

**Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o Predlogu Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o zaračunavanju pristojbin za težka tovorna vozila za uporabo določene infrastrukture**

(KOM(2003) 448 končna verzija - 2003/0175 (COD))

(2004/C 241/16)

Svet je 12. septembra 2003 sklenil, da zaprosi Ekonomski-socialni odbor skladno s členom 71 Pogodbe ES za mnenje o naslednjem predlogu: Predlog Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o zaračunavanju pristojbin za težka tovorna vozila za uporabo določene infrastrukture.

Strokovna skupina Promet, energija, infrastruktura, informacijska družba, ki pooblaščen za pripravo, je 10. maja 2004 sprejela mnenje. Poročevalec je bil g. Simons.

Odbor je na svoje 490. plenarnem zasedanju dne 2. in 3. junija 2004 (zasedanje dne 3. junija) s 109 glasovi za, 82 proti in 7 vzdržanimi glasovi sprejel naslednje mnenje.

## 1. Uvod

1.1 23. julija 2003 je Komisija sprejela predlog za spremembo Direktive 1999/62/ES, tako imenovane „Direktive o evrovinjeti“.

1.2 S tem predlogom bo Komisija izpolnila poziv Evropskega sveta z dne 12./13. decembra 2002 oz. 20./21. marca 2003, da bi do konca prve polovice leta 2003 predložila predlog za „novo direktivo o evrovinjeti“.

1.3 Vendar pa Komisija s svojim predlogom izpolnjuje tudi zahtevo Evropskega parlamenta, ki je 12. februarja 2003 pri sprejemu poročila o sklepih Bele knjige potrdil potrebo po zaračunavanju infrastrukture.

1.4 Zato je predlog Komisije predvsem usmerjen k boljši porazdelitvi pristojbin za uporabo infrastrukture na uporabnike. Načelo, da uporabnik plača stroške, ki jih povzroča, se lahko pri predlagani uredbi bolje prenese v prakso kot pri direktivi o evrovinjeti, ker predlagani tarifni sistem ponuja možnost plačila ločiti po kategoriji vozila, času in kraju uporabe infrastrukture.

1.5 Predlog direktive nima izrecnega namena, da zviša obremenitev prometnega sektorja z davki in dajatvami, ampak dobiti boljši vpogled, tako da se stroški glede na značilnosti uporabe natančneje zrcalijo v oblikovanju tarif.

1.6 V tej fazi se je Komisija omejila na to, da za uporabo prometne infrastrukture s strani težkih tovornih vozil predvidi pristojbine. Zato si Komisija pridržuje pravico, da kasneje predloži tudi predloge v obliki sektorskih direktiv o uporabi infra-

strukture v zračnem, rečnem in pomorskem prometu in bi raje prepustila državam članicam in večjim mestom, da sami razvijejo svoj sistem zaračunavanja.

1.7 Kar zadeva železniški promet, Komisija navaja, da je zaračunavanje infrastrukturne opreme vsebovano že v paketu ukrepov za železniški promet.

## 2. Splošne ugotovitve

2.1 Odbor podpira predlog Komisije, da se spremeni „Direktiva o evrovinjeti“ 1999/62/ES o zaračunavanju pristojbin za težka tovorna vozila za uporabo določene infrastrukture, ker se lahko tako v praksi bolje uveljavi načelo, da uporabnik plača stroške, ki jih povzroči z uporabo infrastrukture.

2.2 Po mnenju Odbora obstaja pozitiven stranski učinek predlagane spremembe direktive v tem, da se poskuša narediti konec raznolikosti različnih sistemov zaračunavanja, ki se bodo vpeljali v državah članicah ali v njih že veljajo.

2.3 Po mnenju Odbora Komisija hoče preveč s svojo namero, da z eno samo direktivo za spremembo Direktive 1999/62/ES sočasno reši šest različnih vprašanj, in sicer gre za naslednja vprašanja:

— nezadostni prispevek v tujini odobrenih vozil k infrastrukturnim stroškom v nekaterih državah članicah

— raznolikost različnih sistemov plačil po posameznih državah, ki trenutno obstajajo v EU in ki ne temeljijo na načelih Skupnosti

- financiranje prometne infrastrukture
- vključevanje stroškov zastojev
- vračunanje stroškov prometnih nesreč
- obremenitev za okoljske stroške.

2.4 Zgodilo bi se prvič, da bi se tako ambiciozno početje posrečilo. To se zdi še toliko bolj utopično, ker izračuni za zadnje tri cilje tako in tako odstopajo drug od drugega in zahtevajo popolnoma drug pristop kot pri prvih treh ciljeh.

2.5 Kot je Odbor navedel v svojem mnenju <sup>(1)</sup> o Beli knjigi COM(1998) 466 končno, se lahko po njegovem mnenju načelo onesnaževalec plača začne uporabljati šele takrat, ko bodo obstajala natančna spoznanja o relativni vlogi stroškovnih dejavnikov in ko bodo obstajali enaki izhodiščni pogoji za vse vrste prometa. Poleg tega mora pred uvedbo načela onesnaževalec plača obstajati jasnost glede nevtralnosti donosov in njihove konkretne oblike. Odbor tukaj predvideva velike težave, ker se bo očitna kompenzacijska možnost – delna ali popolna odprava davka na motorno vozilo - v veliko državah članicah pokazala kot nezadostna, vse dokler velja predpisana najnižja stopnja EU.

2.6 Poleg tega se v današnjem mozaiku državnih ureditev in sistemov, četudi z drugim konceptom oblikovanja tarif, nič ne spremeni.

2.7 Predlog Komisije vsebuje regulativni okvir, ki državam članicam omogoča, da vpeljejo tarifni sistem za zaračunanje uporabe infrastrukture s strani tovornih vozil največje dovoljene skupne teže nad 3,5 tone. To pomeni širitev področja uporabe v primerjavi s sedanjo ureditvijo. Pri sedanji direktivi o evrovinjeti je meja namreč pri 12-tih tonah. Ker so stroški, povezani s prometom, kot recimo stroški v povezavi z varnostjo, preobremenjenostjo prometa in ukrepi za zaščito pred hrupom vključeni v direktivo kot argumenti in ker ti stroški zadevajo tudi promet osebnih avtomobilov in majhnih tovornjakov pod 3,5 tone, bi tudi te kategorije vozil pravzaprav morale spadati v področje uporabe direktive. Prav tej ugotovitvi Komisija posveča veliko prostora tudi v Beli knjigi „Evropska prometna politika do 2010“: Usmeritve za prihodnost iz leta 2001. Četudi Komisija predlaga številne spremembe, ki vsebujejo precejšnjo širitev področja uporabe obstoječe ureditve, in samo po sebi pravzaprav nič ne govori proti temu, da bi direktivo razširili tudi na osebna vozila in lažji tovorni promet, se Odbor ne želi odpovedati stališču Komisije, ki prepušča državam članicam in velikim mestom, da sami razvijejo svoj sistem zaračunavanja. Predlagana sprememba direktive zato ni povod za to, da bi to vrsto prometa, vsaj z vidika EESO, kot tudi majhne tovornjake z manj kot 3,5 tone, vključili v področje uporabe Direktive.

<sup>(1)</sup> Mnenje Ekonomsko-socialnega odbora o Beli knjigi Komisije „Poštene cene za uporabo infrastrukture: stopnjevanje koncept za okvir Skupnosti za pristojbine za prometno infrastrukturo v EU“ (UL C, 28.4.1999).

2.8 Če Komisija ostane pri svoji zamisli, da za pravilno delovanje notranjega trga zadošča plačilo za uporabo infrastrukture zgolj za tovornjake in ne morda še za osebne avtomobile, bi pravzaprav bilo edino logično, da bi obdržali sedanjo spodnjo mejo teže pri 12 tonah. Delež lahkih tovornjakov je v čezmejnem/mednarodnem prometnem sporazumu namreč – kot med drugim Komisija sama navaja v utemeljitvi k svojemu predlogu direktive – tako majhen, da so posledice na delovanje notranjega trga, natančno tako kot pri osebnih vozilih, zanemarljive.

2.9 Odbor podpira pristop, da vsak uporabnik nosi stroške, ki jih povzroči, če – kot je predstavljeno v točki 2.4 – se predložijo natančna spoznanja o relativnem pomenu različnih stroškovnih dejavnikov. Odbor se lahko tudi pridružuje stališču, da se težki promet sooči s takšnim regulativnim okvirom kot prva vrsta prometa po cesti kot nosilcu prometa. Vendar pa je načeloma mnenja, da bi morale isto veljati tudi za druge oblike cestnega prometa in za druge nosilce prometa.

2.10 Predlog Komisije se ne dotika možnosti drugih plačil, kot sta evrovinjeta ali cestnine. Državam članicam je prepuščeno, ali se bodo odločile za cestninski sistem ali za sistem plačil za uporabo. Ta možnost izbire po oceni Odbora ne prispeva k preglednosti. Poleg tega je po mnenju Odbora osnovna predpostavka, da so sistemi pobiranja medsebojno povezljivi.

2.11 Področje uporabe predlagane direktive zajema vseevropsko cestno omrežje kot tudi druge dele glavnega prometnega cestnega omrežja v neposredni bližini avtocest. Tudi na stranskih cestah, ki niso nujno pomembne za dobro delovanje notranjega trga, se lahko uvedejo cestnine ali plačila za uporabo, četudi v tem primeru zaračunavanje ni v skladu z določbami predlagane direktive. Odbor si je o tem na jasnem, da predlagana sprememba direktive (v členu 7) državam članicam v smislu načela subsidiarnosti ne prepoveduje, da na drugih cestah uvedejo cestnine/plačila za uporabo. Odbor je mnenja, da je to povsem v redu, ker še zlasti v skorajšnjih državah pristopnicah glavno prometno cestno omrežje ni dovolj razvito. Vsekakor pa morajo zadevne države upoštevati veljavne pravne predpise in dosežanje politiko.

2.12 Komisija je v svojem predlogu vzpostavila neposredno povezavo med plačili za uporabo, ki se bodo uvedla, in investicijami v prometno infrastrukturo in njenim vzdrževanjem. S tem želi Komisija preprečiti, da bi države članice sprejete pristojbine uporabile za to, da bi napolnile državno blagajno. Predlog Komisije pa vsebuje tudi predpise o metodi/načinu za izračun plačila za uporabo. Odbor se lahko pridruži temu pristopu, ker uporabniki določene infrastrukture tako vedo, da gre plačilo za uporabo, ki ga plačajo, za investicije v to infrastrukturo.

2.13 V svojem predlogu Komisija predvideva, da se v posameznih izjemnih primerih cestnine lahko povečajo za največ 25 % pod strogimi pogoji in po predhodnem posvetu s Komisijo, da bi se financirali investicijski stroški za novo infrastrukturo, ki je izrednega evropskega pomena v enakem koridorju in v enaki prometni regiji na posebej občutljivih območjih. Po mnenju Odbora je treba uporabiti to možnost s čim večjo zadržanostjo in niti ene same prometne infrastrukture se ne sme vnaprej izključiti iz te možnosti. Da bi pa vsekakor bili sigurni, da se projekt, za katerega se pobirajo višje cestnine, tudi dejansko uresniči, je treba predvideti, da se ti prihodki nalagajo na račun EU in se šele po dokončanju projekta brez obresti nakažejo zadevni državi članici.

2.14 In končno je treba zavoljo predloga Komisije v vsaki državi članici ustanoviti nadzorni organ za infrastrukturo, ki po celotni Skupnosti nadzoruje pravilnost pripisovanja stroškov in uporabe prejemkov iz cestnin in plačil za uporabo. Odbor podpira ustanovitev takšnega neodvisnega državnega organa, ki je spričo opravljanja naloge za Skupnost po Pogodbi pod nadzorom Komisije.

2.15 Zaradi večje jasnosti je v uvodnih izjavah predloga za spremembo Direktive 1999/62/ES posebej treba upoštevati, da so države članice, ne glede na to, za kateri sistem plačil ali nadzorni organ se odločijo, tudi v prihodnje odgovorne, da je uporabnikom na voljo ustrezno cestno omrežje. Vzdrževanje in servisiranje prometne infrastrukture je še vedno glavna naloga države.

### 3. Posebne ugotovitve

3.1 Po predlogu Komisije morajo biti plačila za uporabo namenjena za stroške za gradnjo, obratovanje, vzdrževanje in izgradnjo zadevnega prometnega omrežja. Kot stroški gradnje so pri tem mišljeni izključno stroški, ki so v povezavi z vzpostavitvijo nove infrastrukture. Glede na predlog Komisije gre tukaj za infrastrukturo, ki ni starejša od 15 let. Tako želi Komisija preprečiti, da se po možnosti tudi že predvideni infrastrukturni objekti, katerih stroški so že pokriti, prištejejo področju uporabe predlagane direktive. Odbor ima to za zelo razumno starostno mejo in tako za pravilni pristop.

3.2 V skladu s predlogom Komisije spadajo k investicijskim stroškom predvsem infrastrukturni stroški, določeni za zmanjšanje hrupa, na primer postavitve protihrupnih zidov ob robu cest. Odbor želi opozoriti, da stroške, ki nastajajo zaradi obremenitev s hrupom, to je stroške za postavitve protihrupnih zidov, večinoma povzročajo kategorije vozil, ki niso zajeta v predlagani direktivi. Zato mora priti do pravične porazdelitve

stroškov postavitve protihrupnih zidov na različne uporabnike prometne infrastrukture.

3.3 Glede nekritih stroškov nezgod Komisija predlaga, da se pri izračunu pristojbin upošteva dejavnik stroškov, ki niso kriti iz zavarovanj. Teoretično je to sicer popolnoma pravilno, vendar je to po oceni Odbora v praksi težavno delo zaradi izračuna posrednih posledic, kot so nadomestila za bolečine in nedoločljive notranje posledice. V praksi je trenutno tako, da zavarovalniške družbe na primer le redko povrnejo stroške zavarovanja.

Da bi lahko razvili ustrezen način ugotavljanja stroškov prometnih nezgod, je po mnenju Odbora treba raziskati vzroke prometnih nezgod. V tej zvezi Odbor opozarja na svoje mnenje o sporočilu Komisije, ki zadeva razpolovitev števila žrtev prometnih nezgod v cestnem prometu v Evropski uniji do leta 2010<sup>(1)</sup>.

3.4 Možnost, ki se daje državam članicam v predlogu direktive za vključitev dejavnika prometne preobremenjenosti kot parametra v izračun plačila za uporabo infrastrukture, je ne glede na to, da manjka opredelitev „prometne preobremenitve“, tudi zato nepravilna, ker prometne zastoje povzroča predvsem promet osebnih avtomobilov.

3.5 Odbor se pridružuje izhodišču predloga Komisije, da se skupna stroškovna obremenitev cestnega prometa s spremeno direktivo ne bi smela povečati, vendar pa meni, da delna ali popolna ukinitve davka na motorna vozila ne zadošča, da bi zagotovili nevtralnost davkov. Zato je kot logično posledico treba predvideti kot možnost tudi zmanjšanje trošarin za dizelsko gorivo.

3.6 Odbor se strinja tudi z možnostjo, da države članice določijo različna plačila za uporabo glede na vpliv vozila na okolje (razvrstitev Euro-Norm) in glede na poškodbe, ki jih vozila povzročajo na cestah.

3.7 In končno Odbor v celoti podpira zahtevo Komisije, da bi uvedli enotno metodo zaračunavanja za infrastrukturo in bi tako naredili konec raznolikosti različnih cestninskih sistemov in sistemov pristojbin za uporabo.

### 4. Povzetek in sklepi

4.1 Odbor pozdravlja pobudo Komisije, da si je treba prizadevati za praktično uporabo načela, da uporabnik infrastrukture nosi stroške njene uporabe.

4.2 Vendarle pa je mnenja, da Komisija v nameri, da z eno samo direktivo za spremembo Direktive 1999/62/ES hkrati reši šest različnih vprašanj, hoče preveč.

<sup>(1)</sup> Mnenje EESO, UL C 80, 30.3.2004, str. 77.

4.3 V svojem mnenju o Beli knjigi KOM(1998) 466 končno je Odbor že izrazil, da je načelo povzročiteljeve odgovornosti za škodo mogoče uporabiti šele takrat, ko so predložena natančna spoznanja o relativnem pomenu različnih stroškovnih dejavnikov in ko veljajo enaki izhodiščni pogoji za vse vrste prometa.

4.4 Eno od izhodišč predloga Komisije je, da zaračunavanje uporabe infrastrukturnih objektov ne sme povzročiti novih oz. višjih davkov in dajatev. Zato Komisija predlaga, da države članice dobijo možnost, da se jim zaradi delne ali popolne odprave davka na motorna vozila odobri nadomestilo. K temu Odbor pripominja, da so se mnoge države članice EU pri davku na motorna vozila že približale spodnji meji EU in da jim zato na ta način ni mogoče ponuditi zadostnih možnosti za nadomestilo. Davčno nevtralnost je mogoče zagotoviti le tedaj, če je po potrebi mogoče znižati tudi trošarino na dizelska goriva.

4.5 V tej zvezi Odbor ugotavlja, da tudi nova ureditev ohranja prejšnjo raznolikost predpisov in sistemov posameznih držav, pri čemer cilj, uvesti enotno metodo določanja tarif za uporabo infrastrukture, na žalost ni dosežen.

4.6 Komisija po mnenju Odbora ni dosledna v svoji argumentaciji, če po eni strani predvideva znižanje spodnje meje teže, od katere se za vozila pobirajo plačila za uporabo infrastrukture, na 3,5 tone, po drugi strani pa v svoj predlog sicer vključuje dejavnike, kot so stroški zastojev, stroški nezgod in okolja, pri tem pa osebne avtomobile, ki zlasti povzročajo nazadnje omenjene stroške, pušča zunaj področja uporabe predlagane direktive.

4.7 V svojem predlogu vzpostavlja Komisija neposredno zvezo med pristojbinami za uporabo, ki naj bi se uvedle, in vlaganji v prometno infrastrukturo. Zadevni prihodki se morajo na nek način stekati nazaj v sektor, v katerem so bili pobrani in se ne smejo porabiti, da bi polnili državni mošnjiček. Odbor se strinja s tem stališčem Komisije.

4.8 Plačila za uporabo v cestnem prometu se morajo po predstavah Komisije ravnati po stroških za gradnjo, obratovanje, vzdrževanje in izgradnjo zadevnega prometnega omrežja. Kot stroški gradnje se razumejo izključno tisti stroški, ki so v zvezi z vzpostavitvijo novih infrastrukturnih povezav. Kot nove infrastrukturne povezave se v tej zvezi razume tista infrastruktura ki ni starejša od 15 let. Odboru se to zdi razumno stališče, da bi preprečili, da se že obstoječi infrastrukturni objekti, katerih stroški so že pokriti, ponovno uvrstijo v račun.

4.9 Komisija v svojem predlogu predvideva možnost, da se smejo prihodki od zvišanih cestnin (za največ 25 %) pod strogimi pogoji uporabiti za investicijske stroške za novo prometno infrastrukturo, ki je izrednega evropskega pomena v istem koridorju ali v enakih prometnih regijah na posebej občutljivih področjih. Po mnenju Odbora je treba, če je le mogoče s kar največjo zadržanostjo, izkoristiti to možnost, in ne da bi že vnaprej izključili katerokoli prometno infrastrukturo. Če se bo ta možnost dejansko upoštevala, je treba zadevne prihodke do dokončanja zadevnega projekta vsekakor položiti na račun EU.

4.10 Odbor se strinja s področjem uporabe predloga Komisije, to je transevropsko cestno omrežje in v neposredni bližini avtoceste ležeči deli glavnega prometnega cestnega omrežja, ter – čeprav zunaj dejanskega področja veljavnosti – tudi stranske ceste, ki niso pomembne za dobro delovanje notranjega trga, in predlogom, da se v vsaki državi članici ustanovi nadzorni infrastrukturni organ, da se zagotovi pravilen pripis stroškov in uporaba prihodkov iz cestnin in plačil za uporabo.

4.11 In končno je Odbor kritičen do tega, da so stroški zastojev, nezgod in okolja vključeni kot stroškovni dejavniki v predlog direktiv, ker te stroške v vseh primerih povzročajo predvsem osebni avtomobili, to je razred vozil, ki ni zajet v tej direktivi. Nadalje je kritičen glede tega, da ni bila narejena podrobna analiza vzrokov nezgod in da v predlogu Komisije ni opredeljen pojem občutljiva področja.

Bruselj, 10. maja 2004

*Predsednik*

*Evropskega ekonomsko-socialnega odbora*

R. BRIESCH

## PRILOGA

**k mnenju Evropskega ekonomsko-socialnega odbora**

Naslednji predlogi sprememb, glede katerih je bila vsaj ena četrtnina oddanih glasov za, so bili v teku obravnave zavrženi (drugi odstavek 39. člena Poslovnika):

**Točke 2.3, 2.4, 2.6, 2.7 in 2.8**

Črtati in nadomestiti z naslednjim besedilom:

„2.3 Po mnenju Odbora predlog Komisije ni dovolj obsežen. Ustrezen in učinkovit cenovni sistem bi moral upoštevati tudi stroške infrastrukture in okoljevarstvene ter socialne stroške. Slednji se nanašajo po eni strani na onesnaženje zraka in hrup ter vpliv hrupa na okolje ter zdravje državljanov, po drugi strani pa na prenatrpanost in nesreče na cestah. Vsi stroški se bi naj izračunali na znanstveni podlagi. Zato bi naj smernica osnovala skupno metodo in časovni načrt za države članice, kar bi omogočilo upoštevanje vseh zunanjih stroškov pri izračunavanju cestnin. Tistim državam, ki že izpolnjujejo te zahteve, na bi bila dovoljena takojšnja vključitev teh stroškov. Razen tega se z vključevanjem zunanjih prometnih stroškov poveča tržna zmogljivost, okrepi konkurenčnost evropskega gospodarstva in zmanjša onesnaženje okolja ter preobremenitve infrastrukture.“

**Obrazložitev**

Pri stroških uporabnikov naj se upoštevajo vsi stroški: tako investicije in stroški vzdrževanja po eni strani, kot tudi zunanji stroški kot so okoljevarstveni in socialni stroški po drugi strani. Nekatere države članice so te stroške že določile. Nadalje finančna študija Evropske komisije UNITE navaja vse razpoložljive primere in prihaja do zaključka, da sicer še zmeraj ne obstaja soglasje glede „natančnih“ navedb vrednosti, vendar pa obstaja soglasje o osnovnih zasnovah in metodah izračunavanja. Zakaj se naj upoštevajo vsi stroški? Ker menimo, da je potrebno da se v zakonodaji Evropske unije uporablja načelo po katerem plačujejo udeleženci v prometu in povzročitelji škode.

**Rezultat glasovanja:**

glasovi za: 77

glasovi proti: 86

vzdržani glasovi: 9

**Točka 2.12**

Črtati oba zadnja stavka in nadomestiti z naslednjim besedilom:

„Po mnenju odbora je treba to zamisel razširiti na celotno prometno infrastrukturo. Prihodki ne bi smeli biti namenjeni le cestnemu prometu, temveč bi jih bilo treba uporabiti tudi za financiranje trajnostnih vrst prometa ter za izboljšano izvajanje socialne zakonodaje za delojemalce v prometni panogi.“

**Obrazložitev**

Če so vsi prihodki namenjeni cestnemu prometu, to preprečuje smotrno uporabo javnih sredstev in ne zagotavlja trajnostnega prometnega sistema, kot zahteva Bela knjiga o skupni prometni politiki, izdana pri Evropski komisiji 2001.

**Rezultat glasovanja:**

glasovi za: 86

glasovi proti: 89

vzdržani glasovi: 9

**Točka 2.13**

Črtati oba zadnja stavka in nadomestiti z naslednjim besedilom:

„Odbor je mnenja, da možnost povečanja cestnin v občutljivih regijah do največ 25 % zdaleč ne zadošča. Zato predlaga, da se predvidi občutnejše povišanje, da bi tako lahko krili infrastrukturne stroške na občutljivih območjih.“



**Obrazložitev**

Samoumevno.

**Rezultat glasovanja:**

glasovi za: 86

glasovi proti: 99

vzdržani glasovi: 6

**Točka 3.1**

Spremeniti kot je navedeno v sledečem besedilu:

„3.1 V skladu s predlogom Komisije se morajo plačila za uporabo ravnati po stroških za gradnjo, obratovanje, vzdrževanje in izgradnjo zadevnega prometnega omrežja. Kot gradbeni stroški se pri tem razumejo izključno stroški, ki so v zvezi z gradnjo nove infrastrukture. Pod tem se v skladu s predlogom Komisije razume infrastruktura, ki ni starejša od 15 let. Po drugi strani pa so projekti za gradnjo cest dolgoročno financirani. Takšen kratkoročni odpis bi s tem izključil stroške dosedanjih projektov in bi tako povzročil napačno analizo stroškov. Zato je Odbor mnenja, da države lahko upoštevajo stroške gradnje, ne glede na starost njihove mreže in programov za financiranje mreže.“

**Obrazložitev**

Vsi investicijski stroški infrastruktur, zgrajeni pred več kot 15 leti, niso bili povrnjeni.

**Rezultat glasovanja:**

glasovi za: 84

glasovi proti: 100

vzdržani glasovi: 1

**Točke 3.2, 3.3, 3.4 in 3.5**

Črtati.

**Obrazložitev**

Če se strinjamo s ponotranjenjem zunanjih stroškov, potem ne moremo sprejeti teh odstavkov.

**Rezultat glasovanja:**

glasovi za: 89

glasovi proti: 93

vzdržani glasovi: 3

**Točka 4.2**

Črtati točko in jo nadomestiti z naslednjim besedilom.

„4.2 Odbor meni, da Komisija ni določila splošne metodologije, ki temelji na znanstvenem pristopu, kot tudi časovnega razporeda za izračun eksternih stroškov, povezanih z uporabo cestne infrastrukture.“

**Obrazložitev**

Po našem mnenju Komisija ni dovolj ambiciozna.

**Rezultat glasovanja:**

glasovi za: 89

glasovi proti: 93

vzdržani glasovi: 3

**Točka 4.6**

Črtati točko in jo nadomestiti z naslednjim besedilom:

„4.6 Odbor meni, da bi morala tovorna vozila za prevoz blaga in zlasti pošte in ekspresnih dostav, vključno z vozili z manj kot 3,5 tone, plačevati cestne pristojbine“

**Obrazložitev**

Zakaj bi govorili o zasebnih vozilih in ne omenjali tovornih vozil z manj kot 3,5 tonami, kot so vozila za poštno pošiljke in hitro dostavo, ki povzročajo znatno število nesreč?

**Rezultat glasovanja:**

glasovi za: 89

glasovi proti: 93

vzdržani glasovi: 3

**Točka 4.7**

Po prvem stavku črtati besedilo in nadomestiti z naslednjim:

„Prihodki se ne bi smeli zlivati le v sektor cestnega prometa. Uporabiti bi jih bilo treba tudi za financiranje trajnostnih nosilcev prometa in pa za boljšo uveljavitev socialne zakonodaje za delojemalce, ki so zaposleni v cestnem prometu.“

**Obrazložitev**

V skladu z amandmajem k točki 2.12.

**Rezultat glasovanja:**

glasovi za: 89

glasovi proti: 93

vzdržani glasovi: 3

**Točka 4.8**

Črtati in nadomestiti z:

„4.8 Odbor je zato mnenja, da lahko države upoštevajo gradbene stroške neodvisno od starosti omrežja in načina njegovega financiranja, ker se v praksi uporabljajo dolga časovna obdobja za poplačilo.“

**Obrazložitev**

V skladu z našim amandmajem k točki 3.1.

**Rezultat glasovanja:**

glasovi za: 89

glasovi proti: 93

vzdržani glasovi: 3

**Točke 4.9, 4.10 in 4.11**

Izbrisati.

**Obrazložitev**

V skladu z prej predlaganimi izbrisi točk 3.2 do 3.4.

**Rezultat glasovanja:**

glasovi za: 89

glasovi proti: 93

vzdržani glasovi: 3