

## I

(Informacije)

## SVET

SKUPNO STALIŠČE (ES) št. 33/2005,

ki ga je sprejel Svet dne 6. septembra 2005

**z namenom sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2005/.../ES z dne ... o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila**

(2005/C 275 E/01)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA —

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

ob upoštevanju Direktive 1999/62/ES z dne 17. junija 1999 o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila <sup>(1)</sup> in zlasti člena 7 Direktive,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora <sup>(2)</sup>,ob upoštevanju mnenja Odbora regij <sup>(3)</sup>,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe <sup>(4)</sup>,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Odpravljane izkrivljanja konkurence med prevoznimi podjetji v državah članicah, pravilno delovanje notranjega trga in izboljšana konkurenčnost so odvisni od

vzpostavitve pravičnih mehanizmov pristojbin za prevoznike za uporabo infrastrukture. Z Direktivo 1999/62/ES je bila že dosežena določena stopnja usklajenosti.

(2) Pravičnejši sistem pristojbin za uporabo cestne infrastrukture je ključnega pomena za spodbujanje trajnostnega prometa v Skupnosti. Cilj, da se obstoječe cestno omrežje kar najbolje uporablja in da se negativni vpliv tega omrežja pomembno zmanjša, bi moral biti v korist zdrave gospodarske rasti in pravilnega delovanja notranjega trga dosežen brez uvajanja dodatnih obremenitev za prevoznike.

(3) Komisija je v Beli knjigi „Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitev“ razglasila svojo namero, da bo predlagala direktivo o pristojbinah za uporabo cestne infrastrukture. Evropski parlament je s sprejetjem poročila z dne 12. februarja 2003 o zaključkih Bele knjige potrdil, da je potrebna uvedba pristojbin za infrastrukturo. Po Evropskem svetu v Göteborgu 15. junija 2001, ki je še posebej poudaril vprašanje trajnostnega prometa, sta tudi Evropska sveta v Kopenhagnu 12. in 13. decembra 2002 ter v Bruslju 20. in 21. marca 2003 pozdravila namero Komisije, da predloži novo direktivo o „Eurovinjetih“.

<sup>(1)</sup> UL L 187, 20.7.1999, str. 42. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Aktom o pristopu iz leta 2003.

<sup>(2)</sup> UL C 241, 28.9.2004, str. 58.

<sup>(3)</sup> UL C 109, 30.4.2004, str. 14.

<sup>(4)</sup> Mnenje Evropskega parlamenta z dne 20. aprila 2004 (UL C 104 E, 30.4.2004, str. 372), Skupno stališče Sveta z dne 6. septembra 2005 in Stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu).

(4) Pri določanju cestnin Direktiva 1999/62/ES upošteva stroške gradnje infrastrukture, njenega obratovanja, vzdrževanja in razvoja. Da se zagotovi preglednost stroškov gradnje, ki se lahko upoštevajo, je potrebna posebna določba.

- (5) Mednarodni prevozi v cestnem prometu so osredotočeni na vseevropsko cestno prometno omrežje. Poleg tega je dobro delovanje notranjega trga življenjskega pomena za komercialne prevoze. Okvir Skupnosti bi se moral tako uporabljati za komercialni promet na vseevropskem cestnem omrežju, kakor je opredeljeno v Odločbi št. 1692/96/ES o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja<sup>(1)</sup>. Države članice bi morale imeti pravico, da lahko v skladu z načelom subsidiarnosti in ob upoštevanju Pogodbe svobodno zaračunavajo cestnine in/ali uporabnine na cestah izven vseevropskega cestnega omrežja.
- (6) Zaradi stroškovne učinkovitosti pri izvajanju cestninskih sistemov ni nujno, da se na celotni infrastrukturi, za katero se plačuje cestnina, uvedejo omejitve dostopa za nadziranje zaračunanih cestnin. Države članice se lahko odločijo, da to direktivo izvajajo tako, da cestnine zaračunavajo samo v določeni točki infrastrukture, na katero se cestnina nanaša.
- (7) Cestnine bi se morale oblikovati na podlagi načela povračila infrastrukturnih stroškov. V primerih, ko se takšna infrastruktura sofinancira iz splošnega proračuna Evropske unije, se prispevka iz sredstev Skupnosti ne sme povrniti s cestninami, razen če so v ustreznih instrumentih Skupnosti posebne določbe, ki pri opredelitvi zneska sofinanciranja upoštevajo bodoče dohodke iz cestnin.
- (8) Dejstvo, da uporabnik lahko sprejema odločitve, ki bodo vplivale na breme, ki ga bodo zanj predstavljale cestnine, s tem, da se odloči za okolju najbolj prijazna vozila in prometno manj obremenjene ure ali poti, je pomemben sestavni del sistema cestnih pristojbin. Države članice bi tako morale imeti možnost, da predvidijo različne cestnine glede na emisijsko kategorijo vozila (klasifikacija „EURO“) in raven škode, ki jo to vozilo povzroča cestam in krajem ter glede na čas vožnje in prometno obremenjenost. Takšno razlikovanje v ravneh cestnin bi moralo biti sorazmerno z zastavljenim ciljem.
- (9) Vidiki komercialnega zaračunavanja uporabe cestne infrastrukture, ki jih ne ureja ta direktiva, bi morala spoštovati pravila Pogodbe.
- (10) 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 dajatev. Takšna povračila ne bi smela povzročiti izkrivljanja konkurence na notranjem trgu, določena pa bi morala biti ob upoštevanju ustreznih določb prava Skupnosti, zlasti najnižjih stopenj davkov na vozila, določenih v Prilogi I k Direktivi 1999/62/ES, in določb Direktive Sveta 2003/96/ES
- z dne 27. oktobra 2003 o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije<sup>(2)</sup>.
- (11) Kadar države članice pobirajo cestnine ali uporabnine za uporabo cest v vseevropskem cestnem omrežju, bi morale pri svojih načrtih vzdrževanja dati ustrezno prednost cestam, za katere se pobirajo te pristojbine.
- (12) Posebno pozornost bi bilo treba posvetiti gorskim regijam, kot so Alpe in Pireneji. Novi infrastrukturni projekti večjega obsega so velikokrat propadli zaradi pomanjkanja precejšnjih finančnih sredstev, ki bi bila za te projekte potrebna. V takšnih regijah se od uporabnikov torej lahko zahteva, da plačujejo pribitek, iz katerega se financirajo bistveni projekti, ki so velikega pomena za Evropo, vključno s tistimi, ki vključujejo različne vrste prometa po istem koridorju. Pribitek bi moral biti vezan na finančne potrebe posameznega projekta. Vezan pa bi moral biti tudi na osnovno raven cestnin, s čimer bi se izognili umetno visokim pristojbinam na kakšnem izmed koridorjev, kar bi lahko promet preusmerilo na druge koridorje in povzročilo lokalne zastoje ter neučinkovito uporabo omrežij.
- (13) Pristojbine bi morale biti nediskriminatorne, njihovo pobiranje pa se mora izvajati brez pretiranih formalnosti in ne sme povzročati ovir na notranjih mejah. Zlasti tam, kjer se cestnine in/ali uporabnine pobirajo izključno z uporabo sistema, ki zahteva uporabo elektronske plačilne naprave, vgrajene v vozilo, bi bilo zato treba sprejeti ustrezne ukrepe za lažje plačevanje s strani občasnih uporabnikov.
- (14) Za zagotovitev dosledne in usklajene uporabe sistema infrastrukturnih dajatev bi morale nove ureditve cestnin stroške izračunavati skladno s sklopom temeljnih načel ali pa morajo biti stroški določeni na ravni, ki ne presega ravni, ki bi izhajala iz uporabe teh načel. Te zahteve se ne bi smele uporabljati za obstoječe ureditve, razen v primeru, če se slednje v prihodnosti bistveno spremenijo. Takšne bistvene spremembe bi vključevale kakršne koli pomembne spremembe prvotnih določb in pogojev cestninske sheme, ki bi nastale s spremembo pogodbe, sklenjene z upravljavcem cestninskega sistema, vendar bi

<sup>(1)</sup> UL L 228, 9.9.1996, str. 1. Odločba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Odločbo št. 884/2004/ES (UL L 167, 30.4.2004, str. 1).

<sup>(2)</sup> UL L 283, 31.10.2003, str. 51. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/75/ES (UL L 157, 30.4.2004, str. 100).

izključevale spremembe, ki so bile predvidene v prvotni shemi. V primeru koncesijskih pogodb bi se lahko bistvene spremembe izvedle po postopku javnih naročil. Da bi se doseglo preglednost, ne da bi se s tem ustvarjalo ovire za delovanje tržnega gospodarstva in javno-zasebnih partnerstev, bi morale države članice Komisiji prav tako sporočiti vrednosti enot in ostalih parametrov, ki jih nameravajo uporabiti za izračunavanje različnih elementov stroškov dajatev, ali pri koncesijskih pogodbah ustreznih pogodb in osnovnih ureditev zanje, tako da Komisija lahko poda svoje mnenje. Mnenja, ki jih je Komisija sprejela, preden so nove cestninske ureditve uvedene v državah članicah, nikakor ne posegajo v obveznost Komisije, da v skladu s Pogodbo zagotavlja uporabo prava Skupnosti.

- (15) Za razvoj sistema dajatev za uporabo cestne infrastrukture je potreben nadaljnji tehnični napredek. Komisija bi morala imeti na razpolago postopek, v skladu s katerim lahko po posvetovanju z državami članicami zahteve Direktive 1992/62/ES prilagodi tehničnemu napredku.
- (16) Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, je treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil<sup>(1)</sup>.
- (17) Ker cilja te direktive, in sicer uskladitve pogojev, ki se uporabljajo za cestnine in uporabnine za uporabo cestne infrastrukture, države članice same ne morejo zadovoljivo doseči in ker ta cilj zaradi njihove evropske razsežnosti in zaščite notranjega trga prevozov lažje doseže Skupnost, Skupnost lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekoračuje okvira, potrebnega za doseganje tega cilja.
- (18) Direktivo 1999/62/ES je treba ustrezno spremeniti —

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

### Člen 1

Direktiva 1999/62/EGS se spremeni:

<sup>(1)</sup> UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

1. Člen 2 se spremeni:

(a) točka (a) se nadomesti z naslednjim:

„(a) ‚vseevropsko cestno omrežje‘ pomeni cestno omrežje, kakor je opredeljeno v oddelku 2 Priloge I k Odločbi št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (\*) in označeno na zemljevidih. Zemljevidi se nanašajo na ustrezne odseke, navedene v izvedbenem delu in/ali v Prilogi II k navedeni odločbi;

(\*) UL L 228, 9.9.1996, str. 1. Odločba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Odločbo št. 884/2004/ES (UL L 167, 30.4.2004).“;

(b) vstavijo se naslednje točke:

„(aa) ‚stroški gradnje‘ pomenijo stroške, povezane z gradnjo, in kjer je potrebno, tudi stroške financiranja:

— nove infrastrukture ali novih izboljšav infrastrukture (vključno z večjimi popravili infrastrukture), ali

— infrastrukture ali izboljšav infrastrukture (vključno z večjimi popravili infrastrukture), ki je bila dokončana najpozneje 30 let pred ... (\*), če so bile cestninske ureditve do ... (\*) že uvedene, ali pa je bila gradnja infrastrukture dokončana najpozneje 30 let pred vzpostavitvijo novih cestninskih ureditev, uvedenih po ... (\*); za stroške gradnje se lahko štejejo tudi stroški v zvezi z infrastrukturo ali izboljšavami infrastrukture, ki je bila dokončana pred temi roki, če:

(i) je država članica vzpostavila cestninski sistem, ki zagotavlja povračilo teh stroškov na podlagi pogodbe z upravljavcem cestninskega sistema ali na podlagi drugih pravnih aktov z enakovrednim učinkom, ki začnejo veljati pred ... (\*); ali

(ii) lahko država članica dokaže, da je bil pogoj za izgradnjo določene infrastrukture, da bo njena pričakovana življenjska doba daljša od 30 let.

(\*) 24 mesecev po dnevu začetka veljavnosti te direktive.

V vsakem primeru pa delež stroškov gradnje, ki jih je treba upoštevati, na dan ... (\*) oziroma na dan uvedbe nove cestninske ureditve, če je ta poznejši, nikakor ne sme presegati deleža preostale tedaj pričakovane življenjske dobe delov infrastrukture.

Stroški infrastrukture ali stroški izboljšav infrastrukture lahko vključujejo kakršne koli posebne odhodke za zmanjšanje hrupa ali izboljšanje varnosti v cestnem prometu ter dejanska plačila, ki jih je izvedel upravljavec infrastrukture na podlagi objektivnih okoljskih vidikov, na primer zaradi zaščite pred onesnaževanjem tal;

(ab) ‚stroški financiranja‘ pomenijo obresti na posojila in/ali donosnost lastniškega kapitala delničarjev;

(ac) ‚večja popravila infrastrukture‘ pomenijo popravila infrastrukture, razen tistih popravil, ki za uporabnike cest niso več koristna, npr. kjer so bila popravljalna dela nadomeščena z naknadnimi preplastitvami ali drugimi gradbenimi deli;“;

(c) točka (b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) ‚cestnina‘ pomeni plačilo določenega zneska za vozilo, ki na določeni razdalji vozi po infrastrukturah iz člena 7(1); znesek temelji na prevoženi razdalji in tipu vozila;“;

(d) vstavi se naslednja točka:

„(ba) ‚ponderirana povprečna cestnina‘ pomeni skupne prihodke iz cestnin v določenem obdobju, deljene s številom prevoženih kilometrov vozil na določenem cestnem omrežju v istem obdobju, pri čemer se prihodke in prevožene kilometre vozil izračuna glede na vozila, za katera se uporabljajo cestnine;“;

(e) točke (c), (d), (e) in (f) se nadomestijo z naslednjim:

„(c) ‚uporabnina‘ pomeni plačilo določenega zneska, s katerim je vozilu za dano obdobje zagotovljena pravica do uporabe infrastruktur iz člena 7(1);

(d) ‚vozilo‘ pomeni motorno vozilo ali spojeno kombinacijo vozil, ki je namenjeno ali se uporablja izključno za prevoz blaga po cesti in katerega največja dovoljena skupna masa presega 3,5 tone;

(e) vozilo kategorije ‚EURO 0‘, ‚EURO I‘, ‚EURO II‘, ‚EURO III‘, ‚EURO IV‘, ‚EURO V‘ in ‚EEV‘ pomeni

vozilo, ki upošteva mejne emisijske vrednosti iz Priloge 0;

(f) ‚tip vozila‘ pomeni kategorijo, v katero spada vozilo, glede na število osi, dimenzije ali maso vozila ali glede na druge dejavnike klasifikacije, ki odraža povzročeno škodo cestam (npr. sistem klasifikacije glede na povzročanje škode iz Priloge IV) pod pogojem, da uporabljeni sistem klasifikacije temelji na značilnostih vozila, vsebovanih v dokumentaciji o vozilu, ki se uporablja v vseh državah članicah, ali pa so razpoznavne na pogled.“;

(f) dodata se naslednji točki:

„(g) ‚koncesijska pogodba‘ pomeni ‚koncesijo za javne gradnje‘ ali ‚koncesijo za storitve‘, kakor sta opredeljeni v členu 1 Direktive 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj, blaga in storitev (\*);

(h) ‚koncesijska cestnina‘ pomeni cestnino, ki jo pobira koncesionar v skladu s koncesijsko pogodbo.

(\*) UL L 134, 30.4.2004, str. 114. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 1874/2004 (UL L 326, 29.10.2004, str. 17).“.

2. Člen 7 se spremeni:

(a) odstavki 1, 2, 3 in 4 se nadomestijo z naslednjim:

„1. Države članice lahko ohranijo ali uvedejo cestnine in/ali uporabnine na vseevropskem cestnem omrežju ali delih tega omrežja, vendar le pod pogoji, določenimi v odstavkih 2 do 12. To ne posega v pravico držav članic, da v skladu s Pogodbo uporabljajo cestnine in/ali uporabnine na cestah, ki niso vključene v vseevropsko cestno omrežje, ali za motorna vozila, ki niso zajeta v opredelitvi ‚vozil‘ na območju vseevropskega cestnega omrežja.

2. Država članica se lahko odloči, ali bo ohranila ali uvedla cestnine in/ali uporabnine, ki se bodo uporabljale le za vozila, katerih največja dovoljena skupna masa presega 12 ton. Če se država članica odloči, da bo uporabljala cestnine in/ali uporabnine za vozila, ki ne presegajo te mase, se uporabljajo določbe te direktive.

(\*) 24 mesecev po dnevu začetka veljavnosti te direktive.

3. Za uporabo istega cestnega odseka za nobeno od kategorij vozil ni dovoljeno hkrati zaračunavati cestnin in uporabnin. Vendar lahko države članice na omrežjih, na katerih se zaračunavajo uporabnine za uporabo mostov, predorov in gorskih prelazov, zaračunavajo tudi cestnine.

4. Cestnine in uporabnine ne smejo biti posredno ali neposredno diskriminatorne glede na državljanstvo prevoznika, državo ali sedež prevoznika ali registracijo vozila ali glede na izhodiščni ali namembni kraj prevoza.“;

(b) vstavijo se naslednji odstavki:

„4a. Države članice lahko predvidijo znižane ravni cestnin ali uporabnin oziroma lahko predvidijo oprostitve od obveznosti plačevanja cestnin ali uporabnin za tista vozila, ki so izvzeta iz zahteve po vgradnji in uporabi tahografa v skladu z Uredbo Sveta (EGS) št. 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu (\*), ter v primerih in pod pogoji, navedenimi v členu 6(2)(a) in (b) te direktive.

4b. Ker tarifne strukture, ki vključujejo popuste ali znižanja cestnin za pogoste uporabnike, lahko omogočijo dejanske prihranke pri upravnih stroških za upravljavca infrastrukture, lahko države članice predvidijo take popuste ali znižanja, pod pogojem, da:

- izpolnijo pogoje, določene v odstavku (10)(a),
- so v skladu s Pogodbo, zlasti s členi 12, 49, 86 in 87 Pogodbe,
- ne izkrivljajo konkurence na notranjem trgu,
- je tarifna struktura linearna, sorazmerna, pod enakimi pogoji dostopna vsem uporabnikom ter nima za posledico prevalitve dodatnih stroškov na ostale uporabnike v obliki višjih cestnin.

Taki popusti ali znižanja nikakor ne presegajo 13 % cestnine, ki jo plačujejo enakovredna vozila, ki niso upravičena do popusta ali znižanja.

4c. Vse sheme popustov ali znižanj se sporočijo Komisiji, ki preveri skladnost s pogoji, določenimi v odstavkih 4a in 4b, ter jih odobri v skladu s postopkom iz člena 9c(2).

(\*) UL L 370, 31.12.1985, str. 8. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 432/2004 (UL L 71, 10.3.2004, str. 3).“;

(c) odstavek 6 se nadomesti z naslednjim:

„6. Ureditve pobiranja cestnin in/ali uporabnin nerednih uporabnikov cestnega omrežja ne postavljajo v neupravičeno neugoden položaj ne finančno in ne kako drugače. Zlasti kadar država članica cestnine in/ali uporabnine pobira izključno z uporabo sistema, ki zahteva uporabo elektronske plačilne naprave, vgrajene v vozilo, mora zagotoviti razpoložljivost ustreznih naprav pod razumnimi upravnimi in ekonomskimi pogoji.“;

(d) drugi in tretji pododstavek odstavka 7 se črtata;

(e) odstavka 9 in 10 se nadomestita z naslednjim:

„9. Cestnine temeljijo na načelu povračila izključno infrastrukturnih stroškov. To pomeni, da so ponderirane povprečne cestnine odvisne od stroškov gradnje ter stroškov obratovanja, vzdrževanja in razvoja zadevnega infrastrukturnega omrežja. Ponderirane povprečne cestnine lahko vključujejo tudi donosnost kapitala ali stopnjo dobička na podlagi po tržnih pogojih.

10. (a) Brez poseganja v ponderirane povprečne cestnine iz odstavka 9 lahko države članice prilagodijo ravni cestnin, da s tem preprečujejo okoljsko škodo in zastoje, zmanjšujejo infrastrukturno škodo, optimizirajo uporabo zadevne infrastrukture ali izboljšujejo varnost v cestnem prometu, pod pogojem, da je takšna prilagoditev:

- sorazmerna z zastavljenim ciljem,
- pregledna in nediskriminatorna zlasti glede na državljanstvo prevoznika, državo ali sedež prevoznika ali registracijo vozila ter glede na izhodiščni ali namembni kraj prevoza,
- ni namenjena ustvarjanju dodatnega prihodka iz cestnin, pri čemer se vsako nenamerno povečanje prihodka (ki povzroči ponderirane povprečne cestnine, ki niso v skladu z odstavkom 9) uravnovesi s pomočjo sprememb v strukturi prilaganja, ki se morajo izvesti v roku dveh let po zaključku računovodskega leta, v katerem je bil dodatni prihodek ustvarjen,
- upošteva zgornje meje prilagodljivosti, ki so določene v točki (b).

(b) Ob upoštevanju pogojev iz točke (a) se ravni cestnin lahko prilagodijo glede na:

— emisijski razred EURO, opredeljen v Prilogi 0, pod pogojem, da nobena cestnina za več kot 100 % ne presega cestnine, ki se zaračunava za enakovredna vozila, ki izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde, in/ali

— obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas, pod pogojem, da:

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

(ii) je najcenejše obdobje dneva oproščeno plačila in kazen za najdražje obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas ne presega 50 % ravni cestnine, ki bi se sicer uporabila za zadevno vozilo.

(c) Ob upoštevanju pogojev iz točke (a) se ravni cestnin lahko v izjemnih primerih za posamezne projekte, ki so velikega pomena za Evropo, prilagajajo na drugačen način, da se zagotovi gospodarsko preživetje takšnih projektov, kadar so ti izpostavljeni neposredni konkurenci ostalih vrst prevoza za vozila. Tarifna struktura je linearna, sorazmerna, objavljena in pod enakimi pogoji dostopna vsem uporabnikom ter ne dopušča, da bi se dodatni stroški prevladali na druge uporabnike v obliki višjih cestnin. Komisija pred začetkom izvajanja zadevne tarifne strukture preveri skladnost s pogoji iz te točke.“;

(f) dodata se naslednja odstavka:

„11. V izjemnih primerih se v zvezi z infrastrukturo v gorskih regijah in po predhodnem obvestilu Komisije lahko zaračunava pribitek k cestninam, in sicer za posamezne odseke:

(a) kjer prihaja do hudih zastojev, ki vplivajo na prosto gibanje vozil; ali

(b) na katerih vozila povzročajo večjo okoljsko škodo,

pod pogojem, da:

— se prihodek, ustvarjen s pribitkom, naloži v prednostne projekte evropskega pomena iz Priloge III k Odločbi št. 884/2004/ES, ki neposredno prispevajo k zmanjšanju zastojev ali okoljske škode in se nahajajo na istem koridorju kot cestni odsek, za katerega se pribitek zaračunava,

— pribitek, ki se lahko zaračunava poleg cestnin, ki so prilagojene v skladu z odstavkom 10, ne presega 15 % ponderiranih povprečnih cestnin, izračunanih v skladu z odstavkom 9, razen če se ustvarjeni prihodek naloži v čezmejne odseke prednostnih projektov evropskega pomena, ki vključujejo infrastrukturo v gorskih območjih; v tem primeru pribitek ne sme presegati 25 %,

— zaračunavanje pribitka nima za posledico nepravilnega obravnavanja komercialnega prometa v primerjavi z ostalimi uporabniki cest,

— se pred zaračunavanjem pribitka Komisiji predložijo finančni načrti glede infrastrukture, na kateri se bo pribitek zaračunaval, ter analiza stroškov in koristi novih infrastrukturnih projektov,

— se vnaprej določi in omeji obdobje, v katerem se bo pribitek zaračunaval, pri čemer se obdobje glede pričakovanega prihodka sklada s predloženimi finančnimi načrti ter analizo stroškov in koristi.

Uporaba te določbe za nove čezmejne projekte je odvisna od soglasja zadevnih držav članic.

Ko Komisija od države članice, ki namerava zaračunavati pribitek, prejme finančne načrte, te informacije predloži članom odbora iz člena 9c(1). Če Komisija meni, da načrtovani pribitek ni v skladu s pogoji iz tega odstavka, ali če meni, da bi imel načrtovani pribitek pomembne negativne učinke na gospodarski razvoj obrobni regij, lahko v skladu s postopkom iz člena 9c(2) zavrne prošnjo države članice za načrtovane pristojbine ali zahteva njihove spremembe.

12. Kadar voznik pri kontroli ne more predložiti dokumentov vozila, ki so potrebni za ugotovitev podatkov iz prve alineje odstavka 10(b) in za ugotovitev tipa vozila, lahko države članice zaračunajo najvišjo cestnino, ki se lahko zaračuna.“

3. Vstavi se naslednji člen:

„Člen 7a

1. Za določanje ravni ponderiranih povprečnih cestnin, ki se bodo zaračunavale na zadevnem infrastrukturnem omrežju ali jasno opredeljenem delu tega omrežja, države članice upoštevajo različne stroške iz člena 7(9). Upoštevajo se stroški, ki se nanašajo na omrežje ali del omrežja, na katerem se cestnine zaračunavajo, ter na vozila, ki se jim cestnine zaračunavajo. Države članice se lahko odločijo, da teh stroškov ne povrnejo s prihodki iz cestnin oziroma jih povrnejo le deloma.

2. Cestnine se določijo v skladu s členom 7 in odstavkom 1 tega člena.

3. V primeru novih cestninskih sistemov, razen tistih, ki vključujejo koncesijske cestnine, ki so jih države članice uvedle po ... (\*), izračunajo države članice stroške z uporabo metodologije, ki temelji na temeljnih načelih za izračun, določenih v Prilogi III.

V primeru novih koncesijskih cestnin, ki so jih države članice uvedle po ... (\*), je najvišja raven cestnin enaka ali nižja od ravni, dobljene z uporabo metodologije, ki temelji na temeljnih načelih za izračun, določenih v Prilogi III. Enakost se oceni na osnovi razumno dolgega referenčnega obdobja, primernega naravi koncesijske pogodbe.

Za cestninske ureditve, ki so v veljavi dne ... (\*) ali za katere so bile na podlagi postopka javnih naročil prejete ponudbe ali odgovori na povabila za pogajanja v okviru postopka s pogajanja pred ... (\*), se ne uporabljajo obveznosti iz tega odstavka, vse dokler so te ureditve v veljavi in pod pogojem, da se jih bistveno ne spremeni.

4. Države članice Komisiji najmanj štiri mesece pred izvajanjem nove cestninske ureditve sporočijo:

(a) za cestninske ureditve, ki ne vključujejo koncesijskih cestnin:

— vrednosti enot in ostalih parametrov, ki jih uporabljajo za izračun različnih elementov stroškov, in

— jasne informacije o vozilih, za katere se uporablja njihova cestninska ureditev, in geografski obseg omrežja oziroma dela omrežja, ki se uporablja za vsak posamezen izračun stroškov, ter odstotek stroškov, ki ga želijo povrniti;

(b) za cestninske ureditve, ki vključujejo koncesijske cestnine:

— koncesijske pogodbe ali bistvene spremembe teh pogodb,

— osnovno ureditev za pogodbe, na podlagi katere je dajalec koncesije oblikoval obvestilo o koncesiji, kakor je navedeno v Prilogi VII B k Direktivi 2004/18/ES; ta osnovna ureditev vsebuje oceno stroškov iz člena 7(9), ki se predvidevajo po koncesiji, predviden promet po tipih vozil, ravni predvidenih cestnin in geografski obseg omrežja, ki ga pokriva koncesijska pogodba.

5. Če se uporabljajo obveznosti iz odstavka 3 Komisija v roku štirih mesecev od prejema informacij v skladu z odstavkom 4 poda mnenje, ali so bile te obveznosti izpolnjene.

Mnenja Komisije so dana na voljo odboru iz člena 9c(1).

6. Če želi država članica uporabiti določbe iz člena 7(11) glede cestninskih ureditev, ki so dne ... (\*) v veljavi, zadevna država članica priskrbi informacije, ki izkazujejo, da je ponderirana povprečna cestnina, ki se zaračunava na določeni infrastrukturi, v skladu s členi 2(aa), 7(9) in 7(10):“.

4. Člen 8(2)(b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) plačilo enotne uporabnine omogoča dostop do omrežja, kakor ga opredelijo sodelujoče države članice v skladu s členom 7(1);“.

5. Vstavi se naslednji člen:

„Člen 8a

Vsaka država članica spremlja sistem cestnin in/ali uporabnin in s tem zagotavlja, da deluje na pregleden in nediskriminatoren način.“.

6. Člen 9 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se vstavi naslednja nova točka:

„(d) davke na zavarovanje.“;

(b) odstavku 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Države članice v skladu z načelom subsidiarnosti določijo, kako se bodo porabili prihodki iz dajatev za uporabo cestne infrastrukture. Da bi omogočili razvoj prometnega omrežja kot celote, je treba prihodke iz dajatev porabiti tako, da bodo koristili prometnemu sektorju ter kar najbolj izboljšali celoten prometni sistem.“.

(\*) 24 mesecev po dnevu začetka veljavnosti te direktive.

## 7. Vstavijo se naslednji členi:

## „Člen 9a

Države članice vzpostavijo ustrezen nadzor in določijo sistem kazni, ki se uporablja za kršitve nacionalnih predpisov, ki se sprejmejo na podlagi te direktive; sprejmejo tudi vse potrebne ukrepe, da zagotovijo njihovo izvajanje. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

## Člen 9b

Komisija pospešuje dialog in izmenjavo tehničnega znanja, povezanega z izvajanjem te direktive in zlasti Priloge III, med državami članicami. Komisija v skladu s postopkom iz člena 9c(3) posodablja in pojasnjuje priloge 0, III in IV glede na tehnični razvoj ter prilogi I in II glede na inflacijo.

## Člen 9c

1. Komisiji pomaga odbor.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 3 in 7 Sklepa Sveta 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa Sveta 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Obdobje iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES znaša tri mesece.

4. Odbor sprejme svoj poslovnik.“

## 8. Člen 11 se nadomesti z naslednjim:

## „Člen 11

Komisija najpozneje ... (\*) Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o izvajanju in učinkih te direktive, pri čemer upošteva tehnološki razvoj in trend gostote prometa ter oceni njen vpliv na notranji trg, vključno na otoke, neobalne in obrobne regije Skupnosti, obseg naložb v sektorju in njihov prispevek k doseganju ciljev trajnostne prometne politike.

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

Države članice najpozneje ... (\*\*) Komisiji pošljejo potrebne informacije.“

## 9. Tabela v Prilogi II, ki vsebuje zneske letnih uporabnin, se nadomesti z naslednjim:

	„Največ tri osi	Najmanj štiri osi
EURO 0 in EURO I	1 020	1 648

	„Največ tri osi	Najmanj štiri osi
EURO II in EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V in EEV	797	1 329“

## 10. Zadnji stavek Priloge II se nadomesti z naslednjim:

„Dnevna uporabnina je enaka za vse kategorije vozil in znaša 11 EUR.“

11. Vstavi se Priloga 0, katere besedilo se nahaja v Prilogi I k tej direktivi.

12. Vstavi se Priloga III, katere besedilo se nahaja v Prilogi II k tej direktivi.

13. Vstavi se Priloga IV, katere besedilo se nahaja v Prilogi III k tej direktivi.

## Člen 2

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do ... (\*\*). O tem takoj obvestijo Komisijo.

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

2. Države članice sporočijo Komisiji besedila določb predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva, skupaj s korelacijsko tabelo med določbami te direktive in določbami predpisov, sprejetih v nacionalni zakonodaji.

## Člen 3

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

## Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament

Predsednik

...

Za Svet

Predsednik

...

(\*) 5 let po dnevu začetka veljavnosti te direktive.

(\*\*) 54 mesecev po dnevu začetka veljavnosti te direktive.

(\*\*\*) 24 mesecev po dnevu začetka veljavnosti te direktive.

## PRILOGA I

## „PRILOGA 0

## MEJNE EMISIJSKE VREDNOSTI

## 1. Vozilo „EURO 0“

Masa ogljikovega monoksida (CO) g/kWh	Masa ogljikovodikov (HC) g/kWh	Masa dušikovih oksidov (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

## 2. Vozila „EURO I“/„EURO II“

	Masa ogljikovega monoksida (CO) g/kWh	Masa ogljikovodikov (HC) g/kWh	Masa dušikovih oksidov (NOx) g/kWh	Masa delcev (PT) g/kWh
Vozilo „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(1)</sup>
Vozilo „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

<sup>(1)</sup> Za mejno vrednost za emisije delcev pri motorjih z nazivno močjo 85 kW ali manj se uporablja koeficient 1,7.

## 3. Vozila „EURO III“/„EURO IV“/„EURO V“/„EEV“

Specifične mase ogljikovega monoksida, skupnih ogljikovodikov, dušikovih oksidov in delcev, določene na podlagi preskusa ESC, ter motnost dima, določena na podlagi preskusa ELR, ne smejo presegati naslednjih vrednosti <sup>(1)</sup>:

	Masa ogljikovih monoksidov (CO) g/kWh	Masa ogljikovodikov (HC) g/kWh	Masa dušikovih oksidov (NOx) g/kWh	Masa delcev (PT) g/kWh	Dim m <sup>-1</sup>
Vozilo „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(2)</sup>	0,8
Vozilo „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vozilo „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Vozilo „EEV“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

<sup>(1)</sup> Preskusni cikel zajema zaporedje preskusnih točk, od katerih ima vsaka točno določeno vrtilno frekvenco in navor, in ki jim mora motor slediti v stacionarnem stanju (preskus ESC) ali v prehodnih pogojih delovanja (preskusa ETC in ELR).

<sup>(2)</sup> 0,13 pri motorjih z gibno prostornino, manjšo od 0,7 dm<sup>3</sup> na valj, in nazivno vrtilno frekvenco, večjo od 3 000 min<sup>-1</sup>.

## 4. Lahko se upoštevajo prihodnji emisijski razredi vozil, kakor so opredeljeni v Direktivi 88/77/EGS in njihove nadaljnje spremembe.“

## PRILOGA II

## „PRILOGA III

## TEMELJNA NAČELA ZA RAZDELITEV STROŠKOV IN IZRAČUN CESTNIN

Ta priloga določa temeljna načela za izračun ponderiranih povprečnih cestnin v skladu s členom 7(9). Obveznost odvisnosti cestnin od stroškov ne posega v svobodno izbiro držav članic, da jim v skladu s členom 7a(1) vseh stroškov ni treba povrniti s prihodki iz cestnin, ali v svobodno odločitev, da lahko v skladu s členom 7(10) zneske določenih cestnin prilagodijo tako, da odstopajo od povprečnih cestnin <sup>(1)</sup>.

Uporaba teh načel je v celoti skladna z drugimi obstoječimi obveznostmi po pravu Skupnosti, zlasti z zahtevo po sklenitvi koncesijskih pogodb v skladu z Direktivo Sveta 2004/18/ES, in z drugimi instrumenti Skupnosti na področju javnih naročil.

Kadar se država članica pogaja z eno ali več tretjimi strankami z namenom sklenitve koncesijske pogodbe v zvezi z gradnjo ali obratovanjem dela njene infrastrukture, oziroma če s tem namenom pristane na podobno zavezo na podlagi nacionalne zakonodaje ali sporazuma, ki ga je sklenila vlada države članice, se skladnost s temeljnimi načeli ocenjuje na podlagi izida teh pogajanj.

### 1. Opredelitev omrežja in vozil

- Kadar se za celotno cestno omrežje TEN ne uporablja enoten cestninski režim, država članica natančno navede del oziroma dele omrežja, za katere velja cestninski režim, kakor tudi sistem, ki ga uporablja za klasifikacijo vozil za namene razlikovanja višin cestnin. Države članice prav tako navedejo, ali njihov cestninski režim zajema tudi vozila, katerih skupna masa ne presega praga 12 ton.
- Kadar se država članica odloči, da bo za različne dele svojega omrežja sprejela različne politike glede povračila stroškov (kar dopušča člen 7a(1)), se za vsak jasno opredeljen del omrežja izvede ločen izračun stroškov. Država članica lahko svoje omrežje razdeli na več jasno opredeljenih delov ter tako za vsak del posebej predvidi ločene koncesijske ali podobne ureditve.

### 2. Infrastrukturni stroški

#### 2.1 Stroški naložb

- Stroški naložb vključujejo stroške gradnje (vključno s stroški financiranja) in stroške razvoja infrastrukture ter po potrebi donosnost kapitalskih naložb ali stopnjo dobička. Vključeni so tudi stroški pridobitve zemljišč, načrtovanja, konstruiranja, nadzora nad gradbenimi pogodbami in vodenjem projektov, arheoloških raziskav in raziskav tal kot tudi drugi ustrezni dodatni stroški.
- Povračilo stroškov gradnje temelji na pričakovani življenjski dobi infrastrukture ali na drugi dobi amortizacije (ne krajši od 20 let), ki se zdi primerna zaradi financiranja po koncesijski pogodbi ali kakšnega drugega načina financiranja. Trajanje dobe amortizacije je lahko ključnega pomena pri pogajanjih glede sklenitve koncesijskih pogodb, zlasti če želi zadevna država članica kot del pogodbe določiti zgornjo mejo ponderirane povprečne cestnine, ki se bo uporabljala.
- Brez poseganja v izračun stroškov naložb se povračilo stroškov lahko:
  - enakomerno porazdeli skozi dobo amortizacije ali ponderira v začetnem, srednjem ali končnem obdobju, pod pogojem, da se tako ponderiranje izvaja na pregleden način,
  - predvideva indeksacijo cestnin skozi dobo amortizacije.
- Vsi stroški, nastali v preteklih obdobjih, temeljijo na dejansko plačanih zneskih. Stroški, ki bodo nastali v prihodnosti, se izračunajo na podlagi razumnih napovedi teh stroškov.

<sup>(1)</sup> Te določbe, skupaj z možnostjo prilagajanja, ki omogoča povrnitev stroškov v daljšem časovnem obdobju (glej tretjo alineo točke 2.1), dopuščajo precejšnjo svobodo pri določanju cestnin na ravneh, ki so sprejemljive za uporabnike in prilagojene posebnim ciljem prometne politike države članice.

- Javne naložbe se lahko štejejo za posojila. Obrestna mera za stroške, nastale v preteklih obdobjih, je obrestna mera, ki se je v posameznem obdobju uporabljala za javna posojila.
- Porazdelitev stroškov na težka tovorna vozila se izvede na objektivni in pregledni podlagi, ob upoštevanju deleža prometa težkih tovornih vozil, ki poteka prek omrežja, ter s tem povezanih stroškov. Prevoženi kilometri, ki jih opravijo težka tovorna vozila, se lahko v ta namen prilagodijo s pomočjo uporabe objektivno utemeljenih 'ekvivalenčnih faktorjev', kot so tisti, določeni v točki 4 <sup>(1)</sup>.
- Rezervacije za pričakovan donos iz kapitala ali stopnje dobička so razumne in odražajo razmere na trgu, lahko pa se prilagodijo, da se podelijo spodbude za večjo uspešnost sopogodbenici pri izpolnjevanju zahtev za kakovost storitev. Donos iz kapitala se lahko oceni z uporabo ekonomskih kazalcev, kot sta interna stopnja donosnosti naložbe (IRR — internal rate of return on investment) ali tehtano povprečje stroškov kapitala (WACC — weighted average cost of capital).

## 2.2 Letni stroški vzdrževanja in stroški popravil

- Ti stroški vključujejo tako letne stroške vzdrževanja omrežja kot redne stroške v zvezi s popravili, utrjevanjem in preplastitvijo, da se zagotovi trajno ohranjanje obratovalne funkcionalnosti omrežja.
- Takšni stroški se porazdelijo med težka tovorna vozila in ostali promet na podlagi dejanskih in predvidenih deležev prevoženih kilometrov ter se lahko prilagajajo glede na objektivno utemeljene ekvivalenčne faktorje, kot so tisti, določeni v točki 4.

## 3. Stroški obratovanja, upravljanja in pobiranja cestnin

Ti stroški vključujejo vse stroške, ki jih je imel upravljavec infrastrukture in niso zajeti v oddelku 2 ter se nanašajo na izvedbo, obratovanje in upravljanje infrastrukture in cestninskega sistema. Sem sodijo zlasti:

- stroški izgradnje, namestitve in vzdrževanja cestninskih hišic in drugih plačilnih sistemov,
- vsakodnevni stroški obratovanja, upravljanja in izvajanja sistema pobiranja cestnin,
- upravne takse in pristojbine, povezane s koncesijskimi pogodbami,
- stroški upravljanja, upravni in storitveni stroški, povezani z obratovanjem infrastrukture.

Stroški lahko vključujejo donosnost kapitala ali stopnjo dobička, ki odražata stopnjo prenesenega tveganja.

Takšni stroški se na pravični in pregledni podlagi porazdelijo med vse razrede vozil, za katere velja cestninski sistem.

## 4. Delež prometa težkih tovornih vozil, ekvivalenčni faktorji in mehanizem popravkov

- Izračun cestnin temelji na dejanskih in predvidenih deležih prevoženih kilometrov težkih tovornih vozil, ki se lahko po potrebi prilagodijo z uporabo ekvivalenčnih faktorjev zaradi upoštevanja povečanih stroškov gradnje in popravil infrastrukture, ki jo uporabljajo težka tovorna vozila.
- Naslednja tabela prikazuje sklop okvirnih ekvivalenčnih faktorjev. Če država članica uporablja drugačne ekvivalenčne faktorje, kot so prikazani v tabeli, ti temeljijo na objektivno utemeljenih merilih in so dostopni javnosti.

<sup>(1)</sup> Države članice lahko pri uporabi ekvivalenčnih faktorjev upoštevajo gradnjo cest, ki poteka v več fazah ali temelji na usmeritvi k dolgemu življenjskemu ciklu.

Razred vozil <sup>(1)</sup>	Ekvivalenčni faktorji		
	Popravilo infrastrukture <sup>(2)</sup>	Naložbe	Letno vzdrževanje
Med 3,5 t in 7,5 t, razred 0	1	1	1
> 7,5 t, razred I	1,96	1	1
> 7,5 t, razred II	3,47	1	1
> 7,5 t, razred III	5,72	1	1

<sup>(1)</sup> Za določitev razredov vozil glej Prilogo IV.

<sup>(2)</sup> Razredi vozil ustrezajo osnim obremenitvam v vrednostih 5,5; 6,5; 7,5 oziroma 8,5 tone.

- Cestninski režimi, ki temeljijo na predvidenih obsegih prometa, predvidevajo mehanizem popravkov, v skladu s katerim se cestnine redno prilagajajo, s čimer se popravljajo vsa previsoka ali prenizka povračila stroškov, ki nastanejo zaradi napačnih predvidevanj.“

## PRILOGA III

## „PRILOGA IV

## OKVIRNA DOLOČITEV RAZREDOV VOZIL

Razredi vozil so opredeljeni v spodnji tabeli.

Vozila so razporejena v podkategorije 0, I, II in III glede na škodo, ki jo povzročajo cestišču, in sicer v naraščajočem zaporedju (razred III je torej kategorija, ki povzroča največ škode cestni infrastrukturi). Škoda narašča eksponentno z večanjem osne obremenitve.

Vsa motorna vozila in kombinacije vozil z največjo dovoljeno skupno maso naloženega vozila, ki ne presega 7,5 tone, spadajo v škodni razred 0.

**Motorna vozila**

Pogonske osi z zračnim vzmetenjem ali priznanim enakovrednim vzmetenjem <sup>(1)</sup>		Drugi sistemi vzmetenja vozne osi		Škodni razred
Število osi in največja dovoljena skupna masa vozila (v tonah)		Število osi in največja dovoljena skupna masa vozila (v tonah)		
Ne manj kot	Manj kot	Ne manj kot	Manj kot	
<i>Dve osi</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
<i>Tri osi</i>				
15	17	15	17	II
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	
		25	26	
<i>Štiri osi</i>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			II
		27	29	
		29	31	
		31	32	
29	31			II
31	32			

<sup>(1)</sup> Vzmetenje, priznано kot enakovredno v skladu z opredelitvijo iz Priloge II k Direktivi Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu (UL L 235, 17.9.1996, str. 59). Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2002/7/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 67, 9.3.2002, str. 47).

**Kombinacije vozil (povezana vozila in cestni vlaki)**

Pogonske osi z zračnim vzmetenjem ali priznanim enakovrednim vzmetenjem		Drugi sistemi vzmetenja vozne osi		Škodni razred
Število osi in največja dovoljena masa naloženega vozila (v tonah)		Število osi in največja dovoljena masa naloženega vozila (v tonah)		
Ne manj kot	Manj kot	Ne manj kot	Manj kot	
<b>2 + 1 osi</b>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<b>2 + 2 osi</b>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
<b>2 + 3 osi</b>				
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<b>3 + 2 osi</b>				
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<b>3 + 3 osi</b>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44“	

## UTEMELJITEV SVETA

### I. UVOD

Komisija je svoj predlog sprejela 23. julija 2003.

Evropski parlament je svoje mnenje sprejel na prvi obravnavi, 20. aprila 2004.

Svet je 6. septembra 2005 sprejel Skupno stališče v skladu s členom 251 Pogodbe.

Pri svojem delu je Svet upošteval tudi mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora <sup>(1)</sup> in Odbora regij <sup>(2)</sup>.

### II. ANALIZA SKUPNEGA STALIŠČA

Svet je ob četrtem poskusu, 21. aprila 2005, končno lahko dosegel politični dogovor, ki je omogočil sprejetje Skupnega stališča, in s tem zaključil notranji proces pogajanj, ki so potekala več kot 18 mesecev. Težave pri dosegu tega dogovora odražajo različne interese in stališča držav članic, pogojene tako z njihovim zemljepisnim položajem (v središču ali na obrobju notranjega trga) kakor z drugimi dejavniki, kot so razvojno stanje njihovega obstoječega cestnega omrežja in njihov prednostni način financiranja infrastrukturnih projektov.

Pogajanja so potekala v okviru politike, ki jo je z Belo knjigo iz leta 2001 o evropski prometni politiki za leto 2010 <sup>(3)</sup> začrtala Komisija; Bela knjiga je poudarila ključno vlogo učinkovitih cestnih pristojbin za prometno infrastrukturo, in sicer kot orodja za ponovno vzpostavitev ravnotežja pri širjenju različnih sredstev prevoza in s tem za reševanje naraščajoče problematike prometne preobremenjenosti in okoljske škode.

#### 1. Uresničevanje ključnih ciljev politike

Svet se je v Skupnem stališču osredotočil na izboljšave obstoječe direktive, ki prinašajo določeno dodano vrednost, da bo nov zakonski okvir odražal potrebe moderne prometne politike Skupnosti, prilagojene 21. stoletju. Zlasti Skupno stališče:

- skuša rešiti problematiko *prometnih zastojev in okoljske škode*,
- zagotavlja način zbiranja dodatnih sredstev za naložbe v *alternativno infrastrukturo* (sprememba načina prevoza),
- zagotavlja večjo *preglednost in objektivnost pri določanju cestnin*, skupaj z dodatnimi „orodji“, da se Komisiji omogoči boljše spremljanje skladnosti,
- prilagaja zakonski okvir modelu *javno-zasebnega partnerstva*, ki služi financiranju gradnje infrastrukture.

Spremembe, ustrezne tem štirim ciljem, so navedene spodaj.

<sup>(1)</sup> UL C 241, 28.9.2004, str. 58.

<sup>(2)</sup> UL C 109, 30.4.2004, str. 14.

<sup>(3)</sup> COM(2001) 370, 12.9.2001.

- (i) *Spoprijemanje s prometnimi zastoji in okoljsko škodo*

### **Prilagajanje višine cestnin (člen 7(10))**

Možnost prilagajanja višine cestnin razredu EURO in obdobju dneva je glavni mehanizem, predviden za spoprijemanje s prometnimi zastoji in okoljsko škodo. Svet se je pri uvedbi možnosti prilagajanja višine cestnin ob koncih tedna ali praznikih zgledoval po Evropskem parlamentu (sprememba 29). A razlikovanje, ki ga dopušča Svet, močno presega tistega iz spremembe 29. Poglavitna razlika je v tem, da Parlament podpira splošno omejitev, tako da najvišje cestnine ne morejo več kot dvakrat preseči najnižjih. Nasprotno pa Svet razlikovanja glede na škodo, povzročeno cestam (npr. teža, število osi), sploh ne omejuje, medtem ko se za emisijske razrede in obdobja dneva 100-odstotne omejitve seštevajo. Posledično bi lahko težko, onesnažujoče tovorno vozilo, ki potuje ob prometni konici, naposled plačalo štirikrat več kot lažje, čistejše vozilo v manj obremenjenem obdobju. Ta učinek se še stopnjuje z uvedbo možnosti „oprostitve plačila“ v nekaterih obdobjih dneva.

Zaščita teh novih možnosti pred zlorabo je uvedba jasne in nedvoumne zahteve, v skladu s katero morajo biti ureditve prilagajanja nevtralne od prihodkov, za vsak nenamerni presežek prihodkov pa je treba izvesti povračilo v obliki nižjih cestnin v prihodnjih letih. Načelo nevtralnosti od prihodkov je zajeto tudi v spremembi 12 Parlamenta.

Druga sestavina Skupnega stališča, ki zadeva okoljska vprašanja in vprašanja prometne preobremenjenosti, je „pribitek“, obravnavan v naslednji točki.

- (ii) *Financiranje alternativne infrastrukture*

### **Pribitek (člen 7(11))**

Svet je sprejel predlog Komisije, ki le-tej omogoča, da v izjemnih primerih uvede pribitek na cestnine v gorskih predelih, in sicer na cestah, kjer prihaja do zastojev ali katerih uporaba povzroča okoljsko škodo. V primeru čezmejnih cest se ohrani 25-odstotna stopnja, za druge ceste pa najvišja stopnja znaša 15 %. Predlog Parlamenta (sprememba 30) o razširitvi uporabe pribitka na urbane predele ni bil sprejet. V besedilu Skupnega stališča se ohrani in okrepi zahteva po porabi prihodkov od pribitka za navzkrižno financiranje prednostnega projekta TEN v istem prometnem koridorju.

Pribitek je znaten, saj predstavlja dodatni neto prihodek (večji od stroškov gradnje ceste, ki se uporablja), namenjen izrecno financiranju alternativne (večinoma železniške) infrastrukture.

- (iii) *Pregledne in objektivne ravni cestnin, ki jih nadzoruje Komisija*

### **Opredelitev „stroškov gradnje“ (člen 2(aa))**

Skupno stališče zajema to novo opredelitev, ki jo je kot sredstvo za določitev preteklih stroškov, ki se lahko upoštevajo pri izračunu ravni cestnin, predlagala Komisija. Besedilo Sveta povzema predlog Parlamenta (sprememba 21), da se upošteva le določen delež teh stroškov, kot merilo za tako porazdelitev pa namesto podaljšanja amortizacije uporablja pričakovano življenjsko dobo. (Težje je kot pojem uporabljati amortizacijo, če se gradnja infrastrukture ne financira s posojili).

### **Dopustni stroški (člen 7(9))**

Skupno stališče povzema predlog Komisije o natančnejši predstavitvi stroškov, na katerih lahko temeljijo cestnine. Upoštevajo se elementi spremembe 28 Parlamenta, kot so črtanje nezavaranih stroškov ob nesrečah, vključitev donosa kapitala in pojasnitev, da gre za najvišje stopnje (ta pojasnitev je zajeta v členu 7a(1) besedila Sveta).

### **Popusti za pogoste uporabnike (člen 7(4b) in (4c))**

Člen 8b, ki ga je predlagala Komisija, je bil črtan in nadomeščen z zgoraj omenjenimi določbami, ki vsebujejo odstotno omejitev popustov za pogoste uporabnike. Gre za znaten prispevek k zagotavljanju večje jasnosti in objektivnosti glede stopnje popustov, ki jih dopušča pravo Skupnosti.

### **Metodologija/Načela za izračun (Priloga III)**

Kratka metodologija, ki jo je predlagala Komisija, je bila razširjena in razvita v niz splošnih načel za izračun in razdelitev stroškov. Zavezujoča so za vse v prihodnosti uvedene cestninske sisteme, čeprav posredno za sisteme, temelječe na koncesiji. Komisija lahko s postopkom komitologije ta načela posodobi in pojasni.

### **Nadzor sistema (člen 7a)**

Čeprav je bil sprejet predlog Parlamenta o črtanju določb za vzpostavitev neodvisnih organov nadzora infrastrukture v državah članicah (spremembi 18 in 38), je v členu 7a nadalje razvita vloga Komisije za nadzor sistema in preverjanje skladnosti novih cestninskih ureditev z obstoječimi pravili.

(iv) *Združljivost z javno-zasebnimi partnerstvi*

### **Posebne ureditve za koncesijske pogodbe**

Glede na to, da na koncesijah temelječa javno-zasebna partnerstva postajajo najobičajnejši način financiranja in gradnje nove infrastrukture, je Svet v besedilo Skupnega stališča vnesel številne elemente, s katerimi skuša zagotoviti prilagoditev Direktive stvarnosti javno-zasebnih partnerstev. Te spremembe, ki so dejansko odgovor Sveta na zaskrbljenost, izraženo v spremembah 9, 33 in 52 Parlamenta, so:

- posebno obravnavanje pogodb v opredelitvi „stroškov gradnje“, predvideno v členu 2(aa),
- možnost vključitve stopnje dobička v cestnine, predvidena v členu 7(9),
- „posredna uporaba“ sistema nadzora za koncesijske pogodbe, določena v členu 7a.

## **2. Druga pomembna vprašanja**

### **Namenskost porabe prihodkov od cestnin (člen 9(2))**

Svet je v celoti sprejel občutljiv kompromis, ki ga je o tem vprašanju v spremembi 48 predlagal Evropski parlament. Ohrani se stroga namenskost porabe prihodka od pribitka (člen 7(11)) za ponovne naložbe v ustrezen projekt TEN.

### **Zunanji okoljski stroški**

Svet je po preučitvi sprememb 2, 17, 25, 28, 41 in 50 Parlamenta izbral predlog Komisije in tako ohranil veljavni sistem, temelječ na povračilu infrastrukturnih stroškov.

### **Področje uporabe (člen 7(1) in (2))**

V skladu s predlogom Komisije bi države članice morale uporabljati cestninski sistem „vse ali nič“ za vse ceste TEN in vsa vozila težja od 3,5 tone. Svet je menil, da bi imelo tako področje uporabe velik zaviralni učinek na uvedbo cestninskih sistemov v številnih državah članicah, kjer ni zagotovila, da bo prebivalstvo sprejelo cestnine. Tak predlog Komisije bi lahko resno ogrozil osrednji cilj, tj. privzem sistema, v katerem uporabniki v večji meri prispevajo k stroškom prometne infrastrukture, ki jo uporabljajo. Svet je namesto tega raje izbral okvir, v katerem predpisi Skupnosti veljajo, kadar cestnina zadeva vozilo na cesti TEN, katerega masa je enaka ali presega 3,5 tone, države članice pa ohranjajo možnost odločanja o tem, kateri deli njihovega omrežja TEN so podvrženi cestnini, in o tem, ali je cestnina omejena na težja vozila.

V drugih delih Direktive je Svet skušal omejiti prožnost držav članic za zaračunavanje zelo visokih cestnin na nekaterih cestah (na primer cestah z velikim deležem tranzitnega prometa), kot je predlagala Komisija. Člen 7(10)(c) na primer, ki ga je predlagala Komisija in je dovoljeval prilagajanje višine cestnin določenim cestam v omrežju, je bil črtan.

### **Povračila za uporabnike cest**

Tako kot Evropski parlament (glej spremembo 36) je bil tudi Svet zaskrbljen nad morebitnim diskriminacijskim učinkom sredstev — zlasti popustov pri obdavčevanju vozil — iz predloga Komisije, namenjenih v povračilo prevoznikom za vse nove stroške, nastale s cestninskimi shemami. Svet prav tako ni videl razloga za „razveljavitev“ usklajenosti obdavčevanja vozil, dosežene z obstoječo direktivo. Člen 7b, kot ga je predlagala Komisija, se torej črta iz besedila Sveta in nadomesti z uvodno izjavo (10), ki se nanaša tudi na druga sredstva za zagotavljanje povračil, kot so popusti pri obdavčitvi goriva, pri čemer povzema idejo iz spremembe 13 Parlamenta.

### **3. Spremembe Evropskega parlamenta**

Odgovor Sveta na spremembe 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 in 52 je opredeljen zgoraj v povezavi s ključnimi vprašanji.

Poleg tega je Svet v celoti, delno ali načelno sprejel spremembe 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 in 43.

### **III. ZAKLJUČEK**

Izjemna in vztrajna prizadevanja Sveta za doseg dogovora o tem skupnem stališču odražajo polno zavedanje o pomenu te teme za širšo prometno politiko Skupnosti. Skupno stališče uvaja pravni okvir za zaračunavanje, ki se jasneje in enostavneje izvaja na pregleden, objektiven in pravičen način, hkrati pa cestninam daje nove možnosti legitimne uporabe v obliki sredstva za spoprijemanje z okoljsko problematiko in problematiko prometne preobremenjenosti, s katerima se srečuje Skupnost. Besedilo predstavlja resnične, opredeljive in stvarne izboljšave Direktive iz leta 1999, pri čemer previdno vzpostavlja ravnotežje med potrebo po razvoju v smeri trajnostne prometne politike in pomenom dobro delujočega notranjega trga.