



**SVET
EVROPSKE UNIJE**

**Bruselj, 19. avgust 2008 (19.08)
(OR. en)**

**Medinstitucionalna zadeva:
2008/452 (COD)**

**11857/1/08
REV 1**

**TRANS 249
FISC 95
ENV 456
CODEC 973**

SPREMNI DOPIS

Št. predl. Kom.: COM(2008) 436 konč./2

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 Komisije COM(2008) 436 konč./2.

Priloga: COM(2008) 436 konč./2



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 8.8.2008
COM(2008) 436 konč./2

2008/0147 (COD)

CORRIGENDUM: version révisée par les juristes réviseurs

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene
infrastrukture za težka tovorna vozila**

{SEC(2008) 2208}

{SEC(2008) 2209}

(predložila Komisija)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

1.1. Razlogi za predlog in njegovi cilji

Evropski parlament in Svet sta leta 2006 Komisijo pozvala, naj pripravi poročilo o splošno uporabnem, preglednem in celovitem modelu za ocenjevanje zunanjih stroškov prevoza, kot so stroški onesnaževanja in zastojev, ki bo osnova za izračun infrastrukturnih uporabnin. Komisija je bila pozvana tudi, naj pripravi predlog strategije za postopno uporabo modela za vse vrste prevoza, ki bi bil po potrebi opremljen s predlogom za spremembo Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila¹.

Parlament je pred kratkim, v svoji resoluciji z dne 11. marca 2008 o trajnostni evropski prometni politiki, od Komisije zahteval, da pripravi tak model, strategijo za njegovo uporabo za vse vrste prevoza ter zakonodajne predloge, v prvi vrsti pregled direktive.

Parlamentu in Svetu je skupaj s tem predlogom predloženo sporočilo, ki vsebuje model in strategijo (glej COM(2008) 435). Cilj je pravilna določitev cen prevoza, da bodo boljše odražale stroške dejanske uporabe vozil, vlakov, letal ali ladij glede onesnaževanja, zastojev in podnebnih sprememb.

Za to je potreben postopen pristop za vse vrste prevoza, še zlasti v sektorju cestnega prometa zaradi vpliva cestnega prometa na prevozni sistem ter njegovega učinka na obseg prometa in emisij. V tem sektorju to pomeni večjo uporabo cestnin, ki so odvisne od prevožene razdalje, kraja in časa uporabe v sorazmerju z zunanjimi stroški, ki jih povzročijo vozila.

Priloženi predlog prispeva k tej širši strategiji. Cilj predloga je spodbujanje držav članic, da bi za izboljšanje učinkovitosti ter okoljske uspešnosti cestnega tovornega prometa uvedle diferencirane cestne pristojbine. S predlogom naj bi se Direktiva 1999/62/ES spremenila tako, da bo vzpostavljen okvir, ki bo državam članicam omogočal izračunavanje in razlikovanje cestnin na podlagi stroškov prometa zaradi onesnaževanja ter zastojev na način, ki je združljiv z notranjim trgov.

Take pristojbine bodo avtoprevoznike spodbudile k uporabi okolju prijaznejših vozil, izbiri manj prometnih poti, čim učinkovitejšemu nalaganju blaga v vozila ter končno k učinkovitejši uporabi infrastrukture.

1.2. Splošno ozadje

Prevoz je odločilen v delovanju gospodarstva in družbe. Vendar je močno odvisen od nafte, njena poraba pa družbo bremeni z zdravstvenimi stroški, povzroča izgubo proizvodnje zaradi onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom ter nesreč; z

¹ Člen 11 spremenjene Direktive 1999/62/ES.

ustvarjanjem prometnih zastojev povzroča izgubo časa in goriva, poleg tega pa tudi obsežnejšo škodo okolju, kot so podnebne spremembe.

Te zunanje stroške zdaj pokriva preostala družba bodisi prek splošnih davkov, ki se plačujejo za policijsko dejavnost, storitve upravljanja cest ter bolnišnično oskrbo, bodisi prek vpliva hrupa, emisij in nesreč na zdravje ljudi ter na kakovost življenja.

Navadno se približno 90% teh negativnih vplivov pripisuje cestnemu prometu, 25% pa cestnemu tovornemu prometu. Glede na vztrajno rast cestnega tovornega prometa, zlasti mednarodnega cestnega tovornega prometa, za katerega napovedi za obdobje 2000–2020 predvidevajo podvojitev, se bodo navedeni družbeni stroški zelo verjetno še povečali.

Kot je bilo prikazano v pregledu evropske prometne politike iz leta 2006, je za čim večjo učinkovitost evropskih logističnih verig, okolju prijaznejši in učinkovitejši prevoz vseh vrst ter za zagotovitev bolj trajnostnega prometa potrebna široka paleta sredstev politik na ravni ES in držav članic. Ustrezna kombinacija politik mora poleg ureditve ponudbe prevoznih storitev obravnavati tudi določanje cen, kar je v tržnem gospodarstvu učinkovit način boljšega upravljanja povpraševanja po prevoznih storitvah ter doseganja učinkovitejše uporabe infrastrukture.

Sedanje dajatve za cestni tovorni promet so rezultat različnih pristopov med državami članicami. Nekatere države se zanašajo na kombinacijo različnih instrumentov obdavčitve (davek na gorivo in vozila). V drugih državah je davčna politika bolj raznovrstna in med drugim z uporabniki za ceste pokriva stroške infrastrukture, ki jih z uporabo avtocest povzročijo prevozniki. Uporabnine se zaračunavajo v obliki časovno omejenih pristojbin (na primer evrovinjeta²), ki so pogosto uvedene kot prehodni sistem, ali pa v obliki pristojbin glede na prevoženo razdaljo (cestnine), ki se zaračunavajo na posameznih cestnih odsekih ali za celotno osnovno cestno omrežje.

V večini primerov veljavne dajatve v državah članicah ne oddajajo pravih cenovnih signalov. Vsi cestni uporabniki se obravnavajo enako, ne glede na to, kakšne zastoje povzročajo ali koliko onesnažujejo. Nimajo učinkovitih spodbud za uporabo okolju prijaznejših vozil ter prilagoditev izbire poti in vedenja glede mobilnosti. Medtem ko se tovornjaku lahko zaračuna cestnina za uporabo avtoceste preko podeželskega območja, pa navadno ne plača nobene uporabnine za prečkanje gosto naseljenega območja, čeprav to zaradi onesnaženja in zastojev praviloma povzroči petkrat višje stroške.

Z izjemo podnebnih sprememb breme večine zunanjih stroškov nosita prebivalstvo in krajevna ali državna uprava ozemlja, na katerem se odvija promet, in ne tam, kjer je vozilo registrirano, niti tam, kjer poteka ponovna oskrba vozila z gorivom. Ti stroški so odvisni od prevožene razdalje, okoljske uspešnosti vozila (na primer emisijski standardi Euro) in različnih časovnih obdobj (v prometni konici ali zunaj nje) ter kraja (gosto naseljena območja ali ne). To je še zlasti pomembno pri stroških onesnaževanja zraka, obremenitev s hrupom in zastojev.

² Vinjeta ali nalepka, o kateri se je dogovorilo več držav članic in ki omogoča vzajemni dostop do omrežja na ozemlju posameznih držav članic, zato se imenuje „evrovinjeta“.

Najboljši instrumenti oblikovanja cen za pravično in učinkovito zaračunavanje teh stroškov uporabnikom so cestnine. Glavni razlog za to je, da se višina cestnine lahko prilagodi glavnim povzročiteljem stroškov zaradi onesnaževanja in zastojev. V nasprotju z davkom na gorivo lahko upoštevajo emisijske standarde vozil, v nasprotju z davkom na vozila ali časovno omejenimi uporabniki (vinjetami) pa se lahko razlikujejo glede na intenzivnost, kraj in čas uporabe. Tako se cestnine lahko določajo na ravni, ki bolje odraža resnično uporabo vozil in posledično zunanje stroške, ki jih uporabniki dejansko povzročijo.

Z oceno učinka, ki jo je opravila Komisija, je bilo ugotovljeno, da bi tudi z neznatnim razlikovanjem pri zaračunavanju cestnin na podlagi stroškov onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa ter stroškov zastojev, ki se zaračunavajo za druga vozila, dosegli precejšnje socialne ugodnosti v smislu prihranjenega časa, manjšega onesnaževanja, večje varnosti v prometu ter na splošno čim boljše uporabe infrastrukture in prometnega sistema. Z zmanjšanjem porabe goriva, ki se izgubi v zastojih, bi se zmanjšale tudi emisije CO₂ zaradi cestnega prometa. Tovrstna shema cestnin bi imela zaželen učinek na strategijo na področju podnebnih sprememb. Poudariti je treba, da cestnine, ki jih država članica določi na podlagi stroškov zaradi zastojev in onesnaževanja, neposredno vplivajo na uporabo infrastrukture. Glavni cilj tega je čim večja učinkovitost prometnega sistema in večja trajnost mobilnosti. Cestnine so plačilo za stroške, ki jih imajo država članica, ponudnik infrastrukture in lokalno prebivalstvo. V zameno za plačilo cestnine ima uporabnik pravico do uporabe infrastrukture ter potrošnje omejenih zmogljivosti in virov. Kot je predvideno v priloženem predlogu, se bodo prihodki od pobranih cestnin uporabili za razvoj drugih oblik prevoza (okolju prijaznejša vozila, nova infrastruktura). Ker cestnine plačujejo vsi uporabniki, ne glede na državo članico, v kateri so registrirani (kjer plačujejo domače davke na vozila) ali v kateri poteka ponovna oskrba vozila z gorivom (kjer plačujejo domače davke na gorivo), ni nevarnosti, da bi to povzročilo izkrivljanje konkurence med prevozniki iz različnih držav članic.

Vpliv motornih vozil na podnebne spremembe je vsesplošen. Stroški, ki jih povzroči, niso odvisni od časa in kraja uporabe vozila, ampak od porabe goriva. Zato davki na gorivo navadno veljajo za preprost in učinkovit način internalizacije teh stroškov ne glede na druge ukrepe, sprejete za uresničevanje ciljev za zmanjševanje CO₂, dogovorjenih na ravni Evropske skupnosti. Komisija je za obravnavo tega vprašanja že predlagala sklicevanje na člen 93 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti za izboljšanje usklajevanja davkov na pogonska goriva, deloma z dvigom najnižje dovoljene stopnje Skupnosti za komercialno dizelsko gorivo³. Komisija bo opravila nadaljnji pregled direktive o splošni obdavčitvi energije, da bi navedena direktiva bolje odražala cilje Skupnosti glede podnebnih sprememb in energije. Če pa rezultati do konca leta 2013 ne bodo zadovoljivi, bo Komisija ocenila, ali je treba opraviti nadaljnji pregled direktive o cestnih pristojbinah za težka tovorna vozila, da državam članicam ne bi preprečevala, da v cestnine vključujejo pristojbine za CO₂.

³ Predlog direktive Sveta o spremembi Direktive 2003/96/ES glede plinskega olja, ki se uporablja kot pogonsko gorivo v komercialne namene, COM(2007) 52 konč.

Prometne nesreče prav tako znatno prispevajo k družbenim stroškom. Komisija je leta 2003 predlagala, da bi se v izračun cestnine vključili stroški prometnih nesreč. Vendar sta Parlament in Svet na koncu to določbo zavrnila⁴. Tveganje za prometno nesrečo je poleg prevožene razdalje povezano tudi z zapletenimi dejavniki, kot so prehitra vožnja, vožnja pod vplivom alkohola ali neuporaba varnostnega pasu, zato so lahko zavarovalnine in podobni instrumenti tu učinkovitejši. O tem vprašanju bo Komisija nadalje razmislila ob pregledu evropskega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu, ki ga namerava opraviti do leta 2010.

1.3. Veljavna direktiva

Direktiva 1999/62/ES priznava načelo „uporabnik plača“, saj državam članicam omogoča, da z zaračunavanjem pristojbin glede na prevoženo razdaljo (cestnin) pokrivajo stroške gradnje, vzdrževanja in obratovanja infrastrukture. Direktiva dovoljuje tudi zaračunavanje časovno omejenih pristojbin do najvišje dovoljene stopnje.

Ravni cestnin se lahko prilagodijo v skladu z emisijskimi standardi vozil ali stopnjo zastojev, vendar morajo upoštevati nevtralnost prihodkov na dveletni osnovi. Razen Nemčije in Češke, je ta možnost ostala skoraj neizrabljena. Eden od razlogov za to je velika zapletenost, s katero se upravljavci infrastrukture spopadajo pri prilagajanju tarifne strukture povpraševanju na način, ki jim zagotavlja stalne, nespremenljive prihodke.

Direktiva je bila leta 2006 spremenjena z Direktivo 2006/38/ES, da bi se opredelila pravila za izračunavanje infrastrukturnih stroškov, ki se lahko zaračunajo. To je omogočilo do 25-odstotni pribitek k cestninam v gorskih območjih za sofinanciranje razvoja določenih kategorij drugačne infrastrukture, namrečprednostnih projektov vseevropskega omrežja. Ta pribitek se zdaj uporablja na avtocesti pri Brennerju (Avstrija) za sofinanciranje gradnje bazičnega železniškega predora Brenner, ki je sestavni del prednostne osi od Berlina do Palerma. S spremembo direktive je bila dodana tudi določba o regulatornih dajatvah, ki so posebej oblikovane za boj proti onesnaževanju in zastojem, vendar niso bile odpravljene vse pravne negotovosti glede mesta in načina njihove uporabe. Posledično jih države članice nerade uporabljajo.

Zgoraj navedene določbe pomenijo korak v pravi smeri proti izboljšanju cenovnega signala. Vseeno pa državam članicam ne omogočajo optimalnega oblikovanja cen. Direktiva dejansko omejuje prihodke od cestnin na zneske, ki so nujno potrebni za kritje infrastrukturnih stroškov, tudi na območjih, ki so izpostavljena onesnaževanju zaradi prometa in stroškom zaradi zastojev, ki so večji od stroškov gradnje, ki jih je mogoče pokriti. Ne ponuja pa učinkovitih spodbud za uporabo diferenciranih pristojbin, da bi se te prilagodile glavnim povzročiteljem stroškov, to je časovnim obdobjem, kraju in vrsti vozil. Poleg tega zajema samo uporabo vseevropskega omrežja, kar bi lahko privedlo do oblikovanja nedoslednih struktur cen med glavnimi koridorji in drugimi medmestnimi cestami, po katerih poteka mednarodni promet.

⁴ Predlog direktive o spremembi Direktive 1999/62/ES, COM(2003) 448 konč.

1.4. **Kako omogočiti učinkovitejše in okolju prijaznejše zaračunavanje cestnih pristojbin**

Obstoječe dajatve za cestni promet niso dovolj učinkovite, da bi bila mogoča internalizacija zunanjih stroškov cestnega tovornega prometa. Učinkovitost cestnin bi bilo mogoče povečati, vendar veljavna direktiva to ovira.

Komisija je dolgo zagovarjala obsežnejšo uporabo diferenciranih infrastrukturnih pristojbin, ki odražajo zunanje stroške. Že leta 1996⁵ je predlagala zakonodajne ukrepe, s katerimi bi države članice pooblastila, da pri cestninah, ki se zaračunavajo za težka tovorna vozila, upoštevajo zunanje stroške. Državam članicam se je takrat tak ukrep zdel prenačljjen zaradi negotovosti glede izračunavanja zunanjih stroškov in tudi zrelosti potrebne tehnologije pobiranja cestnin.

Teh razlogov zdaj ni več.

Zdaj obstajajo načini za določanje denarne vrednosti zunanjih stroškov onesnaževanja, obremenitev s hrupom in zastojev, ki jih povzročajo vozila. Večina se jih dejansko do neke mere že uporablja v skoraj vseh državah članicah za opravljanje analiz stroškov in koristi infrastrukturnih projektov. Poleg tega model, ki ga je na pobudo Evropskega parlamenta oblikovala Komisija (glej COM(2008) ...), predlaga zanesljive načine in številne vrednosti enot, na podlagi katerih je mogoče izračunavati uporabnine za ceste.

Kar zadeva tehnologije pobiranja cestnin, v več državah članicah že delujejo elektronski sistemi, ki združujejo samodejne plačilne transakcije in ugotavljanje lokacije vozil, ter so se izkazali za zanesljive in stroškovno učinkovite. Številne druge države članice so napovedale, da nameravajo tako tehnologijo na svoje glavno cestno omrežje namestiti do leta 2011. Direktiva 2004/52/ES že zagotavlja popolno tehnično in pogodbeno interoperabilnost za uporabnike. Taki sistemi imajo druge prednosti; ne povzročajo krajevnih kolon in nevšečnosti, kot so cestninske postaje, pri katerih se morajo tovornjaki pogosto ustaviti.

Komisija predvideva postopen pristop k omogočanju okolju prijaznejšega in učinkovitejšega zaračunavanja cestnih pristojbin. Korak, ki ga predlaga zdaj, je državam članicam omogočiti izračunavanje cestnin na podlagi stroškov lokalnega onesnaževanja ter na podlagi zastojev na cestah, na katerih v prometnih konicah nastajajo zastoji. Zagotavlja tudi spodbude za ustrezno diferenciranje ravni cestnin in namestitve sistemov cestninjenja brez cestninskih postaj.

Predlagani okvir državam članicam prepušča odločitev o tem, ali bodo zaračunavale cestnine na podlagi zunanjih stroškov ali ne. Še vedno pa ostajajo negotovosti glede stroškov in koristi zahtevanih cestninskih sistemov na prometnih omrežjih nekaterih držav članic, ki se manj uporabljajo. V teh okoliščinah je bolj zaželen pristop postopnega uvajanja, ki omogoča pilotne načrte ter spodbuja postopno pridobivanje in izmenjavo izkušenj, kot pa zavezujoč pristop na podlagi obveznih uporabnin. Komisija bo to strategijo pregledala leta 2013, da bo ugotovila, ali je ob upoštevanju nadaljnjih možnih upadov stroškov tehnologij za izterjavo cestnin verjetna uvedba

⁵ Predlog direktive Sveta o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila, COM(1996) 331 konč.

bolj zavezujočega pristopa k internalizaciji zunanjih stroškov. Ob pregledu bo v odvisnosti od napredka pri opredelitvi skupnega elementa davka na gorivo v zvezi s podnebnimi spremembami v direktivi o obdavčitvi energije opravljena tudi ocena, ali bi bilo treba dovoliti upoštevanje stroškov emisij CO₂ v cestninah.

Da bi se na notranjem trgu zagotovila enotna uporaba cestnin na podlagi zunanjih stroškov, so v priloženem predlogu opredeljena nekatera pravila, podobna tem iz veljavne direktive o cestninah za povračilo infrastrukturnih stroškov. Ta pravila preprečujejo kakršno koli diskriminacijo med domačimi in tujimi prevozniki. Zagotavljajo, da cestnine niti ne ustvarjajo nesorazmernih ovir za prosti pretok niti ne zahtevajo kontrol ali pregledov na notranjih mejah. Zlasti vzpostavljajo skupna načela in mehanizme za zaračunavanje pristojbin, da infrastrukturni monopoli ne bi mogli zaračunavati previsokih zneskov. Nalagajo uporabo skupnega in preglednega načina izračunavanja stroškov, ki se lahko zaračunajo. Poleg tega spodbujajo uporabo elektronskih cestninskih sistemov, ki ne ovirajo prostega pretoka prometa. Končno zagotavljajo, da se prevozniku izda listina z navedenim zneskom pristojbine, da lahko prevoznik stroške preprosto prevali na odpremnika.

Za trajnostni promet je potrebna uporaba boljših instrumentov oblikovanja cen, pa tudi znatne naložbe v raziskave in razvoj ter infrastrukturo. Financiranje je zlasti pomembno za zmanjšanje onesnaževanja zaradi cestnega prometa, izboljšanje uspešnosti vozil glede emisij CO₂ in porabe energije ter za razširitev izbire drugih realističnih možnosti za uporabnike. Zaračunavanje pristojbin bo učinkovitejše, ko bodo te potrebe ustrezno obravnavane. Veljavna direktiva priporoča, da se prihodki iz infrastrukturnih pristojbin porabijo tako, da koristijo prometnemu sektorju in kar najbolj izboljšajo celotni prometni sistem. V primeru pribitka v gorskih območjih je zakonodajalec podrobneje navedel, da bi bilo mogoče zaračunati tak pribitek na cestnine, ki jih plačujejo uporabniki iz celotne Skupnosti, vendar samo če bi bili prihodki jasno namenjeni posebnim projektom vseevropskega omrežja, torej prometnim projektom v splošnem interesu Skupnosti. Komisija na osnovi istega načela predlaga, da se vsakršni dodatni prihodki iz dela cestnine, ki je povezan z onesnaževanjem in zastoji, porabi za povečanje trajnosti prometa, kar je v interesu Skupnosti in prinaša splošno dolgoročno korist uporabnikom prevoznih storitev.

Ob koncu je treba poudariti, da neuspeh pri omogočanju učinkovitejšega in okolju prijaznejšega zaračunavanja cestnih pristojbin ni sprejemljiv, niti za trajnostno mobilnost niti za notranji trg. Glede na naraščajoči vpliv prometa na okolje je časa malo in učinkovito oblikovanje cen je dober način za zmanjševanje negativnega vpliva prometa v čim manjšo škodo gospodarstva. Lokalne uprave na območjih, ki so zaradi mednarodnega prometa izpostavljena velikim koncentracijam zastojev in onesnaženja, bi lahko ostale brez izbire in bi bile prisiljene brez usklajevanja uporabljati druge vrste ukrepov, kot so prepovedi opravljanja prevoznih storitev v nekaterih sektorjih. To bi povzročilo prekinitve v verigah preskrbe in ustvarilo nesorazmerne ovire za prosti pretok.

1.5. Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije

Predlagana direktiva je del delovnega programa Komisije (TREN/2008/073) in niza predpisov o okolju prijaznejšem prometu. Na splošno gledano prispeva tako k lizbonski strategiji EU in strategiji za trajnostni razvoj, saj omogoča ukrepanje za boljše upravljanje zastojev in zajezev prometnih emisij v zrak ter spodbuja razvoj okolju prijaznejših prometnih tehnologij.

2. POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENA UČINKA

Posvetovanje z javnostjo in ocena učinka sta zajemala širšo strategijo, povezano s vsemi vrstami prevoza, in tudi priloženi predlog.

Med 29. oktobrom in 31. decembrom 2007 je bilo opravljeno spletno posvetovanje, ki mu je 31. januarja 2008 sledil pogovor z zainteresiranimi stranmi.

Vprašani so se strinjali z načelom internalizacije zunanjih prometnih stroškov, menili so, da sta onesnažen zrak in zastoji največji nevšečnosti cestnega prometa ter da so najboljši gospodarski instrumenti za pokritje teh stroškov diferencirane uporabnine. V zvezi s podnebnimi spremembami sta za primernejši veljali uporaba obdavčitve energije ali vključitev prometa v sistem za trgovanje z emisijami. Na splošno je prevladalo mnenje, da bi bilo treba prihodke iz internalizacije naložiti v druge oblike prometne infrastrukture, okolju prijaznejše tehnologije ali pa jih porabiti bolj splošno za zmanjšanje zunanjih negativnih dejavnikov prometa⁶.

V oceni učinka je pregled zunanjih izvedenskih mnenj, na katerih sta temeljila metodologija in model za pripravo predloga. Komisija je zlasti opravila študijo, da bi pridobila pregled najsodobnejših teorij in praks pri ocenjevanju ter internalizaciji zunanjih stroškov⁷.

Ocena je potrdila, da z „nespremenjenim stanjem“, to je brez uvedbe novih ukrepov za spodbujanje učinkovitega oblikovanja cen, ne bi bilo mogoče doseči trajnostne mobilnosti. Dokazano je bilo, da je pri spopadanju z onesnaženjem zraka, stroški obremenitev s hrupom in zastojev v cestnem prometu uporaba diferenciranih uporabnin učinkovitejša od navadnih prometnih obdavčitev.

Opravljena je bila primerjava prednosti in slabosti med obvezno ter neobvezno shemo zaračunavanja pristojbin za cestni tovorni promet. Ugotovljeno je bilo, da čeprav imajo države članice z veliko prometa lahko jasne in takojšnje koristi, pa je treba finančno upravičenost sistemov zaračunavanja pristojbin za zunanje stroške v državah članicah z malo prometa še nadalje proučiti.

⁶ Povzetek prejetih mnenj in poročilo zaslišanja sta na voljo na spletni strani: http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

⁷ „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector“: http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

Proučeno je bilo tudi zaračunavanje posebne pristojbine ali davka za CO₂ poleg pristojbin za onesnaževanje zraka in obremenitve s hrupom. Ugotovljeno je bilo, da čeprav bi to lahko pomenilo dodatne koristi, bi bilo za to ustrežnejša uvedba bolj usklajenega pristopa na ravni Skupnosti za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov bodisi na podlagi sistema za trgovanje z emisijami ali skupnega elementa davka na gorivo v direktivi o obdavčitvi energije.

Predmet ocene je bil tudi učinek zaračunavanja pristojbin za zastoje na prometnih cestnih povezavah. Ta možnost bi zmanjšala zastoje, poleg tega pa bi tudi znatno zmanjšala onesnaževanje in emisije CO₂, zlasti če bi podobne pristojbine veljale tudi za avtomobile.

Prav tako je bilo ugotovljeno, da bi se lahko z razširitvijo obsega shem zaračunavanja pristojbin za vseevropsko omrežje na druge medmestne ceste lahko izognili težavam morebitnih preusmeritev prometa s cestninskih avtocest na necestninske medmestne ceste.

Z gospodarskega vidika in z vidika zagotovitve boljšega razumevanja in podpore med uporabniki prevoznih storitev so bile proučene prednosti in slabosti namenjanja prihodkov iz pristojbin za zunanje stroške.

Z oceno je bilo ugotovljeno, da če bi se vse države članice odločile za pobiranje cestnih pristojbin, kot dovoljuje predlog, bi se emisije lokalnih onesnaževal in ogljikovega dioksida zaradi cestnega tovornega prometa znatno zmanjšale, prav tako pa bi se zmanjšali zastoji in število smrtnih žrtev prometnih nesreč. Prilagajanje pristojbin v skladu z emisijskimi standardi Euro za vozila bi spodbudilo obnovo voznega parka, kar bi pomenilo izboljšano okoljsko uspešnost. Pozitivni vplivi na zastoje bodo prav tako pomenili, da bodo tovornjaki porabili 8% manj dieselskega goriva, zato se bodo zmanjšale tudi emisije CO₂. To bi jasno prispevalo k zmanjšanju onesnaževanja in boju proti podnebnim spremembam. Za splošno raven mobilnosti to ne bi imelo nobenih posledic (glej SEC(2008) 2208 za več podrobnosti).

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

3.1. Povzetek predlaganih ukrepov

Predlagana direktiva državam članicam omogoča, da v cestninah, ki jih zaračunavajo težkim tovornim vozilom, upoštevajo znesek, ki odraža stroške onesnaženja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa. V prometnih konicah omogoča tudi izračunavanje cestnin na podlagi stroškov zastojev, ki se zaračunavajo za druga vozila. Zneski se bodo razlikovali glede na prevoženo razdaljo, kraj in čas uporabe ceste, da bi se tako zagotovilo ustrežnejše upoštevanje teh zunanjih stroškov. Države članice bodo morale prihodke porabiti za povečanje trajnosti prometa, in sicer prek projektov, kot so raziskave in razvoj okolju prijaznejših in energetske učinkovitejših vozil, ublažitev vplivov onesnaževanja zaradi cestnega prometa ali zagotavljanje drugih možnosti infrastrukturnih zmogljivosti za uporabnike.

Države članice, ki se za to odločijo, morajo upoštevati skupna načela za zaračunavanje pristojbin in mehanizme za obveščanje Komisije o cestninskih shemah in poročanje o tem. Države članice morajo določiti neodvisne organe, ki stroške, ki se lahko zaračunajo, določijo z uporabo skupnega načina, ki ga je mogoče preprosto spremljati in prilagajati znanstvenemu napredku. S tem bo poskrbljeno, da bodo sheme zaračunavanja pristojbin pregledne in sorazmerne zastavljenemu cilju ter da ne bodo diskriminacijske glede nacionalnosti prevoznikov.

Pristojbine je treba pobrati prek elektronskih sistemov, ki ne ovirajo prostega pretoka prometa in ne povzročajo krajevnih nevšečnosti na cestninskih postajah, ter katerih uporabo je mogoče pozneje razširiti na druge dele omrežja, ne da bi bile za to potrebne znatne dodatne naložbe. Načrtovano je prehodno obdobje za sedanje sisteme z zapornicami. Da bi se izognili nedovoljenemu zaračunavanju pristojbin uporabnikom, morajo biti za zaračunavanje pristojbin na podlagi stroškov zastojev in onesnaževanja v kombinaciji s pristojbinami za povračilo infrastrukturnih stroškov izpolnjeni še drugi pogoji.

Predlog razširja obseg uporabe veljavne direktive preko vseevropskega omrežja, da ne bi prišlo do nedoslednih shem oblikovanja cen med glavnimi koridorji in drugimi medmestnimi cestami. Tako so določbe veljavne direktive o pribitku, ki se zaračunava v gorskih območjih za sofinanciranje prednostnih projektov EU, bolj predvidljive.

To pa državam članicam ne preprečuje, da bi na mestnih cestah uporabljale regulatorne dajatve, katerih izrecni namen je zmanjševanje prometnih zastojev ali boj proti okoljskim vplivom v mestnih območjih.

3.2. Pravna podlaga, načeli subsidiarnosti in sorazmernosti

Predlog temelji na členu 71 Pogodbe, saj sta izboljšanje učinkovitosti in okoljske uspešnosti cestnega tovornega prometa ključna cilja skupne prometne politike.

To je skladno z načeloma subsidiarnosti in sorazmernosti. Glede na pomen prometa za notranji trg ter njegovo vedno večjo čezmejno razsežnost in zunanje stroške je treba vzpostaviti skupna načela za zaračunavanje pristojbin za vse medmestne ceste, vključno z vseevropskim omrežjem, da bodo lahko države članice s cestninami pokrile zunanje stroške. To bo mogoče samo s spremembo veljavne direktive, zato tega države članice same ne morejo doseči.

Predlog državam članicam prepušča prosto odločitev o tem, ali bodo zaračunavale cestnine, na katerih cestah jih bodo zaračunavale ter ali bodo v cestninah upoštevale lokalne okoljske stroške in stroške zastojev. Prav tako se morajo države članice po lastni presoji odločiti, kateri projekti se bodo financirali iz prihodkov od cestnin, če izbrani projekti prispevajo k trajnostni mobilnosti. Predlog zato ne presega tega, kar je potrebno za uresničitev njegovih ciljev.

Predlagani instrument je direktiva, saj bi uredba lahko po nepotrebnem omejila diskrecijsko pravico držav članic.

Predlog obravnava zadevo, ki je pomembna za Evropski gospodarski prostor, zato bi moral veljati tudi zanj.

Predlog ne bo vplival na proračun Skupnosti.

4. PODROBNA OBRAZLOŽITEV PREDLOGA

Člen 2 dodaja nove opredelitve v zvezi s cestninami, pristojbinami za infrastrukturne stroške, pristojbinami za zunanje stroške, stroški onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa ter stroški zastojev. Prejšnji pojem ponderirane povprečne cestnine nadomešča pojem ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine.

Člen 7 podrobneje določa, da država članica ne more naložiti cestnin in uporabnin za vso državo, temveč mora izbrati enega od sistemov.

Člen 7a podrobneje določa deleže, ki jih je treba uporabljati med dnevnimi, tedenskimi, mesečnimi in letnimi stopnjami časovno omejenih pristojbin (vinjetami), s čimer se zagotovi, da plačane pristojbine niso diskriminacijske do občasnih uporabnikov, ki so navadno tuji prevozniki.

Člen 7b državam članicam omogoča, da cestnine zaračunavajo bodisi preko pristojbin na podlagi stroškov onesnaževanja zraka ali obremenitev s hrupom zaradi prometa ter zastojev bodisi preko pristojbine za povračilo stroškov gradnje, vzdrževanja in obratovanja infrastrukture ali pa oboje.

Člen 7c nalaga diferenciacijo pristojbin na podlagi zunanjih stroškov glede na vrsto vozila, ceste in časovna obdobja. Znesek pristojbine določi neodvisni organ v skladu z načinom iz Priloge IIIa.

Člen 7e dovoljuje pribitek na odsekih razen glavne poti, pri čemer se zaračunava pribitek v gorskih območjih, ter uvaja pravilo za izogibanje dvojnemu zaračunavanju, če se pristojbine na podlagi zunanjih stroškov zaračunavajo v kombinaciji s pribitkom.

Člen 7f(5) določa izogibanje dvojnemu zaračunavanju, ki bi povzročilo dvojno razlikovanje, namreč pristojbin za infrastrukturne stroške in pristojbin na podlagi zunanjih stroškov.

Člen 7g posodablja zahteve o obveščanju.

Člen 7h prepoveduje popuste ali znižanja pristojbin na podlagi zunanjih stroškov.

Člen 7i zahteva, da se pristojbine na podlagi zunanjih stroškov pobirajo z uporabo elektronskega cestninskega sistema, ki ne ovira prostega pretoka prometa in katerega uporabo je mogoče naknadno razširiti brez obcestnih zapornic, ki pomenijo znatne dodatne naložbe v obcestno infrastrukturo. Za veljavne cestnine je predvideno prehodno obdobje. Prevozniku bo treba zagotoviti tudi listino z navedenim zneskom pristojbine.

Člen 8b zagotavlja, da se v primeru, ko pri uvajanju cestninskega sistema sodeluje več držav članic, v to vključi tudi Komisija.

Člen 9(1)a podrobneje določa, da je na cestah v mestnih območjih dovoljena uporaba regulatornih dajatev.

Člen 9 namenja del cestnine, ki se zaračunava na podlagi zunanjih stroškov, različnim ukrepom, ki prispevajo k trajnostni prometni politiki.

Člen 9b-c Komisijo pooblašča, da način izračunavanja pristojbin prilagodi znanstvenemu napredku.

Člen 11 uvaja zahteve poročanja za države članice in Komisijo. Poročilo o nadaljnji širitvi direktive mora biti pripravljeno do 31. decembra 2013.

Drugi členi ponavljajo obstoječe določbe in so vstavljeni zaradi pravne jasnosti.

(Členi se nanašajo na spremenjeno direktivo, ne na direktivo, ki jo spreminjajo.)

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 ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 71(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije¹,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora²,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij³,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Spodbujanje trajnostnega prometa je pglavitni del skupne prometne politike. Zato je treba zmanjšati negativne vplive prometa, zlasti zastoje, ki ovirajo mobilnost, onesnaževanje, ki škodijo zdravju in okolju, ter prispevek prometa k podnebnim spremembam. Poleg tega je treba v opredelitev in izvajanje drugih politik Skupnosti, vključno s skupno prometno politiko, vključiti okoljevarstvene zahteve.
- (2) Cilj zmanjševanja negativnih vplivov prometa je treba doseči na način, ki ne bo nesorazmerno oviral prostega pretoka v korist zdrave gospodarske rasti in pravilnega delovanja notranjega trga.
- (3) Da bi se v skladu s tem zagotovila čim večja učinkovitost prometnega sistema, mora skupna prometna politika uporabiti različne instrumente, s katerimi bo izboljšala prometno infrastrukturo in tehnologije ter omogočila učinkovitejše upravljanje povpraševanja po prevoznih storitvah. Za to je treba še naprej uporabljati načelo „uporabnik plača“ in v prometnem sektorju razviti načelo „onesnaževalec plača“.

¹ UL [...] [...], [...], str. [...].

² UL [...] [...], [...], str. [...].

³ UL [...] [...], [...], str. [...].

- (4) V členu 11 Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES⁴ 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 interiorizacije zunanjih stroškov za vse vrste prevoza in strategija za postopno uporabo tega modela ter, če je ustrezno, predlogi za nadaljnji pregled navedene direktive.
- (5) Za uveljavitev bolj trajnostne prometne politike morajo cene prevoza bolje odražati stroške v zvezi z onesnaževanjem zraka in obremenitvami s hrupom zaradi prometa, podnebnimi spremembami ter zastoji, ki so posledica dejanske uporabe vozil, vlakov, letal ali ladij, da bi se na ta način čim bolj uporabljala infrastruktura, zmanjšalo lokalno onesnaževanje, upravljali zastoji ter bi boj proti podnebnim spremembam potekal v čim manjšo škodo gospodarstva. Za to je potreben postopen pristop za vse vrste prevoza, pri čemer je treba upoštevati njihove posebne značilnosti.
- (6) V sektorju cestnega prometa cestnine, ki so pristojbine za uporabo infrastrukture na podlagi razdalje, veljajo za pravičen in učinkovit gospodarski instrument za doseganje tega cilja, saj so neposredno povezane z uporabo infrastrukture ter jih je mogoče diferencirati glede na prevoženo razdaljo, okoljsko uspešnost vozila ter kraj in čas uporabe vozila ter jih je zato mogoče določiti na ravneh, ki ustrezajo stroškom onesnaževanja in zastojem zaradi dejanske uporabe vozil. Poleg tega cestnine ne povzročajo izkrivljanja konkurence v notranjem trgu, saj jih morajo plačevati vsi operaterji ne glede na njihovo državo članico izvora ali sedeža ter sorazmerno z intenzivnostjo uporabe cestnega omrežja.
- (7) Analiza učinka kaže, da bi imela uporaba cestnin, izračunanih na podlagi stroškov onesnaževanja, na cestah z gostim prometom pa na podlagi stroškov zastojev, pozitiven učinek na prometni sistem in bi prispevala k strategiji Skupnosti za boj proti podnebnim spremembam. S spodbujanjem uporabe okolju prijaznejših tehnologij za vozila, večanjem učinkovitosti logističnega ravnanja in zmanjševanjem števila voženj praznih tovornjakov bi zmanjševala zastoje in lokalno onesnaževanje. Neposredno bi pomembno vplivala tudi na zmanjševanje porabe goriva in prispevala k boju proti podnebnim spremembam. Cestnine, ki v svojem izračunu za uporabo cest z gostim prometom upoštevajo stroške v zvezi z zastoji, bodo učinkovitejše pri zmanjševanju zastojev, če bodo države članice v podobno shemo vključile tudi druge uporabnike cest, ki ne spadajo v področje uporabe te direktive.
- (8) Stroški onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa ter stroški zastojev, 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 poteka uporaba prevoznih storitev. Načelo onesnaževalec plača se bo izvajalo preko zaračunavanja pristojbin za zunanje stroške, kar bo tudi pripomoglo k znižanju zunanjih stroškov.
- (9) Model za izračunavanje zunanjih stroškov, ki ga je oblikovala Komisija, zagotavlja zanesljive načine in navaja številne vrednosti enot, na podlagi katerih je mogoče izračunavati uporabnine za ceste.

⁴ UL L 187, 20.7.1999, str. 42. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Sveta 2006/103/ES (UL L 363, 20.12.2006, str. 344).

- (10) Še vedno obstajajo negotovosti glede stroškov in koristi sistemov, ki jih zahteva uporaba diferenciranih uporabnin na cestah z malo prometa. Dokler tovrstne negotovosti niso odpravljene, se zdi prilagodljiv pristop na ravni Skupnosti najustreznejši. Ta prilagodljivi pristop bi moral državam članicam prepustiti, 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.
- (11) Časovno omejene uporabnine in cestnine se na ozemlju države članice ne bi smele uporabljati hkrati, da ne pride do drobitve shem zaračunavanja pristojbin z negativnimi učinki za prometno panogo, razen v nekaterih posebnih primerih, ko je treba financirati gradnjo predorov, mostov in gorskih prelazov.
- (12) Časovno omejene uporabnine, ki se zaračunavajo dnevno, tedensko, mesečno ali letno, ne bi smele biti diskriminacijske do občasnih uporabnikov, saj je velik delež tovrstnih uporabnikov najverjetneje tujih prevoznikov. Določiti bi bilo treba podrobnejše razmerje med dnevnimi, tedenskimi, mesečnimi in letnimi stopnjami.
- (13) Treba se je izogniti nedoslednostim med shemami zaračunavanja pristojbin za vseevropsko omrežje in druge dele cestnega omrežja, po katerih lahko poteka mednarodni promet. Zato se morajo na celotnem medmestnem cestnem omrežju uporabljati enaka načela zaračunavanja pristojbin.
- (14) Dovoljeno bi moralo biti, da bi bili v cestninah na podlagi prevožene razdalje upoštevani zunanji stroški na podlagi stroškov onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa. Poleg tega bi bilo treba omogočiti da bi se na cestah, na katerih je običajno gost promet, in v času prometnih konic, stroški zastojev, ki se navadno krijejo na lokalni ravni, lahko krili tudi preko pristojbine za zunanje stroške. Omogočeno bi moralo biti, da bi se zunanji stroški, upoštevani v cestninah, dodali infrastrukturnim stroškom, če bi bili pri izračunavanju stroškov izpolnjeni nekateri pogoji, ki bi preprečili nedovoljeno zaračunavanje pristojbin.
- (15) Da bi bolje odražali stroške onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa ter stroške zastojev, bi se morale pristojbine za zunanje stroške razlikovati glede na vrsto ceste, vrsto vozila in časovno obdobje, kot so dnevne, tedenske ali sezonske prometne konice ali obdobja zunaj njih ter nočni čas.
- (16) Za nemoteno delovanje notranjega trga je treba vzpostaviti okvir Skupnosti, ki bi zagotovil pregledno, sorazmerno in nediskriminacijsko določanje cestnih pristojbin na podlagi lokalnih stroškov onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa ter stroškov zastojev. Za to je potrebna uporaba skupnih načel za zaračunavanje pristojbin, načinov za izračun in vrednosti enot zunanjih stroškov, ki temeljijo na priznanih znanstvenih metodah, ter vzpostavitev mehanizmov za obveščanje Komisije o cestninskih shemah in poročanje o tem.
- (17) Organ, odgovoren za določanje pristojbin za zunanje stroške, tudi ne bi smel imeti osebnih interesov za določanje neupravičeno visokih zneskov, zato bi moral biti neodvisen od organa, ki pobira cestnine in upravlja prihodke od cestnin. Izkušnje so pokazale, da dodajanje pribitka cestninam v goratih območjih za financiranje prednostnih projektov vseevropskega omrežja za upravljavce infrastrukture ni izvedljiva možnost, če povišanje cestnin povzroči tako obsežno preusmeritev prometa,

da pride do izgub prihodkov. Za rešitev te težave bi bilo treba dovoliti pribitke na drugih možnih poteh, na katere bi se sicer preusmeril promet.

- (18) 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 interesu Skupnosti. Za preprečitev neupravičenega zaračunavanja 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 se znesek pribitka odšteje od pristojbine za zunanje stroške.
- (19) Kadar se zaračunava pristojbina za zunanje stroške, bi razlikovanje infrastrukturnih pristojbin za zmanjšanje zastojev, čim boljšo uporabo infrastrukture, zmanjšanje poškodb infrastrukture ali za varnost v prometu veljalo za neupravičeno breme za nekatere kategorije uporabnikov in ga bi bilo zato treba preprečiti.
- (20) Popusti in znižanja pristojbin za zunanje stroške ne bi smeli biti dovoljeni, saj bi pomenili znatno tveganje za neupravičeno diskriminacijo nekaterih kategorij uporabnikov.
- (21) Zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške prek cestnin bo učinkoviteje vplivalo na prometne odločitve, če se bodo uporabniki zavedali teh stroškov. Zato bi jih bilo treba posebej prikazati na izkazu, računu ali temu enakovrednem dokumentu, ki ga izda cestninski operater. Poleg tega bi tovrstni dokumenti prevoznikom olajšali prevalitev stroškov pristojbin za zunanje stroške na odpremnike ali druge stranke.
- (22) Uporaba elektronskih cestninskih sistemov je nujna za preprečitev prekinitev prostega pretoka prometa in škodljivih vplivov na lokalno okolje, ki bi jih lahko povzročile kolone pred cestninskimi zapornicami. Zato bi bilo prav zagotoviti, da se pristojbine za zunanje stroške pobirajo s takim sistemom, ki izpolnjuje zahteve Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2004/52/ES z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti⁵, v kateri so predvideni ustrezni in sorazmerni ukrepi, ki zagotavljajo, da se pri izvajanju elektronskega cestninjenja primerno obravnavajo tehnična, pravna in poslovna vprašanja, varstvo podatkov ter zasebnost. Poleg tega bi morali biti tovrstni sistemi oblikovani brez obcestnih zapornic na način, ki bi, brez večjih stroškov, omogočal njihovo naknadno razširitev na katere koli vzporedne ceste. Zagotoviti pa bi bilo treba prehodno obdobje, da bi se opravile vse potrebne prilagoditve.
- (23) Za zagotovitev pravne jasnosti bi bilo treba podrobno določiti, kje so dovoljene regulatorne dajatve, katerih izrecni namen je zmanjševanje prometnih zastojev ali boj proti okoljskim vplivom, vključno s slabo kakovostjo zraka.
- (24) V skladu s cilji prometne politike iz te direktive bi bilo treba dodatne prihodke iz pristojbin za zunanje stroške porabiti za projekte, ki so v širšem interesu Skupnosti in so namenjeni splošnemu spodbujanju trajnostne mobilnosti. Tovrstni projekti bi morali zato biti povezani z omogočanjem učinkovitega oblikovanja cen, zmanjševanjem onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru, ublažitvijo njegovega vpliva,

⁵ UL L 166, 30.4.2004, str. 124. Popravljen različica v UL L 200, 7.6.2004, str. 50.

izboljševanjem uspešnosti vozil glede emisij CO₂ in porabe energije ter z razvojem drugih oblik infrastrukture za uporabnike prevoznih storitev. To vključuje na primer raziskave in razvoj okolju prijaznejših vozil ter izvajanje dela načrtov ukrepanja na podlagi Direktive Sveta 96/62/ES z dne 27. septembra 1996 o ocenjevanju in upravljanju kakovosti zunanjega zraka⁶ in Direktive 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa⁷, ki se nanaša na promet, kar lahko zajema ukrepe za ublažitev onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa okoli velikih infrastrukturnih kompleksov in v strnjenih naseljih. Rezervacija teh prihodkov držav članic ne odvezuje obveznosti iz člena 88(3) Pogodbe, da morajo Komisiji sporočiti določene nacionalne ukrepe, in tudi ne vpliva na izid katerega koli postopka, ki se začne na podlagi členov 87 in 88 Pogodbe.

- (25) Za spodbujanje interoperabilnosti cestninske ureditve bi moralo biti dvema ali več državam članicam dovoljeno, da pri uvajanju skupnega sistema cestnin sodelujejo med sabo, če izpolnjujejo določene pogoje.
- (26) Komisija mora Evropskemu parlamentu in Svetu v skladu s to direktivo pravočasno poslati celovito oceno izkušenj, ki so si jih pridobile države članice, ki uporabljajo pristojbine za zunanje stroške. Ta ocena mora vključevati tudi analizo napredka pri strategiji boja proti podnebnim spremembam, še zlasti pri opredelitvi skupnega elementa davka na gorivo v zvezi s podnebnimi spremembami v Direktivi Sveta 2003/96/ES z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije⁸, vključno z gorivom, ki ga uporabljajo težka tovorna vozila. Ob upoštevanju tega napredka bi bilo treba vključiti vprašanje glede emisij ogljikovega dioksida ter nadaljevati analizo vseh nadaljnjih ustreznih ukrepov.
- (27) Člen 55(2) Uredbe Sveta (ES) št. 1083/2006 z dne 11. julija 2006 o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1260/1999⁹ določa, da je treba prihodke iz pristojbin, ki jih krijejo neposredno uporabniki, upoštevati pri določitvi primanjkljaja finančnih sredstev v primeru projektov, ki ustvarjajo prihodek. Vendar, ker so prihodki iz pristojbin za zunanje stroške namenjeni projektom za zmanjševanje onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru, ublažitev njegovega vpliva, izboljševanje uspešnosti vozil glede emisij CO₂ in porabe energije ter razvoj drugih oblik infrastrukture za uporabnike prevoznih storitev, se ti prihodki ne bi smeli upoštevati v izračunu primanjkljaja sredstev financiranja.

⁶ UL L 296, 21.11.1996, str. 55. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1882/2003 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 284, 31.10.2003, str. 1).

⁷ UL L 189, 18.7.2002, str. 12.

⁸ UL L 283, 31.10.2003, str. 51. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/75/ES (UL L 157, 30.4.2004, str. 100. Popravljen različica v UL L 195, 2.6.2004, str. 31).

⁹ UL L 210, 31.7.2006, str. 25. Uredba, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1989/2006 (UL L 411, 30.12.2006, str. 6).

- (28) Ukrepi, ki so potrebni za izvajanje te direktive, se sprejmejo v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil¹⁰.
- (29) Komisija bi morala biti zlasti pooblaščenca za prilagoditev prilog 0, III, IIIa in IV tehničnemu in znanstvenemu napredku ter prilog I in II inflaciji. Ker so navedeni ukrepi splošni in namenjeni spremembi nebitnih elementov te direktive, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (30) Ker države članice same ne morejo zadovoljivo doseči cilja ukrepa, ki je spodbujanje diferenciranih pristojbin na podlagi zunanjih stroškov za doseganje trajnostnega prometa, in se torej zaradi pomena čezmejne razsežnosti prometa lažje dosežejo na ravni Skupnosti, lahko Skupnost ukrepa v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti, kakor je določeno v navedenem členu, ta direktiva ne presega tega, kar je potrebno za uresničitev navedenega cilja –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 1999/62/ES se spremeni:

- (1) V členu 2 se točki (b) in (ba) nadomestita z naslednjim:
- „(b) ‚cestnina‘ pomeni plačilo posebnega zneska za vozilo na podlagi razdalje, ki jo to vozilo prevozi po dani infrastrukturi, ter zajema infrastrukturne pristojbine in/ali pristojbine za zunanje stroške;
 - (ba) ‚infrastrukturna pristojbina‘ pomeni pristojbino, ki se zaračuna v obliki cestnine, za povračilo stroškov, ki jih ima država članica v zvezi z infrastrukturo;
 - (bb) ‚pristojbina za zunanje stroške‘ pomeni pristojbino, ki se zaračuna v obliki cestnine, za povračilo stroškov, ki jih ima država članica v zvezi z onesnaževanjem zraka, obremenitvami s hrupom zaradi prometa in zastoji;
 - (bc) ‚stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa‘ pomenijo stroške škode, ki jo je povzročil izpust nekaterih škodljivih emisij v zrak med delovanjem vozila;
 - (bd) ‚stroški obremenitev s hrupom zaradi prometa‘ pomenijo stroške škode, ki jo je povzročil hrup, ki ga je oddalo vozilo, ali ki jo je povzročilo vzajemno delovanje med vozilom in voziščem;
 - (be) ‚stroški zastojev‘ pomenijo dodatne stroške zaradi izgube časa, nezanesljivosti časa potovanja, povečane porabe goriva ter stroškov vzdrževanja vozila, ki se

¹⁰ UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen z Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

zaračunavajo za druga vozila, ko se raba infrastrukture približuje mejam zmogljivosti;

- (bf) „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;
- (bg) „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.“

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

„Člen 7

1. Države članice lahko ohranijo ali uvedejo cestnine in/ali uporabnine na svojem cestnem omrežju ali nekaterih odsekih tega omrežja pod pogoji, določenimi v odstavkih 2, 3 in 4 tega člena ter v členih od 7a do 7j.
2. Države članice na svojem ozemlju ne zaračunavajo tako cestnin kot tudi uporabnin za katero koli kategorijo vozil. 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 biti posredno ali neposredno diskriminacijske 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 ravni cestnin ali uporabnin oziroma oprostitve od obveznosti plačevanja cestnin ali uporabnin za tista vozila, ki so izvzeta iz zahteve po vgradnji in uporabi tahografa v skladu z Uredbo Sveta (EGS) št. 3821/85*, ter v primerih in pod pogoji iz člena 6(2)(a) in (b) te direktive.
5. Država članica se lahko odloči, da do vključno 31. decembra 2011 uporabljala cestnine in/ali uporabnine samo za vozila, katerih največja dovoljena skupna masa naloženega vozila presega 12 ton. Cestnine in/ali uporabnine se bodo od 1. januarja 2012 uporabljale za vsa vozila v smislu člena 2(d), razen če bo država članica menila, da bi razširitev na vozila, lažja od 12 ton:
 - (a) imela pomembne negativne učinke na prost pretok prometa, okolje, raven hrupa, zastoje ali zdravje ali
 - (b) povzročila upravne stroške, ki bi bili več kot 30% višji od dodatnega prihodka, ki bi ga pomenila razširitev.

Člen 7a

1. Uporabnine so sorazmerne s trajanjem uporabe infrastrukture in veljajo en dan, en teden, en mesec ali eno leto. Letna stopnja ne sme biti nižja od 80-kratne vrednosti dnevne stopnje, mesečna stopnja ne sme biti nižja od 13-kratne vrednosti dnevne stopnje in tedenska stopnja ne sme biti nižja od 5-kratne vrednosti dnevne stopnje.

Država članica sme samo za vozila, registrirana v tej državi članici, uveljavljati letne stopnje.

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

Člen 7b

1. Infrastrukturne pristojbine temeljijo na načelu povračila 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 ali stopnjo dobička po tržnih pogojih.
2. Pristojbine za zunanje stroške se nanašajo na stroške onesnaževanja zraka zaradi prometa, stroške obremenitev s hrupom zaradi prometa ali na oboje. Na cestnih odsekih z gostim prometom lahko pristojbine za zunanje stroške vključujejo tudi stroške zastojev v obdobjih, ko so na teh cestnih odsekih navadno zastoji.
3. Upoštevajo se stroški, ki se nanašajo na omrežje ali del omrežja, na katerem se cestnine zaračunavajo, ter na vozila, ki se jim cestnine zaračunavajo. Države članice se lahko odločijo povrniti samo odstotek teh stroškov.

Člen 7c

1. Pristojbine za zunanje stroške se razlikujejo glede na vrsto ceste in emisijski razred EURO, kadar pristojbine vključujejo stroške zastojev in/ali obremenitev s hrupom zaradi prometa, pa tudi glede na časovno obdobje.
2. Znesek pristojbine za zunanje stroške za vsako kombinacijo razreda vozila, vrste ceste in časovnega obdobja se določi v skladu z najmanjšimi mogočimi zahtevami, skupno formulo in najvišjimi dovoljenimi zunanjimi stroški, ki se lahko zaračunajo, iz Priloge IIIa.
3. Znesek pristojbine za zunanje stroške določi organ, ki ga za to imenuje država članica. Organ je pravno in finančno neodvisen od organizacije, ki upravlja ali pobira pristojbino ali njen del. Če pa je navedena organizacija pod nadzorom države članice, je organ lahko upravna enota te države.

Člen 7d

1. Države članice infrastrukturne pristojbine izračunavajo z uporabo metodologije, ki temelji na temeljnih načelih za izračun, določenih v Prilogi III.
2. V primeru koncesijskih cestnin je najvišja raven infrastrukturnih pristojbin enaka ali nižja od ravni, dobljene z uporabo metodologije, ki temelji na temeljnih načelih za izračun, določenih v Prilogi III. Enakost se oceni na osnovi razumno dolgega referenčnega obdobja, ki ustreza 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 7e

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, če:
 - (a) se prihodek iz pribitka naloži v financiranje gradnje prednostnih projektov v evropskem interesu iz Priloge III k Odločbi št. 1692/96/ES, 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 7d, razen če se ustvarjeni prihodek naloži v čezmejne odseke prednostnih projektov v evropskem interesu, ki vključujejo infrastrukturo v 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 opis natančne lokacije pribitka in potrdilo o odločitvi za financiranje gradbenih del 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 potem, ko je Komisija o tem obveščena, uporablja tudi za cestne odseke, ki jih uporabniki lahko uporabljajo namesto odsekov, za katere se uporablja pribitek iz odstavka 1, če:
 - bi uporaba pribitka za cesto povzročila, da bi se znaten delež prometa, ki poteka po njej, preusmeril na to drugo možno cesto, in
 - so izpolnjeni pogoji iz točk (a) do (e) prvega pododstavka odstavka 1.
3. Pribitek se lahko uporablja za infrastrukturne pristojbine, ki so diferencirane v skladu s členom 7f.
4. Ko Komisija od države članice, ki namerava zaračunavati pribitek, prejme zahtevane informacije, te informacije predloži članom odbora iz člena 9c. 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 obrobni regij, lahko v skladu s posvetovalnim postopkom iz člena 9c(2) zavrne načrte zadevne države članice za pristojbine ali zahteva njihovo spremembo.
5. 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.
6. Znesek pribitka se odšteje od zneska pristojbine za zunanje stroške, izračunanega v skladu s členom 7c.

Člen 7f

1. Ravni cestnin, ki jih sestavljajo samo infrastrukturne pristojbine, se v skladu z emisijskimi razredi EURO diferencirajo tako, da nobena cestnina za več kot 100% ne presega cestnine, ki se zaračunava za enakovredna vozila, ki izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde.
2. Kadar voznik 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. Cestnine, ki jih sestavljajo samo infrastrukturne pristojbine, se lahko prav tako diferencirajo 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; ter
 - (b) se diferenciacija uporablja glede na obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas;
 - (c) nobena cestnina za več kot 100% ne presega cestnine, ki se zaračunava za najcenejše obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas.

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.
5. Če so v cestnino zajete pristojbine za zunanje stroške, se odstavka 1 in 3 ne uporabljata za del cestnine, ki ga sestavljajo infrastrukturne pristojbine.

Člen 7g

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 vsak posamezen izračun stroškov, in odstotek stroškov, ki ga želijo povrniti;
 - (b) za cestninske ureditve, ki vključujejo koncesijske cestnine:
 - koncesijske pogodbe ali bistvene spremembe teh pogodb,
 - osnovna ureditev, na podlagi katere je dajalec koncesije oblikoval obvestilo o koncesiji, kakor je navedeno v Prilogi VII B k Direktivi 2004/18/ES; ta osnovna ureditev vsebuje oceno stroškov iz člena 7b(1), ki se predvidevajo po koncesiji, predviden promet po vrsti vozila, ravni 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 da mnenje o izpolnjevanju zahtev iz člena 7d. Mnenja Komisije so dana na voljo odboru iz člena 9c.
3. Države članice vsaj šest mesecev pred začetkom izvajanja nove cestninske ureditve za pristojbine za zunanje stroške Komisiji pošljejo:
 - (a) natančne podatke o lokaciji 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) naziv organa, imenovanega v skladu s členom 7c(3) za določitev zneska pristojbine, in ime njegovega zastopnika ter

- (d) parametre, podatke in informacije, ki so potrebni za ponazoritev, kako se bo uporabljala metoda za izračun iz Priloge IIIa.
4. Komisija se lahko v šestih mesecih od prejema informacij v skladu z odstavkom 3 odloči, da bo od zadevne države članice zahtevala prilagoditev predlagane pristojbine za zunanje stroške, če meni, da obveznosti iz člena 7b, člena 7c, člena 7i ali člena 9(2) niso izpolnjene. Odločitev Komisije je dana na voljo odboru iz člena 9c.

Člen 7h

1. Države članice ne bodo omogočale popustov ali znižanj za katere koli uporabnike v zvezi z elementom cestnine, ki ustreza pristojbini za zunanje stroške.
2. Države članice lahko omogočijo popuste ali znižanja za infrastrukturne pristojbine, če:
 - (a) je tarifna struktura sorazmerna, objavljena in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike ter nima za posledico prevalitve dodatnih stroškov na ostale uporabnike v obliki višjih cestnin in
 - (b) tovrstni popusti ali znižanja povzročijo dejanske prihranke upravnih stroškov in ne presegajo 13% infrastrukturnih pristojbin, ki jih plačujejo enakovredna vozila, ki do popustov ali znižanj niso upravičena.
3. Ob upoštevanju pogojev iz točke (b) člena 7f(3) in člena 7f(4) se ravni cestnin lahko za posamezne projekte, ki so v velikem interesu Evrope, izjemoma diferencirajo na drugačen način, da se zagotovi gospodarska izvedljivost takih projektov, kadar so ti izpostavljeni neposredni konkurenci z drugimi vrstami prevoznih sredstev. Tarifna struktura je linearna, sorazmerna, objavljena in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike ter ne dopušča, da bi se dodatni stroški prevalili na druge uporabnike v obliki višjih cestnin. Komisija pred začetkom izvajanja zadevne tarifne strukture preveri skladnost z navedenimi pogoji.

Člen 7i

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 Skupnosti. Zato države članice sodelujejo pri uvajanju metod, s katerimi se prevoznikom vsaj na glavnih plačilnih mestih znotraj in zunaj držav članic, v katerih uporabnine veljajo, omogoči njihovo plačevanje 24 ur na dan in z vsemi 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, mora zagotoviti, da so ustrezne naprave, ki izpolnjujejo zahteve iz Direktive 2004/52/ES, na voljo vsem uporabnikom pod razumnimi upravnimi in ekonomskimi pogoji.

3. Če država članica za vozilo zaračuna pristojbino za zunanje stroške, mora biti znesek tovrstne pristojbine naveden na listini, ki se izda prevozniku.
4. Pristojbine za zunanje stroške se zaračunavajo in pobirajo z uporabo elektronskega sistema, ki izpolnjuje zahteve iz člena 2(1) Direktive 2004/52/ES in ga je mogoče naknadno razširiti na druge cestne odseke brez obcestnih zapornic, ki pomenijo znatne dodatne naložbe v obcestno infrastrukturo.
5. Do 31. decembra 2013 pa se lahko pristojbine za zunanje stroške zaračunavajo in pobirajo z uporabo obstoječih sistemov cestninjenja. V takem primeru zadevna država članica Komisiji sporoči načrt prehoda na sistem, ki izpolnjuje zahteve iz odstavka 4 najpozneje do 31. decembra 2013.

Člen 7j

Ta direktiva ne vpliva na možnost držav članic, ki uvedejo sistem cestnin in/ali uporabnin za infrastrukturo, da brez poseganja v člena 87 in 88 Pogodbe predvidijo ustrezno povračilo teh pristojbin.“

* UL L 370, 31.12.1985, str. 8.

- (3) V poglavju III se doda naslednji člen 8b:

„Člen 8b

1. Dve državi članici ali več lahko sodelujejo pri uvajanju skupnega cestninskega sistema, veljavnega na njihovem ozemlju kot celoti. V tem primeru te države članice zagotovijo intenzivno udeležbo Komisije pri navedenem sodelovanju ter tudi pri poznejšem obratovanju sistema in njegovem morebitnem spreminjanju.
2. Za skupni cestninski sistem veljajo pogoji iz členov od 7 do 7j in je odprt za 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 boj proti posledicam za okolje, vključno s slabo kakovostjo zraka, na kateri koli mestni cesti, ki teče skozi mestno območje.“
- „2. Država članica, v kateri se zaračunavajo pristojbine za zunanje stroške, zagotovi, da so prihodki iz teh pristojbin namenjeni ukrepom za omogočanje učinkovitega oblikovanja cen, zmanjševanje onesnaževanja zaradi cestnega

prometa pri viru, ublažitev njegovega vpliva, izboljševanje uspešnosti vozil glede emisij CO₂ in porabe energije ter razvoj drugih oblik infrastrukture za uporabnike prevoznih storitev.

Država članica, v kateri se zaračunavajo infrastrukturne pristojbine, določi uporabo prihodkov iz teh pristojbin. Da bi se omogočil razvoj prometnega omrežja kot celote, bi bilo treba treba prihodke iz pristojbin porabiti tako, da bodo koristili prometnemu sektorju in čimbolj izboljšali celoten prometni sistem.“

(5) Člen 9b in 9c se nadomesti z naslednjim:

„Člen 9b

Komisija spodbuja dialog in izmenjavo tehničnega znanja in izkušenj v zvezi z izvajanjem te direktive in zlasti njenih prilog med državami članicami. Komisija prilagodi priloge 0, III, IIIa ter IV znanstvenemu in tehničnemu napredku ter prilogi I in II inflaciji. Ukrepi za spremembo nebistvenih določb te direktive se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 9c(3).

Člen 9c

1. Komisiji pomaga odbor.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 3 in 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.
3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.“

(6) Člen 11 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 11

1. Države članice, ki zaračunavajo pristojbine za zunanje stroške in/ali infrastrukturne pristojbine, do 31. decembra 2012, pripravijo poročilo o cestninah, zaračunanih na svojem ozemlju, ter ga pošljejo Komisiji. 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;
 - (b) skupnih prihodkih iz pristojbin za zunanje stroške ter informacije o porabi teh prihodkov; in
 - (c) o ponderirani povprečni infrastrukturni pristojbini ter skupnih prihodkih iz infrastrukturnih pristojbin.

2. Komisija najpozneje do 31. decembra 2013 Evropskemu parlamentu in Svetu predstavi poročilo o izvajanju te direktive in njenih učinkih, zlasti v zvezi z učinkovitostjo določb o povračilu stroškov v zvezi z zastoji in onesnaževanjem zaradi prometa ter določb o vključitvi vozil, težjih od 3,5 tone in lažjih od 12 ton. Poročilo med drugim ocenjuje:

- (a) pomen upoštevanja drugih zunanjih stroškov pri izračunu cestnin, zlasti stroškov emisij ogljikovega dioksida, če opredelitev skupnega elementa davka na gorivo, ki se nanaša na podnebne spremembe, ne bi dala zadovoljivih rezultatov, ter stroškov prometnih nesreč in izgube biotske raznovrstnosti,
- (b) pomen razširitve področja uporabe direktive na druge kategorije vozil,
- (c) možnost sprejetja pregledane klasifikacije vozil za namen diferenciacije cestnin ob upoštevanju povprečnega vpliva na okolje, zastoje in infrastrukturo, njihove uspešnosti glede emisij CO₂ in porabe energije ter praktične in ekonomske izvedljivosti zaračunavanja ter izvajanja cestninjenja in
- (d) tehnično in ekonomsko izvedljivost uvedbe najnižjih pristojbin glede na prevoženo razdaljo na glavnih medmestnih cestah. Poročilo izpostavlja možne vrste cestnih odsekov, na katerih naj se uvede zaračunavanje, možne načine zaračunavanja in izvajanja tovrstnih pristojbin, ki bo stroškovno učinkovito, ter skupen preprost način za določanje najnižjih stopenj.“

(7) 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 odvisnosti cestnin od stroškov ne posega v svobodno izbiro držav članic, da jim v skladu s členom 7b(3) vseh stroškov ni treba povrniti s prihodki iz cestnin, ali v svobodno odločitev, da lahko v skladu s členom 7f zneske določenih cestnin prilagodijo tako, da odstopajo od povprečnih cestnin.“^{**}

**

Te določbe, skupaj z možnostjo prilagajanja, ki omogoča povrnitev stroškov v daljšem časovnem obdobju (glej tretjo alineo točke 2.1), dopuščajo precejšnjo svobodo pri določanju cestnin na ravneh, ki so sprejemljive za uporabnike in prilagojene posebnim ciljem prometne politike države članice.“

(b) v točki (1), druga alineja, se besede „člen 7a(1)“ nadomestijo z besedami „člen 7b(3)“.

(8) Za Prilogo III, se kot Priloga IIIa vstavi besedilo v prilogi k tej direktivi.

Člen 2

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 31. decembra 2010. Komisiji takoj sporočijo besedila navedenih predpisov in korelacijsko tabelo med navedenimi predpisi in to direktivo.

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

3. 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.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

PRILOGA

"PRILOGA IIIa

NAJMANJŠE MOŽNE ZAHTEVE ZA ZARAČUNAVANJE PRISTOJBIN ZA ZUNANJE STROŠKE IN NAJVIŠJI DOVOLJENI ZUNANJI STROŠKI, KI SE LAHKO ZARAČUNAJO

V tej prilogi so določene najmanjše možne zahteve za zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške in najvišji dovoljeni zunanji stroški, ki se lahko upoštevajo pri določanju zneska.

1. DELI ZADEVNEGA OMREŽJA

Država članica natančno določi del ali dele 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 omrežja, 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 in zastoje, ki so večji od povprečne škode in zastojev na drugih delih omrežja cestne infrastrukture, na katerih se pristojbine za zunanje stroške ne zaračunavajo, ali
- bi lahko imela uvedba pristojbin za zunanje stroške na drugih omrežjih negativen vpliv na okolje, zastoje 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 obvesti Komisijo o klasifikaciji vozil, na podlagi katere se bo določila diferenciacija cestnin. Komisijo prav tako obvesti o lokaciji cest, na katerih se zaračunavajo višje pristojbine za zunanje stroške (v nadaljnjem besedilu: primestne ceste), in cest, na katerih se zaračunavajo nižje pristojbine za zunanje stroške (v nadaljnjem besedilu: druge medmestne ceste).

Če je ustrezno, Komisijo obvesti tudi o natančnih časovnih obdobjih, ki ustrezajo nočnemu času in različnim dnevnim, tedenskim ali sezonskim prometnim konicam, v času katerih se lahko naložijo višje pristojbine za zunanje stroške, da se upoštevajo večji zastoji ali večje motenje zaradi hrupa.

Klasifikacija cest in opredelitev časovnih obdobji temeljita na objektivnih merilih glede na raven izpostavljenosti cest ter njihove okolice zastojem in onesnaževanju, kot so gostota prebivalstva, letno število obdobji z najvišjo onesnaženostjo, izmerjenih v skladu z Direktivo 96/62/ES, povprečni dnevni in urni obseg prometa ter raven uporabe storitev (odstotek dneva ali leta, ko se uporaba ceste približa ali preseže njene zmogljivosti, povprečne zamude in/ali dolžina kolon). Uporabljena merila se vključijo v obvestilo.

3. ZNESEK PRISTOJBINE

Neodvisni organ za vsak razred vozila, vrsto cest in časovno obdobje določi posamezen poseben znesek. Tarifna struktura je pregledna, objavljena in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike.

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. Pristojbina se določi čim bližje zunanjim stroškom, ki jih je mogoče pripisati zadevni kategoriji uporabnikov cest.

Pristojbine se prav tako določijo po tem, ko so bili upoštevani tveganje preusmeritve prometa ter negativni učinki na varstvo v cestnem prometu, okolje in zastoje ter rešitve za ublažitev teh tveganj.

Neodvisni organ spremlja učinkovitost tarifne sheme pri zmanjševanju okoljske škode zaradi cestnega prometa in pri razbremenjevanju zastojev, kjer se uporablja. Tarifno strukturo in posebni znesek pristojbine, določene za dani razred vozila, vrsto ceste in časovno obdobje, redno prilagaja spremembam povpraševanja po 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, neodvisni organ izračuna stroške onesnaževanja zraka zaradi prometa, ki se lahko zaračunajo, tako da uporabi spodnjo formulo ali pa upošteva vrednosti enot iz razpredelnice 1, če so slednje nižje:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk} \text{ pri čemer:}$$

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

Upoštevajo se samo emisije trdnih delcev in predhodnikov ozona, kot so dušikov oksid in hlapne organske spojine. Faktorji emisije so isti, kot jih uporabljajo države članice pri oblikovanju nacionalnih katastrov emisij, opredeljenih v Direktivi 2001/81/ES (ki zahteva uporabo priložnika za katastre emisij EMEP/CORINAIR)¹. Upošteva se denarna vrednost stroškov onesnaževal iz razpredelnice 13 „Priložnika za ocenjevanje zunanjih stroškov v prometnem sektorju“².

¹ Methodology of the European Environmental Agency <http://reports.eea.europa.eu/EMEPCORINAIR5/>.

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

Razpredelnica 1: Stroški onesnaževanja zraka vozila (PCV)

cent/prevožen kilometer vozila	Primestne ceste	Druge medmestne ceste
EURO 0	16	13
EURO I	11	8
EURO II	9	8
EURO III	7	6
EURO IV	4	4
EURO V in manj onesnaževal	3	2

Vrednosti v centih, 2000

Vrednosti iz razpredelnice 1 so aritmetične sredine vrednosti iz razpredelnice 15 „Priročnika za ocenjevanje zunanjih stroškov v prometnem sektorju“³ za vozila štirih različnih kategorij velikosti. Države članice lahko za vrednosti iz razpredelnice 1 uporabljajo korekcijski faktor, da dobijo dejansko sestavo voznega parka glede velikosti vozil. Vrednosti iz razpredelnice 1 je mogoče v gorskih območjih pomnožiti s faktorjem do 2, če je to upravičeno z nakloni cest, višino in/ali temperaturnimi inverzijami.

Neodvisni organ lahko uporabi druge možne načine in uporabi podatke meritev onesnaževal zraka ter lokalno vrednost denarne vrednosti stroškov onesnaževal, če rezultati ne presegajo rezultatov, ki bi jih dobili z zgornjo formulo ali zgornjimi vrednostmi enot za vse razrede vozil.

Vsi parametri, podatki in druge informacije, brez katerih razumevanje izračuna stroškov onesnaževanja zraka, ki se lahko zaračunajo, ni mogoče, so dostopni javnosti.

4.2. Stroški obremenitev s hrupom zaradi prometa

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

$$NCV_{ij} \text{ (podnevi)} = \sum_k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

$$NCV_{ij} \text{ (ponoči)} = n \times NCV_{ij} \text{ (podnevi)} \text{ pri čemer}$$

- NCV_{ij} pomeni stroške obremenitev s hrupom vozila razreda i na cesti vrste j (euro/prevožen kilometer vozila)
- NC_{jk} pomeni stroške obremenitev s hrupom na osebo, izpostavljeno na vrsti ceste j ravni hrupa k (euro/osebo)
- POP_k pomeni prebivalstvo, izpostavljeno dnevni ravni hrupa k na kilometer (oseba/kilometer)
- ADT pomeni povprečni dnevni obseg prometa (vozilo)
- n pomeni nočni korekcijski faktor

³ Isto.

Prebivalstvo, izpostavljeno ravni hrupa k, se vzame iz strateških kart hrupa, navedenih v členu 7 Direktive 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa.

Strošek na osebo, izpostavljeno ravni hrupa k, se vzame iz razpredelnice 20 „Priročnika za ocenjevanje zunanjih stroškov v prometnem sektorju“⁴.

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

Razpredelnica 2: Stroški obremenitev s hrupom vozil, ki se lahko zaračunajo (NCV)

cent/prevožen kilometer vozila	Podnevi	Ponoči
Primestne ceste	1,1	2
Druge medmestne ceste	0,13	0,23

Vrednosti v centih, 2000

Vir: Priročnik za ocenjevanje zunanjih stroškov v prometnem sektorju, razpredelnica 22⁵.

Vrednosti iz razpredelnice 2 je mogoče v gorskih območjih pomnožiti s faktorjem do 5, če je to upravičeno z nakloni cest, temperaturnimi inverzijami in/ali učinkom amfiteatra, ki ga imajo doline na širjenje hrupa.

Vsi parametri, podatki in druge informacije, brez katerih razumevanje izračuna stroškov obremenitev s hrupom, ki se lahko zaračunajo, ni mogoče, so dostopni javnosti.

4.3. Stroški zastojev

Država članica se lahko odloči, da bo na cestah z gostim prometom v pristojbinah za zunanje stroške upoštevala celotne stroške zastojev ali njihov del, če država članica dokaže, da strošek zastojev, ki jih eno vozilo povzroči drugim uporabnikom, presega stroške razvoja infrastrukture, ki so bili za to vozilo že zaračunani. V tem primeru neodvisni organ izračuna stroške zastojev, ki se lahko zaračunajo, za različna časovna obdobja, tako da uporabi spodnji formuli ali pa upošteva vrednosti enot iz razpredelnice 3, če so slednje nižje:

$$CCV = MEC(Q_0) - IDC$$

$$MEC(Q) = \frac{VOT \times Q}{v(Q)^2} \times \frac{(v(Q) - v(Q - \Delta Q))}{\Delta Q} \quad \text{pri čemer}$$

- CCV pomeni stroške zastojev, ki se lahko zaračunajo (euro/prevožen kilometer vozila)
- IDC pomeni že zaračunane stroške razvoja infrastrukture (euro/prevožen kilometer vozila)
- Q_0 pomeni najugodnejši možni urni obseg prometa (vozilo/uro)

⁴ Isto.

⁵ Isto.

- MEC(Q) pomeni mejne zunanje stroške zastojev (euro/prevožen kilometer vozila)
- VOT pomeni vrednost časa (euro/uro vožnje vozila)
- Q pomeni povprečni urni obseg prometa (vozilo)
- ΔQ pomeni majhno spremembo urnega obsega prometa
- $v(Q)$ pomeni povprečno hitrost prometa (kilometer/uro)

Za povprečni dnevni obseg prometa se med težkimi tovornimi vozili in osebnimi avtomobili uporabi ekvivalenčni faktor, ki je manjši ali enak 3.

Najugodnejši možni obseg urnega prometa se izračuna s ponavljajočim dvigovanjem stroškov, dokler se med urnim obsegom prometa in mejnimi zunanjimi stroški zastojev ne doseže ravnovesje. Sicer je razmerje med pristojbinami za zastoje, ki se lahko zaračunajo (CCV), in mejnimi zunanjimi stroški zastojev (MEC) 0,5.

Funkcija hitrosti in obsega prometa temelji na standardnih inženirskih krivuljah.

Vrednost časa temelji na najnovejših raziskavah pripravljenosti plačati.

Razpredelnica 3: Stroški zastojev vozil, ki se lahko zaračunajo (CCV)

cent/prevožen kilometer vozila	Časovno obdobje A	Časovno obdobje B	Časovno obdobje C
Primestne ceste	0	20	65
Druge medmestne ceste	0	2	7

Vrednosti v centih, 2000

Vir: Ocena na podlagi „Priročnika za ocenjevanje zunanjih stroškov v prometnem sektorju“, razpredelnica 7⁶.

Časovno obdobje A je obdobje zunaj prometne konice s stalnim pretokom prometa.

Časovno obdobje B je obdobje prometne konice ali blizu nje z nestalnim pretokom prometa.

Časovno obdobje C je obdobje največje prometne konice s prisiljenim ali motenim pretokom prometa.

Vsi parametri, podatki in druge informacije, brez katerih razumevanje izračuna stroškov zastojev, ki se lahko zaračunajo, ni mogoče, so dostopni javnosti."

⁶ Isto.