s tem je že bil slab, Svet pa ga je še dodatno poslabšal. Podobno bo internalizacija zunanjih stroškov prostovoljna in ne obvezna ter delna in ne celovita. Izrazila je nezadovoljstvo zaradi količinskih pragov; ter
- izjavila, da bo njena politična skupina kompromisni sveženj podprla le zato, ker želijo uvesti načelo internalizacije zunanjih stroškov.

Jaromir KOHLÍČEK (EUL/NGL – CZ) je v imenu politične skupine EUL/NGL:

- podprl kompromisni sveženj ter
- pozval k enakim možnostim za železniški in cestni promet. Železniški potniki morajo plačati za železniško infrastrukturo, uporabnikom cest pa ni treba plačati za cestno infrastrukturo.

Juozas IMBRASAS (EFD – LT) je v imenu politične skupine EFD izrazil zaskrbljenost nad tem, da bodo cestninski predlogi negativno vplivali na države članice, ki so blizu zunanjim mejam Evropske unije.

Mathieu GROSCH (EPP – BE) je poudaril, da je pomembna medoperabilnost različnih nacionalnih sistemov in njihova uskladitev.

Jörg LEICHTFRIED (S&D – AT) je obžaloval neuspešno uvedbo povezave med cestninjenjem in emisijami ogljikovega dioksida.

Antonio CANCIAN (EPP – IT) je:

- nasprotoval možnosti dogovora v drugi obravnavi, ker je želel sprožiti pravni postopek, ki bi omogočil, da se poišče dokončna rešitev za vprašanje korelacijskih tabel, ter
- izrazil zaskrbljenost, da bo predlagana direktiva negativno vplivala na obrobne regije.

Inés AYALA SENDER (S&D – ES) je:

- izjavila, da so stroški sicer na videz nizki, vendar pa lahko pomenijo bistveno razliko za posamezna podjetja;
- opozorila, da se predlagana direktiva ne bi uporabljala za avtomobile;
- zatrjevala, da predlagana direktiva ne bi v ničemer prispevala k zmanjšanju obremenitve s hrupom; in
- izjavila, da bo španska frakcija politične skupine S&D glasovala proti kompromisnemu svežnju.

Ryszard CZARNECKI (ECR – PL) je:

- izrazil zaskrbljenost, ker bodo vozniki tovornjakov v času gospodarskih težav izpostavljeni novih dodatnim stroškom, in
- posvaril pred dajanjem vtisa, da Evropski parlament želi odobriti nov davek.

Seán KELLY (EPP – IE) je pozval k naložbam v raziskave o izboljšanju učinkovitosti porabe goriva v sektorju prevoza.

Jacky HÉNIN (EUL/NGL – FR) je predlagal, da bi stroške prevzela velika podjetja, ne pa SMP in samostojni podjetniki.

Komisar KALLAS je znova prevzel besedo in:

- poudaril, da evrovinjeta ni evropski davek, temveč gre za direktivo, ki omejuje in ureja nacionalne pristojbine. Opozoril je, da ima 22 držav članic različna orodja in pristojbine za različne vrste vozil; in
- pozval Parlament, naj podpre kompromisni sveženj. Situacija je bolj zapletena, kot je videti na prvi pogled. Pod površjem gre za dva temeljna in potekajoča konflikta v napredku:
 - prvič, gre za konflikt o tem, kdo naj bi plačal uporabo infrastrukture in kaj točno naj bi plačal. Načeli "uporabnik plača" in "onesnaževalec plača" neizogibno in povsem upravičeno pridobivata na podpori; in
 - drugič, obstaja konflikt med državami članicami, ki so močno obremenjene s tranzitnim prometom (te države seveda želijo več prožnosti za obravnavo njihovih težav z infrastrukturo in seveda želijo stroške porazdeliti med davkoplačevalce in vse uporabnike), in državami članicami, ki temu odločno nasprotujejo. Opozoril je, da je v Svetu manjšina skoraj preprečila sprejetje odločitev o tej zadevi.

Ga. GYŐRI je vnovič prevzela besedo in Parlament pozvala, naj podpre kompromisni sveženj, ki – čeprav ni popoln – predstavlja majhen prvi korak v dolgoročnem procesu.

Poročevalec je vnovič prevzel besedo in izrazil upanje, da bodo države članice kar najbolj izkoristile priložnosti, ki jim jih ponuja nova direktiva. Opozoril je tudi na pomen trenutnega procesa Komisije o pregledu politike.

III. GLASOVANJE

Poslanci so tri sporazumne predloge sprememb sprejeli na plenarnem zasedanju 7. junija 2011.

Sprejeti spremembi odražata dogovor treh institucij. Ko bodo pravniki lingvisti Sveta in Parlamenta te spremembe podrobno pregledali, jih bo Svet lahko odobril¹.

Sprejeto spremenjeno besedilo in zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta sta v prilogi.

Spremembe so vključene v obliki prečiščenega besedila, pri čemer je dodano besedilo označeno s ***kreplem in poševnim tiskom***, znak "■" označuje črtano besedilo, znak "||" pa jezikovne ali redakcijsko-tehnične spremembe.

¹ Delegacije lahko pravno-jezikovne pripombe pošljejo pravno-lingvistični službi sekretariata Sveta do 1. julija 2011 (secretariat.jl-codecision@consilium.eu.int).

Cestne pristojbine za težka tovorna vozila *II**

Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 7. junija 2011 o stališču Sveta iz prve obravnave z namenom sprejetja direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (15145/1/2010 – C7-0045/2011 – 2008/0147(COD))

(Redni zakonodajni postopek: druga obravnava)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju stališča Sveta iz prve obravnave (15145/1/2010 – C7-0445/2011),
 - ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 16. decembra 2009¹,
 - ob upoštevanju mnenja Odbora regij z dne 12. februarja 2009²,
 - ob upoštevanju mnenja Komisije (KOM(2011)0069),
 - ob upoštevanju svojega stališča iz prve obravnave glede predloga Komisije Parlamentu in Svetu (KOM(2008)0436)³,
 - ob upoštevanju člena 294(7) Pogodbe o delovanju Evropske unije,
 - ob upoštevanju člena 66 Poslovnika,
 - ob upoštevanju priporočila Odbora za promet in turizem za drugo obravnavo (A7-0171/2011)
1. sprejme stališče v drugi obravnavi, kakor je določeno v nadaljevanju;
 2. odobri svojo izjavo, priloženo tej resoluciji;
 3. upošteva izjavo Komisije ter skupno izjavo madžarskega predsedstva in prihajajočih poljskega, danskega in ciprskega predsedstva Sveta, priloženi tej resoluciji;
 4. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji ter nacionalnim parlamentom.

¹ UL C 255, 22.9.2010, str. 92.

² UL C 120, 28.5.2009, str. 47.

³ UL C 87 E, 1.4.2010, str. 345.

Stališče Evropskega parlamenta sprejeto v drugi obravnavi dne 7. junija 2011 z namenom sprejetja Direktive 2011/.../EU 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,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom³,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Spodbujanje trajnostnega prometa je ključni sestavni del skupne prometne politike. Zato bi bilo treba zmanjšati prispevanje transportnega sektorja na podnebne spremembe in njegove negativne vplive, zlasti zastoje, ki ovirajo mobilnost, ter onesnaževanje zraka in obremenitev s hrupom, ki škodijo zdravju in okolju. Poleg tega je treba v zasnovo in izvajanje drugih politik Unije, vključno s skupno prometno politiko, vključiti okoljevarstvene zahteve.
- (2) Cilj zmanjšanja negativnih vplivov prometa bi bilo treba doseči na način, ki ne bi nesorazmerno oviral prostega pretoka v korist zdrave gospodarske rasti, pravilnega delovanja notranjega trga in teritorialne kohezije.
- (3) Da bi se v skladu s tem zagotovila čim večja učinkovitost prometnega sistema, bi morala skupna prometna politika uporabiti različne instrumente, s katerimi bi izboljšala prometno infrastrukturo in uporabo tehnologij ter omogočila učinkovitejše upravljanje povpraševanja po prevoznih storitvah, zlasti s spodbujanjem obnove voznega parka, učinkovitejše uporabe infrastrukture in somodalnosti. Za to je treba še naprej uporabljati načelo "uporabnik plača" in za vse vrste prevoza v prometnem sektorju razviti in izvajati načelo "onesnaževalec plača".

¹ UL C 255, 22.9.2010, str. 92.

² UL C 120, 28.5.2009, str. 47.

³ Stališče Evropskega parlamenta z dne 11. marca 2009 (UL C 87 E, 1.4.2010, str. 345) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 14. februarja 2011 (UL C 77 E, 11.3.2011, str. 1).
Stališče Evropskega parlamenta z dne 7. junija 2011.

- (4) V Direktivi Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES dne 17. junija 1999¹ je bila Komisija pozvana, da predstavi model za ocenjevanje vseh zunanjih stroškov, ki jih povzroča uporaba prometne infrastrukture, ki bo osnova za izračunavanje infrastrukturnih pristojbin v prihodnosti. Ta model naj bi spremljala analiza učinkov internalizacije zunanjih stroškov za vse vrste prevoza in strategija za postopno uporabo tega modela ter po potrebi predlogi za nadaljnji pregled navedene direktive.
- (5) Za uveljavitev bolj trajnostne prometne politike bi morale cene prevoza bolj odražati stroške v zvezi z onesnaževanjem zraka in obremenitvami s hrupom zaradi prometa, podnebnimi spremembami ter zastoji, ki so posledica dejanske uporabe vseh vrst prevoza, da bi se na ta način čim bolj uporabljala infrastruktura, zmanjšalo lokalno onesnaževanje, upravljali zastoji ter bi boj proti podnebnim spremembam čim manj škodil gospodarstvu. Za to je potreben postopen pristop za vse vrste prevoza, pri čemer je treba upoštevati njihove posebne značilnosti.
- (6) ***Pri nekaterih vrstah prevoza se je internalizacija zunanjih stroškov že začela, ustrezna zakonodaja Unije pa omogoča, da se ta internalizacija izvaja postopno, ali je vsaj ne preprečuje. Vendar pa je ta proces treba spremljati ter nadalje spodbujati za vse vrste prevoza, z uporabo skupnih načel in ob upoštevanju posebnosti vsake izmed njih.***
- (7) V sektorju cestnega prometa cestnine, ki se izračunajo kot pristojbine za uporabo infrastrukture na podlagi razdalje, veljajo za pravičen in učinkovit gospodarski instrument za doseganje trajnostne prometne politike, saj so neposredno povezane z uporabo infrastrukture, okoljsko uspešnostjo vozila ter krajem in časom uporabe vozila ter jih je zato mogoče določiti tako, da ustrezajo stroškom onesnaževanja in zastojem zaradi dejanske uporabe vozil. Poleg tega cestnine ne povzročajo izkrivljanja konkurence na notranjem trgu, saj jih morajo plačevati vsi operaterji ne glede na njihovo državo članico izvora ali sedeža ter sorazmerno z intenzivnostjo uporabe cestnega omrežja.
- (8) Analiza učinka kaže, da bi lahko imela uporaba cestnin, izračunanih na podlagi stroškov onesnaževanja, na cestah z gostim prometom pa na podlagi večjega razlikovanja stopenj cestnin med obdobji prometne konice, pozitiven učinek na prometni sistem in bi prispevala k strategiji Unije glede podnebnih sprememb. S spodbujanjem uporabe okolju prijaznejših tehnologij za vozila, večanjem učinkovitosti logističnega ravnanja in zmanjševanjem števila voženj praznih tovornjakov bi lahko zmanjšala zastoje in lokalno onesnaževanje. Posredno bi lahko pomembno vplivala tudi na zmanjševanje porabe goriva in prispevala k boju proti podnebnim spremembam.
- (9) Ta direktiva državam članicam ne preprečuje, da bi drugim uporabnikom cest, ki niso zajeti v področje uporabe te direktive, zaračunavale uporabnine v skladu z nacionalnimi predpisi.
- (10) Stroški onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa, kot so zdravstveni stroški, vključno z zdravstveno oskrbo, izguba pridelkov ter druge proizvodne izgube in stroški socialnega varstva, se pokrijejo na ozemlju države članice, v kateri se prevoz opravi. Načelo onesnaževalec plača se bo izvajalo z zaračunavanjem pristojbin za zunanje stroške, kar bo pripomoglo k znižanju zunanjih stroškov.
- (11) Za namen te direktive model za izračunavanje zunanjih stroškov onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa, ki ga je oblikovala Komisija, zagotavlja zanesljive

¹ UL L 187, 20.7.1999, str. 42.

načine in navaja niz vrednosti enot, na podlagi katerih je mogoče izračunavati pristojbine za zunanje stroške.

- (12) Še vedno obstajajo negotovosti glede stroškov in koristi sistemov, ki so potrebni za uveljavljanje diferenciranih uporabnin na cestah z malo prometa. Dokler takšne negotovosti ne bodo odpravljene, se zdi prilagodljiv pristop na ravni Unije najustreznejši. Ta prilagodljivi pristop bi moral državam članicam prepustiti možnost, da se na podlagi lokalnih in nacionalnih značilnosti omrežja odločijo, ali bodo zaračunavale pristojbine za zunanje stroške ali ne ter na katerih cestah jih bodo zaračunavale.
- (13) ***Časovno omejene uporabnine predstavljajo uporaben sistem za že veljavno načelo "uporabnik plača" v primerih, ko se sistem obračunavanja na podlagi prevožene razdalje, ki bolje odraža dejansko uporabo infrastrukture, še ne izvaja.*** Časovno omejene uporabnine za uporabnike, ki se zaračunavajo na dnevni, tedenski, mesečni ali letni osnovi, ne bi smele biti diskriminatorne do občasnih uporabnikov, saj je verjetno, da velik delež takšnih uporabnikov predstavljajo tuji prevozniki. Za težka tovorna vozila bi bilo treba določiti podrobnejše razmerje med dnevnimi, tedenskimi, mesečnimi in letnimi stopnjami.
- (14) ***Srednjeročno bi si bilo treba prizadevati za doseganje konvergence v metodah, ki jih države članice uporabljajo pri izračunu zunanjih stroškov, da se zagotovi, da evropski cestni prevozniki prejmejo jasne cenovne signale, ki delujejo kot spodbuda za izboljšanje njihovega vedenja.***
- (15) Jasno in pregledno izvajanje shem zaračunavanja pristojbin bi lahko pripomoglo k boljšemu delovanju notranjega trga. Zaradi tega bi se bilo treba izogibati nedoslednostim med shemami zaračunavanja pristojbin, saj bi to lahko povzročilo izkrivljanje konkurence mednarodnega tovornega prometa na vseevropskem cestnem omrežju ali na določenih delih tega omrežja ali katerih koli drugih dodatnih odsekih tega medsebojno povezanih omrežij avtocest, ki niso del vseevropskega cestnega omrežja. Enaka načela zaračunavanja pristojbin bi se morala uporabljati zlasti na vseh odsekih avtocestnega omrežja držav članic.
- (16) Države članice bi morale imeti možnost, da s pomočjo cestnin zaračunavajo najvišjo raven infrastrukturnih in zunanjih stroškov, ki jo dovoljuje ta direktiva, vendar pa bi morale imeti možnost odločiti se za zaračunavanje enih ali obeh stroškov na nižji ravni ali ne zaračunavati stroškov.
- (17) Države članice bi pri določitvi omrežja za zaračunavanje pristojbine za zunanje stroške, morale imeti možnost odločiti, da se za nekatere ceste ne zaračunava pristojbin za zunanje stroške, da bi se tako izboljšali dostopnost in konkurenčnost otoških, kopenskih ali obrobnihih regij.
- (18) Omogočeno bi moralo biti, da se infrastrukturni pristojbini dodajo zunanji stroški na podlagi stroškov onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa. Dovoljeno bi moralo biti, da bi se zunanji stroški, upoštevani v cestninah, dodali stroškom za uporabo infrastrukture, pod pogojem, da bi bili pri izračunavanju stroškov izpolnjeni določeni pogoji, ki bi preprečili čezmerno zaračunavanje pristojbin.
- (19) Da bi bolje odražale stroške onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa, bi se morale pristojbine za zunanje stroške razlikovati glede na vrsto cest, vrsto vozil ter v zvezi s hrupom tudi glede na zadevna časovna obdobja.

- (20) Zastoji imajo negativen vpliv, za uporabnike cest na splošno namreč pomenijo izgubo časa in goriva. Diferenciacija infrastrukturnih pristojbin omogoča upravljanje zastojev, če diferenciacija cestnin uporabnikom cest da jasen in smiselni cenovni signal, ki jih bo spodbudil, da spremenijo svoje obnašanje in se v času prometnih konic izogibajo cestnim odsekom z gostim prometom.
- (21) ***Če se na nekaterih cestnih odsekih uporabi diferenciacija za zmanjševanje zastojev, bi jo bilo treba oblikovati in izvajati na dohodkovno nevtralen način, ki bo finančno bistveno ugodnejši za prevoznike, ki zadevni cestni odsek uporabljajo zunaj prometnih konic, kakor za tiste, ki ga uporabljajo med prometnimi konicami.***
- (22) Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa¹ že zagotavlja osnovo za razvoj in izpolnjevanje svežnja ukrepov Unije v zvezi s hrupom, ki ga oddajajo cestna vozila in infrastruktura, saj določa, da morajo pristojni organi za pomembnejše ceste oblikovati strateške karte hrupa ter pripraviti akcijske načrte za zmanjševanje hrupa, kadar lahko ravni izpostavljenosti negativno vplivajo na človeško zdravje.
- (23) Nemoteno delovanje notranjega trga zahteva vzpostavitev okvira Unije, ki bi zagotovil pregledno, sorazmerno in nediskriminatorno določanje cestnih pristojbin na podlagi lokalnih stroškov onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa ter na podlagi zastojev. Ta okvir bi moral zajemati skupna načela za zaračunavanje pristojbin, načine za izračun, najvišje ravni in vrednosti enot zunanjih stroškov, ki temeljijo na priznanih znanstvenih metodah, ter postopke za uradno obveščanje Komisije o cestninskih shemah in poročanje o njih.
- (24) Če organ, ki je odgovoren za določanje pristojbin za zunanje stroške, določi država članica, ta organ ne bi smel imeti interesa za določanje neupravičeno visokih zneskov in bi zato moral biti neodvisen od organa, ki pobira cestnine in upravlja s prihodki od cestnin.
- (25) ***Koridor, na katerem je dovoljen pribitek, lahko vključuje vzporedne in neposredno konkurenčne gorske cestne odseke, ki so razumno oddaljeni in na katere je mogoče preusmeriti promet zaradi uvedbe pribitka. V primeru čezmejnih projektov bi se morale o izvajanju te določbe dogovoriti zadevne države članice in Komisija.***
- (26) Države članice, ki imajo možnost, da uporabijo pribitke, bi morale tej možnosti dati prednost pred zaračunavanjem pristojbin za zunanje stroške, da bi bila tako zagotovljena prednost gradnji prednostnih projektov v evropskem interesu, opredeljenih v Prilogi III k Sklepu št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja². Da se prepreči čezmerno zaračunavanje pristojbin, uporabnikom ne bi smelo biti dovoljeno kombiniranje pristojbin za zunanje stroške in pribitkov, razen če bi zunanji stroški presegali znesek že zaračunanih pribitkov. V takem primeru je ustrezno, da bi se znesek pribitka odštel od pristojbine za zunanje stroške.
- (27) Popusti ali znižanja pristojbin za zunanje stroške ne bi smeli biti dovoljeni, saj bi pomenili znatno tveganje za neupravičeno diskriminacijo nekaterih kategorij uporabnikov.
- (28) Ob upoštevanju ustreznih določb Pogodbe o delovanju Evropske unije o državni pomoči bi izvajanje spodbujevalnih ukrepov moralo biti dovoljeno v primeru potovanja, ki obsegajo

¹ UL L 189, 18.7.2002, str. 12.

² UL L 204, 5.8.2010, str. 1.

drage preklape med načini prevoza, kot so cesta-morje-cesta, in sicer v interesu teritorialne kohezije ter izboljšane dostopnosti in konkurenčnosti obrobnih, kopenskih ter otoških regij.

- (29) Popusti in znižanja infrastrukturne pristojbine bi morali biti dovoljeni pod določenimi pogoji za katero koli kategorijo uporabnikov, kot so pogosti uporabniki ali uporabniki elektronskih cestninskih sistemov.
- (30) Zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške prek cestnin bo učinkoviteje vplivalo na odločitve uporabnikov, če se bodo uporabniki zavedali teh stroškov. Zato bi bilo te stroške treba ločeno prikazati na izkazu, računu ali enakovrednem dokumentu, ki ga izda cestninski operater. Poleg tega bi takšen dokument prevoznikom olajšal prevalitev stroškov pristojbin za zunanje stroške na odpremnike ali kakršne koli druge stranke.
- (31) Uporaba elektronskih cestninskih sistemov je zaželena, da ne pride do motenj prostega pretoka prometa ter omeji škodljive vplive na lokalno okolje, ki jih povzročijo kolone na cestninskih zapornicah. Zaželeno je torej, da se pristojbine za zunanje stroške zaračunavajo s pomočjo takih sistemov v skladu z Direktivo 2004/52/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti¹. ***Z namenom olajšanja pravilnega delovanja notranjega trga bi morala Komisija spremljati napredek v okviru Direktive 2004/52/ES, da se v dogovorjenem obdobju uveljavi pravo evropsko elektronsko cestninjenje, ki bo število elektronskih naprav za cestninjenje v vozilih omejilo na eno enoto in ki bo popolnoma v skladu z elektronskimi sistemi pobiranja cestnin vseh držav članic.***
- (32) Medtem ko so odločitve o nacionalnih javnih odhodkih, vključno z uporabo prihodkov, ustvarjenih v okviru te direktive, v skladu z načelom subsidiarnosti stvar držav članic, bi bilo treba dodatne prihodke iz pristojbin za zunanje stroške ali enakovredno finančno vrednost teh prihodkov v skladu s cilji prometne politike iz te direktive uporabiti tako, da bi koristili prometnemu sektorju in spodbujali trajnostno mobilnost na splošno. Takšni projekti bi morali zato biti med drugim povezani z lajšanjem učinkovitega oblikovanja cen, zmanjševanjem onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru, ublažitvijo njegovih vplivov, izboljševanjem uspešnosti vozil glede emisij CO₂ in porabe energije, razvojem drugih oblik infrastrukture za uporabnike prevoznih storitev, optimizacijo logistike ali izboljšanjem prometne varnosti.
- (33) Za spodbujanje interoperabilnosti cestninskih ureditev in ob upoštevanju določenih pogojev bi morale biti dvema ali več državam članicam dovoljeno, da sodelujejo pri uvajanju skupnih sistemov cestnin.
- (34) Komisija bi morala Evropskemu parlamentu in Svetu pravočasno poslati celovito oceno izkušenj, ki so si jih pridobile države članice, ki uporabljajo pristojbine za zunanje stroške in/ali infrastrukturne pristojbine v skladu s to direktivo.
- (35) Uredba Sveta (ES) št. 1083/2006 z dne 11. julija 2006 o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu² določa, da je treba prihodke iz pristojbin, ki jih krijejo neposredno uporabniki, upoštevati pri določitvi primanjkljaja finančnih sredstev v primeru projektov, ki ustvarjajo prihodek. Ker pa bi morali biti prihodki iz pristojbin za zunanje stroške porabljeni za projekte za zmanjševanje onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru, ublažitev njegovih vplivov, izboljševanje uspešnosti vozil glede emisij CO₂ in porabe energije ter razvoj drugih oblik infrastrukture za

¹ UL L 166, 30.4.2004, str. 124.

² UL L 210, 31.7.2006, str. 25.

uporabnike prevoznih storitev, se ti prihodki ne bi smeli upoštevati v izračunu primanjkljaja sredstev financiranja.

- (36) Komisijo bi bilo treba pooblastiti, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi z nekaterimi prilagoditvami Prilog. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov.
- (37) ***Za zagotavljanje enotnih pogojev za izvajanje te direktive bi se morala Komisiji podeliti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi se morala izvajati v skladu z Uredbo (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 Komisije¹.***
- (38) Pri uporabi alternativnih znanstvenih metod za izračunavanje pristojbin za zunanje stroške bi moralo biti državam članicam omogočeno, da upoštevajo **metode za izračunavanje** vrednosti monetarnih stroškov zunanjih učinkov, navedenih v študiji "Handbook on estimation of external cost in the transport sector"², ki vsebuje pregled najsodobnejše teorije in prakse za ocenjevanje zunanjih stroškov.
- (39) V gorskih območjih, kot so opredeljena v študiji "Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU Member States, acceding and other European countries", ki jo je leta 2004 naročila Evropska komisija, bi se zaračunavanje višjih pristojbin za zunanje stroške moralo dovoliti, če bi objektivni znanstveni podatki dokazali, da onesnaževanje zraka in obremenitev s hrupom v teh gorskih območjih povzročata več škode zaradi geografskih razmer in fizikalnih pojavov, kot so nakloni cest, temperature inverzije in učinki amfiteatra v dolinah.
- (40) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje³ se države članice poziva, da za lastne potrebe in v interesu Unije pripravijo tabele, ki naj kar najbolj nazorno prikazujejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos, ter da te tabele objavijo.
- (41) Ker cilja te direktive, namreč spodbujanja diferenciranih pristojbin na podlagi zunanjih stroškov za doseganje trajnostnega prometa, države članice same ne morejo zadovoljivo doseči in ker se te cilje zaradi pomena čezmejne razsežnosti prometa lažje doseže 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 –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 1999/62/ES se spremeni:

- (1) člen 2 se spremeni:

¹ ***UL L 55, 28.2.2011, str. 13.***

² http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

³ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

- (a) vstavi se naslednja točka:
- "(ad) "avtocesta" pomeni cesto, ki je posebej zasnovana in zgrajena za promet motornih vozil in nima neposrednega dostopa do sosednjih zemljišč ter:
- (i) ima, razen na posameznih odsekih ali začasno, dva vozna pasova za obe smeri prometa, ločena bodisi z vmesnim pasom, ki ni namenjen prometu, bodisi izjemoma na drugačen način;
 - (ii) v isti višini ne prečka ceste, železniške ali tramvajske proge, kolesarske steze ali pešpoti; ter
 - (iii) je posebej označena kot avtocesta;"
- (b) točki (b) in (ba) se nadomestita z naslednjim:
- "(b) "cestnina" pomeni plačilo določenega zneska za vozilo na podlagi razdalje, ki jo to vozilo prevozi po dani infrastrukturi, in na podlagi tipa vozila ter zajema infrastrukturno pristojbino in/ali pristojbino za zunanje stroške;
- (ba) "infrastrukturna pristojbina" pomeni pristojbino, ki se zaračuna za nadomestilo stroškov gradnje, vzdrževanja, obratovanja in razvoja v zvezi z infrastrukturo, ki jih ima država članica;"
- (c) vstavijo se naslednje točke:
- "(bb) "pristojbina za zunanje stroške" pomeni pristojbino, ki se zaračuna za nadomestilo stroškov v državi članici v zvezi z onesnaževanjem zraka in/ali obremenitvami s hrupom zaradi prometa;
- (bc) "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;
- (bd) "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;
- (be) "ponderirana povprečna infrastrukturna pristojbina" pomeni skupne prihodke iz infrastrukturnih pristojbin v določenem obdobju, deljene s številom prevoženih kilometrov vozil na cestnih odsekih, na katerih se v tem obdobju zaračunavajo pristojbine;
- (bf) "ponderirana povprečna pristojbina za zunanje stroške" pomeni skupne prihodke iz pristojbin za zunanje stroške v določenem obdobju, deljene s številom prevoženih kilometrov vozil na cestnih odsekih, na katerih se v tem obdobju zaračunavajo pristojbine;"
- (d) točka (d) se nadomesti z naslednjim:
- "(d) "vozilo" pomeni motorno vozilo ali spojeno kombinacijo vozil, ki je namenjeno ali se uporablja za prevoz blaga po cesti in katerega največja dovoljena skupna masa presega 3,5 tone;"

(2) Členi 7, 7a in 7b se nadomestijo z naslednjim:

"Člen 7

1. Brez poseganja v odstavek 1a člena 9 lahko države članice ohranijo ali uvedejo cestnine in/ali 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 2, 3, 4 in 5 tega člena ter členov 7a do 7k. To ne posega v pravico držav članic, da v skladu s Pogodbo o delovanju Evropske unije uporabljajo cestnine in/ali uporabnine na takšnih drugih cestah, pod pogojem, da nalaganje cestnin in/ali uporabnin na teh cestah ne pomeni diskriminacije mednarodnega prometa in ne povzroča izkrivljanja konkurence med prevozniki.

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

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

4. Države članice lahko predvidijo znižane stopnje cestnin ali uporabnin ali izvzetje od obveznosti plačevanja cestnin ali uporabnin za vozila, ki so izvzeta iz zahteve po vgradnji in uporabi tahografa v skladu z Uredbo Sveta (EGS) št. 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu, ter v primerih, ki so zajeti s in ob upoštevanju pogojev iz člena 6(2)(a) in (b) te direktive.

5. Država članica se lahko odloči, da bo uporabila cestnine in/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, med drugim 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 več kot 30 % višji od dodatnega prihodka, ki bi ga pomenila navedena razširitev.

Država članica, ki se odloči za zaračunavanje cestnine in/ali uporabnine samo za vozila, katerih največja dovoljena skupna masa naloženega vozila presega 12 ton, obvesti Komisijo o svoji odločitvi in razlogih zanj.

Člen 7a

1. Uporabnine so sorazmerne s trajanjem uporabe infrastrukture, ne presegajo vrednosti iz Priloge II in veljajo en dan, en teden, en mesec ali 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 sme uveljavljati samo letne stopnje za vozila, registrirana v tej državi članici.

2. Države članice določijo uporabnine, vključno z upravnimi stroški, za vse kategorije vozil, v znesku, ki ni višji od najvišjih stopenj, določenih v Prilogi II.

Člen 7b

1. Infrastrukturne pristojbine temeljijo na načelu nadomestila infrastrukturnih stroškov. Ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine so odvisne od stroškov gradnje ter stroškov obratovanja, vzdrževanja in razvoja zadevnega infrastrukturnega omrežja. Ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine lahko vključujejo tudi donosnost kapitala *in*/ali stopnjo dobička po tržnih pogojih.
2. Upoštevajo se stroški, ki se nanašajo na omrežje ali del omrežja, na katerem se infrastrukturne pristojbine zaračunavajo, ter na vozila, ki se jim infrastrukturne pristojbine zaračunavajo. Države članice se lahko odločijo nadomestiti samo določen odstotek teh stroškov.

Člen 7c

1. Pristojbine za zunanje stroške se lahko nanašajo na stroške onesnaževanja zraka zaradi prometa. Na cestnih odsekih, ki prečkajo območja s  prebivalstvom, ki je izpostavljeno obremenitvi s hrupom zaradi cestnega prometa, lahko pristojbina za zunanje stroške vključuje stroške obremenitve s hrupom zaradi prometa.

Pristojbine za zunanje stroške se razlikujejo in se določijo v skladu z minimalnimi zahtevami in metodami, kakor je določeno v Prilogi IIIa, pri čemer se upoštevajo najvišje 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. Pristojbine za zunanje stroške, povezane z onesnaževanja zraka zaradi prometa, se ne uporabljajo za vozila, ki izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde EURO, še štiri leta po datumih začetka uporabe, določenih v pravilih, na podlagi katerih so se ti standardi uvedli.
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.

Člen 7d

Evropski Parlament in Svet v enem letu po sprejetju strožjih emisijskih standardov EURO v skladu z rednim zakonodajnim postopkom določita ustrezne najvišje vrednosti v Prilogi IIIb.

Člen 7e

1. Države članice najvišjo raven infrastrukturnih pristojbin izračunavajo z uporabo metodologije, ki temelji na temeljnih načelih za izračun, določenih v Prilogi III.
2. V primeru koncesijskih cestnin je najvišja stopnja infrastrukturnih pristojbin enaka ali nižja od stopnje, dobljene z uporabo metodologije, ki temelji na temeljnih načelih za izračun,

določenih v Prilogi III. Enakost se oceni na osnovi razumno dolgega referenčnega obdobja, primerne naravi koncesijske pogodbe.

3. Za cestninske ureditve, ki so že obstajale 10. junija 2008 ali za katere so bile na podlagi postopka javnih naročil prejete ponudbe ali odgovori na povabila za pogajanja v okviru postopka s pogajanjem pred 10. junijem 2008, se ne uporabljajo obveznosti iz odstavkov 1 in 2, vse dokler te ureditve veljajo in pod pogojem da se bistveno ne spremenijo.

Člen 7f

1. Glede infrastrukture v gorskih območjih ter po obvestitvi Komisije se lahko pribitek izjemoma doda infrastrukturnim pristojbinam, ki se zaračunavajo na posebnih cestnih odsekih, na katerih so hudi zastoji oziroma na katerih vozila povzročajo znatno okoljsko škodo, pod pogojem da:

- (a) se prihodek iz pribitka naloži v financiranje gradnje prednostnih projektov v evropskem interesu iz Priloge III k Sklepu št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega cestnega omrežja **, ki neposredno prispevajo k zmanjševanju zastojev ali okoljske škode in se nahajajo na istem koridorju kot cestni odsek, za katerega se pribitek zaračunava;
- (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 prednostnih projektov v evropskem interesu, ki vključujejo infrastrukturo na gorskih območjih; 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 predloži natančen opis lokacije pribitka in potrdilo o odločitvi za financiranje gradnje prednostnih projektov iz točke (a) ter
- (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.

Prvi pododstavek se uporablja za nove čezmejne projekte, če se s tem strinjajo vse države članice, vključene v navedeni projekt.

2. Pribitek se lahko uporablja za infrastrukturne pristojbine, ki so diferencirane v skladu s členom 7g.

3. Potem ko Komisija od države članice, ki namerava zaračunavati pribitek, prejme zahtevane informacije, Komisija te informacije predloži članom odbora iz člena 9d. Če Komisija meni, da načrtovani pribitek ni v skladu s pogoji iz odstavka 1 ali da bi imel načrtovani pribitek pomembne negativne učinke na gospodarski razvoj obrobnihih regij, lahko **zavrne načrte zadevne države članice za pristojbine ali zahteva njihovo spremembo. *Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 9d(2).***

4. Na cestnih odsekih, ki izpolnjujejo merila za zaračunavanje pribitka v skladu z odstavkom 1, države članice ne smejo zaračunavati pristojbin za zunanje stroške, razen če se uporablja pribitek.

5. Znesek pribitka se odšteje od zneska pristojbine za zunanje stroške, izračunanega v skladu s členom 7c, ***razen za vozila emisijskih standardov EURO 0, I, in II od ...* ter standarda III od leta 2015 naprej. Vsi ti prihodki, ustvarjeni s sočasno uporabo pribitka in pristojbin za zunanje stroške, se vložijo v financiranje gradnje prednostnih projektov v evropskem interesu iz Priloge III k Sklepu št 661/2010/EU.***

Člen 7g

1. Države članice razlikujejo infrastrukturne pristojbine v skladu z emisijskimi razredi vozila EURO 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 iz te zahteve izvzete, dokler se pogodbe ne podaljšajo.

Vseeno je državi članici dovoljeno odstopanje od zahteve razlikovanja infrastrukturne pristojbine, če:

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

O vseh takih odstopanjih ali izvzetjih se uradno obvesti Komisija.

2. Kadar v primeru pregleda voznik ali prevoznik, če je to primerno, ne more predložiti dokumentov vozila, ki so potrebni za ugotovitev njegovega emisijskega razreda EURO, lahko države članice zaračunajo najvišjo cestnino, ki se lahko zaračuna.

3. Infrastrukturne pristojbine se lahko prav tako razlikujejo za namen zmanjševanja zastojev, čim učinkovitejšega omejevanja poškodb infrastrukture ter čim boljše uporabe zadevne infrastrukture ali spodbujanja varnosti v cestnem prometu, če:

- (a) je diferenciacija pregledna, objavljena in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike;
- (b) se diferenciacija 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 prometne konice, med katerimi se z namenom zmanjševanja zastojev zaračunavajo višje infrastrukturne pristojbine, ne presegajo pet ur na dan;

*

UL: Prosimo, vstavite datum začetka veljavnosti te direktive.

- (e) *diferenciacija se za cestne odseke, kjer so zastoji, oblikuje in uporablja pregledno in dohodkovno nevtralno tako, da se prevoznikom, ki uporabljajo ta cestni odsek zunaj prometne konice, ponudi nižja stopnja cestnine, povišana stopnja cestnine pa se zaračuna tistim, ki ta odsek uporabljajo med prometno konico; ter*
- (f) *država članica, ki namerava uvesti to diferenciacijo ali spremeniti obstoječo, o tem obvesti Komisijo in ji zagotovi informacije, ki dokazujejo, da so izpolnjeni potrebni pogoji. Na podlagi predloženih podatkov Komisija objavi in redno dopolnjuje seznam, ki vsebuje obdobja in stopnje, za katere se uporablja diferenciacija.*

4. Diferenciacije iz odstavkov 1 in 3 niso namenjene ustvarjanju dodatnih prihodkov iz cestnin. Vsako nenamerno povečanje prihodka se uravnovesi s spremembami v strukturi prilagajanja, ki se morajo izvesti v dveh letih po koncu računovodskega leta, v katerem je bil dodatni prihodek ustvarjen.

Člen 7h

1. Države članice vsaj šest mesecev pred začetkom izvajanja nove cestninske ureditve na podlagi infrastrukturnih pristojbin Komisiji pošljejo:

- (a) za cestninske ureditve, ki ne vključujejo koncesijskih cestnin:
- vrednosti enot in drugih parametrov, ki jih uporabljajo za izračun različnih elementov infrastrukturnih stroškov, in
 - jasne informacije o vozilih, za katere se uporablja cestninska ureditev, geografski obseg omrežja ali dela omrežja, ki se uporablja za posamezen izračun stroškov, in odstotek stroškov, ki jih želijo pokriti s pristojbinami;
- (b) za cestninske ureditve, ki vključujejo koncesijske cestnine:
- koncesijske pogodbe ali bistvene spremembe teh pogodb,
 - osnovna ureditev, na katero se dajalec koncesije opira pri objavi koncesije, kakor je navedeno v Prilogi VII B k Direktivi 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj, blaga in storitev ; ta osnovna ureditev vsebuje oceno stroškov iz člena 7b(1), ki se predvidevajo po koncesiji, predviden promet po vrsti vozila, stopnje predvidenih cestnin in geografski obseg omrežja, ki ga pokriva koncesijska pogodba.

2. Komisija v šestih mesecih od prejema vseh potrebnih informacij v skladu z odstavkom 1 poda mnenje o izpolnjevanju zahtev iz člena 7e. Mnenja Komisije so na voljo odboru iz člena 9d.
3. Države članice pred začetkom izvajanja nove cestninske ureditve za pristojbine za zunanje stroške Komisiji pošljejo:
 - (a) natančne podatke o prostorskem poteku cestnih odsekov, na katerih se bodo zaračunavale pristojbine za zunanje stroške, in opis razredov vozil, vrst cest ter natančnih časovnih obdobj, na podlagi katerih bodo diferencirane pristojbine za zunanje stroške;
 - (b) predvidene ponderirane povprečne pristojbine za zunanje stroške ter predvidene skupne prihodke;
 - (c) po potrebi naziv organa, imenovanega v skladu s členom 7c(4) za določitev zneska pristojbine, in ime njegovega zastopnika;
 - (d) parametre, podatke in informacije, ki so potrebni za ponazoritev, kako se bo uporabljala metoda za izračun iz Priloge IIIa.
4. Komisija sprejme odločitev o tem, ali so izpolnjene zahteve iz členov 7b, 7c, 7j ali 9(2) pred iztekom:
 - (a) šestih mesecev po predložitvi dokumentacije iz odstavka 3; or
 - (b) po potrebi dodatnih treh mesecev po prejemu dodatnih informacij na podlagi odstavka 3, ki jih zahteva Komisija;

Zadevne države članice prilagodijo predlagane pristojbine za zunanje stroške z odločitvijo. Odločitev Komisije je dana na voljo odboru iz člena 9c *ter Evropskemu parlamentu in Svetu*.

Člen 7i

1. Države članice nobeni skupini uporabnikov ne omogočijo popustov ali znižanj pri elementu cestnine, ki ustreza pristojbini za zunanje stroške.
2. Države članice lahko omogočijo popuste ali znižanja za infrastrukturne pristojbine, če:
 - (a) je tako prilagojena tarifna struktura sorazmerna, objavljena in se za uporabnike uporablja pod enakimi pogoji ter ne pomeni prenosa dodatnih stroškov na druge uporabnike v obliki višjih cestnin;
 - (b) tovrstni popusti ali znižanja povzročijo dejanske prihranke pri upravnih stroških; ter

- (c) ne presegajo 13 % infrastrukturnih pristojbin, ki jih plačujejo enakovredna vozila, ki do popustov ali znižanj niso upravičena.

3. Pod pogoji iz člena 7g(3)(b) in člena 7g(4) se stopnje cestnin lahko izjemoma, namreč v primeru posameznih projektov velikega evropskega pomena, opredeljenih v Prilogi III Sklepa št. 661/2010/EU, diferencirajo na drugačen način, da se zagotovi gospodarska izvedljivost takih projektov, kadar so ti izpostavljeni neposredni konkurenci drugih vrst prevoznih sredstev. 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. Komisija pred začetkom izvajanja zadevne tarifne strukture preveri skladnost z navedenimi pogoji.

Člen 7j

1. Uvedba, pobiranje in nadzor plačevanja cestnin in uporabnin potekajo tako, da se čim manj ovira prosti pretok prometa in čim bolj izogiba obveznim mejnim kontrolam ali pregledom na notranjih mejah Unije. Zato države članice sodelujejo pri uvajanju metod, s katerimi se prevoznikom 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. Države članice poskrbijo za primerne objekte na mestih plačevanja cestnin in uporabnin, da se ohranjajo osnovni standardi prometne varnosti.

2. Ureditve pobiranja cestnin in uporabnin občasnih uporabnikov cestnega omrežja ne postavljajo v neupravičeno neugoden položaj, ne finančno, ne kako drugače. Zlasti kadar država članica cestnine ali uporabnine pobira izključno z uporabo sistema, ki zahteva uporabo elektronske plačilne naprave, vgrajene v vozilo, zagotovi, da so ustrezne naprave, ki izpolnjujejo zahteve iz Direktive 2004/52/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti****, na voljo vsem uporabnikom pod razumnimi upravnimi in ekonomskimi pogoji.

3. Če država članica vozilu zaračuna cestnino, mora biti celoten znesek cestnine, znesek infrastrukturne pristojbine in/ali znesek pristojbine za zunanje stroške naveden na potrdilu o plačilu, ki se izda prevozniku, po možnosti z elektronskimi sredstvi.

4. Če je to ekonomsko izvedljivo, države članice pristojbine za zunanje stroške zaračunavajo in pobirajo v okviru elektronskega sistema, ki izpolnjuje zahteve iz člena 2(1) Direktive 2004/52/ES. ***Komisija spodbuja sodelovanje med državami članicami, ob katerem bi se lahko izkazalo, da je treba zagotoviti interoperabilnost elektronskih cestninskih sistemov na evropski ravni.***

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 in/ali uporabnin za infrastrukturo, da predvidijo ustrezno povračilo za te pristojbine.

* UL L 370, 31.12.1985, str. 8.

** UL L 204, 5.8.2010, str. 1.

*** UL L 134, 30.4.2004, str. 114.

**** UL L 166, 30.4.2004, str. 124.

- (3) Členu 8a se doda naslednji člen 8b:

"Člen 8b

1. Dve ali več držav članic lahko sodeluje pri uvajanju skupnega cestninskega sistema, ki se uporablja na ozemlju vseh skupaj. V tem primeru te države članice poskrbijo, da je Komisija obveščena o takšnem sodelovanju ter o poznejšem obratovanju sistema in njegovem morebitnem spreminjanju.

2. Za skupni cestninski sistem veljajo pogoji iz členov 7 do 7k. V skupni sistem se lahko vključijo druge države članice."

- (4) V členu 9 se odstavka 1a in 2 nadomestita z naslednjim:

"1a. Ta direktiva državam članicam ne preprečuje nediskriminacijske uporabe regulatornih dajatev, katerih izrecni namen je zmanjševanje prometnih zastojev ali odpravljanje vplivov na okolje, tudi slabe kakovosti zraka, na kateri koli cesti na urbanem območju, vključno s cestami vseevropskega omrežja, ki prečkajo urbana območja.

2. Države članice same odločijo, kako bodo uporabile prihodke, pridobljene na podlagi te direktive. **Da bi omogočili razvoj prometnega omrežja kot celote, je treba prihodke iz infrastrukturnih pristojbin, pristojbin za zunanje stroške ali enakovredne finančne vrednosti teh prihodkov** ■ porabiti tako, da bi koristili prometnemu sektorju ■ in izboljšali celoten prometni sistem ■. **Zlasti prihodke, pridobljene s pristojbinami za zunanje stroške ali enakovredne finančne vrednosti teh prihodkov, bi bilo treba uporabiti tako, da bi zagotovili bolj trajnostni promet,** vključno z:

- (a) omogočanjem učinkovitega oblikovanja cen;
- (b) zmanjševanjem onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru;
- (c) ublažitvijo vplivov onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru;
- (d) izboljševanjem uspešnosti vozil glede emisij CO₂ in porabe energije;
- (e) razvojem drugih oblik infrastrukture za uporabnike prevoznih storitev in/ali okrepitvijo sedanjih zmogljivosti;
- (f) **podpiranjem vseevropskega prometnega omrežja;**
- (g) izboljšanjem logistike; ■
- (h) izboljšanjem prometne varnosti; **ter**
- (i) **zagotavljanjem varnih parkirnih prostorov.**

Za ta odstavek se šteje, da ga države članice uporabljajo, če so oblikovale ter če izvajajo podporno davčno in finančno politiko, ki podpira finančno pomoč za vseevropsko omrežje

in katere vrednost je enaka najmanj 15 % prihodkov, ustvarjenih s pristojbinami za uporabo infrastrukture in drugimi pristojbinami v vsaki državi članici."

(5) Člena 9b in 9c se nadomestita z naslednjim:

"Člen 9b

Komisija omogoča lažji dialog in izmenjavo tehničnega znanja in izkušenj v zvezi z izvajanjem te direktive in zlasti njenih prilog med državami članicami.

Člen 9c

Komisija v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s:

- prilagoditvijo Priloge 0 k pravnemu redu Unije;
- prilagoditvijo formul iz oddelkov 4.1 in 4.2 Priloge IIIa znanstvenemu in tehničnemu napredku.

Postopki iz členov 9e, 9f in 9g se uporabljajo za delegirane akte iz tega člena.

Člen 9d

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabi člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 9e

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 9c se prenese na Komisijo za nedoločen čas.
2. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
3. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v členih 9f in 9g.

Člen 9f

1. Pooblastilo iz člena 9c lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet.
2. Institucija, ki je začela notranji postopek o morebitnem preklicu pooblastila, si prizadeva o tem obvestiti drugo institucijo in Komisijo v razumnem času pred sprejetjem končne odločitve ter pri tem navede pooblastila, ki bi lahko bila preklicana, in možne razloge za preklic.
3. Z odločitvijo o preklicu pooblastil prenehajo veljati pooblastila, navedena v tej odločitvi. Odločitev začne veljati nemudoma ali na dan, ki je v njej določen. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov. Objavi se v Uradnem listu Evropske unije.

Člen 9g

1. Evropski parlament ali Svet lahko nasprotuje delegiranemu aktu v dveh mesecih od dne uradnega obvestila.

Na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta se navedeni rok podaljša za dva meseca.

2. Če do izteka navedenega obdobja niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu, se akt objavi v Uradnem listu Evropske unije in začne veljati na dan, ki je v njem določen.

Delegirani akt se lahko objavi v Uradnem listu Evropske unije in začne veljati pred iztekom navedenega obdobja, če sta Evropski parlament in Svet obvestila Komisijo, da delegiranemu aktu ne bosta nasprotovala.

3. Če Evropski parlament ali Svet nasprotuje delegiranemu aktu, akt ne začne veljati. Institucija, ki nasprotuje, navede razloge za nasprotovanje delegiranemu aktu."

(6) V členu 10(1) se besedi "Evropskih skupnosti" nadomesti z besedama "Evropske unije".

(7) Za členom 10 se vstavi naslednji člen:

"Člen 10a

1. Zneski v eurih iz Priloge II in zneski v centih iz tabel 1 in 2 iz Priloge IIIb se pregledajo vsaki dve leti, in sicer od 1. januarja ...*, da bi tako upoštevali spremembe v Harmoniziranem indeksu cen življenjskih potrebščin EU, razen energije in nepredelanih živil (kot je objavljen s strani Komisije (Eurostat)).

Zneski se samodejno prilagodijo z zvišanjem osnovnega zneska v eurih ali eurocentih za odstotek spremembe iz navedenega indeksa. Dobljeni zneski se zaokrožijo navzgor na cel euro, če gre za Prilogo II, na desetino eurocenta, če gre za tabelo 1 iz Priloge IIIb, in na stotino eurocenta, če gre za tabelo 2 iz Priloge IIIb.

2. Komisija prilagojene zneske iz odstavka 1 objavi v *Uradnem listu Evropske unije*; zneski začnejo veljati prvi dan v mesecu po objavi."

(8) Člen 11 se nadomesti z naslednjim:

"Člen 11

1. Države članice, ki zaračunavajo pristojbino za zunanje stroške in/ali infrastrukturno pristojbino, do ...* in nato vsaka štiri leta, pripravijo poročilo o cestninah, vključno s koncesijskimi cestninami, zaračunanih na svojem ozemlju, ter ga pošljejo Komisiji, ki ga predloži drugim državam članicam. Iz navedenega poročila se lahko izključijo cestninske ureditve, ki so že veljale 10. junija 2008 in ne vključujejo pristojbin za zunanje stroške, če so te ureditve še vedno v veljavi in niso bistveno spremenjene. Navedeno poročilo zajema informacije o:

(a) ponderirani povprečni pristojbini za zunanje stroške ter posebnih zneskih, ki se zaračunavajo za vsako kombinacijo razreda vozila, vrste ceste in časovnega obdobja;

* UL: vstaviti datum: drugo leto po začetku veljavnosti te direktive.

* UL: vstaviti datum: **36 mesecev** po začetku veljavnosti te direktive.

- (b) diferenciaciji infrastrukturnih pristojbin v skladu z vrsto vozila in časovnim obdobjem,
- (c) o ponderirani povprečni infrastrukturni pristojbini ter skupnih prihodkih iz infrastrukturnih pristojbin;
- (d) **skupnem prihodku iz pristojbin za zunanje stroške; ter**
- (e) **sprejetih ukrepov iz člena 9(2).**

2. Komisija s pomočjo odbora iz člena 9d do ...* Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o izvajanju te direktive in njenih učinkih, zlasti o učinkovitosti določb o povračilu stroškov v zvezi z onesnaževanjem zaradi prometa ter določb o vključitvi vozil, težjih od 3,5 tone in lažjih od 12 ton. V poročilo je na podlagi stalnega spremljanja in ocenjevanja med drugim vključena tudi analiza:

- (a) učinkovitosti ukrepov, določenih v tej direktivi, za odpravljanje negativnih posledic cestnega prometa, zlasti ob upoštevanju vplivov na geografsko izolirane in obrobne države članice;
- (b) učinka izvajanja te direktive na usmerjanje uporabnikov k okolju najprijaznejšim in najučinkovitejšim prevoznim rešitvam, vanj pa se vključijo tudi informacije o uvedbi pristojbin, odmerjenih glede na prevoženo razdaljo;
- (c) izvajanja in učinka diferenciacije infrastrukturnih pristojbin iz **člena 7g** na zmanjševanje lokalnega onesnaževanja zraka in zastojev. **V poročilu je treba oceniti tudi, ali sta največja diferenciacija in obdobje prometne konice, kot sta navedena v členu 7g, dovolj za pravilno delovanje mehanizma diferenciacije;**
- (d) **znanstvenega napredka pri ocenjevanju zunanjih stroškov prometa za njihovo internalizacijo; ter**
- (e) **napredka pri zaračunavanju pristojbin uporabnikom cest in načinov za postopno uskladitev sistemov zaračunavanja, ki se uporabljajo za gospodarska vozila.**

V poročilu se prav tako oceni uporaba elektronskih sistemov za zaračunavanje in pobiranje infrastrukturne pristojbine in pristojbine za zunanje stroške **ter stopnja njune interoperabilnosti v skladu z Direktivo 2004/52/ES.**

3. Poročilo po potrebi spremljajo predlogi Evropskega parlamenta in Sveta za nadaljnjo revizijo te direktive.

4. Komisija do ...* predloži poročilo, v katerem so povzeti drugi ukrepi, kot so regulativne politike, ki so bili sprejeti zaradi internalizacije ali zmanjševanja zunanjih stroškov, povezanih z okoljem, hrupom in zdravjem, ki jih povzročijo vse vrste prevoza, vključno s pravno podlago in najvišjimi vrednostmi.

Da bi zagotovili pošteno intermodalno konkurenco ter postopoma uvajali pristojbino za zunanje stroške za vse vrste prevoza, poročilo zajema tudi časovni razpored ukrepov, ki se še niso začeli izvajati in se nanašajo na **druge** vrste prevoza **ali vozil** in/ali še neupoštevane

* UL: vstaviti datum: **48 mesecev** po začetku veljavnosti te direktive.

* UL: vstaviti datum: 12 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

elemente zunanjih stroškov, *ob upoštevanju napredka pri pregledu Direktive Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije**.

* *UL L 283, 31.10.2003, str. 51.*"

(9) Priloga III se spremeni:

(a) prvi odstavek se nadomesti z naslednjim:

"Ta priloga določa temeljna načela za izračun ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine v skladu z členom 7b(1). Obveznost povezovanja infrastrukturnih pristojbin s stroški ne posega v možnost, da države članice v skladu s členom 7b(2) vseh stroškov ne pokrijejo s prihodki iz infrastrukturnih pristojbin, ali v možnost, da v skladu s členom 7f zneski določenih infrastrukturnih pristojbin odstopajo od povprečja.";

(b) v drugem odstavku se beseda "Skupnosti" nadomesti z besedo "Unije";

(c) v drugi alineji točke (1) se besede "člen 7a(1)" nadomestijo z besedami "člen 7(b)2".

(10) Za Prilogo III se vstavi besedilo iz Priloge k tej direktivi.

Člen 2

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do* O besedilih teh predpisov takoj obvestijo Komisijo

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

Obveznost prenosa in izvajanja te direktive se ne uporablja za države članice, ki na svojem ozemlju nimajo vzpostavljenih sistemov cestnin in uporabnin.

2. Države članice sporočijo Komisiji besedila temeljnih določb predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

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

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

* UL: vstaviti datum: **24 mesecev** po začetku veljavnosti te direktive.

V ...,

*Za Evropski parlament
Predsednik*

*Za Svet
Predsednik*

PRILOGA

"PRILOGA IIIa

NAJMANJŠE MOŽNE ZAHTEVE ZA ZARAČUNAVANJE PRISTOJBINE ZA ZUNANJE STROŠKE

V tej prilogi so določene najmanjše možne zahteve za zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške in izračun najvišje dovoljene ponderirane povprečne pristojbine za zunanje stroške.

1. Deli zadevnega cestnega omrežja

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

Če se država članica odloči, da bo zaračunavala pristojbine za zunanje stroške samo na delu ali delih cestnega omrežja, ki sodijo v področje uporabe te direktive, se del ali deli izberejo potem, ko je bila opravljena ocena, v kateri je bilo ugotovljeno, da:

- vozila z uporabo cest, na katerih se zaračunavajo pristojbine za zunanje stroške, povzročajo škodo okolju, ki je večja od povprečne škode na drugih delih cestnega omrežja, ki sodi v področje uporabe te direktive, na katerih se pristojbine za zunanje stroške ne zaračunavajo, ali
- bi lahko imela uvedba pristojbin za zunanje stroške na drugih delih cestnega omrežja, ki sodi v področje uporabe te direktive, negativen vpliv na okolje ali varnost v prometu ali bi zaračunavanje in pobiranje pristojbin za zunanje stroške na njih povzročilo nesorazmerne stroške.

2. Zajeta vozila, ceste in časovna obdobja

Država članica uradno obvesti Komisijo o klasifikaciji vozil, na podlagi katere se bo določila diferenciacija cestnin. Komisijo prav tako uradno obvesti o poteku cest, na katerih se zaračunavajo višje pristojbine za zunanje stroške (v nadaljnjem besedilu: primestne ceste (vključno z avtocestami)), in cest, na katerih se zaračunavajo nižje pristojbine za zunanje stroške (v nadaljnjem besedilu:

medmestne ceste (vključno z avtocestami). Če je ustrezno, Komisijo uradno obvesti tudi o natančnih časovnih obdobjih, ki ustrezajo nočnemu času, ko se lahko naložijo višje pristojbine za zunanje stroške **hrupa**, da se upošteva večje motenje zaradi hrupa.

Klasifikacija cest na primestne ceste (vključno z avtocestami) in medmestne ceste (vključno z avtocestami) in opredelitev časovnih obdobji temeljita na objektivnih merilih glede na raven izpostavljenosti cest ter njihove okolice onesnaževanju, kot so gostota prebivalstva in letno število obdobji z najvišjo onesnaženostjo, izmerjenih v skladu s to direktivo. Uporabljena merila se vključijo v uradno obvestilo.

3. Znesek pristojbine

Država članica ali po potrebi neodvisni organ za vsak razred vozila, vrsto cest in časovno obdobje določi posamezen poseben znesek. Tarifna struktura, ki iz tega izhaja, vključno z začetkom in koncem nočnega obdobja, kadar pristojbina za zunanje stroške zajema tudi stroške obremenitev s hrupom, je pregledna, se objavi in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike. Tarifna

struktura bi se morala objaviti dovolj zgodaj pred začetkom izvajanja. Vsi parametri, podatki in druge informacije, brez katerih razumevanje izračuna različnih elementov zunanjih stroškov ni mogoče, so objavljeni.

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

Pristojbino se določi potem, ko so bili upoštevani tveganje preusmeritve prometa ter kakršni koli negativni učinki na varstvo v cestnem prometu, okolje in zastoje ter kakršne koli rešitve za ublažitev teh tveganj.

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

4. Elementi zunanjih stroškov

4.1. Stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa

Ko se država članica odloči, da bo v pristojbinah za zunanje stroške upoštevala celotne stroške onesnaževanja zraka zaradi prometa ali njihov del, država članica ali po potrebi neodvisni organ izračuna stroške onesnaževanja zraka zaradi prometa, ki se lahko zaračunajo, tako da uporabi spodnjo formulo ali pa upošteva vrednosti enot iz tabele 1 v Prilogi IIb, če so slednje nižje:

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

pri čemer:

- PCV_{ij} pomeni stroške onesnaževanja zraka vozila razreda i na cesti vrste j (euro/prevoženi kilometer vozila),
- EF_{ik} pomeni faktor emisije onesnaževala k in razred vozila i (gram/prevoženi kilometer vozila),
- PC_{jk} pomeni denarno vrednost stroškov onesnaževala k za vrsto ceste j (euro/gram).

Faktorji emisije so isti, kot jih uporabljajo države članice pri oblikovanju nacionalnih katastrof emisij, opredeljenih v Direktivi 2001/81/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2001 o nacionalnih zgornjih mejah emisij za nekatera onesnaževala zraka¹ (za kar je treba uporabiti priročnik za katastre emisij EMEP/CORINAIR²). Denarno vrednost stroškov onesnaževal oceni država članica ali po potrebi neodvisni organ, ki upošteva najnovejše dosežke.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ lahko uporabi znanstveno dokazane druge možne metode za izračun vrednosti onesnaževal zraka z uporabo podatkov, dobljenih z meritvami onesnaževal zraka, in lokalne vrednosti denarne vrednosti stroškov onesnaževal, če rezultati ne presegajo vrednosti enot iz tabele 1 v Prilogi IIb za kateri koli razred vozil.

4.2. Stroški obremenitev s hrupom zaradi prometa

¹ UL L 309, 27. 11. 2001, str. 22.

² Metodologija Evropske agencije za okolje http://reports.eea.europa.eu/EMEP_CORINAIR5/.

Ko se država članica odloči, da bo v pristojbinah za zunanje stroške upoštevala celotne stroške obremenitev s hrupom zaradi prometa ali njihov del, država članica ali po potrebi neodvisni organ izračuna stroške obremenitev s hrupom zaradi prometa, ki se lahko zaračunajo, tako da uporabi spodnji formuli ali pa upošteva vrednosti enot iz tabele 2 v Prilogi IIIb, če so slednje nižje:

$$NCVj \text{ (dnevno)} = e \times \sum k NCjk \times POPk / WADT$$

$$NCVj \text{ (podnevi)} = a \times NCVj$$

$$NCVj \text{ (ponoči)} = b \times NCVj,$$

pri čemer:

- NCVj pomeni stroške obremenitev s hrupom težkega tovornega vozila na cesti vrste j (euro/prevoženi kilometer vozila),
- NCjk pomeni stroške obremenitev s hrupom na osebo, izpostavljeno na vrsti ceste j ravni hrupa k (euro/osebo),
- POPk pomeni prebivalstvo, izpostavljeno dnevni ravni hrupa k na kilometer (oseba/kilometer),
- WADT pomeni ponderirani povprečni dnevni obseg prometa (ekvivalent osebnih vozil),
- a in b sta utežna faktorja, ki ju določi država članica tako, da ponderirana povprečna pristojbina za hrup na število prevoženih kilometrov ne presega NCVj (dnevno).

Obremenitev s hrupom zaradi prometa se nanaša na vpliv na ravni hrupa, izmerjenih blizu točke izpostavljenosti in za protihrupnimi pregradami, če te obstajajo.

Prebivalstvo, izpostavljeno ravni hrupa k, se vzame iz strateških kart hrupa, oblikovanih v skladu s členom 7 Direktive 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa¹.

Stroške obremenitev s hrupom na osebo, izpostavljeno ravni hrupa k, oceni država članica ali po potrebi neodvisni organ, ki upošteva najnovejše dosežke.

Za ponderirani povprečni dnevni obseg prometa se med težkimi tovornimi vozili in osebnimi avtomobili uporabi ekvivalenčni faktor "e", ki je manjši ali enak 4.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ lahko uporabi znanstveno dokazane druge možne metode za izračun vrednosti stroškov obremenitve s hrupom, če rezultati ne presegajo vrednosti enot iz tabele 2 v Prilogi IIIb.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ lahko določi diferencirane pristojbine za obremenitev s hrupom in tako nagradi uporabo manj hrupnih vozil, če to ne povzroči diskriminacije tujih vozil. Če so diferencirane pristojbine za obremenitev s hrupom uvedene, pristojbine za najbolj hrupno kategorijo vozil ne presegajo vrednosti enot iz tabele 2 v Prilogi IIIb in štirikratne pristojbine za najmanj hrupno vozilo.

¹ UL L 189, 18. 7. 2002, str. 12.

PRILOGA IIIb

NAJVIŠJA DOVOLJENA PONDERIRANA POVPREČNA PRISTOJBINA ZA ZUNANJE STROŠKE

V tej prilogi so določeni parametri za izračun najvišje dovoljene ponderirane povprečne pristojbine za zunanje stroške.

1. Najvišji stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa:

Tabela 1: Najvišji dovoljeni stroški onesnaževanja zraka, ki se lahko zaračunajo

cent/prevoženi kilometer vozila	Primestne ceste (vključno z avtocestami)	Medmestne ceste (vključno z avtocestami)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
po 31. decembru 2013	3	2
EURO VI	0	0
po 31. decembru 2017	2	1
Manj onesnažujoča vozila kot EURO VI	0	0

Vrednosti iz tabele 1 je mogoče v gorskih območjih pomnožiti s faktorjem do 2, če je to upravičeno z nakloni cest, višino in/ali temperaturnimi inverzijami.

2. Najvišji dovoljeni stroški obremenitve s hrupom zaradi prometa

Tabela 2: Najvišji dovoljeni stroški obremenitev s hrupom, ki se lahko zaračunajo

cent/prevoženi kilometer vozila	Podnevi	Ponoči
Primestne ceste (vključno z avtocestami)	1,1	2
Medmestne ceste (vključno z avtocestami)	0,2	0,3

Vrednosti iz tabele 2 se lahko v gorskih območjih pomnožijo s faktorjem do 2, če je to upravičeno z nakloni cest, temperaturnimi inverzijami in/ali učinkom amfiteatra, ki ga imajo doline na širjenje hrupa."

Izjava Evropskega parlamenta

Evropski parlament obžaluje, da Svet ni bil pripravljen sprejeti, da bi bila ob predlogu za spremembo Direktive 1999/62/ES obvezna objava korelacijskih tabel. Na tem mestu izjavljamo, da dogovor med Evropskim parlamentom in Svetom glede direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (evrovinjeta), dosežen v dialogu 23. maja 2011, ne posega v izid medinstitucionalnih pogajanj o korelacijskih tabelah.

Evropski parlament poziva Evropsko Komisijo, naj v dvanajstih mesecih po sprejetju tega sporazuma na plenarnem zasedanju poroča in konec obdobja za prenos pripravi poročilo o praksi držav članic glede oblikovanja lastnih javno objavljenih tabel, ki kolikor mogoče kažejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos.

Izjava Komisije o korelacijskih tabelah

Komisija poudarja, da je zavezana zagotoviti, da države članice pripravijo korelacijske tabele, ki povezujejo njihove ukrepe za prenos z direktivo EU, ter jih pošljejo Komisiji v okviru prenosa zakonodaje EU, kar koristi državljanom, boljši pripravi zakonodaje in večji pravni preglednosti, ter pomagajo pri preučevanju skladnosti nacionalnih predpisov z določbami EU.

Komisija obžaluje, da ni zadostne podpore za določbe v predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (evrovinjeta), katerih namen je bil uvesti obvezno pripravo korelacijskih tabel.

Komisija je v duhu kompromisa in z namenom, da se zagotovi takojšnje sprejetje predloga, pripravljena sprejeti, da se določba o obveznih korelacijskih tabelah, vključena v besedilo predloga, zamenja z uvodno izjavo, ki bo države članice spodbujala k takemu ravnanju. V dvanajstih mesecih po sprejetju tega sporazuma bo poročala na plenarnem zasedanju in konec obdobja za prenos pripravila poročilo o praksi držav članic glede oblikovanja lastnih javno objavljenih tabel, ki kolikor mogoče kažejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos.

Vendar pa se ravnanje Komisije v tej zadevi ne šteje za precedens. Komisija si bo še naprej prizadevala, da bi skupaj z Evropskim parlamentom in Svetom našla ustrezen rešitev tega horizontalnega institucionalnega vprašanja.

Izjava madžarskega predsedstva ter prihajajočih poljskega, danskega in ciprskega predsedstva Sveta

Na tem mestu izjavljamo, da dogovor med Svetom in Evropskim parlamentom glede direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (evrovinjeta), dosežen v dialogu 23. maja 2011, ne posega v izid medinstitucionalnih pogajanj o korelacijskih tabelah.