



**SVET
EVROPSKE UNIJE**

**Bruselj, 17. marec 2009 (27.03)
(OR. en)**

7419/09

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

**CODEC 339
TRANS 99
FISC 30
ENV 183**

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 prve obravnave v Evropskem parlamentu
(Strasbourg, 9. do 12. marec 2009)

I. UVOD

Poročevalec Saïd EL KHADRAOUI (PES – BE) je v imenu Odbora za promet in turizem predstavil poročilo z 69 predlogi sprememb (predlogi sprememb 1–69). Politična skupina EPP/ED je predložila pet predlogov sprememb sama (predlogi sprememb 70–72, 74 in 75) in en predlog spremembe skupaj s politično skupino PES (predlog spremembe 73), politična skupina IND/DEM je predložila en predlog spremembe (predlog spremembe 76), politična skupina Zeleni/EFA pa je predložila šestnajst predlogov sprememb (predlogi sprememb 77–92).

II. RAZPRAVA

Saïd EL KHADRAOUI (PES – BE) je začel razpravo, ki je potekala 10. marca 2009 in je bila namenjena predlogu direktive in predlogu resolucije Parlamenta o okolju prijaznejšem prometu in internalizaciji zunanjih stroškov (poročevalec: Georg JARZEMBOWSKI, EPP/ED – DE)¹.

El Khadraoui je:

- poudaril temeljni pomen vključitve načela "onesnaževalec plača" v cestni promet;
- navedel, da predlagana direktiva nikakor ne predstavlja celovite rešitve, ampak vsaj prvi korak. V srednjeročnem obdobju bo treba sprejeti precej radikalnejše ukrepe;
- pozval kolege poslance EP, da pokažejo enotnost pri podpori poročila Odbora za promet in turizem, da bi kar najmočneje vplivali na Svet, preden ta sprejme skupno stališče. Nasprotoval je predlogom sprememb, ki jih je predložila politična skupina Zeleni/EFA;
- ugotovil, da je bila panoga cestnega prometa deležna precejšnjega popuščenja, saj je bila sprejeta možnost, da države članice lahko v svoje sheme vključijo zasebna vozila, če tako želijo;
- glede vprašanja namenskosti navedel, da morajo biti prihodki od sistemov zaračunavanja dodeljeni za izboljšanje prometnega sistema, da bi tako znižali zunanje stroške, in
- poudaril temeljni pomen interoperabilnosti.

Georg JARZEMBOWSKI (EPP/ED – DE) je:

- nasprotoval osredotočanju na izključno težka tovorna vozila. Potreben je celovit pristop, ki zajema vse oblike prometa;
- pozval k pripravi ocene učinka na konkurenčnost in stroške mobilnosti;
- navedel, da bi morala eksternalizacija obravnavanih stroškov zajemati emisije (tudi hrup), a ne bi smela zajemati prometnih zastojev, in
- pozval Komisijo, naj predloži celovit in praktičen predlog, ki bo zajemal zmanjšanje emisij hrupa železniškega prometa.

¹ Za razpravo o predlogu resolucije glej tudi dok. 7655/09.

Komisar TAJANI je prevzel besedo in:

- poudaril dejstvo, da evrovinjeta ni obvezna;
- poudaril dejstvo, da prihodki ne bodo šli v proračunsko blagajno, ampak se bodo uporabili za boj proti onesnaževanju, internalizacijo zunanjih stroškov ter gradnjo cest in druge infrastrukture;
- poudaril dejstvo, da predlog določa uporabo načela "onesnaževalec plača";
- trdil, da bi bilo treba internalizirati vpliv zastojev in vplive emisij ogljikovega dioksida. Namen predloga je doseči več kot le pavšalni davek na emisije ogljikovega dioksida;
- navedel, da bi bilo napačno državam članicam naložiti zahteve, ki bi jih težko izpolnjevale, in
- opozoril, da je glede na predlog Komisije dovoljena uporaba multiplikatorja na občutljivih gorskih območjih, vendar nasprotoval kombinaciji tega multiplikatorja z obstoječim, ki je bil dogovorjen leta 2006 za financiranje velikih alpskih tunelov. Takšna dvojna tarifa bi bila ovira za delovanje enotnega trga.

Claude TURMES (Greens/EFA – LU) je v imenu Odbora za industrijo, raziskave in energetiko pozval k učinkovitemu sistemu evrovinjete, ki bi pomagal predvidevati prihodnje podražitve, ker bo začelo primanjkovati naftnih virov, pa tudi spodbudil evropsko industrijo, da se opremi s potrebno tehnologijo.

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

- trdila, da bi pristop poročevalca državam članicam omogočil uvesti zaračunavanje za uporabo cest. Temu je nasprotovala, saj je v nasprotju z notranjim trgov, drago in ne bo rešilo pravih temeljnih problemov. Namesto tega bi škodovalo konkurenčnosti MSP in zaposlovanja ter
- ugotovila, da je Svet nasprotoval kompromisnemu dogovoru El Khadraouija s politično skupino ALDE o osebnih avtomobilih. EPP/ED so morda izgubili bitko glede tega vprašanja, a niso še izgubili vojne.

Silvia-Adriana ȚICĂU (PES – RO) je v imenu politične skupine PES:

- poudarila, da se je treba izogibati izkrivljanju konkurence;
- pozvala k internalizaciji zunanjih stroškov za vse oblike prometa in
- poudarila, da se je treba izogniti dvojnemu obdavčevanju.

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

- pozval, naj ukrepi proti zastojem veljajo za vse uporabnike cest, in
- poudaril ključni pomen namenskosti prihodkov.

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

- navedla, so se zaradi gospodarske rasti opustili pretekli ukrepi, namenjeni reševanju problema emisij, in
- pozvala, da je treba posebno pozornost nameniti občutljivim alpskim regijam.

Erik MEIJER (EUL/NGL – NL) je v imenu politične skupine EUL/NGL:

- navedel, da prevoznikom ni bilo treba kriti vseh stroškov njihove dejavnosti. Stroški prevoza so se z leti postopno znižali, kar je spodbudilo večjo uporabo cest;
- pozval k večjemu spodbujanju vodnega in železniškega prometa;
- trdil, da je Nizozemska odličen primer za to, kako se ne sme ravnati. Razprava o pristojbinah za cestni promet se je po dvajsetih letih končala v slepi ulici in brez preglednosti ter
- pozval, naj se bolje uskladijo različna nacionalna pravila. Uporabniki cest bi morali biti bolje obveščeni o pristojbinah za ceste v drugih državah članicah.

Johannes BLOKLAND (IND/DEM – NL) je v imenu politične skupine IND/DEM:

- pozdravil možnost prenosa stroškov na uporabnike cest, kar je v skladu z drugo zakonodajo, ki stroške prenaša na potrošnike. To bi bilo v korist podjetjem, ki skrbijo za okolje;
- pozval, naj bodo pristojbine jasne in pregledne, da lahko podjetja izračunajo in predvidijo stroške;
- pozval k namenskosti prihodkov od evrovinjete, da se financirajo ukrepi za znižanje zunanjih stroškov;
- opozoril, da tovornjaki niso edini vir onesnaževanja na cestah, in
- pozval Komisijo, naj zagotovi, da države članice ne bodo uporabljale predlagane direktive za izkrivljanje enotnega trga in diskriminacijo tujih podjetij.

Reinhard RACK (EPP/ED – AT) je:

- pozval k preventivnemu pristopu do prometnih zastojev, namesto da se kaznuje tiste, ki so obstali v njih;
- ponovno opozoril, da je Komisija v prvotnem predlogu zagotovila previdno izračunavanje stroškov in tudi njihove zgornje meje. Odbor za promet in turizem je ta pristop zavrnil, ker ni smiseln. Zagovarjal je poročevalca, ki je podprl predlog spremembe 40, da se ta element črta iz predloga Komisije.

Brian SIMPSON (PES – UK) je:

- kritiziral pristop politične skupine EPP/ED v zadnjih mesecih, ki ni storila ničesar;
- podprl poročilo odbora kot sprejemljiv kompromis;
- podprl vključitev drugih zunanjih elementov v prihodnosti in
- poudaril podporo politični skupini PES za uvedbo namenskosti prihodkov od evrovinjete. To bo povečalo preglednost in podporo javnosti.

Seán Ó NEACHTAIN (UEN – IE) je izrazil pomisleke glede predlagane direktive, saj bi obrobni regijam, kot je njegovo volilno okrožje na zahodu Irske, naložila nepotrebne stroške, enotni trg pa bi bil izkrivljen.

Philip BRADBURN (EPP/ED – UK) je:

- odgovoril na prispevek Briana Simpsona, da je bolje storiti nič, kot pa storiti napako;
- navedel, da je prav v regiji Briana Simpsona prebivalstvo širšega Manchestra na lokalnem referendumu zavrnilo zaračunavanje cestnin, in
- trdil, da bi bilo treba odločitve s tega področja sprejemati na nacionalni in lokalni ravni, ne na evropski.

Marian-Jean MARINESCU (EPP/ED – RO) je pozval k večjim naložbam v cestno infrastrukturo.

Robert EVANS (PES – UK) je izrazil razumevanje pomislekov Seana Ó Neachtaina glede negativnega učinka direktive na obrobne regije, a je poudaril dejstvo, da so določbe v direktivi opcijske in za države članice niso obvezne.

Komisar TAJANI je znova prevzel besedo in:

- potrdil, da predlog za evroinjeto ni obvezen, kar pomeni, da obrobne regije ne bi bile nepravilno kaznovane, in
- navedel, da so tudi v Svetu – kljub temu, da se vse države članice strinjajo z načelom "onesnaževalec plača" – velike razlike glede uporabe tega načela v praksi.

El Khadraoui je ponovno prevzel besedo Parlament pozval, naj se pri glasovanju v prvi obravnavi drži svojih načel. Čakanje na skupno stališče Sveta bi bilo zmotno.

III. GLASOVANJE

V glasovanju na plenarnem zasedanju 11. marca 2009 je bilo sprejetih sedemdeset sprememb (spremembe 1–12, 14–26, 28, 29, 31, 32, 34–69, 71–73, 75 in 76).

Besedilo zakonodajne resolucije je v prilogi k temu dopisu.

P6_TA-PROV(2009)0113

**Cestne pristojbine za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila
***I**

Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 11. marca 2009 o predlogu Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila (KOM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD))

(Postopek soodločanja: prva obravnava)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju predloga Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu (KOM(2008)0436),
 - ob upoštevanju člena 251(2) in člena 71(1) Pogodbe ES, na podlagi katerih je Komisija Parlamentu podala predlog (C6-0276/2008),
 - ob upoštevanju člena 51 svojega Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem in mnenja Odbora za industrijo, raziskave in energetiko (A6-0066/2009),
1. odobri predlog Komisije, kakor je bil spremenjen;
 2. poziva Komisijo, naj zadevo ponovno predloži Parlamentu, če namerava svoj predlog bistveno spremeniti ali nadomestiti z drugim besedilom;
 3. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji.

Sprememba 1

Predlog direktive – akt o spremembi

Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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

Sprememba

(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.

politik Skupnosti, vključno s skupno prometno politiko, vključiti okoljevarstvene zahteve. ***Prav tako bi bilo treba kot del lizbonske strategije za rast in zaposlovanje uravnoteženo uskladiti naslednje prednostne cilje, in sicer varstvo okolja, socialno in ekonomsko kohezijo ter konkurenčnost EU.***

Sprememba 2

Predlog direktive – akt o spremembi Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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.

Sprememba

(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. ***Treba bi bilo poudariti, da je načelo internalizacije zunanjih stroškov enakovredno instrumentu za upravljanje in bi zato morale uporabljati za spodbujanje uporabnikov cest in zadevnih industrijskih sektorjev, da izkoristijo in razširijo ustrezne zmožnosti na področju okolju prijaznejšega prevoza, na primer s spremembo ravnanja med vožnjo ali nadaljnjim tehnološkim razvojem. Pomembno je najti načine in sredstva za zmanjšanje škode, ki jo povzroča cestni promet, namesto da se porabijo prihodki za kritje zadevnih stroškov.***

Sprememba 3

Predlog direktive – akt o spremembi Uvodna izjava 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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.

Sprememba

(5) Za uveljavitev bolj trajnostne prometne politike morajo cene prevoza bolje odražati **zunanje** stroške v zvezi z uporabo vozil, vlakov, letal ali ladij. Za to je potreben **usklajen in ambiciozen** pristop za vse vrste prevoza, pri čemer je treba upoštevati njihove posebne značilnosti.

Sprememba 4

Predlog direktive – akt o spremembi Uvodna izjava 5 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(5a) Pri drugih vrstah prevoza kot cestni prevoz se je internalizacija zunanjih stroškov že začela, ustrezná zakonodaja Skupnosti pa omogoča, da se internalizacija izvaja postopno ali je vsaj ne preprečuje. Vprašanje emisij CO₂ bi bilo treba reševati z vključitvijo letalstva v sistem za trgovanje z emisijami (ETS). ETS se uporablja tudi za oskrbo vlakov z električno energijo, vanj pa se bo kmalu vključil tudi pomorski promet. Druge zunanje stroške je mogoče internalizirati prek letaliških pristojbin, ki se jih lahko diferencira iz okoljskih razlogov, in prek infrastrukturnih pristojbin za uporabo železnic v skladu z Direktivo 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju

Sprememba

železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture¹. Poleg tega bi morala Komisija predlagati prenovitev prvega železniškega paketa v bližnji prihodnosti, da se uvedejo usklajene sheme zaračunavanja pristojbin za hrup pri dostopu po tirih.

¹ UL L 75, 15.3.2001, str. 29.

Sprememba 5

Predlog direktive – akt o spremembi

Uvodna izjava 5 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(5b) V skladu s členom 7 Direktive 2001/14/ES, ki določa načela zaračunavanja pristojbin za uporabo železniške infrastrukture, je internalizacija zunanjih stroškov že mogoča. Vendar je predpogoj za večjo spremembo pristojbin za dostop po tirih in za popolno internalizacijo zunanjih stroškov v železniškem sektorju to, da se pristojbine za zunanje stroške uporabljajo tudi za sektor cestnega prometa.

Sprememba 6

Predlog direktive – akt o spremembi

Uvodna izjava 5 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(5c) V sektorju cestnega prometa se že zaračunava več davkov in pristojbin, vključno z davki in pristojbinami za delno povrnitev zunanjih stroškov, na primer stroškov CO₂, kot v primeru trošarin na gorivo.

Sprememba 7

Predlog direktive – akt o spremembi Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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.

Sprememba

(7) Analiza učinka kaže, da **lahko** uporaba cestnin, izračunanih na podlagi stroškov onesnaževanja, na cestah z gostim prometom pa na podlagi stroškov zastojev, **povzroči učinkovitejši in okolju prijaznejši cestni promet ali k njemu prispeva in prispeva** k strategiji **EU** 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, **so lahko** učinkovitejše pri zmanjševanju zastojev, **če so del akcijskega načrta, ki vključuje ukrepe, povezane z drugimi uporabniki cest**, ki ne spadajo v področje uporabe te direktive, **kot so podobne sheme zaračunavanja ali ukrepi z enakovrednim učinkom, kot so prometne omejitve in pasovi za vozila z visoko zasedenostjo. Do sedaj pa ni bilo v zadostni meri dokazano, da so te cestnine povzročile bistveno spremembo pri razdelitvi načinov prevoza-**

Sprememba 8

Predlog direktive – akt o spremembi Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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**

Sprememba

(8) Načelo onesnaževalec plača se bo izvajalo **prek** zaračunavanja pristojbin za zunanje stroške, kar bo tudi pripomoglo k znižanju zunanjih stroškov.

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.

Sprememba 9

Predlog direktive – akt o spremembi Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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.

Sprememba

(Ne zadeva slovenske različice.)

Sprememba 10

Predlog direktive – akt o spremembi Uvodna izjava 9 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(9a) Srednjeročno bi si bilo treba prizadevati za doseganje konvergence v metodah, ki jo vsi evropski sistemi zaračunavanja uporabljajo pri izračunu zunanjih stroškov za zagotovitev, da evropski cestni prevozniki prejmejo jasne cenovne signale, ki delujejo kot spodbuda za izboljšanje njihovega ravnanja.

Sprememba

Sprememba 11

Predlog direktive – akt o spremembi Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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

Sprememba

(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.

prevoznikov. Določiti bi bilo treba podrobnejše razmerje med dnevnimi, tedenskimi, mesečnimi in letnimi stopnjami. ***Za učinkovitost in poštenost bi bilo treba časovno omejene uporabnine obravnavati kot prehodni instrument za zaračunavanje pristojbin za infrastrukturo. Zato bi bilo treba obravnavati postopno odpravo časovno omejenih shem zaračunavanja pristojbin. Državam članicam z zunanjimi mejami s tretjimi državami se omogoči odstopanje od te določbe in uporaba časovno omejene sheme zaračunavanja pristojbin za težka tovorna vozila, ki povzročajo kolone na mejnih prehodih.***

Sprememba 12

Predlog direktive – akt o spremembi Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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***.

Sprememba

(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 ni izvedljiva možnost, če ***opredelitev koridorja ni skladna z dejanskim pretokom prometa***. Za rešitev te težave ***bi moral koridor, na katerem bi bilo mogoče dovoliti pribitke, zajemati zlasti cestne odseke, za katere bi uvedba pribitkov pomenila preusmeritev prometa na zadevni prednostni projekt***.

Sprememba 14

Predlog direktive – akt o spremembi **Uvodna izjava 21**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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.

Sprememba

(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 **razumljivem** 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.

Sprememba 15

Predlog direktive – akt o spremembi **Uvodna izjava 22**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(22) Uporaba elektronskih cestninskih sistemov je nujna za preprečitev prekinitvev 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 Skupnosti, 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.

Sprememba

(22) Uporaba elektronskih cestninskih sistemov je nujna za preprečitev prekinitvev 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 **infrastrukturo in** 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 Skupnosti, 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.

Sprememba 16

Predlog direktive – akt o spremembi Uvodna izjava 22 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(22a) Pomembno je, da se cilji iz te direktive dosežejo na način, ki ne škodi pravilnemu delovanju notranjega trga. Poleg tega je treba preprečiti, da se v prihodnje vozniki težkih tovornih vozil obremenijo z vse več nezdružljive in drage elektronske opreme ter se s tem tvega, da bodo pri njeni uporabi storjene napake. Pretirana širitev tehnologije ni sprejemljiva. Zato bi bilo treba čim prej doseči interoperabilnost cestninskih sistemov Skupnosti, kakor je določeno v Direktivi 2004/52/ES. Treba bi si bilo prizadevati, da se število naprav v vozilih omeji na eno, kar omogoča, da se uporabljajo različne cene, ki veljajo v državah članicah.

Sprememba 17

Predlog direktive – akt o spremembi Uvodna izjava 22 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(22b) Komisija bi morala sprejeti vse nujne ukrepe, da zagotovi čim hitrejšo uvedbo resnično interoperabilnega sistema v skladu z Direktivo 2004/52/ES do konca leta 2010.

Sprememba 18

**Predlog direktive – akt o spremembi
Uvodna izjava 23 a (novo)**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(23a) Države članice bi morale imeti možnost uporabljati proračun vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in strukturne sklade za izboljšanje prometnih infrastruktur s ciljem zmanjšanja zunanjih stroškov prometa na splošno in izvajanja elektronskega zbiranje cestnin, ki izhaja iz določb te direktive.

Sprememba 19

**Predlog direktive – akt o spremembi
Uvodna izjava 24**

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(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, 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 zraka in Direktive 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa, ki se nanaša na promet, kar lahko zajema ukrepe za ublažitev onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi

(24) V skladu s cilji prometne politike iz te direktive bi bilo treba dodatne prihodke iz pristojbin za zunanje stroške **prednostno porabiti za zmanjšanje in odpravo zunanjih stroškov cestnega prometa, kjer je to mogoče. Mogoče jih je porabiti** tudi za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Tovrstni projekti bi morali zato biti povezani z omogočanjem učinkovitega oblikovanja cen, zmanjševanjem onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru, ublažitvijo njegovega vpliva, izboljševanjem uspešnosti **cestnih vozil** glede emisij CO₂ in porabe energije ter z **izboljšanjem obstoječe cestne infrastrukture ali** 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 zraka in Direktive 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega

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.

hrupa, 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.

Sprememba 20

Predlog direktive – akt o spremembi Uvodna izjava 25

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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.

Sprememba

(25) Za spodbujanje interoperabilnosti cestninske ureditve bi ***bilo treba spodbujati, da države članice*** pri uvajanju skupnega sistema cestnin sodelujejo med sabo, če izpolnjujejo določene pogoje. ***Komisija bi morala podpreti države članice, ki želijo sodelovati z namenom uvedbe skupnega sistema cestnin na svojih ozemljih.***

Sprememba 21

Predlog direktive – akt o spremembi Uvodna izjava 26

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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

Sprememba

(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 energije, 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. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije, vključno z gorivom, ki ga uporabljajo težka tovorna vozila. **Prav tako je treba sestaviti tudi celovito oceno internalizacije zunanjih stroškov za vse druge vrste prevoza, ki bo podlaga za nadaljnje zakonodajne predloge o internalizaciji zunanjih stroškov drugih vrst prevoza. To bi moralo zagotoviti uvedbo poštenega in konkurenčnega sistema internalizacije zunanjih stroškov, ki preprečuje vsako izkrivljanje na notranjem trgu za vse vrste prevoza.**

Sprememba 22

Predlog direktive – akt o spremembi Uvodna izjava 27

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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. 1260/1999 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.

Sprememba

(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. 1260/1999 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 **izboljšanje obstoječe cestne infrastrukture ali** razvoj drugih oblik infrastrukture za uporabnike prevoznih storitev, se ti prihodki ne bi smeli upoštevati v izračunu primanjkljaja sredstev financiranja.

Sprememba 23

Predlog direktive – akt o spremembi

Uvodna izjava 29

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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 nebitvenih elementov te direktive, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.

Sprememba

(29) Komisija bi morala biti zlasti pooblaščenca za prilagoditev prilog 0, III, IIIa in IV tehničnemu in znanstvenemu napredku ter **prilog I, II in IIIa** inflaciji. Ker so navedeni ukrepi splošni in namenjeni spremembi nebitvenih elementov te direktive, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.

Sprememba 24

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 1

Direktiva 1999/62/ES

Člen 2 – točka (ba)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(ba) „infrastrukturalna pristojbina“ pomeni pristojbino, ki se zaračuna v obliki cestnine, za povračilo stroškov, ki jih ima država članica **v zvezi z infrastrukturo**;

Sprememba

(ba) „infrastrukturalna pristojbina“ pomeni pristojbino, ki se zaračuna v obliki cestnine, za povračilo stroškov **v zvezi z infrastrukturo**, ki jih ima država članica **ali več držav članic, če so projekt izvedle skupaj**;

Sprememba 71

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 1

Direktiva 1999/62/ES

Člen 2 – točka (bb)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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

Sprememba

(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 **in** obremenitvami s hrupom zaradi

prometa *in zastoji*;

prometa;

Sprememba 72

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 1

Direktiva 1999/62/ES

Člen 2 – točka (be)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(be) 'stroški zastojev' pomenijo dodatne stroške zaradi izgube časa, nezanesljivosti časa potovanja, povečane porabe goriva ter stroškov vzdrževanja vozila, ki se zaračunavajo za druga vozila, ko se raba infrastrukture približuje mejam zmogljivosti;

Sprememba

črtano

Sprememba 25

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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.

Sprememba

1. Države članice lahko ohranijo ali uvedejo cestnine in/ali uporabnine na *vseevropskem cestnem omrežju ali katerem koli odseku svojega cestnega omrežja, ki je običajno obremenjen z znatnim obsegom mednarodnega tovarnega prometa*, pod pogoji, določenimi v odstavkih 2, 3 in 4 tega člena ter v členih od 7a do 7j.

Sprememba 26

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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.

Sprememba

2. Države članice na svojem ozemlju ne zaračunavajo tako cestnin kot tudi uporabnin. Vendar lahko država članica, ki na svojem omrežju zaračunava uporabnino, zaračunava tudi cestnino za uporabo mostov, predorov in gorskih prelazov.

Sprememba 28

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7 – odstavek 5 – točka (a)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(a) imela pomembne negativne učinke na prost pretok prometa, okolje, raven hrupa, zastoje ali zdravje ali

črtano

Sprememba

Sprememba 29

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7 – odstavek 5 – točka (b)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

črtano

Sprememba

Sprememba 73

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7a – odstavek 1 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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.**

Sprememba

1. Uporabnine so sorazmerne s trajanjem uporabe infrastrukture 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, dnevna stopnja pa ne sme biti višja od 2 % letne stopnje.**

Sprememba 31

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7a – odstavek 1 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Sprememba

črtano

Sprememba 32

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7b – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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.

Sprememba

1. Infrastrukturne pristojbine temeljijo na načelu povračila infrastrukturnih stroškov. Ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine so odvisne od stroškov gradnje ter stroškov obratovanja, vzdrževanja, razvoja **in zagotavljanja varnostnih standardov** zadevnega infrastrukturnega omrežja. Ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine lahko vključujejo tudi donosnost kapitala ali stopnjo dobička po tržnih pogojih.

Sprememba 34

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7c – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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.

Sprememba

1. Pristojbine za zunanje stroške se razlikujejo glede na vrsto ceste in emisijski razred EURO (***Priloga IIIa, razpredelnica I***), kadar pristojbine vključujejo stroške zastojev in/ali obremenitev s hrupom zaradi prometa, pa tudi glede na časovno obdobje.

Sprememba 35

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7c – odstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

2a. Pristojbine iz odstavka 1 in 2 se ne uporabljajo za vozila, ki ustrezajo prihodnjim emisijskim standardom Euro pred datumi, določenimi z ustreznimi pravili.

Sprememba 36

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7c – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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***

Sprememba

3. Znesek pristojbine za zunanje stroške določi ***vsaka*** država članica ***zase***. ***Če država članica za to nalogo imenuje posebni organ***, je ***ta organ*** pravno in finančno neodvisen od ***organa***, ki upravlja

države članice, je organ lahko upravna enota te države.

in pobira pristojbino ali njen del.

Sprememba 37

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7e – odstavek 1 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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:

Sprememba

(1) Glede infrastrukture v gorskih območjih **in mestnih aglomeracijah** ter po obvestitvi Komisije se lahko pribitek **cestnine** 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:

Sprememba 38

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7e – odstavek 1 – prvi pododstavek – točka (a)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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;

Sprememba

(a) se prihodek iz pribitka naloži v financiranje projektov, ki **spodbujajo trajnostno mobilnost in** neposredno prispevajo k zmanjševanju zastojev ali okoljske škode in se nahajajo na istem koridorju kot cestni odsek, za katerega se pribitek zaračunava;

Sprememba 39

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7e – odstavek 1 – prvi pododstavek – točka (b)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(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%;

Sprememba

(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 projektov, ki **spodbujajo trajnostno mobilnost in** vključujejo infrastrukturo v gorskih območjih; v tem primeru pribitek ne sme presegati 25 %;

Sprememba 40

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7e – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

6. Znesek pribitka se odšteje od zneska pristojbine za zunanje stroške, izračunanega v skladu s členom 7c.

Sprememba

črtano

Sprememba 41

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7f – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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.

Sprememba

1. Ravni cestnin, ki jih sestavljajo samo infrastrukturne pristojbine, se v skladu z emisijskimi razredi EURO (**Priloga IIIa, razpredelnica I**) diferencirajo tako, da nobena cestnina za več kot 100 % ne presega cestnine, ki se zaračunava za enakovredna vozila, ki izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde.

Sprememba 42

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7f – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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.

Sprememba

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, **če je ohranjena možnost kasnejše povrnitve potencialno preveč pobrane cestnine.**

Sprememba 43

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7f – odstavek 3 – točka (c)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

(c) nobena cestnina za več kot **100%** ne presega cestnine, ki se zaračunava za najcenejše obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas.

Sprememba

(c) nobena cestnina za več kot **500 %** ne presega cestnine, ki se zaračunava za najcenejše obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas.

Sprememba 44

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7g – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Sprememba

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.

dana na voljo odboru iz člena 9c *in*
Evropskemu parlamentu.

Sprememba 45

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7g – odstavek 3 – točka (d a) (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(da) namenskost porabe pristojbine za zunanje stroške.

Sprememba 46

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7g – odstavek 3 – točka (d b) (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(db) poseben načrt o tem, kako bo dodatni prihodek iz pristojbin za zunanje stroške uporabljen za zmanjšanje povzročene škode.

Sprememba 47

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7g – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

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

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.

Komisije je dana na voljo odboru iz člena 9c *in Evropskemu parlamentu.*

Sprememba 48

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7h – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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.

Sprememba

3. Ob upoštevanju pogojev iz člena 7f(3)(b) in člena 7f(4) se ravni cestnin lahko za posamezne projekte *s področja tovarnega prometa*, 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.

Sprememba 49

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7i – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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

Sprememba

2. Ureditve pobiranja cestnin in uporabnin občasnih uporabnikov cestnega omrežja ne postavljajo v neupravičeno neugoden položaj ne finančno ne kako drugače *vseh, ki bi uporabljali alternativne načine plačil*. Zlasti kadar država članica cestnine ali uporabnine pobira izključno z uporabo

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.

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.

Sprememba 50

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7i – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

3. Če država članica za vozilo zaračuna **pristojbino za zunanje stroške**, mora biti **znesek tovrstne pristojbine** naveden na listini, ki se izda prevozniku.

Sprememba

3. Če država članica za vozilo zaračuna **cestnino**, mora biti **skupni znesek cestnine, znesek infrastr**

ukturne pristojbine in znesek pristojbine za zunanje stroške naveden na listini, ki se izda prevozniku, **če mogoče v elektronski obliki**.

Sprememba 51

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7i – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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**.

Sprememba

4. Pristojbine za zunanje stroške se zaračunavajo in pobirajo z uporabo elektronskega sistema, ki izpolnjuje zahteve iz člena 2(1) Direktive 2004/52/ES. **Države članice prav tako sodelujejo, da zagotovijo uporabo interoperabilnih elektronskih sistemov, ki se lahko uporabijo na ozemlju ene in druge države članice, pri čemer se po potrebi ohrani možnost prilagajanja ravnih pristojbin**.

Sprememba 52

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7i – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

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.

črtano

Sprememba 53

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7i – odstavek 5 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

5a. Ko bodo storitve cestninjenja na temelju satelitskega sistema za določanje položaja Galileo tehnično izdelane in operativne, se bodo pristojbine za zunanje stroške zaračunavale in pobirale z interoperabilnim evropskim sistemom za elektronsko cestninjenje, kakor je določeno v Direktivi 2004/52/ES.

Sprememba 54

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7j

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

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

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.

predvidijo ustrezno povračilo teh dajatev, **tudi če bi bili končni zneski pod najnižjimi stopnjami, določenimi v Prilogi I.**

Sprememba 76

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 4

Direktiva 1999/62/ES

Člen 9 – odstavek 1 a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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.**

Sprememba

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 cesti, **predvsem v mestnih območjih, vključno s cestami vseevropskega omrežja, ki tečejo skozi mestna območja.**

Sprememba 55

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 4

Direktiva 1999/62/ES

Člen 9 – odstavek 2 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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.

Sprememba

2. Država članica, v kateri se zaračunavajo pristojbine za zunanje stroške, zagotovi, da so prihodki iz teh pristojbin **prednostno** namenjeni **zmanjšanju ali po možnosti odpravi zunanjih stroškov iz cestnega prometa. Prihodki so prav tako lahko namenjeni** ukrepom za omogočanje učinkovitega oblikovanja cen, zmanjševanje onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru, ublažitev njegovega vpliva, izboljševanje uspešnosti vozil **v cestnem prometu** glede emisij CO₂ in porabe energije ter **izboljšanje obstoječe cestne infrastrukture ali** razvoj drugih oblik infrastrukture za uporabnike

prevoznih storitev.

Sprememba 56

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 4

Direktiva 1999/62/ES

Člen 9 – odstavek 2 – pododstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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.

Sprememba

Država članica, v kateri se zaračunavajo infrastrukturne pristojbine, določi, kako se uporabijo prihodki iz teh pristojbin. Da bi omogočili razvoj prometnega omrežja kot celote, **se** prihodke iz pristojbin **predvsem porabi** tako, da bodo koristili sektorju **cestnega prometa** in čimbolj izboljšali sistem **cestnega prometa**.

Sprememba 57

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 4

Direktiva 1999/62/ES

Člen 9 – odstavek 2 – pododstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

Od leta 2011 naprej se vsaj 15 % prihodkov, ki so v vsaki državi članici ustvarjeni z zunanjimi stroški in infrastrukturnimi pristojbinami, nameni za finančno podporo projektov TEN-T za izboljšanje trajnosti prevoza. Omenjeni delež sčasoma narašča.

Sprememba 58

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 5

Direktiva 1999/62/ES

Člen 9b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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 nebitvenih določb te direktive se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 9c(3).

Sprememba

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 **priloge I, II in IIIa** inflaciji. Ukrepi za spremembo nebitvenih določb te direktive se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 9c(3).

Sprememba 59

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 6

Direktiva 1999/62/ES

Člen 11 – odstavek 1 – točka (b a) (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(ba) vpliv pristojbin za zunanje stroške ali infrastrukturne pristojbine na spremembo načina prevoza, optimizacijo cestnega prevoza in okolje ter vpliv pristojbin za zunanje stroške, ki jih država članica poskuša pokriti s pristojbinami.

Sprememba 60

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 6

Direktiva 1999/62/ES

Člen 11 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

1a. Komisija najpozneje do 31. decembra 2010 za Evropski parlament in Svet pripravi poročilo o razpoložljivosti varnih in zavarovanih parkirnih prostorov v vseevropskem cestnem omrežju (TERN).

Poročilu, ki je oblikovano v sodelovanju s socialnimi partnerji, so dodani predlogi o:

(a) porabi infrastrukturnih pristojbin za zagotovitev zadostnega števila varnih in zavarovanih parkirnih prostorov TERN-u, za kar morajo poskrbeti upravljavci infrastrukture ali javni organi, pristojni za TERN;

(b) smernicah za Evropsko investicijsko banko, Kohezijski in strukturne sklade za zagotovitev varnih in zavarovanih parkirnih prostorov pri oblikovanju in sofinanciranju projektov TERN.

Sprememba 61

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 6

Direktiva 1999/62/ES

Člen 11 – odstavek 2 – točka (d a) (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(da) tehnična in ekonomska izvedljivost postopne odprave shem zaračunavanja pristojbin in uvedba sistemov zaračunavanja pristojbin glede na prevoženo razdaljo ter potreba po ohranjanju odstopanja držav članic z zunanji mejami s tretjimi državami, da še naprej uporabljajo časovno omejene sheme zaračunavanja pristojbin za težka tovorna vozila, ki na mejnih prehodih povzročajo kolone.

Sprememba 62

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 6

Direktiva 1999/62/ES

Člen 11 – odstavek 2 – točka (d b) (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

(db) potreba po predlogu za sistem, ki bi zagotavljal dosledno in sočasno

internalizacijo zunanjih stroškov za vse druge vrste prevoza.

Sprememba 63

Predlog direktive – akt o spremembi

Člen 1 – točka 6

Direktiva 1999/62/ES

Člen 11 – odstavek 2 – pododstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

Poročilu se priloži ocena napredka glede internalizacije zunanjih stroškov za vse vrste prevoza ter predlog za Evropski parlament in Svet v zvezi z nadaljnjo revizijo te direktive.

Sprememba 64

Predlog direktive – akt o spremembi

Priloga

Direktiva 1999/62/ES

Priloga IIIa – točka 1 – pododstavek 2 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

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:

Država članica se lahko odloči, da bo zaračunavala pristojbine za zunanje stroške samo na delu ali delih omrežja, na podlagi objektivnih meril.

Sprememba 65

Predlog direktive – akt o spremembi

Priloga

Direktiva 1999/62/ES

Priloga IIIa – točka 1 – pododstavek 2 – točka 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

vozila z uporabo cest, na katerih se zaračunavajo pristojbine za zunanje stroške, povzročajo škodo okolju in zastoje, ki so večji od povprečne škode in

črtano

zastojev na drugih delih omrežja cestne infrastrukture, na katerih se pristojbine za zunanje stroške ne zaračunavajo, ali

Sprememba 66

Predlog direktive – akt o spremembi

Priloga

Direktiva 1999/62/ES

Priloga IIIa – točka 1 – pododstavek 2 – točka 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

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.

črtano

Sprememba 67

Predlog direktive – akt o spremembi

Priloga

Direktiva 1999/62/ES

Priloga IIIa – točka 3 – pododstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

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 za **vsako vozilo razreda Euro**, vrsto cest in časovno obdobje določi posamezen poseben znesek. Tarifna struktura je pregledna, objavljena in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike.

Sprememba 68

Predlog direktive – akt o spremembi

Priloga

Direktiva 1999/62/ES

Priloga IIIa – točka 3 – pododstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Sprememba

Neodvisni organ spremlja učinkovitost

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.

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 Euro** vozila, vrsto ceste in časovno obdobje, redno prilagaja spremembam povpraševanja po prevoznih storitvah.

Sprememba 69

Predlog direktive – akt o spremembi

Priloga

Direktiva 1999/62/ES

Priloga IIIa – točka 4 – točka 4.1 – razpredelnica 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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 <i>in manj onesnaževal</i>	3	2

Vrednosti v centih, 2000

Sprememba

Razpredelnica 1: Najvišji dovoljeni stroški onesnaževanja zraka vsakega vozila v danem razredu

cent/prevožen kilometer vozila	<i>Ceste, na katerih se zaračunavajo višje pristojbine za zunanje stroške/ primestne ceste in avtoceste</i>	<i>Ceste, na katerih se zaračunavajo nižje pristojbine za zunanje stroške/ medmestne ceste in avtoceste</i>
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	3	2
EURO VI	2	1
<i>Manj onesnaževal kot EURO VI, na primer hibridna in električna</i>	0	0

<i>težka tovorna vozila ali vozila na naravni plin/mešanico vodika ali vodikov pogon</i>		
--	--	--

Vrednosti v centih, 2000

Sprememba 75

Predlog direktive – akt o spremembi

Priloga

Direktiva 1999/62/ES

Priloga IIIa – točka 4 – točka 4.3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

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:

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

$$MEC(Q) = \frac{VOTxQ}{v(Q)^2} \times \frac{(v(Q) - v(Q - \Delta Q))}{\Delta Q}$$

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)

Q₀ pomeni najugodnejši možni urni obseg prometa (vozilo/uro)

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

črtano

Sprememba

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 7¹.

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."

¹ Isto