

Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastrukture za teška teretna vozila

(COM(2017) 275 final – 2017/0114 (COD))

i o Prijedlogu direktive Vijeća o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastrukture za teška teretna vozila u pogledu određenih odredbi o porezima na motorna vozila

(COM(2017) 276 final – 2017/0115 (CNS))

(2018/C 081/26)

Izvjestitelj: **Alberto MAZZOLA**

Zahtjev za savjetovanje:	Europsko vijeće, 12.6.2017. i 23.6.2017. Europski parlament, 15.6.2017.
Pravni temelj:	članci 91. i 113. Ugovora o funkcioniranju Europske unije
Nadležna stručna skupina:	Stručna skupina za promet, energiju, infrastrukturu i informacijsko društvo
Datum usvajanja u Stručnoj skupini:	2.10.2017.
Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:	18.10.2017.
Plenarno zasjedanje br.:	529
Rezultat glasanja (za/protiv/suzdržani):	121/2/6

1. Zaključci i preporuke

1.1. EGSO smatra da bi uvođenje sustava pravedne, transparentne, nediskriminirajuće i nebirokratske naplate cestarina u EU-u – razmjerno korištenju cesta i vanjskim troškovima nastalima zbog kamiona, autobusa i automobila – bez rascjepkanosti sustava naplate i u skladu s načelima „korisnik plaća” i „onečišćivač plaća” imala pozitivan učinak u pogledu sprečavanja propadanja cestovne infrastrukture, zagušenja i onečišćenja. Ako se ispune uvjeti navedeni u nastavku, taj bi se sustav mogao postupno primjenjivati na laka i teška teretna vozila duž cijele transeuropske prometne mreže, počevši od one osnovne.

1.2. EGSO naglašava važnost ažuriranja zajedničkog pravnog okvira kako bi se svim sudionicima u prometu zajamčilo ujednačeno područje primjene, posebice u pogledu sustava naplate na razini Zajednice za korištenje cestovne infrastrukture važne za Zajednicu – na temelju prijedbene udaljenosti – kao što su ceste u mreži TEN-T, autoceste i nacionalne ceste na kojima se odvija značajan međunarodni promet.

1.3. Sektor prometa ima ključnu ulogu u jamčenju mobilnosti i socioekonomskog razvoja EU-a te EGSO smatra da mreža prometne infrastrukture treba biti što učinkovitija kako bi se odgovorilo na izazove u pogledu rasta i održivosti: ulaganja u infrastrukturu od ključne su važnosti za rast i radna mjesta s obzirom na to da se povećanjem potrošnje za infrastrukturu od 1 % poboljšavaju rezultati za otprilike 0,4 % u istoj godini i za 1,5 % četiri godine nakon povećanja ⁽¹⁾.

1.4. EGSO je zabrinut zbog činjenice da „iako se potrebe prometne infrastrukture procjenjuju na otprilike 130 milijardi EUR godišnje na europskoj razini, prosječna razina ulaganja u EU-u znatno je ispod 100 milijardi s početka krize” ⁽²⁾. U EU-u je zabilježen pad potrošnje za održavanje cestovne infrastrukture, unatoč novom okviru EU-a za razvoj transeuropske

⁽¹⁾ MMF, *World Economic Outlook*, listopad 2014.

⁽²⁾ ITF (2015.), *ITF Transport Outlook 2015.*, OECD Publishing, Pariz.

prometne mreže uspostavljenom krajem 2013. ⁽³⁾ i aktivnostima koje se financiraju iz strukturnih fondova EU-a ⁽⁴⁾. Mali su izgledi da će višegodišnjim financijskim okvirom za razdoblje 2021. – 2027. biti predviđeno povećanje potrebnih sredstava.

1.5. EGSO smatra ključnim da prihodi od korištenja cestovne infrastrukture imaju sljedeću namjenu: prihodi koje se odnose na korištenje infrastrukture trebaju biti namijenjeni pokrivanju troškova izgradnje, razvoja, funkcioniranja i održavanja cestovne infrastrukture, dok prihodi u vezi s vanjskim troškovima trebaju biti namijenjeni ublažavanju negativnih učinaka cestovnog prometa i poboljšanju uspješnosti kroz alternativnu infrastrukturu, inovativne sustave upravljanja prometom, automatsko navođenje, elektrifikaciju, posebice postaje za brzo punjenje, i alternativne energetske sustave.

1.6. EGSO smatra da bi dodatni prihodi prikupljeni na taj način – koji bi u konačnici u opciji koju je odabrala Europska komisija mogli iznositi 10 milijardi EUR godišnje ⁽⁵⁾ odnosno 20 milijardi EUR u slučaju obvezne primjene na sva teška teretna vozila, a i više ako se primijeni i na laka teretna vozila – mogli dati znatan doprinos dovršetku i funkcioniranju transeuropske prometne mreže, uključujući tehnološke komponente. Međutim, javni doprinos financiranju infrastrukture i dalje prevladava i ostaje od ključne važnosti.

1.7. EGSO smatra da je revizija zakonodavstva o eurovinjeti prilika da se utvrde zajedničke, usklađene norme te da se prati i poboljša pravilna primjena tog zakonodavstva, uz uspostavu registra EU-a i prikupljanje preciznih informacija od država članica.

1.8. EGSO smatra ključnim da na unutarnjem tržištu usluga prometa ne bude diskriminacije te poziva Komisiju da pravodobno poduzme mjere kako bi se osiguralo potpuno poštovanje regulatornog okvira Zajednice: točnije, tarifama i popustima za stalne i/ili nacionalne korisnike ne smiju se diskriminirati povremeni i/ili inozemni korisnici.

1.9. EGSO je duboko zabrinut i u pogledu učinaka klimatskih promjena te razine zaštite okoliša i svih aspekata zdravlja i socijalnog blagostanja u vezi s racionalnim korištenjem prijevoza: kako je već naglasio „u području prometa, smanjenje emisija stakleničkih plinova od 60 % u odnosu na razine iz 1990. i dalje je iznimno ambiciozan cilj koji će zahtijevati znatne napore” ⁽⁶⁾.

1.10. EGSO ponavlja da bi načelo „onečišćivač plaća” trebalo primjenjivati na fleksibilan način, osobito u kontekstu rubnih regija i udaljenih ruralnih, planinskih i otočnih regija, kako bi se izbjegle posljedice koje su obrnuto proporcionalne troškovima i kako bi se osiguralo da to načelo i dalje bude korisno kao način utjecanja na odabir u pogledu organizacije prometnih operacija, istodobno uklanjajući eventualnu neloyalnu konkurenciju između različitih načina prijevoza (TEN/582, Posljedice zaključaka konferencije COP21 na europsku prometnu politiku).

1.11. EGSO također smatra ključnim preispitati učinke Direktive nakon dvije godine od stupanja na snagu, posebno kad je riječ o učincima u smislu koristi koje proizlaze iz novih ulaganja, kao i troškova prijevoza tereta kako bi se izbjeglo pogoršavanje globalne konkurentnosti europske industrije.

1.12. EGSO smatra da posebnu pozornost treba posvetiti prihvatljivosti mjera za korisnike, potrošače i općenito građane u pogledu transparentnosti i jasnoće novog okvira naplate, što se među ostalim može osigurati i s pomoću višejezičnih ploča na autocestama kako bi korisnici imali neposrednu i jasnu pozitivnu percepciju u pogledu finalizacije prikupljenih iznosa i njihove pravedne raspodjele i namjene te izostanka prekomjernih iznosa naknada i dvostruke naplate naknada, uključujući dva sintetička pokazatelja kvalitete cesta, a to su razina zagušenja i ušteda na emisijama po kilometru infrastrukture.

⁽³⁾ Uredba (EU) br. 1315/2013 EP-a i Vijeća od 11.12.2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).

⁽⁴⁾ Tijekom 2014. – 2015. ukupna ulaganja u infrastrukturu osnovne i sveobuhvatne mreže TEN-T iz financijskih izvora institucija EU-a (npr. TEN-T/CEF, EFRR/KF i zajmovi EIB-a) iznosila su 30,67 milijardi EUR u EU28.

⁽⁵⁾ Procjena učinka Direktive o eurovinjeti.

⁽⁶⁾ SL C 303, 19.8.2016., str. 10.

1.13. EGSO smatra da će se ulaganjima u područje prijevoza imovine u okviru primjene novog zakonodavstva i u skladu s navedenom raspodjelom moći stvoriti dodatna radna mjesta za više od pola milijuna osoba.

1.14. EGSO smatra da bi Komisija trebala pratiti i poboljšati korektivne instrumente i jedinstvenu primjenu novog zakonodavstva te na znanstvenom temelju redovito provjeravati iznose vanjskih troškova i stvarne usklađenosti između usvojenih sustava naplate i stvarnih emisija vozila koji trenutačno ne pogoduju najučinkovitijim vozilima te izraditi detaljno godišnje izvješće o napretku u primjeni izmijenjene Direktive te ga uputiti Europskom parlamentu i Vijeću te Odboru regija i EGSO-u.

2. Uvod

2.1. Promet predstavlja ključan stup jedinstvenog europskog prostora i omogućava konkretno ostvarenje slobode kretanja građana, radnika, robe i usluga u cijeloj Uniji: učinkovitost i kvaliteta prometnih mreža imaju izravan učinak na održivi razvoj, kvalitetu života i rada te konkurentnost Europe.

2.2. Gospodarstvo cestovnog prometa u EU-u osigurava 5 milijuna izravnih radnih mjesta i pridonosi oko 2 % BDP-a EU-a, s 344 000 poduzeća za cestovni prijevoz osoba i više od 560 000 poduzeća za cestovni prijevoz tereta ⁽⁷⁾, što znatno pridonosi rastu i zapošljavanju u EU-u te stoga zahtijeva proaktivne politike.

2.3. Promet je glavni uzrok onečišćenja zraka i danas čini četvrtinu emisija stakleničkih plinova u Europi. Kamionima i autobusima može se pripisati otprilike četvrtina emisija iz cestovnog prometa, postotak koji bi se između 2010. i 2030. trebao povećati za otprilike 10 % (Referentni scenarij EU-a za 2016.: Trendovi energetike, transporta i emisija stakleničkih plinova do 2050.). Kao prvo, Europska komisija radi na dva prijedloga: u jednom je riječ o certificiranju emisija ugljičnog dioksida i potrošnji goriva tih vozila, a u drugom o praćenju tako certificiranih podataka i izvješćivanju o njima.

2.4. U usvojenoj strategiji o kojoj je EGSO već dao svoje mišljenje ⁽⁸⁾ navodi se plan za mobilnost s niskom stopom emisija kojim će se potaknuti taj prijelaz u svjetlu klimatskih ciljeva iz Pariškog sporazuma.

2.5. Strategija ima tri cilja: osigurati učinkovitiji prometni sustav, promicati alternativne izvore energije s niskim udjelom ugljika u sektoru prometa, promicati vozila s niskom ili nultom stopom emisija.

2.6. Područje primjene uglavnom se odnosi na cestovni promet koji čini više od 70 % emisija stakleničkih plinova iz prometa i uvelike pridonosi onečišćenju zraka, iako se očekuje i doprinos ostalih sektora prometa.

2.7. Kako bi se osigurao najučinkovitiji promet u smislu energetske troškova i emisija, važno je predvidjeti ispravne cjenovne signale i uzeti u obzir vanjske utjecaje: u tom smislu Europska komisija namjerava uspostaviti sustave za naplatu cestarina na temelju stvarne udaljenosti u kilometrima kako bi se bolje odrazila načela „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća”.

2.8. Četiri problema rješavaju se širom primjenom načela „korisnik plaća” i „onečišćivač plaća”, a rješenje se može naći i u „pravednom i učinkovitom određivanju cijena cestarina”:

— cestovni promet odgovoran je za 17 % emisija CO₂ u EU-u, a korištenje vozila s niskom i nultom stopom emisija nije dovoljno za ispunjenje klimatskih i energetske ciljeva za 2030.;

⁽⁷⁾ EU Transport in Figures 2016, Europska komisija, 2016., na temelju baze podataka Eurostata.

⁽⁸⁾ SL C 383, 17.11.2015., str. 84.

- kvaliteta cesta u EU-u sve je lošija zbog smanjenih ulaganja u infrastrukturu i odgađanja njezina održavanja, i to unatoč dugoročnim gospodarskim učincima;
- neke države članice uvele su privremene naknade (vinjete) kojima se diskriminiraju inozemna prijevozna poduzeća koja su povremeni korisnici;
- onečišćenje zraka i zagušenja zbog vozila na cesti predstavljaju znatan trošak za društvo.

2.9. Analize **gospodarskog učinka** pokazuju značajne razlike između povećanja troškova za korisnike prijevoza, vlasti i izvršna tijela, što se neutralizira povećanim prihodima i smanjenim troškovima zagušenja i drugih vanjskih utjecaja te se naglašavaju potencijalni negativni učinci u pogledu distribucije i učinka na MSP-ove zbog povećanih troškova⁽⁹⁾.

2.10. Uporabom digitalnih tehnologija može se povećati sigurnost, učinkovitost i uključivost prometa te omogućiti neometana pokretljivost od vrata do vrata, integrirana logistika i usluge s dodanom vrijednošću uz uvođenje inteligentnih prometnih sustava u svim oblicima prijevoza kao sastavnog dijela razvoja multimodalne transeuropske prometne mreže.

2.11. Mjere razvijene na europskoj razini u pogledu prijevoza s niskom stopom emisija mogu imati snažan **učinak na regije** kroz koje prolazi prometna infrastruktura te mogu imati izravne posljedice na energetska, teritorijalna, okolišna i prometna planiranja i važne učinke u području gospodarstva i zapošljavanja.

2.12. Kako bi **korisnici, potrošači** i općenito građani **prihvatili te mjere**, potrebno je snažnije djelovati u pogledu transparentnosti i jasnoće kako bi se stvorilo tržište vozila s niskom i nultom stopom emisija. Potrebno je raditi na poboljšanju informiranja potrošača putem označavanja osobnih vozila te na pružanju potpore putem normi u području javne nabave. Potrebno je usporedno djelovati u pogledu transparentnosti novog okvira naplate te osigurati neposrednu i jasnu pozitivnu percepciju korisnika u pogledu finalizacije prikupljenih prihoda i njihove pravedne raspodjele te izostanka prekomjernih iznosa naknada i dvostruke naplate naknada.

3. Sažetak prijedloga Komisije.

3.1. U prijedlozima Europske komisije naplata cestarina odnosi se na cestovnu infrastrukturu te je proporcionalna prijedenoj udaljenosti, osim u slučajevima fiksne naplate, kao što je trenutačno predviđeno i u nekim država članicama EU-a, te obuhvaća sve vrste vozila, ne samo teška teretna vozila, nego i autobuse, kombije i osobna vozila te u skladu s time prijevoz tereta i putnika te predstavlja prilagodbu naplate pristojbi zbog „potencijalnog onečišćenja” i opterećenja infrastrukture. Regulatorne izmjene posebice se odnose na:

- odredbe o cestarinama i korisničkim naknadama za sva vozila, a ne samo ona teža od 3,5 tone: ažuriranje zakonodavstva Direktive i proširenje područja njezine primjene na sva teška teretna vozila od 1.1.2020. te uklanjanje izuzeća za laka vozila, uvođenje najviših iznosa za vanjske troškove i pojednostavljivanje uvjeta za njihovu naplatu;
- postupno ukidanje naknade na temelju trajanja za teška teretna vozila do 31.12.2023. te za laka teretna vozila do 31.12.2027. i uspostavljanje novog sustava naplate na temelju udaljenosti s pomoću metodologije za izračun i procjene troškova na kojima se temelji određivanje naknada;
- prilagodbu infrastrukturnih pristojbi na temelju emisija CO₂ za teška teretna vozila i postupno ukidanje trenutačnih prilagodbi naplata na temelju emisijskih razreda Euro od 1.1.2022.;

⁽⁹⁾ Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of the Eurovignette Directive (1999/62/EC) – Study contract No. MOVE/A3/119-2013 – 05.2017.

- dodatne mjere za laka vozila u pogledu međugradskih zagušenja i emisija onečišćujućih tvari i CO₂ iz svih vrsta vozila;
- zahtjev za obaveznim naplatama pristojbi za vanjske troškove barem u jednom dijelu mreže za teška teretna vozila od 1. siječnja 2021.

3.2. U skladu s načelima „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća”, proširenje područja primjene Direktive 1999/62/EZ trebalo bi pridonijeti smanjenju narušavanja tržišnog natjecanja zbog toga što su autobusi trenutačno izuzeti od plaćanja naknada za uporabu infrastrukture.

3.3. Cilj je dodatnog prijedloga postupno smanjenje i u konačnici ukidanje najmanjih stopa poreza na teška teretna vozila u pet koraka tijekom pet uzastopnih godina za po 20 % trenutačne najmanje stope.

4. Opće napomene

4.1. EGSO smatra da će provedba sustava pravedne, transparentne, nediskriminirajuće i nebirokratske naplate cestarina u EU-u razmjerno korištenju cesta i znanstveno mjerljivim vanjskim troškovima nastalima zbog kamiona, autobusa i automobila, bez rascjepkanosti sustava naplate s gornjom granicom za vanjske troškove i u skladu s načelima „korisnik plaća” i „onečišćivač plaća” imati pozitivan učinak u pogledu sprečavanja propadanja cestovne infrastrukture, zagušenja i onečišćenja.

4.2. EGSO naglašava važnost ponovne procjene, prilagodbe i jačanja jedinstvene primjene normi EU-a te stvaranja zajedničkog pravnog okvira kojim će se osigurati jedinstvena razina uvjeta za sve korisnike cesta u sektoru cestovnog prometa. Instrument iz Direktive ostavlja dovoljno prostora za različite načine primjene, a EGSO smatra da je nakon trogodišnje provjere uspješnosti nužno razmotriti eventualnu potrebu uporabe zakonodavnih instrumenata koji će biti u većoj mjeri obvezujući kako bi se osigurala jedinstvena primjena.

4.3. EGSO snažno preporučuje da zajednički okvir za naplatu bude jasan, transparentan, jednostavan, provjerljiv i izričit te da namjena elektroničkih i papirnatih potvrda i ploča na autocestama bude razumljiva kako bi se ostvarila bolja društvena prihvatljivost doprinosa koji svaki korisnik mora dati za dobrobit Zajednice.

4.4. Od ključne je važnosti daljnje usklađivanje normi i uspostavljanje zajedničkog pravnog okvira na razini Zajednice u pogledu sustava naplate cestarina u vezi s korištenjem cestovne infrastrukture važne za Zajednicu, kao što su ceste mreže TEN-T, autoceste i nacionalne ceste na kojima se odvija značajan međunarodni promet, kako bi se uspostavilo istinski jedinstveno tržište EU-a za cestovni promet bez diskriminacija i narušavanja tržišnog natjecanja.

4.5. Sustavi za naplatu imaju različite učinke na središnje i udaljene regije: središnje regije s većim protokom prometa više su izložene negativnim učincima od udaljenih regija, dok se u udaljenim regijama naplaćuju daleko manje pristojbe za učinak na okoliš i financiranje infrastrukture nego u središnjima. EGSO smatra da bi strukturni i okolišni fondovi i EIB trebali poduzeti mjere kako bi se osigurao uravnotežen razvoj.

4.6. Nedostatak usklađenosti sustava naplate, bez obzira je li riječ o vinjetama ili cestarinama, povezan je s različitim tehnologijama prikupljanja i različitim modelima sustava naplate cestarina koji nisu interoperabilni te podrazumijevaju dodatne administrativne pristojbe i dodatne troškove za prijevoznika i logistička poduzeća suočena s povećanom potražnjom za inovativnim cestovnim prometom uslijed razvoja nove i inteligentne infrastrukture, uključujući automatsko navođenje i distribuciju novih goriva te pravilno održavanje postojećih mreža koje mogu podnijeti te prometne tokove.

4.7. EGSO smatra da postoji potreba za odgovarajućim ulaganjima u postojeću i buduću infrastrukturu u cilju postizanja bolje interoperabilnosti nacionalnih prometnih mreža, uključujući s pomoću satelitskih tehnologija, te olakšavanja njihova pristupa cjelokupnom jedinstvenom tržištu, čime se omogućuje bolja primjena inteligentne logistike⁽¹⁰⁾ i rješenja IKT-a za poboljšanje sigurnosti na cestama i povećanje ukupne učinkovitosti sustava širom uporabom inteligentnih prometnih sustava te se osigurava učinkovitija, bolje povezana, moderna i održiva mreža cestovnog prometa u cijeloj Europi. Od 2019. u vozila bi se trebali ugrađivati isključivo uređaji koji su interoperabilni na razini EU-a, v. Strategija za digitalizaciju prometa.

4.8. S obzirom na nedovoljna ulaganja u prometnu infrastrukturu i neodgovarajuće razine njezina održavanja, EGSO smatra da je za financiranje cestovne infrastrukture od ključne važnosti primjena načela „korisnik plaća” i „onečišćivač plaća”, pod uvjetom da:

- naknade koje proizlaze iz naplate pristojbi za korištenje infrastrukture budu povezane s namjenom cestovne infrastrukture, a
- one koje proizlaze iz naplate pristojbi za vanjske troškove budu namijenjene ublažavanju negativnih učinaka cestovnog prijevoza, među ostalim i za izgradnju alternativne infrastrukture, distribuciju alternativnih goriva, alternativne sustave navođenja, alternativne načine prijevoza i opskrbe energijom te potporu transeuropskoj prometnoj mreži, pri čemu će se
- članak 9. Direktive izmijeniti na odgovarajući način.

4.9. EGSO jednako važnima smatra ulaganja u smanjenje razine emisija CO₂ iz cestovnog prometa (vidjeti točku 2.12) koje imaju znatan utjecaj na kvalitetu okoliša i vanjske troškove u rasponu od 1,8 – 2,4 % BDP-a te poziva na integrirani pristup smanjenju emisija CO₂: postavljanje ograničenja za emisije novih teških teretnih vozila stavljenih na tržište vozila EU-a učinkovitiji je instrument za smanjenje emisija od naplate cestarina, no ostvarenje fiksnih ciljeva nije dovoljno.

4.10. S obzirom na postojanost problema u pogledu zagušenja prometa unutar gradskih područja i izvan njih, potrebno je osigurati financijsku potporu Zajednice naprednim sustavima upravljanja prometom i učinkovitim satelitskim logističkim procesima kako bi se uklonili dodatni troškovi koji su već nastali na teret korisnika. Prihodi ostvareni dobrovoljnim usvajanjem takvih mjera trebali bi u svakom slučaju služiti izravnom financiranju alternativnih rješenja s neutralnim učinkom.

4.11. Treba promicati korištenje javnog prijevoza, a cestovne pristojbe utvrditi na način da poštuju i ispunjavaju taj cilj, kako za korisnika tako i u pogledu načela „onečišćivač plaća”.

5. Posebne napomene

5.1. EGSO podržava cilj europske usluge elektroničke naplate cestarine (EETS), kojom se predviđa „interoperabilni uređaj ugrađen u vozilo povezan s jednim ugovorom i jednim računom” diljem EU-a, čime bi se stvorilo jedinstveno tržište i osiguralo da komercijalni cestovni prijevoznici obavljaju svoju djelatnost preko jedinstvenog pružatelja usluga, s jedinstvenim ugovorom i jedinstvenim izdavanjem računa.

5.2. Brennerovo iskustvo u primjeni dodatka na cestarinu u skladu s načelima i ograničenjima iz Direktive u cilju provedbe alternativne infrastrukture pokazalo se korisnim i lokalno ga stanovništvo prihvaća. EGSO stoga očekuje da se ta mogućnost proširi na ostala osjetljiva područja.

5.3. EGSO smatra da je sustav popusta u skladu s člankom 7., utvrđen nakon dugih rasprava i analiza teških teretnih vozila, pravedan i nediskriminacijski te se na jednak način može proširiti i na laka vozila smanjivanjem trenutanih razlika između povremenih/inozemnih korisnika i stalnih/nacionalnih korisnika u određenim zemljama. Stoga bi članak 7. trebalo izmijeniti kako je navedeno.

5.4. Usporedba naknada za vanjske troškove za određene kategorije vozila, primjerice kamione kategorije Euro V i Euro VI, pokazuje da se vozila koja uzrokuju manje onečišćenja znatno više sankcioniraju, što EGSO ne smatra opravdanim. EGSO poziva da se preispitaju naknade za vanjske troškove utvrđene u Prilozima Direktive te da se vozilima s niskom stopom emisija omogući povoljniji položaj. U pogledu vozila s nultom stopom emisija, postoji mogućnost privremenog smanjenja cestarina za korištenje infrastrukture.

⁽¹⁰⁾ COM(2016) 766 final.

5.5. EGSO poziva Europsku komisiju da redovito ažurira **znanstvenu** procjenu u pogledu cestarina, da u nju uključi lokalne uvjete i lokalne specifičnosti te da izbjegava diskriminaciju koja nije znanstveno utemeljena.

Bruxelles, 18. listopada 2017.

Predsjednik
Europskog gospodarskog i socijalnog odbora
Georges DASSIS
