

Uradni list

Evropske unije

C 77 E



Slovenska izdaja

Informacije in objave

Zvezek 54

11. marec 2011

Obvestilo št.

Vsebina

Stran

III *Pripravljalni akti*

SVET

2011/C 77 E/01

Stališče Sveta (EU) št. 6/2011 v prvi obravnavi z namenom sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila

Sprejeto v Svetu 14. februarja 2011 ⁽¹⁾ 1

SL

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP

III

(Pripravljalni akti)

SVET

STALIŠČE SVETA (EU) št. 6/2011 V PRVI OBRAVNAVI

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

Sprejeto v Svetu 14. februarja 2011

(Besedilo velja za EGP)

(2011/C 77 E/01)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

tega je treba v zasnovo in izvajanje drugih politik Unije, vključno s skupno prometno politiko, vključiti okoljevarstvene zahteve.

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

- (2) Cilj zmanjšanja negativnih vplivov prometa bi bilo treba doseči na način, ki ne bi nesorazmerno oviral prostega pretoka v korist zdrave gospodarske rasti, pravilnega delovanja notranjega trga in teritorialne kohezije.

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,

- (3) Da bi se v skladu s tem zagotovila čim večja učinkovitost prometnega sistema, bi morala skupna prometna politika uporabiti različne instrumente, s katerimi bi izboljšala prometno infrastrukturo in uporabo tehnologij ter omogočila učinkovitejše upravljanje povpraševanja po prevoznih storitvah, zlasti s spodbujanjem obnove voznega parka, učinkovitejše uporabe infrastrukture in somodalnosti. Za to je treba še naprej uporabljati načelo „uporabnik plača“ in za vse vrste prevoza v prometnem sektorju razviti in izvajati načelo „onesnaževalec plača“.

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Spodbujanje trajnostnega prometa je ključni sestavni del skupne prometne politike. Zato bi bilo treba zmanjšati prispevanje transportnega sektorja na podnebne spremembe in njegove negativne vplive, zlasti zastoje, ki ovirajo mobilnost, ter onesnaževanje zraka in obremenitev s hrupom, ki škodijo zdravju in okolju. Poleg

- (4) V Direktivi Evropskega parlamenta in Sveta 1999/62/ES ⁽⁴⁾ je bila Komisija pozvana, da predstavi model za ocenjevanje vseh zunanjih stroškov, ki jih povzroča uporaba prometne infrastrukture, ki bo osnova za izračunavanje infrastrukturnih pristojbin v prihodnosti. Ta model naj bi spremljala analiza učinkov internalizacije zunanjih stroškov za vse vrste prevoza in strategija za postopno uporabo tega modela ter po potrebi predlogi za nadaljnji pregled navedene direktive.

⁽¹⁾ UL C 255, 22.9.2010, str. 92.

⁽²⁾ UL C 120, 28.5.2009, str. 47.

⁽³⁾ Stališče Evropskega parlamenta z dne 11. marca 2009 (UL C 87 E, 1.4.2010, str. 345) in stališče Sveta v prvi obravnavi z dne 14. februarja 2011. Stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne ...

⁽⁴⁾ UL L 187, 20.7.1999, str. 42.

- (5) Za uveljavitev bolj trajnostne prometne politike bi morale cene prevoza bolje odražati stroške v zvezi z onesnaževanjem zraka in obremenitvami s hrupom zaradi prometa, podnebnimi spremembami ter zastoji, ki so posledica dejanske uporabe vseh vrst prevoza, da bi se na ta način čim bolj uporabljala infrastruktura, zmanjšalo lokalno onesnaževanje, upravljali zastoji ter bi boj proti podnebnim spremembam čim manj škodil gospodarstvu. Za to je potreben postopen pristop za vse vrste prevoza, pri čemer je treba upoštevati njihove posebne značilnosti.
- (6) V sektorju cestnega prometa cestnine, ki se izračunajo kot pristojbine za uporabo infrastrukture na podlagi razdalje, veljajo za pravičen in učinkovit gospodarski instrument za doseganje trajnostne prometne politike, saj so neposredno povezane z uporabo infrastrukture, okoljsko uspešnostjo vozila ter krajem in časom uporabe vozila ter jih je zato mogoče določiti tako, da ustrezajo stroškom onesnaževanja in zastojem zaradi dejanske uporabe vozil. Poleg tega cestnine ne povzročajo izkrivljanja konkurence na notranjem trgu, saj jih morajo plačevati vsi operaterji ne glede na njihovo državo članico izvora ali sedeža ter sorazmerno z intenzivnostjo uporabe cestnega omrežja.
- (7) Analiza učinka kaže, da bi lahko imela uporaba cestnin, izračunanih na podlagi stroškov onesnaževanja, na cestah z gostim prometom pa na podlagi večjega razlikovanja stopenj cestnin med obdobji prometne konice, pozitiven učinek na prometni sistem in bi prispevala k strategiji Unije glede podnebnih sprememb. S spodbujanjem uporabe okolju prijaznejših tehnologij za vozila, večanjem učinkovitosti logističnega ravnanja in zmanjševanjem števila voženj praznih tovornjakov bi lahko zmanjšala zastoje in lokalno onesnaževanje. Posredno bi lahko pomembno vplivala tudi na zmanjševanje porabe goriva in prispevala k boju proti podnebnim spremembam.
- (8) Ta direktiva državam članicam ne preprečuje, da bi drugim uporabnikom cest, ki niso zajeti v področje uporabe te direktive, zaračunavale uporabnine v skladu z nacionalnimi predpisi.
- (9) Stroški onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa, kot so zdravstveni stroški, vključno z zdravstveno oskrbo, izguba pridelkov ter druge proizvodne izgube in stroški socialnega varstva, se pokrijejo na ozemlju države članice, v kateri se prevoz opravi. Načelo onesnaževalec plača se bo izvajalo z zaračunavanjem pristojbin za zunanje stroške, kar bo pripomoglo k znižanju zunanjih stroškov.
- (10) Za namen te direktive model za izračunavanje zunanjih stroškov onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa, ki ga je oblikovala Komisija, zagotavlja zanesljive načine in navaja niz vrednosti enot, na podlagi katerih je mogoče izračunavati pristojbine za zunanje stroške.
- (11) Še vedno obstajajo negotovosti glede stroškov in koristi sistemov, ki so potrebni za uveljavljanje diferenciranih uporabnin na cestah z malo prometom. Dokler takšne negotovosti ne bodo odpravljene, se zdi prilagodljiv pristop na ravni Unije najustreznejši. Ta prilagodljivi pristop bi moral državam članicam prepustiti možnost, da se na podlagi lokalnih in nacionalnih značilnosti omrežja odločijo, ali bodo zaračunavale pristojbine za zunanje stroške ali ne ter na katerih cestah jih bodo zaračunavale.
- (12) Časovno omejene uporabnine za uporabnike, ki se zaračunavajo na dnevni, tedenski, mesečni ali letni osnovi, ne bi smele biti diskriminatorne do občasnih uporabnikov, saj je verjetno, da velik delež takšnih uporabnikov predstavljajo tuji prevozniki. Za težka tovorna vozila bi bilo treba določiti podrobnejše razmerje med dnevnimi, tedenskimi, mesečnimi in letnimi stopnjami.
- (13) Jasno in pregledno izvajanje shem zaračunavanja pristojbin bi lahko pripomoglo k boljšemu delovanju notranjega trga. Zaradi tega bi se bilo treba izogibati nedoslednostim med shemami zaračunavanja pristojbin, saj bi to lahko povzročilo izkrivljanje konkurence mednarodnega tovornega prometa na vseevropskem cestnem omrežju ali na določenih delih tega omrežja ali katerih koli drugih dodatnih odsekih teh medsebojno povezanih omrežij avtocest, ki niso del vseevropskega cestnega omrežja. Enaka načela zaračunavanja pristojbin bi se morala uporabljati zlasti na vseh odsekih avtocestnega omrežja držav članic.
- (14) Države članice bi morale imeti možnost, da s pomočjo cestnin zaračunavajo najvišjo raven infrastrukturnih in zunanjih stroškov, ki jo dovoljuje ta direktiva, vendar pa bi morale imeti možnost odločiti se za zaračunavanje enih ali obeh stroškov na nižji ravni ali ne zaračunavati stroškov.
- (15) Države članice bi pri določitvi omrežja za zaračunavanje pristojbine za zunanje stroške, morale imeti možnost odločiti, da se za nekatere ceste ne zaračunava pristojbin za zunanje stroške, da bi se tako izboljšali dostopnost in konkurenčnost otoških, kopenskih ali obrobnihih regij.
- (16) Omogočeno bi moralo biti, da se infrastrukturni pristojbini dodajo zunanji stroški na podlagi stroškov onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa. Dovoljeno bi moralo biti, da bi se zunanji stroški, upoštevani v cestninah, dodali stroškom za uporabo infrastrukture, pod pogojem, da bi bili pri izračunavanju stroškov izpolnjeni določeni pogoji, ki bi preprečili čezmerno zaračunavanje pristojbin.

- (17) Da bi bolje odražale stroške onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa, bi se morale pristojbine za zunanje stroške razlikovati glede na vrsto cest, vrsto vozil ter v zvezi s hrupom tudi glede na zadevna časovna obdobja.
- (18) Zastoji imajo negativen vpliv, za uporabnike cest na splošno namreč pomenijo izgubo časa in goriva. Diferenciacija infrastrukturnih pristojbin omogoča upravljanje zastojev, če diferenciacija cestnin uporabnikom cest da jasen in smiselni cenovni signal, ki jih bo spodbudil, da spremenijo svoje obnašanje in se v času prometnih konic izogibajo cestnim odsekom z gostim prometom.
- (19) Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa⁽¹⁾ že zagotavlja osnovo za razvoj in izpolnjevanje svežnja ukrepov Unije v zvezi s hrupom, ki ga oddajajo cestna vozila in infrastruktura, saj določa, da morajo pristojni organi za pomembnejše ceste oblikovati strateške karte hrupa ter pripraviti akcijske načrte za zmanjševanje hrupa, kadar lahko ravni izpostavljenosti negativno vplivajo na človeško zdravje.
- (20) Nemoteno delovanje notranjega trga zahteva vzpostavitev okvira Unije, ki bi zagotovil pregledno, sorazmerno in nediskriminatorno določanje cestnih pristojbin na podlagi lokalnih stroškov onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom zaradi prometa ter na podlagi zastojev. Ta okvir bi moral zajemati skupna načela za zaračunavanje pristojbin, načine za izračun, najvišje ravni in vrednosti enot zunanjih stroškov, ki temeljijo na priznanih znanstvenih metodah, ter postopke za uradno obveščanje Komisije o cestninskih shemah in poročanje o njih.
- (21) Če organ, ki je odgovoren za določanje pristojbin za zunanje stroške, določi država članica, ta organ ne bi smel imeti interesa za določanje neupravičeno visokih zneskov in bi zato moral biti neodvisen od organa, ki pobira cestnine in upravlja s prihodki od cestnin.
- (22) Države članice, ki imajo možnost, da uporabijo pribitke, bi morale tej možnosti dati prednost pred zaračunavanjem pristojbin za zunanje stroške, da bi bila tako zagotovljena prednost gradnji prednostnih projektov v evropskem interesu, opredeljenih v Prilogi III k Sklepu št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja⁽²⁾. Da se prepreči čezmerno zaračunavanje pristojbin, uporabnikom ne bi smelo biti dovoljeno kombiniranje pristojbin za zunanje stroške in pribitkov, razen če bi zunanji stroški presegali znesek že zaračunanih pribitkov. V takem primeru je ustrezno, da bi se znesek pribitka odštel od pristojbine za zunanje stroške.
- (23) Popusti ali znižanja pristojbin za zunanje stroške ne bi smeli biti dovoljeni, saj bi pomenili znatno tveganje za neupravičeno diskriminacijo nekaterih kategorij uporabnikov.
- (24) Ob upoštevanju ustreznih določb Pogodbe o delovanju Evropske unije o državni pomoči bi izvajanje spodbujevalnih ukrepov moralo biti dovoljeno v primeru potovanj, ki obsegajo drage prelope med načini prevoza, kot so cesta-morje-cesta, in sicer v interesu teritorialne kohezije ter izboljšane dostopnosti in konkurenčnosti obrobni, kopenskih ter otoških regij.
- (25) Popusti in znižanja infrastrukturne pristojbine bi morali biti dovoljeni pod določenimi pogoji za katero koli kategorijo uporabnikov, kot so pogosti uporabniki ali uporabniki elektronskih cestninskih sistemov.
- (26) Zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške prek cestnin bo učinkoviteje vplivalo na odločitve uporabnikov, če se bodo uporabniki zavedali teh stroškov. Zato bi bilo te stroške treba ločeno prikazati na izkazu, računu ali enakovrednem dokumentu, ki ga izda cestninski operater. Poleg tega bi takšen dokument prevoznikom olajšal prevrtilitev stroškov pristojbin za zunanje stroške na odpremnike ali kakršne koli druge stranke.
- (27) Uporaba elektronskih cestninskih sistemov je zaželeno, da ne pride do motenj prostega pretoka prometa ter omeji škodljive vplive na lokalno okolje, ki jih povzročijo kolone na cestninskih zapornicah. Zaželeno je torej, da se pristojbine za zunanje stroške zaračunavajo s pomočjo takih sistemov v skladu z Direktivo 2004/52/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti⁽³⁾.
- (28) Medtem ko so odločitve o nacionalnih javnih odhodkih, vključno z uporabo prihodkov, ustvarjenih v okviru te direktive, v skladu z načelom subsidiarnosti stvar držav članic, bi bilo treba dodatne prihodke iz pristojbin za zunanje stroške ali enakovredno finančno vrednost teh prihodkov v skladu s cilji prometne politike iz te direktive uporabiti tako, da bi koristili prometnemu sektorju in spodbujali trajnostno mobilnost na splošno. Takšni projekti bi morali zato biti med drugim povezani z lažšanjem učinkovitega oblikovanja cen, zmanjševanjem onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru, ublažitvijo njegovih vplivov, izboljševanjem uspešnosti vozil glede emisij CO₂ in porabe energije, razvojem drugih oblik infrastrukture za uporabnike prevoznih storitev, optimizacijo logistike ali izboljšanjem prometne varnosti.

⁽¹⁾ UL L 189, 18.7.2002, str. 12.

⁽²⁾ UL L 204, 5.8.2010, str. 1.

⁽³⁾ UL L 166, 30.4.2004, str. 124.

- (29) Za spodbujanje interoperabilnosti cestninskih ureditev in ob upoštevanju določenih pogojev bi moralo biti dvema ali več državam članicam dovoljeno, da sodelujejo pri uvajanju skupnih sistemov cestnin.
- (30) Komisija bi morala Evropskemu parlamentu in Svetu pravočasno poslati celovito oceno izkušenj, ki so si jih pridobile države članice, ki uporabljajo pristojbine za zunanje stroške in/ali infrastrukturne pristojbine v skladu s to direktivo.
- (31) Uredba Sveta (ES) št. 1083/2006 z dne 11. julija 2006 o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu ⁽¹⁾ določa, da je treba prihodke iz pristojbin, ki jih krijejo neposredno uporabniki, upoštevati pri določitvi primanjkljaja finančnih sredstev v primeru projektov, ki ustvarjajo prihodek. Ker pa bi morali biti prihodki iz pristojbin za zunanje stroške porabljeni za projekte za zmanjševanje onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru, ublažitev njegovih vplivov, izboljševanje uspešnosti vozil glede emisij CO₂ in porabe energije ter razvoj drugih oblik infrastrukture za uporabnike prevoznih storitev, se ti prihodki ne bi smeli upoštevati v izračunu primanjkljaja sredstev financiranja.
- (32) Komisijo bi bilo treba pooblastiti, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi z nekaterimi prilagoditvami Prilog. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrežna posvetovanja, vključno na ravni strokovnjakov.
- (33) Ukrepe, ki so potrebni za izvajanje te direktive, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽²⁾.
- (34) Pri uporabi alternativnih znanstvenih metod za izračunavanje pristojbin za zunanje stroške bi moralo biti državam članicam omogočeno, da upoštevajo vrednosti monetarnih stroškov zunanjih učinkov, navedenih v študiji *Handbook on estimation of external cost in the transport sector* ⁽³⁾, ki vsebuje pregled najsodobnejše teorije in prakse za ocenjevanje zunanjih stroškov.
- (35) V gorskih območjih, kot so opredeljena v študiji *Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU Member States, acceding and other European countries*, ki jo je leta 2004 naročila Evropska komisija, bi se zaračunavanje višjih pristojbin za zunanje stroške moralo dovoliti,
- če bi objektivni znanstveni podatki dokazali, da onesnaževanje zraka in obremenitev s hrupom v teh gorskih območjih povzročata več škode zaradi geografskih razmer in fizikalnih pojavov, kot so nakloni cest, temperaturne inverzije in učinki amfiteatra v dolinah.
- (36) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ⁽⁴⁾ se države članice poziva, da za lastne potrebe in v interesu Unije pripravijo tabele, ki naj kar najbolj nazorno prikazujejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos, ter da te tabele objavijo.
- (37) Ker cilja te direktive, namreč spodbujanje diferenciranih pristojbin na podlagi zunanjih stroškov za doseganje trajnostnega prometa, države članice same ne morejo zadovoljivo doseči in ker se te cilje zaradi pomena čezmejne razsežnosti prometa lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 1999/62/ES se spremeni:

1. člen 2 se spremeni:

(a) vstavi se naslednja točka:

„(ad) ‚avtocesta‘ pomeni cesto, ki je posebej zasnovana in zgrajena za promet motornih vozil in nima neposrednega dostopa do sosednjih zemljišč ter:

(i) ima, razen na posameznih odsekih ali začasno, dva vozna pasova za obe smeri prometa, ločena bodisi z vmesnim pasom, ki ni namenjen prometu, bodisi izjemoma na drugačen način;

(ii) v isti višini ne prečka ceste, železniške ali tramvajske proge, kolesarske steze ali pešpoti, in

(iii) je posebej označena kot avtocesta;“;

⁽¹⁾ UL L 210, 31.7.2006, str. 25.

⁽²⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm

⁽⁴⁾ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

(b) točki (b) in (ba) se nadomestita z naslednjim:

„(b) ‚cestnina‘ pomeni plačilo določenega zneska za vozilo na podlagi razdalje, ki jo to vozilo prevozi po dani infrastrukturi, in na podlagi tipa vozila ter zajema infrastrukturno pristojbino in/ali pristojbino za zunanje stroške;

(ba) ‚infrastrukturna pristojbina‘ pomeni pristojbino, ki se zaračuna za nadomestilo stroškov gradnje, vzdrževanja, obratovanja in razvoja v zvezi z infrastrukturo, ki jih ima država članica;“;

(c) vstavijo se naslednje točke:

„(bb) ‚pristojbina za zunanje stroške‘ pomeni pristojbino, ki se zaračuna za nadomestilo stroškov v državi članici v zvezi z onesnaževanjem zraka in/ali obremenitvami s hrupom zaradi prometa;

(bc) ‚stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa‘ pomenijo stroške škode, ki jo je povzročil izpust trdnih delcev in predhodnikov ozona, kot so dušikov oksid in hlapne organske spojine, med delovanjem vozila;

(bd) ‚stroški obremenitev s hrupom zaradi prometa‘ pomenijo stroške škode, ki jo je povzročil hrup, ki so ga oddala vozila ali ga je ustvaril njihov stik s površino vozišča;

(be) ‚ponderirana povprečna infrastrukturna pristojbina‘ pomeni skupne prihodke iz infrastrukturnih pristojbin v določenem obdobju, deljene s številom prevoženih kilometrov vozil na cestnih odsekih, na katerih se v tem obdobju zaračunavajo pristojbine;

(bf) ‚ponderirana povprečna pristojbina za zunanje stroške‘ pomeni skupne prihodke iz pristojbin za zunanje stroške v določenem obdobju, deljene s številom prevoženih kilometrov vozil na cestnih odsekih, na katerih se v tem obdobju zaračunavajo pristojbine;“;

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

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

2. členi 7, 7a in 7b se nadomestijo z naslednjim:

„Člen 7

1. Brez poseganja v odstavek 1a člena 9 lahko države članice ohranijo ali uvedejo cestnine in/ali uporabnine na vseevropskem cestnem omrežju ali na določenih odsekih tega omrežja in na katerih koli drugih dodatnih odsekih svojega omrežja avtocest, ki niso del vseevropskega cestnega omrežja, pod pogoji iz odstavkov 2, 3, 4 in 5 tega člena ter členov 7a do 7k. To ne posega v pravico držav članic, da v skladu s Pogodbo o delovanju Evropske unije uporabljajo cestnine in/ali uporabnine na takšnih drugih cestah, pod pogojem, da nalaganje cestnin in/ali uporabnin na teh cestah ne pomeni diskriminacije mednarodnega prometa in ne povzroča izkrivljanja konkurence med prevozniki.

2. Države članice ne smejo za nobeno kategorijo vozil hkrati zaračunavati cestnine in uporabnine za uporabo enega cestnega odseka. Vendar lahko država članica, ki na svojem omrežju zaračunava uporabnino, zaračunava tudi cestnino za uporabo mostov, predorov in gorskih prelazov.

3. Cestnine in uporabnine ne smejo posredno ali neposredno diskriminirati glede na državljanstvo prevoznika, državo članico ali tretjo državo sedeža prevoznika ali registracije vozila ali glede na izhodiščni ali namembni kraj prevoza.

4. Države članice lahko predvidijo znižane stopnje cestnin ali uporabnin ali izvzetje od obveznosti plačevanja cestnin ali uporabnin za 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, ki so zajeti s in ob upoštevanju pogojev iz člena 6(2)(a) in (b) te direktive.

5. Država članica se lahko odloči, da bo uporabila cestnine in/ali uporabnine samo za vozila, katerih največja dovoljena skupna masa naloženega vozila presega 12 ton, če meni, da bi razširitev na vozila, katerih največja dovoljena skupna masa naloženega vozila ne presega 12 ton, med drugim povzročila:

(a) znatne negativne učinke na prost pretok prometa, okolje, raven hrupa, zastoje, zdravje ali varnost v prometu zaradi preusmeritve prometa;

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

Člen 7a

1. Uporabnine so sorazmerne s trajanjem uporabe infrastrukture, ne presegajo vrednosti iz Priloge II in veljajo en dan, en teden, en mesec ali eno leto. Mesečna stopnja ne sme biti višja od 10 % letne stopnje, tedenska stopnja ne sme biti višja od 5 % letne stopnje in dnevna stopnja ne sme biti višja od 2 % letne stopnje.

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

2. Države članice določijo uporabnine, vključno z upravnimi stroški, za vse kategorije vozil, v znesku, ki ni višji od najvišjih stopenj, določenih v Prilogi II.

Člen 7b

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

2. Upoštevajo se stroški, ki se nanašajo na omrežje ali del omrežja, na katerem se infrastrukturne pristojbine zaračunavajo, ter na vozila, ki se jim infrastrukturne pristojbine zaračunavajo. Države članice se lahko odločijo nadomestiti samo določen odstotek teh stroškov.

Člen 7c

1. Pristojbine za zunanje stroške se lahko nanašajo na stroške onesnaževanja zraka zaradi prometa. Na cestnih odsekih, ki prečkajo območja s koncentracijo prebivalstva, ki je izpostavljeno obremenitvi s hrupom zaradi cestnega prometa, lahko pristojbina za zunanje stroške vključuje stroške obremenitve s hrupom zaradi prometa.

Pristojbine za zunanje stroške se razlikujejo in se določijo v skladu z minimalnimi zahtevami in metodami, kakor je določeno v Prilogi IIIa, pri čemer se upoštevajo najvišje vrednosti iz Priloge IIIb.

2. Upoštevajo se stroški, ki se nanašajo na omrežje ali del omrežja, na katerem se zaračunavajo pristojbine za zunanje stroške, ter na vozila, ki se jim te pristojbine zaračunavajo. Države članice se lahko odločijo nadomestiti samo določen odstotek teh stroškov.

3. Pristojbine za zunanje stroške, povezane z onesnaževanjem zraka zaradi prometa, se ne uporabljajo za vozila,

ki izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde EURO, še štiri leta po datumih začetka uporabe, določenih v pravilih, na podlagi katerih so se ti standardi uvedli.

4. Znesek pristojbine za zunanje stroške določi zadevna država članica. Če država članica imenuje organ za ta namen, je ta organ pravno in finančno neodvisen od organizacije, ki upravlja ali pobira pristojbino ali njen del.

Člen 7d

Evropski Parlament in Svet v enem letu po sprejetju strožjih emisijskih standardov EURO v skladu z rednim zakonodajnim postopkom določita ustrezne najvišje vrednosti v Prilogi IIIb.

Člen 7e

1. Države članice najvišjo raven infrastrukturnih pristojbin izračunavajo z uporabo metodologije, ki temelji na temeljnih načelih za izračun, določenih v Prilogi III.

2. V primeru koncesijskih cestnin je najvišja stopnja infrastrukturnih pristojbin enaka ali nižja od stopnje, dobljene z uporabo metodologije, ki temelji na temeljnih načelih za izračun, določenih v Prilogi III. Enakost se oceni na osnovi razumno dolgega referenčnega obdobja, ki ustreza naravi koncesijske pogodbe.

3. Za cestninske ureditve, ki so že obstajale 10. junija 2008 ali za katere so bile na podlagi postopka javnih naročil prejete ponudbe ali odgovori na povabila za pogajanja v okviru postopka s pogajanjem pred 10. junijem 2008, se ne uporabljajo obveznosti iz odstavkov 1 in 2, vse dokler te ureditve veljajo in pod pogojem da se bistveno ne spremenijo.

Člen 7f

1. Glede infrastrukture v gorskih območjih ter po obstitvi Komisije se lahko pribitek izjemoma doda infrastrukturnim pristojbinam, ki se zaračunavajo na posebnih cestnih odsekih, na katerih so hudi zastoji oziroma na katerih vozila povzročajo znatno okoljsko škodo, pod pogojem da:

(a) se prihodek iz pribitka naloži v financiranje gradnje prednostnih projektov v evropskem interesu iz Priloge III k Sklepu št. 661/2010/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega cestnega omrežja (**), ki neposredno prispevajo k zmanjševanju zastojev ali okoljske škode in se nahajajo na istem koridorju kot cestni odsek, za katerega se pribitek zaračunava;

(b) pribitek ne presega 15 % ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine, izračunane v skladu s členom 7b(1) in členom 7e, razen če se ustvarjeni prihodek naloži v čezmejne odseke prednostnih projektov v evropskem interesu, ki vključujejo infrastrukturo na gorskih območjih; v tem primeru pribitek ne sme presegati 25 %;

(c) zaračunavanje pribitka nima za posledico nepravičnega obravnavanja komercialnega prometa v primerjavi z ostalimi uporabniki cest;

(d) se Komisiji pred zaračunavanjem pribitka predloži natančen opis lokacije pribitka in potrdilo o odločitvi za financiranje gradnje prednostnih projektov iz točke (a) in

(e) se vnaprej določi in omeji obdobje, v katerem se bo pribitek zaračunaval, pri čemer je obdobje glede pričakovanega prihodka skladno s predloženimi finančnimi načrti ter analizo stroškov in koristi za projekt, ki se sofinancira s prihodki iz pribitka.

Prvi pododstavek se uporablja za nove čezmejne projekte, če se s tem strinjajo vse države članice, vključene v navedeni projekt.

2. Pribitek se lahko uporablja za infrastrukturne pristojbine, ki so diferencirane v skladu s členom 7g.

3. Potem ko Komisija od države članice, ki namerava zaračunavati pribitek, prejme zahtevane informacije, Komisija te informacije predloži članom odbora iz člena 9d. Če Komisija meni, da načrtovani pribitek ni v skladu s pogoji iz odstavka 1 ali da bi imel načrtovani pribitek pomembne negativne učinke na gospodarski razvoj obrobni regij, lahko v skladu s posvetovalnim postopkom iz člena 9d(2) zavrne načrte zadevne države članice za pristojbine ali zahteva njihovo spremembo.

4. Na cestnih odsekih, ki izpolnjujejo merila za zaračunavanje pribitka v skladu z odstavkom 1, države članice ne smejo zaračunavati pristojbin za zunanje stroške, razen če se uporablja pribitek.

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

Člen 7g

1. Države članice razlikujejo infrastrukturne pristojbine v skladu z emisijskimi razredi vozila EURO tako, da nobena

infrastrukturna pristojbina za več kot 100 % ne presega enake pristojbine, ki se zaračunava za enakovredna vozila, ki izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde. Obstoječe koncesijske pogodbe so iz te zahteve izvzete, dokler se pogodbe ne podaljšajo.

Vseeno je državi članici dovoljeno odstopanje od zahteve razlikovanja infrastrukturne pristojbine, če:

(i) bi to resno ogrozilo celovitost cestninskega sistema na njenem ozemlju;

(ii) tako razlikovanje ne bi bilo tehnično izvedljivo za zadevni cestninski sistem;

(iii) bi to povzročilo preusmeritev najbolj onesnaževalnih vozil, kar bi negativno vplivalo na varnost v prometu in javno zdravje, ali

(iv) je v cestnino zajeta pristojbina za zunanje stroške.

O vseh takih odstopanjih ali izvzetjih se uradno obvesti Komisija.

2. Kadar v primeru pregleda voznik ali prevoznik, če je to primerno, ne more predložiti dokumentov vozila, ki so potrebni za ugotovitev njegovega emisijskega razreda EURO, lahko države članice zaračunajo najvišjo cestnino, ki se lahko zaračuna.

3. Infrastrukturne pristojbine se lahko prav tako razlikujejo za namen zmanjševanja zastojev, čim učinkovitejšega omejevanja poškodb infrastrukture ter čim boljše uporabe zadevne infrastrukture ali spodbujanja varnosti v cestnem prometu, če:

(a) je diferenciacija pregledna, objavljena in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike;

(b) se diferenciacija uporablja glede na obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas;

(c) nobena infrastrukturna pristojbina za več kot 175 % ne presega najvišje ravni ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine iz člena 7b, in

(d) obdobja prometne konice, med katerimi se z namenom zmanjševanja zastojev zaračunavajo višje infrastrukturne pristojbine, ne presegajo pet ur na dan.

4. Diferenciacije iz odstavkov 1 in 3 niso namenjene ustvarjanju dodatnih prihodkov iz cestnin. Vsako nena-
merno povečanje prihodka se uravnovesi s spremembami
v strukturi prilagajanja, ki se morajo izvesti v dveh letih po
koncu računovodskega leta, v katerem je bil dodatni
prihodek ustvarjen.

Člen 7h

1. Države članice vsaj šest mesecev pred začetkom izva-
janja nove cestninske ureditve na podlagi infrastrukturnih
pristojbin Komisiji pošljejo:

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

— vrednosti enot in drugih parametrov, ki jih uporab-
ljajo za izračun različnih elementov infrastrukturnih
stroškov, in

— jasne informacije o vozilih, za katere se uporablja
cestninska ureditev, geografski obseg omrežja ali
dela omrežja, ki se uporablja za posamezen izračun
stroškov, in odstotek stroškov, ki jih želijo pokriti s
pristojbinami;

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

— koncesijske pogodbe ali bistvene spremembe teh
pogodb,

— osnovna ureditev, na katero se dajalec koncesije
opira pri objavi koncesije, kakor je navedeno v
Prilogi VII B k Direktivi 2004/18/ES Evropskega
parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o uskla-
jevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj,
blaga in storitev(**); ta osnovna ureditev vsebuje
oceno stroškov iz člena 7b(1), ki se predvidevajo po
koncesiji, predviden promet po vrsti vozila, stopnje
predvidenih cestnin in geografski obseg omrežja, ki
ga pokriva koncesijska pogodba.

2. Komisija v šestih mesecih od prejema vseh potrebnih
informacij v skladu z odstavkom 1 poda mnenje o izpol-
njevanju zahtev iz člena 7e. Mnenja Komisije so na voljo
odboru iz člena 9d.

3. Države članice pred začetkom izvajanja nove
cestninske ureditve za pristojbine za zunanje stroške Kom-
isiji pošljejo:

(a) natančne podatke o prostorskem poteku cestnih
odsekov, na katerih se bodo zaračunavale pristojbine
za zunanje stroške, in opis razredov vozil, vrst cest
ter natančnih časovnih obdobij, na podlagi katerih
bodo diferencirane pristojbine za zunanje stroške;

(b) predvidene ponderirane povprečne pristojbine za
zunanje stroške ter predvidene skupne prihodke;

(c) po potrebi naziv organa, imenovanega v skladu s
členom 7c(4) za določitev zneska pristojbine, in ime
njegovega zastopnika;

(d) parametre, podatke in informacije, ki so potrebni za
ponazoritev, kako se bo uporabljala metoda za izračun
iz Priloge IIIa.

4. Komisija sprejme odločitev o tem, ali so izpolnjene
zahteve iz členov 7b, 7c, 7j ali 9(2) pred iztekom:

(a) šestih mesecev po predložitvi dokumentacije iz
odstavka 3, ali

(b) po potrebi dodatnih treh mesecev po prejemu dodatnih
informacij na podlagi odstavka 3, ki jih zahteva Kom-
isija.

Zadevne države članice prilagodijo predlagane pristojbine
za zunanje stroške z odločitvijo. Odločitev Komisije je na
voljo odboru iz člena 9d.

Člen 7i

1. Države članice nobeni skupini uporabnikov ne
omogočijo popustov ali znižanj pri elementu cestnine, ki
ustreza pristojbini za zunanje stroške.

2. Države članice lahko omogočijo popuste ali znižanja
za infrastrukturne pristojbine, če:

(a) je tako prilagojena tarifna struktura sorazmerna, obja-
vljena in se za uporabnike uporablja pod enakimi
pogoji ter ne pomeni prenosa dodatnih stroškov na
druge uporabnike v obliki višjih cestnin;

(b) tovrstni popusti ali znižanja povzročijo dejanske
prihranke pri upravnih stroških, in

(c) ne presegajo 13 % infrastrukturnih pristojbin, ki jih
plačujejo enakovredna vozila, ki do popustov ali znižanj
niso upravičena.

3. Pod pogoji iz člena 7g(3)(b) in člena 7g(4) se stopnje cestnin lahko izjemoma, namreč v primeru posameznih projektov velikega evropskega pomena, opredeljenih v Prilogi III Sklepa št. 661/2010/EU, diferencirajo na drugačen način, da se zagotovi gospodarska izvedljivost takih projektov, kadar so ti izpostavljeni neposredni konkurenci drugih vrst prevoznih sredstev. Tarifna struktura je linearna, sorazmerna, objavljena in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike ter ne pomeni prenosa dodatnih stroškov na druge uporabnike v obliki višjih cestnin. Komisija pred začetkom izvajanja zadevne tarifne strukture preveri skladnost z navedenimi pogoji.

Člen 7j

1. Uvedba, pobiranje in nadzor plačevanja cestnin in uporabnin potekajo tako, da se čim manj ovira prosti pretok prometa in čim bolj izogiba obveznim mejnim kontrolam ali pregledom na notranjih mejah Unije. Zato države članice sodelujejo pri uvajanju metod, s katerimi se prevoznikom vsaj na glavnih plačilnih mestih znotraj in zunaj držav članic, v katerih cestnine in uporabnine veljajo, omogoči njihovo plačevanje 24 ur na dan z običajnimi plačilnimi sredstvi. Države članice poskrbijo za primerne objekte na mestih plačevanja cestnin in uporabnin, da se ohranjajo osnovni standardi prometne varnosti.

2. Ureditve pobiranja cestnin in uporabnin občasnih uporabnikov cestnega omrežja ne postavljajo v neupravičeno neugoden položaj, ne finančno, ne kako drugače. Zlasti kadar država članica cestnine ali uporabnine pobira izključno z uporabo sistema, ki zahteva uporabo elektronske plačilne naprave, vgrajene v vozilo, zagotovi, da so ustrezne naprave, ki izpolnjujejo zahteve iz Direktive 2004/52/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v Skupnosti (****), na voljo vsem uporabnikom pod razumnimi upravnimi in ekonomskimi pogoji.

3. Če država članica vozilu zaračuna cestnino, mora biti celoten znesek cestnine, znesek infrastrukturne pristojbine in/ali znesek pristojbine za zunanje stroške naveden na potrdilu o plačilu, ki se izda prevozniku, po možnosti z elektronskimi sredstvi.

4. Če je to ekonomsko izvedljivo, države članice pristojbine za zunanje stroške zaračunavajo in pobirajo v okviru elektronskega sistema, ki izpolnjuje zahteve iz člena 2(1) Direktive 2004/52/ES.

Člen 7k

Brez poseganja v člena 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije ta direktiva ne vpliva na možnost držav

članic, ki uvedejo sistem cestnin in/ali uporabnin za infrastrukturo, da predvidijo ustrezno povračilo za te pristojbine.

(*) UL L 370, 31.12.1985, str. 8.

(**) UL L 204, 5.8.2010, str. 1.

(***) UL L 134, 30.4.2004, str. 114.

(****) UL L 166, 30.4.2004, str. 124.“;

3. členu 8a se doda naslednji člen 8b:

„Člen 8b

1. Dve ali več držav članic lahko sodeluje pri uvajanju skupnega cestninskega sistema, ki se uporablja na ozemlju vseh skupaj. V tem primeru te države članice poskrbijo, da je Komisija obveščena o takšnem sodelovanju ter o poznejšem obratovanju sistema in njegovem morebitnem spreminjanju.

2. Za skupni cestninski sistem veljajo pogoji iz členov 7 do 7k. V skupni sistem se lahko vključijo druge države članice.“;

4. v členu 9 se odstavek 1a in 2 nadomestita z naslednjim:

„1a. Ta direktiva državam članicam ne preprečuje nediskriminacijske uporabe regulatornih dajatev, katerih izrecni namen je zmanjševanje prometnih zastojev ali odpravljanje vplivov na okolje, tudi slabe kakovosti zraka, na kateri koli cesti na urbanem območju, vključno s cestami vseevropskega omrežja, ki prečkajo urbana območja.

2. Države članice same odločijo, kako bodo uporabile prihodke, pridobljene na podlagi te direktive. Prihodki, pridobljeni s pristojbinami za zunanje stroške ali enakovredne finančne vrednosti teh prihodkov, bi bilo treba uporabiti tako, da bi koristili prometnemu sektorju, zagotovili bolj trajnostni promet in izboljšali celoten prometni sistem, vključno z:

- (a) omogočanjem učinkovitega oblikovanja cen;
- (b) zmanjševanjem onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru;
- (c) ublažitvijo vplivov onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru;
- (d) izboljševanjem uspešnosti vozil glede emisij CO₂ in porabe energije;
- (e) razvojem drugih oblik infrastrukture za uporabnike prevoznih storitev in/ali okrepitvijo sedanjih zmogljivosti;
- (f) izboljšanjem logistike, ali
- (g) izboljšanjem prometne varnosti.“;

5. člena 9b in 9c se nadomestita z naslednjim:

„Člen 9b

Komisija omogoča lažji dialog in izmenjavo tehničnega znanja in izkušenj v zvezi z izvajanjem te direktive in zlasti njenih prilog med državami članicami.

Člen 9c

Komisija v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme delegirane akte v zvezi s:

— prilagoditvijo Priloge 0 k pravnemu redu Unije,

— prilagoditvijo formul iz oddelkov 4.1 in 4.2 Priloge IIIa znanstvenemu in tehničnemu napredku.

Postopki iz členov 9e, 9f in 9g se uporabljajo za delegirane akte iz tega člena.

Člen 9d

1. Komisiji pomaga odbor.

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

Člen 9e

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 9c se prenese na Komisijo za nedoločen čas.

2. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

3. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v členih 9f in 9g.

Člen 9f

1. Pooblastilo iz člena 9c lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet.

2. Institucija, ki je začela notranji postopek o morebitnem preklicu pooblastila, si prizadeva o tem obve-

stiti drugo institucijo in Komisijo v razumnem času pred sprejetjem končne odločitve ter pri tem navede pooblastila, ki bi lahko bila preklicana, in možne razloge za preklic.

3. Z odločitvijo o preklicu pooblastil prenehajo veljati pooblastila, navedena v tej odločitvi. Odločitev začne veljati nemudoma ali na dan, ki je v njej določen. Odločitev ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov. Objavi se v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 9g

1. Evropski parlament ali Svet lahko nasprotuje delegiranemu aktu v dveh mesecih od dne uradnega obvestila.

Na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta se navedeni rok podaljša za dva meseca.

2. Če do izteka navedenega obdobja niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje delegiranemu aktu, se akt objavi v *Uradnem listu Evropske unije* in začne veljati na dan, ki je v njem določen.

Delegirani akt se lahko objavi v *Uradnem listu Evropske unije* in začne veljati pred iztekom navedenega obdobja, če sta Evropski parlament in Svet obvestila Komisijo, da delegiranemu aktu ne bosta nasprotovala.

3. Če Evropski parlament ali Svet nasprotuje delegiranemu aktu, akt ne začne veljati. Institucija, ki nasprotuje, navede razloge za nasprotovanje delegiranemu aktu.“;

6. v členu 10(1) se besedi „Evropskih skupnosti“ nadomesti z besedama „Evropske unije“;

7. za členom 10 se vstavi naslednji člen:

„Člen 10a

1. Zneski v eurih iz Priloge II in zneski v centih iz tabel 1 in 2 iz Priloge IIIb se pregledajo vsaki dve leti, in sicer od 1. januarja ... (*), da bi tako upoštevali spremembe v Harmoniziranem indeksu cen življenjskih potrebščin EU, razen energije in nepredelanih živil (kot je objavljen s strani Komisije (Eurostat)).

(*) Drugo leto po začetku veljavnosti te direktive.

Zneski se samodejno prilagodijo z zvišanjem osnovnega zneska v eurih ali eurocentih za odstotek spremembe iz navedenega indeksa. Dobljeni zneski se zaokrožijo navzgor na cel euro, če gre za Prilogo II, na desetino eurocenta, če gre za tabelo 1 iz Priloge IIIb, in na stotino eurocenta, če gre za tabelo 2 iz Priloge IIIb.

2. Komisija prilagodi zneske iz odstavka 1 objavi v *Uradnem listu Evropske unije*. Ti prilagojeni zneski začnejo veljati prvi dan v mesecu po objavi.“

8. člen 11 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 11

1. Države članice, ki zaračunavajo pristojbino za zunanje stroške in/ali infrastrukturno pristojbino, do ... (*) in nato vsaka štiri leta, pripravijo poročilo o cestninah, vključno s koncesijskimi cestninami, zaračunanih na svojem ozemlju, ter ga pošljejo Komisiji, ki ga predloži drugim državam članicam. Iz navedenega poročila se lahko izključijo cestninske ureditve, ki so že veljale 10. junija 2008 in ne vključujejo pristojbin za zunanje stroške, če so te ureditve še vedno v veljavi in niso bistveno spremenjene. Navedeno poročilo zajema informacije o:

(a) ponderirani povprečni pristojbini za zunanje stroške ter posebnih zneskih, ki se zaračunavajo za vsako kombinacijo razreda vozila, vrste ceste in časovnega obdobja;

(b) diferenciaciji infrastrukturnih pristojbin v skladu z vrsto vozila in časovnim obdobjem, ter

(c) ponderirani povprečni infrastrukturni pristojbini ter skupnih prihodkih iz infrastrukturnih pristojbin.

2. Komisija s pomočjo odbora iz člena 9d do ... (**) Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o izvajanju te direktive in njenih učinkih, zlasti o učinkovitosti določb o povračilu stroškov v zvezi z onesnaževanjem zaradi prometa ter določb o vključitvi vozil, težjih od 3,5 tone in lažjih od 12 ton. V poročilo je na podlagi stalnega spremljanja in ocenjevanja med drugim vključena tudi analiza:

(a) učinkovitosti ukrepov, določenih v tej direktivi, za odpravljanje negativnih posledic cestnega prometa, zlasti ob upoštevanju vplivov na geografsko izolirane in obrobne države članice;

(b) učinka izvajanja te direktive na usmerjanje uporabnikov k okolju najprijaznejšim in najučinkovitejšim prevoznim rešitvam, vanj pa se vključijo tudi informacije o uvedbi pristojbin, odmerjenih glede na prevoženo razdaljo, in

(c) izvajanja in učinka diferenciacije infrastrukturnih pristojbin iz člena 7f na zmanjševanje lokalnega onesnaževanja zraka in zastojev.

V poročilu se prav tako oceni uporaba elektronskih sistemov za zaračunavanje in pobiranje infrastrukturne pristojbine in pristojbine za zunanje stroške.

3. Komisija do ... (***) predloži poročilo, v katerem so povzeti drugi ukrepi, kot so regulativne politike, ki so bili sprejeti zaradi internalizacije ali zmanjševanja zunanjih stroškov, povezanih z okoljem, hrupom in zdravjem, ki jih povzročijo vse vrste prevoza, vključno s pravno podlago in najvišjimi vrednostmi.

Da bi zagotovili pošteno intermodalno konkurenco ter postopoma uvajali pristojbino za zunanje stroške za vse vrste prevoza, poročilo zajema tudi časovni razpored ukrepov, ki se še niso začeli izvajati in se nanašajo na vrste prevoza in/ali še neupoštevane elemente zunanjih stroškov.“

9. Priloga III se spremeni:

(a) prvi odstavek se nadomesti z naslednjim:

„Ta priloga določa temeljna načela za izračun ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine v skladu z členom 7b(1). Obveznost povezovanja infrastrukturnih pristojbin s stroški ne posega v možnost, da države članice v skladu s členom 7b(2) vseh stroškov ne pokrijejo s prihodki iz infrastrukturnih pristojbin, ali v možnost, da v skladu s členom 7f zneski določenih infrastrukturnih pristojbin odstopajo od povprečja.“;

(b) v drugem odstavku se beseda „Skupnosti“ nadomesti z besedo „Unije“;

(c) v drugi alineji točke 1 se besede „člen 7a(1)“ nadomestijo z besedami „člen 7(b)2“;

10. za Prilogo III se vstavi besedilo iz Priloge k tej direktivi.

(*) 48 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

(**) 60 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

(***) 12 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

Člen 2

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do ... (*). O besedilih teh predpisov 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.

Obveznost prenosa in izvajanja te direktive se ne uporablja za države članice, ki na svojem ozemlju nimajo vzpostavljenih sistemov cestnin in uporabnin.

2. Države članice sporočijo Komisiji besedila temeljnih določb predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

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

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V ..., ...

Za Evropski parlament

Predsednik

...

Za Svet

Predsednik

...

(*) 36 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

PRILOGA

„PRILOGA IIIa

NAJMANJŠE MOŽNE ZAHTEVE ZA ZARAČUNAVANJE PRISTOJBINE ZA ZUNANJE STROŠKE

V tej prilogi so določene najmanjše možne zahteve za zaračunavanje pristojbin za zunanje stroške in izračun najvišje dovoljene ponderirane povprečne pristojbine za zunanje stroške.

1. Deli zadevnega cestnega omrežja

Država članica natančno določi del ali dele svojega cestnega omrežja, na katerih se zaračunavajo pristojbine za zunanje stroške.

Če se država članica odloči, da bo zaračunavala pristojbine za zunanje stroške samo na delu ali delih cestnega omrežja, ki sodijo v področje uporabe te direktive, se del ali deli izberejo potem, ko je bila opravljena ocena, v kateri je bilo ugotovljeno, da:

- vozila z uporabo cest, na katerih se zaračunavajo pristojbine za zunanje stroške, povzročajo škodo okolju, ki je večja od povprečne škode na drugih delih cestnega omrežja, ki sodi v področje uporabe te direktive, na katerih se pristojbine za zunanje stroške ne zaračunavajo, ali
- bi lahko imela uvedba pristojbin za zunanje stroške na drugih delih cestnega omrežja, ki sodi v področje uporabe te direktive, negativen vpliv na okolje ali varnost v prometu ali bi zaračunavanje in pobiranje pristojbin za zunanje stroške na njih povzročilo nesorazmerne stroške.

2. Zajeta vozila, ceste in časovna obdobja

Država članica uradno obvesti Komisijo o klasifikaciji vozil, na podlagi katere se bo določila diferenciacija cestnin. Komisijo prav tako uradno obvesti o poteku cest, na katerih se zaračunavajo višje pristojbine za zunanje stroške (v nadaljnjem besedilu: primestne ceste (vključno z avtocestami)), in cest, na katerih se zaračunavajo nižje pristojbine za zunanje stroške (v nadaljnjem besedilu: medmestne ceste (vključno z avtocestami)).

Če je ustrezno, Komisijo uradno obvesti tudi o natančnih časovnih obdobjih, ki ustrezajo nočnemu času, ko se lahko naložijo višje pristojbine za zunanje stroške, da se upošteva večje motenje zaradi hrupa.

Klasifikacija cest na primestne ceste (vključno z avtocestami) in medmestne ceste (vključno z avtocestami) in opredelitev časovnih obdobji temeljita na objektivnih merilih glede na raven izpostavljenosti cest ter njihove okolice onesnaževanju, kot so gostota prebivalstva in letno število obdobji z najvišjo onesnaženostjo, izmerjenih v skladu s to direktivo. Uporabljeni merila se vključijo v uradno obvestilo.

3. Znesek pristojbine

Država članica ali po potrebi neodvisni organ za vsak razred vozila, vrsto cest in časovno obdobje določi posamezen poseben znesek. Tarifna struktura, ki iz tega izhaja, vključno z začetkom in koncem nočnega obdobja, kadar pristojbina za zunanje stroške zajema tudi stroške obremenitev s hrupom, je pregledna, se objavi in se pod enakimi pogoji uporablja za vse uporabnike. Tarifna struktura bi se morala objaviti dovolj zgodaj pred začetkom izvajanja. Vsi parametri, podatki in druge informacije, brez katerih razumevanje izračuna različnih elementov zunanjih stroškov ni mogoče, so objavljeni.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ pri določanju pristojbin upošteva načelo učinkovitega oblikovanja cen, to je cen, ki so blizu mejnih družbenih stroškov uporabe vozila, ki se mu zaračuna pristojbina.

Pristojbino se določi potem, ko so bili upoštevani tveganje preusmeritve prometa ter kakršni koli negativni učinki na varstvo v cestnem prometu, okolje in zastoje ter kakršne koli rešitve za ublažitev teh tveganj.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ spremlja učinkovitost tarifne sheme pri zmanjševanju okoljske škode zaradi cestnega prometa. Tarifno strukturo in posebni znesek pristojbine, določene za dani razred vozila, vrsto ceste in časovno obdobje, vsaki dve leti po potrebi prilagaja spremembam ponudbe in povpraševanja pri prevoznih storitvah.

4. Elementi zunanjih stroškov

4.1 Stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa

Ko se država članica odloči, da bo v pristojbinah za zunanje stroške upoštevala celotne stroške onesnaževanja zraka zaradi prometa ali njihov del, država članica ali po potrebi neodvisni organ izračuna stroške onesnaževanja zraka zaradi prometa, ki se lahko zaračunajo, tako da uporabi spodnjo formulo ali pa upošteva vrednosti enot iz tabele 1 v Prilogi IIIb, če so slednje nižje:

$$PCV_{ij} = \Sigma_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

pri čemer:

- PCV_{ij} pomeni stroške onesnaževanja zraka vozila razreda i na cesti vrste j (euro/prevoženi kilometer vozila),
- EF_{ik} pomeni faktor emisije onesnaževala k in razred vozila i (gram/prevoženi kilometer vozila),
- PC_{jk} pomeni denarno vrednost stroškov onesnaževala k za vrsto ceste j (euro/gram).

Faktorji emisije so isti, kot jih uporabljajo države članice pri oblikovanju nacionalnih katastrof emisij, opredeljenih v Direktivi 2001/81/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2001 o nacionalnih zgornjih mejah emisij za nekatera onesnaževala zraka ⁽¹⁾ (za kar je treba uporabiti priročnik za katastrofe emisij EMEP/CORINAIR ⁽²⁾). Denarno vrednost stroškov onesnaževal oceni država članica ali po potrebi neodvisni organ, ki upošteva najnovejše dosežke.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ lahko uporabi znanstveno dokazane druge možne metode za izračun vrednosti onesnaževal zraka z uporabo podatkov, dobljenih z meritvami onesnaževal zraka, in lokalne vrednosti denarne vrednosti stroškov onesnaževal, če rezultati ne presegajo vrednosti enot iz tabele 1 v Prilogi IIIb za kateri koli razred vozil.

4.2 Stroški obremenitev s hrupom zaradi prometa

Ko se država članica odloči, da bo v pristojbinah za zunanje stroške upoštevala celotne stroške obremenitev s hrupom zaradi prometa ali njihov del, država članica ali po potrebi neodvisni organ izračuna stroške obremenitev s hrupom zaradi prometa, ki se lahko zaračunajo, tako da uporabi spodnji formuli ali pa upošteva vrednosti enot iz tabele 2 v Prilogi IIIb, če so slednje nižje:

$$NCV_j(\text{dnevno}) = e \times \Sigma_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j(\text{podnevi}) = a \times NCV_j$$

$$NCV_j(\text{ponoči}) = b \times NCV_j$$

pri čemer:

- NCV_j pomeni stroške obremenitev s hrupom težkega tovornega vozila na cesti vrste j (euro/prevoženi kilometer vozila),
- NC_{jk} pomeni stroške obremenitev s hrupom na osebo, izpostavljeno na vrsti ceste j ravni hrupa k (euro/osebo),
- POP_k pomeni prebivalstvo, izpostavljeno dnevni ravni hrupa k na kilometer (oseba/kilometer),
- $WADT$ pomeni ponderirani povprečni dnevni obseg prometa (ekvivalent osebnih vozil),
- a in b sta utežna faktorja, ki ju določi država članica tako, da ponderirana povprečna pristojbina za hrup na število prevoženih kilometrov ne presega NCV_j (dnevno).

Obremenitev s hrupom zaradi prometa se nanaša na vpliv na ravni hrupa, izmerjenih blizu točke izpostavljenosti in za protihrupnimi pregradami, če te obstajajo.

⁽¹⁾ UL L 309, 27.11.2001, str. 22.

⁽²⁾ Metodologija Evropske agencije za okolje <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>.

Prebivalstvo, izpostavljeno ravni hrupa k , se vzame iz strateških kart hrupa, oblikovanih v skladu s členom 7 Direktive 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. junija 2002 o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa ⁽¹⁾.

Stroške obremenitev s hrupom na osebo, izpostavljeno ravni hrupa k , oceni država članica ali po potrebi neodvisni organ, ki upošteva najnovejše dosežke.

Za ponderirani povprečni dnevni obseg prometa se med težkimi tovornimi vozili in osebnimi avtomobili uporabi ekvivalenčni faktor e' , ki je manjši ali enak 4.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ lahko uporabi znanstveno dokazane druge možne metode za izračun vrednosti stroškov obremenitve s hrupom, če rezultati ne presegajo vrednosti enot iz tabele 2 v Prilogi IIIb.

Država članica ali po potrebi neodvisni organ lahko določi diferencirane pristojbine za obremenitev s hrupom in tako nagradi uporabo manj hrupnih vozil, če to ne povzroči diskriminacije tujih vozil. Če so diferencirane pristojbine za obremenitev s hrupom uvedene, pristojbine za najbolj hrupno kategorijo vozil ne presegajo vrednosti enot iz tabele 2 v Prilogi IIIb in štirikratne pristojbine za najmanj hrupno vozilo.

⁽¹⁾ UL L 189, 18.7.2002, str. 12.

PRILOGA IIIb

NAJVIŠJA DOVOLJENA PONDERIRANA POVPREČNA PRISTOJBINA ZA ZUNANJE STROŠKE

V tej prilogi so določeni parametri za izračun najvišje dovoljene ponderirane povprečne pristojbine za zunanje stroške.

1. Najvišji stroški onesnaževanja zraka zaradi prometa*1 Tabela***Najvišji dovoljeni stroški onesnaževanja zraka, ki se lahko zaračunajo***(cent/prevoženi kilometer vozila)*

	Primestne ceste (vključno z avtocestami)	Medmestne ceste (vključno z avtocestami)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
po 31. decembru 2013	3	2
EURO VI	0	0
po 31. decembru 2017	2	1
Manj onesnažujoča vozila kot EURO VI	0	0

Vrednosti iz tabele 1 je mogoče v gorskih območjih pomnožiti s faktorjem do 2, če je to upravičeno z nakloni cest, višino in/ali temperaturnimi inverzijami.

2. Najvišji dovoljeni stroški obremenitve s hrupom zaradi prometa*2 Tabela***Najvišji dovoljeni stroški obremenitev s hrupom, ki se lahko zaračunajo***(cent/prevoženi kilometer vozila)*

	Podnevi	Ponoči
Primestne ceste (vključno z avtocestami)	1,1	2
Medmestne ceste (vključno z avtocestami)	0,2	0,3

Vrednosti iz tabele 2 se lahko v gorskih območjih pomnožijo s faktorjem do 2, če je to upravičeno z nakloni cest, temperaturnimi inverzijami in/ali učinkom amfiteatra, ki ga imajo doline na širjenje hrupa.“

UTEMELJITEV SVETA

I. UVOD

1. Komisija je 8. julija 2008 Svetu predložila predlog direktive o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila ⁽¹⁾.

Evropski parlament je mnenje v prvi obravnavi izglasoval 10. marca 2009 ⁽²⁾.

Svet je 15. oktobra 2010 dosegel politični dogovor o osnutku predloga. Po pravno-jezikovnem pregledu besedila je Svet 14. februarja 2011 sprejel stališče v skladu z rednim zakonodajnim postopkom iz člena 294 Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Pri delu je Svet upošteval mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora in mnenje Odbora regij.

II. ANALIZA STALIŠČA SVETA

1. Splošne ugotovitve

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi sedanje direktive o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila, t. i. direktive o evrovinjeti (Direktiva 1999/62/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo 2006/38/ES z dne 17.5.2006) je del t. i. svežnja ukrepov za okolju prijaznejši promet, katerega namen je usmerjanje prometa k trajnosti. Glavni namen tega predloga je prilagoditi okvir za pristojbine v cestnem prometu tako, da bi državam članicam omogočili izračunavanje in diferenciranje cestnin na podlagi zunanjih stroškov v cestnem tovornem prometu glede na onesnaževanje zraka, obremenitev s hrupom in prometne zastoje, in sicer z nadaljnjim izvajanjem načela „onesnaževalec plača“.

Predlog Komisije vsebuje določbe, na podlagi katerih bi države članice lahko v cestnine za težka tovorna vozila vključile znesek, enak stroškom onesnaževanja zraka in obremenitve s hrupom zaradi prometa ter stroškom, ki se zaračunavajo drugim vozilom zaradi prometnih zastojev. Ta znesek bi se razlikoval glede na emisijsko kategorijo Euro, prevoženo razdaljo ter kraj in čas uporabe cest. Komisija v predlogu poziva države članice, naj na ta način pridobljen prihodek namenijo za projekte v zvezi s trajnostnim razvojem prometa. Poleg tega se področje uporabe direktive razširja izven vseevropskega prometnega omrežja.

Svet sicer soglaša s Komisijo glede cilja predloga, vendar je v svojem pristopu predlagal nekaj prilagoditev prvotnega predloga. Več predlaganih določb ni bilo sprejetih, ker naj bi jih bilo težko izvesti, druge pa so bile nanovo oblikovane, da bi bila direktiva jasnejša.

Po tem pristopu stališče Sveta v določeni meri spreminja prvotni predlog Komisije, saj ga preoblikuje in črta nekatere določbe besedila. Svet zato ni sprejel nobene spremembe iz mnenja Evropskega parlamenta v prvi obravnavi v zvezi z omenjenimi črtanimi določbami.

Cilj Sveta je uravnotežen pristop, ki upošteva gospodarski pomen sektorja cestnega prevoza s težkimi tovornimi vozili za gospodarstvo EU in potrebo po odpravljanju njegovih negativnih posledic za okolje.

2. Ključna vprašanja politike

(i) Območje uporabe

Komisija je predlagala, da se področje uporabe direktive razširi prek čezevropskega omrežja (TEN) na vse ceste (člen 7(1)).

⁽¹⁾ Dok. 11857/08.

⁽²⁾ A6-0066/2009.

Svet meni, da je treba predlog Komisije v tem oziru preoblikovati, da bi razširitev področja uporabe omejili na avtoceste zunaj omrežja TEN. Zaradi tega je v stališču Sveta navedeno, da država članica lahko obdrži ali uvede cestnine in/ali uporabnine v čezevropskem omrežju ali za nekatere odseke tega omrežja ter za nekatere dodatne odseke njenega omrežja avtocest, ki niso vključene v čezevropsko omrežje. Svet poleg tega jasno navaja, da to ne posega v pravico držav članic, da uporabljajo cestnine in/ali uporabnine tudi na drugih cestah, če nalaganje cestnine in/ali uporabnine na teh cestah ne pomeni diskriminacije mednarodnega prometa in ne izkrivlja konkurence med prevozniki. Glede na to sprememba Evropskega parlamenta 25 ni bila sprejeta.

(ii) *Vozila*

V prvotnem besedilu Komisija predlaga, da bi obdržali določbo, sprejeto leta 2006, po kateri se lahko država članica odloči, da bo do 31. decembra 2011 uporabljala cestnine in/ali uporabnine samo za vozila, težka 12 ali več ton. Po tem obdobju se bodo pristojbine uporabljale za vsa težka tovorna vozila, razen če bo država članica menila, da bi zaračunavanje pristojbin za vozila, lažja od 12 ton, vplivalo na pretok prometa, okolje, raven hrupa, zastoje ali zdravje ali da bi povzročilo upravno obremenitev, ki bi presegala več kot 30 % dodatnega prihodka, izhajajočega iz razširitve na ta vozila.

Svet meni, da bi bilo v tej določbi treba dati državam članicam bolj proste roke. Zaradi jasnejšega besedila je bila črtana navedba o prehodnem obdobju. Poleg tega je z vstavitvijo izraza „med drugim“ seznam okoliščin, s katerimi države članice lahko upravičijo izvzetje vozil, lažjih od 12 ton, postal nezaključen. Države članice se lahko odločijo, da bodo vozila, težka od 3,5 do 12 ton, izvzele tudi zaradi drugih razlogov, ne le zaradi okolja, zastojev in upravnih stroškov.

Evropski parlament je načeloma sledil pristopu Komisije, predlagal pa je črtanje dveh razlogov, ki bi ju države članice lahko uporabile pri izvzetju vozil, lažjih od 12 ton, obenem pa želi odločitev o razlogih preložiti na poznejšo stopnjo zakonodajnega postopka. Glede na to Svet ni mogel upoštevati sprememb 28 in 29.

(iii) *Izbira zunanjih stroškov*

Komisija je v svoj predlog vključila stroške onesnaževanja zraka, obremenitve s hrupom in prometnih zastojev. Svet se strinja s tem načelom, vendar se je odločil, da bo v pristojbine za zunanje stroške vključil le onesnaževanje zraka in obremenitev s hrupom. Ob upoštevanju, da so prometni zastoji vedno povezani s časom in krajem ter da jih povzročajo vsa vozila in ne le težki tovornjaki, je Svet menil, da je z vidika zmanjšanja prometnih zastojev bolj pomembno, da se državam članicam omogoči prožnost pri diferenciranju cestnin glede na kraj in čas, kot pa da se ustvarja dodatni prihodek. Države članice lahko zaračunavajo višje infrastrukturne pristojbine med prometnimi konicami – prometna konica naj ne bi bila daljša od 5 ur dnevno –, pri čemer naj infrastrukturna pristojbina nikoli ne bi presegla za več kot 175 % najvišje ravni ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine.

Glede na to je Svet črtal vse navedbe o prometnih zastojih v okviru pristojbin za zunanje stroške in s tem upošteval spremembi Evropskega parlamenta 71 in 72. Ni pa upošteval spremembe 33 glede pristojbin za prometne zastoje. Spremembo 43 glede diferenciacije cestnin je sprejel po smislu.

V skladu s stališčem Sveta se bosta onesnaževanje zraka in obremenitev s hrupom upoštevala v pristojbinah za zunanje stroške, prometni zastoji pa bodo obravnavani drugače, na primer z večjo diferenciacijo infrastrukturnih pristojbin. Svet meni, da se lahko z večjo diferenciacijo infrastrukturnih pristojbin prevozniki učinkovito spodbujajo k potovanju v času zunaj prometnih konic na cestah z gostim prometom.

(iv) *Določanje namenskosti prihodkov*

V predlogu Komisije je bila določena obveznost namenske dodelitve prihodkov, ustvarjenih s pristojbinami za zunanje stroške in z infrastrukturnimi pristojbinami. Prihodki iz pristojbin za zunanje stroške se porabijo za ukrepe za okolju prijaznejši promet, tj. za zmanjšanje onesnaževanja zaradi cestnega prometa pri viru, zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida in izboljšanje energetskega izkoristka vozil. Prihodki iz infrastrukturnih pristojbin naj bi se porabili tako, da bi koristili prometnemu sektorju in kar najbolj izboljšali celotni prometni sistem.

Svet se je na eni strani odločil, da bo črtal navedbo glede namenskosti prihodkov iz infrastrukturnih pristojbin, na drugi strani pa je naravo določbe glede prihodkov iz pristojbin za zunanje stroške spremenil v neobvezno, tj. okvirno. Države članice naj bi te prihodke ali pa njihovo enakovredno finančno vrednost uporabile tako, da bi koristili prometnemu sektorju in ga napravili bolj trajnostnega. Svet je poleg tega vključil seznam okvirnih ukrepov za uporabo prihodkov. Države članice lahko tako po lastni presoji odločajo o tem, kako bodo porabile ta sredstva.

Evropski parlament je predlagal spremembo besedila o namenskosti prihodkov iz pristojbin za zunanje stroške (sprememba 55) in iz infrastrukturnih pristojbin (sprememba 56), vendar je ohranil obvezno naravo določbe. Parlament je predlagal tudi, da bi 15 % celotnih prihodkov namenili finančni podpori za projekte TEN-T (sprememba 57) in da bi bilo treba Komisiji poročati tudi o porabi, ki jo države članice načrtujejo v zvezi s sredstvi, pridobljenimi iz pristojbin za zunanje stroške (sprememba 45). Svet se s temi spremembami ni strinjal.

(v) *Odstopanja za razrede EURO, ki povzročajo manj onesnaževanja*

V predlog Komisije je bila vključena podrobna razpredelnica z različnimi vrednostmi v centih eura na vozilo in na kilometer za vse posamezne razrede vozil Euro.

Svet je na podlagi spremembe Evropskega parlamenta 69 uvedel začasno odstopanje za vozila, ki manj onesnažujejo, tj. iz razredov Euro V in Euro VI. Ta začasna izvzeta so izračunana na podlagi začetka veljavnosti predpisov glede strožjih emisijskih standardov. To pomeni, da je razred Euro V izvzet do 31. decembra 2013, Euro VI pa do 31. decembra 2017.

Izvzeta so vozila, ki onesnažujejo manj kot vozila iz razreda Euro VI, tj. hibridna in električna težka tovorna vozila.

(vi) *Delegirani akti in prilagoditev zaradi inflacije*

Komisija je predlagala, da se priloge 0, III, IIIa in IV prilagodijo znanstvenemu in tehničnemu napredku, prilogi I in II pa inflaciji, in sicer po regulativnem postopku s pregledom.

Svet je pregledal te določbe ob upoštevanju sprememb zaradi Lizbonske pogodbe, zlasti člena 290 glede pristojnosti za sprejemanje nezakonodajnih aktov, ki se splošno uporabljajo in dopolnjujejo ali spreminjajo nekatere nebistvene elemente zakonodajnega akta. Odločil se je, da bo prenos pooblastil na Komisijo omejil na Prilogo 0, ki jo Komisija lahko prilagodi pravnemu redu Unije, in na formule iz Priloge IIIa, ki jo Komisija lahko prilagodi znanstvenemu in tehničnemu napredku. Poleg tega je dodal nove člene o izvajanju prenosa, preklicu prenosa in nasprotovanju delegiranim aktom.

Da bi lahko prilagodili zneske v eurih, vključene v prilogi II in IIIb, je bil v stališču Sveta dodan nov člen glede prilagoditve inflaciji. S tem členom se uvaja pregled teh zneskov na vsaki dve leti, in sicer od 1. januarja drugega leta po začetku veljavnosti direktive.

V stališče Sveta je vključena tudi nova določba o tem, da bosta Svet in Evropski parlament eno leto po sprejetju ustreznih uredb z rednim zakonodajnim postopkom določila najvišje vrednosti strožjih emisijskih standardov v Prilogi IIIb.

3. Druga politična vprašanja

Svet je potrdil uporabo pravne podlage za promet, tj. člena 91(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

Svet se je odločil, da bo jasneje oblikoval besedilo določbe o določanju uporabnin glede na trajanje uporabe infrastrukture. Določil je, da mesečna stopnja ne sme biti višja od 10 % letne stopnje, tedenska stopnja ne sme biti višja od 5 % letne stopnje, dnevna stopnja pa ne sme biti višja od 2 % letne stopnje. Tako je upošteval spremembo Evropskega parlamenta 73.

Svet je določil, da bodo države članice same določale znesek pristojbin za zunanje stroške. Komisija je predlagala, da bi ta znesek določil organ, ki bi ga imenovala država članica. Upoštevana je bila sprememba Evropskega parlamenta 36.

4. Druge spremembe, ki jih je sprejel Evropski parlament

Druge spremembe členov, ki niso vključene v stališče Sveta:

- opredelitev „infrastrukturnih pristojbin“ in vključitev projektov, ki jih izvajajo dve ali več držav članic (sprememba 24),
- črtanje možnosti, da države članice uporabljajo le letne stopnje za vozila, registrirana v njih (sprememba 31),
- možnost, da uporabniki, ki v vozilu niso imeli potrebne dokumentacije, dobijo povrnjene dodatne stroške, nastale zaradi tega (sprememba 42),
- poziv Evropski komisiji, naj Evropskemu parlamentu da na voljo mnenja o tem, kako države članice izpolnjujejo zahteve za izračunavanje infrastrukturnih pristojbin (sprememba 44),
- nadaljnje odločitve Komisije, s katerimi se od držav članic zahteva, naj prilagodijo predlagane pristojbine za zunanje stroške (sprememba 47),
- sodelovanje med državami članicami, da bi zagotovile razvoj interoperabilnih elektronskih sistemov (sprememba 51),
- potreba po spodbujanju učinkovitega interoperabilnega evropskega cestninskega sistema (sprememba 53),
- poziv Komisiji, naj spremlja postopno odpravljanje sistemov zaračunavanja časovno omejenih pristojbin (sprememba 61),
- uvodne izjave (spremembe 1 do 8, 10, 11, 14 do 24).

III. SKLEPNA UGOTOVITEV

Svet je pri oblikovanju svojega stališča v celoti upošteval predlog Komisije in mnenje Evropskega parlamenta iz prve obravnave. Kar zadeva spremembe, ki jih je predlagal Evropski parlament, Svet ugotavlja, da je določeno število sprememb v celoti, delno ali po smislu že vključeno v njegovo stališče.

Cena naročnine 2011 (brez DDV, skupaj s stroški pošiljanja z navadno pošto)

Uradni list EU, seriji L + C, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	1 100 EUR na leto
Uradni list EU, seriji L + C, papirna različica + letni DVD	22 uradnih jezikov EU	1 200 EUR na leto
Uradni list EU, serija L, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	770 EUR na leto
Uradni list EU, seriji L + C, mesečni zbirni DVD	22 uradnih jezikov EU	400 EUR na leto
Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila), DVD, ena izdaja na teden	Večjezično: 23 uradnih jezikov EU	300 EUR na leto
Uradni list EU, serija C – natečaji	Jezik(-i) v skladu z natečajem(-i)	50 EUR na leto

Naročilo na *Uradni list Evropske unije*, ki izhaja v uradnih jezikih Evropske unije, je na voljo v 22 jezikovnih različicah. Uradni list je sestavljen iz serije L (Zakonodaja) in serije C (Informacije in objave).

Na vsako jezikovno različico se je treba naročiti posebej.

V skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 920/2005, objavljeno v Uradnem listu L 156 z dne 18. junija 2005, institucije Evropske unije začasno niso obvezane sestavljati in objavljati vseh pravnih aktov v irščini, zato se Uradni list v irskem jeziku prodaja posebej.

Naročilo na Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila) zajema vseh 23 uradnih jezikovnih različic na enem večjezičnem DVD-ju.

Na zahtevo nudi naročilo na *Uradni list Evropske unije* pravico do prejemanja različnih prilog k Uradnemu listu. Naročniki so o objavi prilog obveščeni v „Obvestilu bralcu“, vstavljenem v *Uradni list Evropske unije*.

Prodaja in naročila

Naročilo na razne plačljive periodične publikacije, kot je naročilo na *Uradni list Evropske unije*, je možno pri naših komercialnih distributerjih. Seznam komercialnih distributerjev je na spletnem naslovu:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_sl.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nudi neposreden in brezplačen dostop do prava Evropske unije. To spletišče omogoča pregled *Uradnega lista Evropske unije*, zajema pa tudi pogodbe, zakonodajo, sodno prakso in pripravljalne akte za zakonodajo.

Za boljše poznavanje Evropske unije preglejte spletišče <http://europa.eu>



Urad za publikacije Evropske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

SL