

SL

SL

SL



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 15.2.2011
COM(2011) 69 konč.

2008/0147 (COD)

**SPOROČILO KOMISIJE
EVROPSKEMU PARLAMENTU**

v skladu s členom 294(6) Pogodbe o delovanju Evropske unije

v zvezi s

**stališčem Sveta v prvi obravnavi o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o
spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene
infrastrukture za težka tovorna vozila**

**SPOROČILO KOMISIJE
EVROPSKEMU PARLAMENTU**

v skladu s členom 294(6) Pogodbe o delovanju Evropske unije

v zvezi s

stališčem Sveta v prvi obravnavi o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila

(Besedilo velja za EGP)

1. OZADJE

Datum predložitve predloga Evropskemu parlamentu in Svetu 08. 07. 2008
(dokument COM(2008) 436 konč. – 2008/0147 COD):

Datum mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora: 16. 12. 2009

Datum mnenja Evropskega parlamenta, prva obravnava: 11. 03. 2009

Datum sprejetja političnega dogovora Sveta glede na stališče Sveta 15. 10. 2010
v prvi obravnavi::

Datum sprejetja stališča Sveta: 14. 02. 2011

2. CILJ PREDLOGA KOMISIJE

Z namenom odpraviti izkrivljanja konkurence med prevozniškimi podjetji in vzpostaviti poštene mehanizme za zaračunavanje infrastrukturnih stroškov prevoznikom določa Direktiva 1999/62/ES najvišje pristojbine, ki jih države članice lahko zaračunavajo težkim tovornjakom za uporabo določene prometne infrastrukture. Pri določanju teh pristojbin države članice ne smejo upoštevati zunanjih stroškov, kot so tisti, povezani z onesnaženjem zraka in hrupom. Predlagane spremembe Komisije bodo dovoljevale take pristojbine, ki bodo, če bodo uvedene, spodbujale učinkovitejši in čistejši tovorni promet. Glavna med ostalimi predlaganimi spremembami je, da se državam članicam omogoči večja prožnost pri določanju različnih cestnin, tako da bi lahko spodbujale večjo uporabo izven prometnih konic in tako zmanjševale prometne zastoje. Predlaga se tudi, da bi se dodatni prihodki iz zaračunavanja zunanjih stroškov morali uporabiti za financiranje projektov, ki zagotavljajo trajnostno naravo prometa.

3. PRIPOMBE K STALIŠČU SVETA V PRVI OBRAVNAVI

3.1 Splošne pripombe k stališču Sveta v prvi obravnavi

Glavna cilja predloga Komisije sta omogočiti državam članicam ponotranjenje najpomembnejših zunanjih stroškov pri zaračunavanju pristojbin težkim tovornjakom ter razširiti področje uporabe Direktive zunaj vseevropskega omrežja (TEN). Ta cilja sta bila v glavnem dosežena v stališču Sveta v prvi obravnavi.

3.2 Podrobne pripombe Komisije k stališču Sveta v prvi obravnavi

Ključne določbe v stališču Sveta in mnenje Komisije o teh določbah so naslednji:

Stališče Sveta	Mnenje Komisije
Razširitev področja uporabe Direktive, tako da se bo nanašala tudi na avtoceste, ki niso del vseevropskega omrežja (člena 2 in 7).	Ta razširitev je manjša od tiste iz prvotnega predloga Komisije, po katerem naj bi se področje uporabe razširilo na vse ceste, vendar še vedno pomeni pomemben napredek.
Državam članicam se dovoli ponotranjiti zunanje stroške, na primer stroške, povezane s hrupom in onesnaženjem zraka, ne pa stroške, povezane s prometnimi zastoji (čl. 7c(1)). Vendar se lahko njihove pristojbine za infrastrukturo med urami prometnih konic spreminjajo znotraj širših meja kot v sedanji direktivi (čl. 7f(3)), ne da bi to vplivalo na prihodek.	Komisija bi stroške zaradi prometnih zastojev raje vključila kot zunanje stroške, tako kot stroške zaradi onesnaženja zraka in hrupa. Vendar širše diferenciranje infrastrukturnih stroškov pomeni sprejemljivo in izvedljivo drugo najboljšo rešitev za zmanjševanje prometnih zastojev.
Za Euro VI se zunanji stroški ne zaračunavajo štiri leta po začetku veljavnosti te direktive (čl. 7c(3)).	Načeloma Komisija podpira izvzetje manj onesnaževalnih vozil iz plačevanja teh stroškov, vendar le za določeno in omejeno obdobje.
Države članice se lahko odločijo, da izvzamejo vozila 3,5–12 ton iz plačevanja cestnine tudi zaradi drugih razlogov, ne le zaradi okolja, prometnih zastojev in upravnih stroškov (čl. 7(5)).	Komisija bi se raje odločila za to, da bi bila ta odstopanja utemeljena z objektivnimi in jasno določenimi vzroki.
Predlaga, da <i>bi morala</i> biti sredstva, pridobljena s ponotranjenjem zunanjih stroškov, namenjena programom, ki izboljšujejo trajnostno naravo prometnega sistema, vendar so države članice tiste, ki na koncu presodijo, kako naj se ta sredstva porabijo (čl. 9(2)).	Komisija bi se raje odločila za uporabo izraza „morajo“ namesto izraza „bi morala“ ali vsaj za uvedbo zahteve, da države članice poročajo o tem, kako se tako pridobljena sredstva porabljajo, in da izrazijo trdnejšo politično voljo, da to storijo v prometnem sektorju, zlasti na vseevropskem omrežju. Komisija bi se tudi raje odločila, da ne črta besedila sedanje

	direktive o uporabi prihodka iz pristojbin za infrastrukturo.
Možnost za spremembo večine prilog v sedanji Direktivi z delegiranimi akti (nekdanji komitološki regulativni postopek) je bila umaknjena iz predloga (čl. 9b).	Komisija bi se raje odločila za ohranitev možnosti za spremembo teh prilog z delegiranimi akti, zlasti glede Priloge III in vrednosti za prihodnje EURO standarde iz nove Priloge IIIb (stališča Sveta).

Omeniti je treba, da stališče Sveta v prvi obravnavi vsebuje naslednje spremembe prve obravnave Evropskega parlamenta, ki so bile sprejemljive za Komisijo: 30, 34, 36, 46, 50 in 69. Sprememba 52 je bila vključena tudi v stališče Sveta. Druge spremembe se deloma odražajo v stališču Sveta, na primer sprememba 58 o prilagajanju inflaciji ali del spremembe 63.

Poleg tega je bila tudi sprememba 43 deloma sprejeta v stališču Sveta. To povečuje dovoljene razlike med cestninami za ure prometnih konic in tistimi izven ur prometnih konic s 100 % nad minimalno pristojbino na 175 % nad maksimalno dovoljeno povprečno pristojbino. Ta pristop v praksi daje možnost izvajanja podobnih spodbud za izogibanje uram prometnih konic kot predlog Parlamenta, ki je zahteval 500-odstotne razlike, vendar le nad minimalno pristojbino.

Naslednje bistvene spremembe Evropskega parlamenta, ki so bile sprejemljive za Komisijo, *niso bile* vključene v stališče Sveta (najpomembnejše so v debelim tisk; številke v oklepajih navajajo zadevne spremembe Evropskega parlamenta):

- Sprememba člena 7a(1), ki črta besedilo, ki pooblašča države članice, da uporabljajo le letne pristojbine za vozila, registrirana v navedeni državi članici (31).
- Sprememba predlaganega člena 7b(2), ki dovoljuje državam članicam, da pobirajo pristojbino, povezano s prometnimi zastoji, ki odraža stroške zastojev, in zahteva, da pripravijo akcijske načrte za zmanjševanje prometnih zastojev (33).
- Besedilo, ki v primerih, ko vozniki ne morejo predložiti dokumentacije, potrebne za preveritev razreda Euro, dovoljuje, da se vsi dodatni stroški, ki zaradi tega nastanejo, povrnejo, če lahko voznik pozneje predloži taka dokazila (42).
- Sprememba člena 7g(2), ki zahteva, da Komisija obvesti Parlament in ne le odbor, ali je ureditev glede cestnine v skladu z zahtevami Direktive (44), in sprememba člena 7g(4), ki zahteva od Komisije, da posreduje tudi Evropskemu parlamentu odločitve, ki se dajo na razpolago odboru, navedenemu v tem členu (47).

- Dodatna podtočka k členu 7g(3), ki zahteva od držav članic, da podrobno navedejo, kako nameravajo porabiti sredstva, pridobljena s ponotranjenjem zunanjih stroškov (45).
- Sprememba člena 7i(5) glede besedila o uporabi sistema Galileo, zlasti glede uporabe tega sistema kot učinkovitega sredstva za pobiranje pristojbin (53).
- Sprememba besedila o namenitvi pridobljenih sredstev zunanjih stroškov (55) in o tem, za kaj države članice uporabijo sredstva, pridobljena s pristojbinami za infrastrukturo (56).
- Sprememba člena 9(2), ki zahteva, da se najmanj 15 % sredstev, pridobljenih s ponotranjenjem zunanjih stroškov, nameni za izdatke projektov vseevropskih prometnih omrežij (TEN-T) (57).
- Sprememba člena 11(2), ki bi zahtevala od Komisije, da spremlja postopno odpravljanje sistemov zaračunavanja pristojbin, ki temeljijo na času (61).
- Sprememba člena 11(2), ki zahteva od Komisije, da pripravi zakonodajni predlog za nadaljnje spremembe Direktive (drugi del spremembe 63).

Naslednje spremembe Evropskega parlamenta, ki *niso bile* sprejemljive za Komisijo, *niso bile* vključene v stališče Sveta: 9, 12, 13, 25, 26, 27, 28, 29, 32, 37, 38, 39, 40, 48, 49, 54, 59, 60, 62, 64, 65, 66, 67 in 68.

Spremembo 35, ki je uvedla nov člen 7c, s katerim se vozila, skladna s prihodnjimi EURO standardi, izvzamejo, je Svet deloma sprejel. Vendar je Svet odobril daljše obdobje izvzetja za vozila EURO VI in dodal obdobje izvzetja za vozila EURO V.

4. SKLEP

Svet je sprejel svoje stališče v prvi obravnavi s kvalificirano večino, potem ko je bil 15. oktobra 2010 dosežen politični dogovor. Komisija meni, da stališče Sveta izraža glavne cilje njenega predloga in ga zato lahko podpre.