



EVROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Dokument zasedanja*

---

**A7-0171/2011**

25.5.2011

**\*\*\*II**

## **PRIPOROČILO ZA DRUGO OBRAVNAVO**

o stališču Sveta iz prve obravnave 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 (15145/1/2010 – C7-0045/2011 – 2008/0147(COD))

Odbor za promet in turizem

Poročevalec: Saïd El Khadraoui

### ***Oznake postopkov***

- \* Postopek posvetovanja
- \*\*\* Postopek odobritve
- \*\*\*I Redni zakonodajni postopek (prva obravnava)
- \*\*\*II Redni zakonodajni postopek (druga obravnava)
- \*\*\*III Redni zakonodajni postopek (tretja obravnava)

(Vrsta postopka je odvisna od pravne podlage, ki je predlagana v osnutku akta.)

### ***Spremembe osnutka akta***

Pri spremembah, ki jih predlaga Parlament, je spremenjeno besedilo k osnutku akta označeno s ***kreplem poševnim tiskom***. Besedilo, zapisano v *navadnem poševnem tisku*, označuje tehničnim službam namenjeni del osnutka akta s predlaganimi popravki, ki se upoštevajo pri pripravi končnega besedila (na primer očitne napake ali izpustitve v zadevni jezikovni različici). O teh popravkih odločajo pristojne tehnične službe.

Glava vsakega predloga spremembe k obstoječemu aktu, ki se ga želi spremeniti z osnutkom akta, vsebuje še tretjo in četrto vrstico. Tretja vrstica navaja obstoječi akt, četrta pa zadevno določbo tega akta. Besedilo, ki povzema določbo obstoječega akta, ki jo Parlament želi spremeniti, medtem ko v osnutku akta ni bila spremenjena, je označeno s ***kreplem tiskom***. Morebitni izbrisi tovrstnega besedila so označeni z [...].

## VSEBINA

	<b>Stran</b>
OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA .....	5
OBRAZLOŽITEV .....	27
POSTOPEK.....	29



## OSNUTEK ZAKONODAJNE RESOLUCIJE EVROPSKEGA PARLAMENTA

**o stališču Sveta iz prve obravnave 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 (15145/1/2010 – C7-0045/2011 – 2008/0147(COD))**

**(Redni zakonodajni postopek: druga obravnava)**

*Evropski parlament,*

- ob upoštevanju stališča Sveta v prvi obravnavi (15145/1/2010 – C7-0445/2011),
  - ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora z dne 16. decembra 2009<sup>1</sup>,
  - ob upoštevanju mnenja Odbora regij z dne 12. februarja 2009<sup>2</sup>,
  - ob upoštevanju mnenja Komisije (KOM(2011)0069),
  - ob upoštevanju svojega stališča iz prve obravnave o predlogu Komisije Parlamentu in Svetu (KOM(2008)0436)<sup>3</sup>,
  - ob upoštevanju člena 294(7) Pogodbe o delovanju Evropske unije,
  - ob upoštevanju člena 66 svojega poslovnika,
  - ob upoštevanju priporočila Odbora za promet in turizem za drugo obravnavo (A7-0171/2011)
1. sprejema v nadaljevanju navedeno stališče iz druge obravnave;
  2. naroči svojemu predsedniku, naj stališče Parlamenta posreduje Svetu in Komisiji ter nacionalnim parlamentom.

---

<sup>1</sup> UL C 255, 22. 9. 2010, str. 92.

<sup>2</sup> UL C 120, 28. 5. 2009, str. 47.

<sup>3</sup> UL C 87 E, 1.4. 2010, str. 345.

## **Predlog spremembe 1**

### **Stališče Sveta – akt o spremembi Uvodna izjava 5 a (novo)**

*Stališče Sveta*

*Predlog spremembe*

*(5a) Pri vseh drugih vrstah prometa razen pri cestnem se je internalizacija zunanjih stroškov že začela, ustrezná zakonodaja Unije pa omogoča, da se ta izvaja postopno ali pa je vsaj ne preprečuje. Emisije CO<sub>2</sub> iz letalstva so že vključene v sistem za trgovanje z emisijami v skladu z Direktivo 2009/29/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spremembi direktive 2003/87/ES z namenom izboljšanja in razširitve sistema Skupnosti za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov. Sistem za trgovanje z emisijami zajema tudi elektriko, proizvedeno za vlake. Druge zunanje stroške je mogoče internalizirati prek letaliških pristojbin, ki se jih lahko spremeni v okoljske namene v skladu z Direktivo 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah ter prek infrastrukturnih pristojbin za uporabo železnic v skladu z direktivo 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti in naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture. V sektorju cestnega prometa se že zaračunava več davkov in pristojbin, vključno z davki in pristojbinami za delno povrnitev zunanjih stroškov, na primer stroškov ogljikovega dioksida, kot v primeru trošarin na gorivo. Ta proces pa je treba še naprej spremljati in spodbujati, da se vzpostavi okvir na ravni Unije za internalizacijo zunanjih*

*stroškov za vse vrste prometa.*

## **Predlog spremembe 2**

### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

#### **Uvodna izjava 10**

##### *Stališče Sveta*

(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.

##### *Predlog spremembe*

(10) Za namen te direktive model za izračunavanje zunanjih stroškov, ki ga je oblikovala Komisija, zagotavlja zanesljive načine in navaja številne vrednosti enot, na podlagi katerih je mogoče izračunavati pristojbine za zunanje stroške.

##### *Obrazložitev*

*V skladu s predlogom sprememb 9 s prve obravnave v Evropskem parlamentu.*

## **Predlog spremembe 3**

### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

#### **Uvodna izjava 12**

##### *Stališče Sveta*

(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.

##### *Predlog spremembe*

(12) ***Časovno omejene uporabnine sestavljajo prehodni sistem za že veljavno načelo „uporabnik plača“, kadar še ni mogoče izvajati sistema obračunavanja, ki temelji na prevoženi razdalji in ki kot tak bolje odseva dejansko uporabo infrastrukture.*** 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.

## Obrazložitev

Zamenjava predloga sprememb 11 s prve obravnave v Evropskem parlamentu (in sicer prva obravnava člena 11).

Glej tudi člena 7 in 2 o možnostih za kombinacijo sistemov za zaračunavanje glede na čas in kilometrino.

### **Predlog spremembe 4**

#### **Stališče Sveta – akt o spremembi Uvodna izjava 12 a (novo)**

*Stališče Sveta*

*Predlog spremembe*

*(12a) Srednjeročno bi si bilo treba prizadevati za doseganje konvergence v metodah, ki jih vsi sistemi držav članic uporabljajo pri izračunu zunanjih stroškov, da se zagotovi, da evropski cestni prevozniki prejmejo jasne cenovne signale, ki delujejo kot spodbuda za izboljšanje njihovega vedenja.*

## Obrazložitev

*Predlog spremembe 10 s prve obravnave v Evropskem parlamentu.*

### **Predlog spremembe 5**

#### **Stališče Sveta – akt o spremembi Uvodna izjava 18 a (novo)**

*Stališče Sveta*

*Predlog spremembe*

*(18a) Če se na nekaterih cestnih odsekih uporabi diferenciacija za zmanjševanje zastojev, jo je treba oblikovati in izvajati na dohodkovno nevtralen način, ki bo finančno bistveno ugodnejši za prevoznike, ki zunaj prometnih konic izberejo zadevni cestni odsek, kakor za tiste, ki se odločijo, da bodo ta odsek uporabili v času prometne konice.*



## Obrazložitev

Z diferenciacijo bi bilo treba dati jasno finančno pobudo za spodbujanje uporabe iste ceste zunaj prometne konice. Ta uvodna izjava jasno določa, da je treba pri uporabi diferenciacije za zmanjšanje zastojev na isti cesti zagotoviti finančno nadomestilo. Točen izračun in potrditev računa nadomestila bosta izvedena kot v diferenciaciji obstoječe direktive, in sicer za zadevno infrastrukturno omrežje (člen 7b(1)).

### Predlog spremembe 6

#### Stališče Sveta – akt o spremembi

##### Uvodna izjava 21 a (novo)

###### *Stališče Sveta*

###### *Predlog spremembe*

***(21a) Koridor, na katerem je dovoljen pribitek lahko vključuje vzporedne, bližnje in neposredno konkurenčne gorske cestne odseke, na katere je mogoče preusmeriti promet zaradi uvedbe pribitka. V primeru čezmejnih projektov se morajo o izvajanju te določbe dogovoriti zadevne države članice in Komisija.***

## Obrazložitev

K besedama „vzporedne in gorske“ je treba dodati še besedi „bližnje in neposredno konkurenčne“. Beseda „bližnje“ je potrebna, da bi se izognili uvedbi pribitka uvede na cestnih odsekih, ki so oddaljeni od tistih, na katerih je pribitek že dovoljen. Odsotnost vsakega sklicevanja na razdaljo bi tako lahko omogočila poljubno uvedbo pribitka na katerikoli cesti. Dodatek besed „neposredno konkurenčna“ je potreben, da bi povezali pribitek z občutno preusmeritvijo prometa.

### Predlog spremembe 7

#### Stališče Sveta – akt o spremembi

##### Uvodna izjava 27

###### *Stališče Sveta*

###### *Predlog spremembe*

(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

(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.

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. ***Pomembno je, da se cilj iz te direktive doseže tako, da ne škodi pravilnemu delovanju notranjega trga. Zato bi morala Komisija spremljati napredek v okviru Direktive 2004/52/ES, da se v dogovorjenem obdobju uveljavi resnično evropsko elektronsko cestninjenje, ki omejuje število elektronskih naprav za cestninjenje v vozilu na eno enoto in ki je popolnoma v skladu s cestninskimi omrežji vseh držav članic. Komisija bi morala podpreti države članice, ki želijo sodelovati pri uvedbi skupnega cestninskega sistema na svojih povezanih ozemljih.***

#### *Obrazložitev*

*Uvodna izjava nadomešča predloge sprememb 15, 16, 27, 20, 51 in 53 s prve obravnave v Evropskem parlamentu.*

*Novi predlog sprememb zagotavlja krepitev vloge Komisije za spremljanje pravilnega izvajanja direktive o interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov, z namenom da se interoperabilnost v celoti uveljavi v dogovorjenem času. Vključuje predložitev vmesnega poročila o pregledu Evropskemu parlamentu v skladu s členom 21 direktive. Primerjaj tudi s členom 1(3) skupnega stališča (člena 8b(1) in 8b(2)).*

### **Predlog spremembe 8**

#### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

#### **Uvodna izjava 28 a (novo)**

##### *Stališče Sveta*

##### *Predlog spremembe*

***(28a) Države članice bi morale imeti možnost uporabljati proračun vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in strukturne sklade za izboljšanje prometnih infrastruktur, da bi zmanjšale zunanje stroške prometa na splošno in izvajale elektronsko zaračunavanje cestnin iz te direktive.***

## Obrazložitev

*Predlog sprememb 18 s prve obravnave v Evropskem parlamentu.*

### Predlog spremembe 9

#### Stališče Sveta – akt o spremembi

##### Uvodna izjava 34

###### *Stališče Sveta*

(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”, ki vsebuje pregled najsodobnejše teorije in prakse za ocenjevanje zunanjih stroškov.

###### *Predlog spremembe*

(34) Pri uporabi alternativnih znanstvenih metod za izračunavanje pristojbin za zunanje stroške bi **morale države članice upoštevati metode za izračunavanje** vrednosti monetarnih stroškov zunanjih učinkov, navedenih v študiji “Handbook on estimation of external cost in the transport sector”, ki vsebuje pregled najsodobnejše teorije in prakse za ocenjevanje zunanjih stroškov.

## Obrazložitev

*V skladu s prvo obravnavo v Evropskem parlamentu. Za izračunavanje vrednosti zunanjih stroškov iz uvodne izjave 10 bi se bilo treba ravnati po priročniku.*

### Predlog spremembe 10

#### Stališče Sveta – akt o spremembi

##### Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7 – odstavek 5

###### *Stališče Sveta*

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,

###### *Predlog spremembe*

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, 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.

zdravje ali varnost v prometu zaradi preusmeritve prometa; **ali**

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

***Država članica, ki se je odločila za uporabo cestnine in/ali uporabnine samo za vozila, katerih največja dovoljena skupna masa naloženega vozila presega 12 ton, o svoji odločitvi in razlogih zanjo obvesti Komisijo.***

#### *Obrazložitev*

*Obseg vozil bi moral biti v skladu z opredelitvijo vozila, ki jo je Svet ponovil v členu 1(1)(d). Zavoljo kompromisa bi lahko naredili korak nazaj in sprejeli dogovor, ki je že bil dosežen leta 2006, po katerem je mogoče pod nekaterimi pogoji (a ali b) odobriti izjeme. Dodali bi lahko še druge razloge, ki niso naštet v sporazumu iz leta 2006. Poleg tega ta predlog sprememb uvaja pregleden okvir, v katerem države članice pojasnijo, zakaj so se odločile, da vozilom s skupno maso 3,5 t ne bodo zaračunale cestnine oziroma uporabnine.*

### **Predlog spremembe 11**

#### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

##### **Člen 1 – točka 2**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7 b – odstavek 1

#### *Stališče Sveta*

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.

#### *Predlog spremembe*

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 **in/ali** stopnjo dobička po tržnih pogojih.

#### *Obrazložitev*

*Poudariti je treba, da je namen tega predloga zaščititi ekonomsko in finančno ravnovesje obstoječih koncesij in koncesij, za katere se je postopek že začel. Kot je dobro znano, višina cestnin vpliva na povpraševanje po cestnem prevozu. Iz tega sledi, da bi lahko pretirana rast*

*cestnin, ki ni obravnavana v pogodbi, pripeljala do znižanja povpraševanja po prevozih in posledično vplivala na koncesije in njihove relativne ekonomske in finančne načrte, ki pa bi nato vodile v številne spore.*

## **Predlog spremembe 12**

### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

#### **Člen 1 – točka 2**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7 c – odstavek 1 – pododstavek 1

#### *Stališče Sveta*

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.

#### *Predlog spremembe*

1. Pristojbine za zunanje stroške se lahko nanašajo na stroške onesnaževanja zraka zaradi prometa. Na cestnih odsekih, ki prečkajo območja s **prebivalstvom**, 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.

#### *Obrazložitev*

*Nemogoče je bilo jasno obrazložiti, ali termin koncentracija prebivalstva iz skupnega mnenja Sveta ustrezno vključuje tudi gorske doline.*

## **Predlog spremembe 13**

### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

#### **Člen 1 – točka 2**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7c – odstavek 3

#### *Stališče Sveta*

3. Pristojbine za zunanje stroške, povezane z onesnaževanja zraka zaradi prometa, se ne uporabljajo za vozila, ki izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde EURO, še

#### *Predlog spremembe*

3. Pristojbine za zunanje stroške, povezane z onesnaževanja 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.

**tri** leta po datumih začetka uporabe, določenih v pravilih, na podlagi katerih so se ti standardi uvedli.

#### *Obrazložitev*

*V predlogu sprememb 35 s prve obravnave v Evropskem parlamentu je navedeno, da se do januarja 2013/2014 ne smejo zaračunavati zunanji stroški za standarde Euro VI (izpolnjevanje standardov Euro VI bo od 31. decembra 2012 obvezno za vse nove homologacije, leto kasneje pa tudi za registracijo novih vozil). Ta pobuda je bila učinkovita za obnovo voznega parka. Predlog Sveta uvaja odstopanje za daljše obdobje, kar lahko povzroči, da bo pomemben delež mednarodnega prometa izvzet iz zaračunavanja stroškov za onesnaževanje (približno 60 % do konca leta 2017). **Zato bi moralo odstopanje biti mogoče za največ tri leta.***

### **Predlog spremembe 14**

#### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

##### **Člen 1 – točka 2**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7 f – odstavek 5

#### *Stališče Sveta*

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

#### *Predlog spremembe*

5. Znesek pribitka se odšteje od zneska pristojbine za zunanje stroške, izračunanega v skladu s členom 7c, **razen za vozila emisijskih standardov EURO 0, I, II in III. Ves prihodek iz pribitka se naloži v financiranje gradnje prednostnih projektov v evropskem interesu iz Priloge III k Odločbi št. 1692/96/ES.**

#### *Obrazložitev*

*Zagotoviti je treba celovite spodbude za obnovo voznega parka, ob tem pa še pozitivne finančne spodbude za čistejša vozila, ki jih morajo spremljati denarne sankcije za tovornjake, ki najbolj onesnažujejo. Hkrati ne smemo pozabiti, da so prihodki iz pribitka v skladu z direktivo namenjeni financiranju prednostnih načrtov omrežja TEN-T.*

### **Predlog spremembe 15**

#### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

##### **Člen 1 – točka 2**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7g – odstavek 3 – točka (c)

*Stališče Sveta*

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

*Predlog spremembe*

(c) nobena infrastrukturna pristojbina za več kot **200** % ne presega najvišje ravni ponderirane povprečne infrastrukturne pristojbine iz člena 7b; in

*Obrazložitev*

*Inteligentno zaračunavanje pomeni sistem, ki uporabnikom daje jasen signal o ceni in je element različnih ukrepov, ki so nujni za uresničitev ciljev, kot so obnova voznega parka, učinkovitejša uporaba prometne infrastrukture in omejevanje okoljskega vpliva. Dohodkovno nevtralna diferenciacija je že predvidena v evrovinjeti II (manjše odstopanje v odstotkih, vendar brez dnevne časovne omejitve). Povečanje možnosti diferenciacije, ki je že bilo predlagano na prvi obravnavi v Evropskem parlamentu (glej predlog sprememb 43), bi moralo biti dovolj smiselno, da se temu da jasen cenovni signal.*

**Predlog spremembe 16**

**Stališče Sveta – akt o spremembi**

**Člen 1 – točka 2**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7g – odstavek 3 – točka d

*Stališče Sveta*

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

*Predlog spremembe*

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

*Obrazložitev*

*Omejitev števila ur, ko je mogoče zaračunavati najvišjo tarifo, je problematična (in ni v skladu s prvo obravnavo v Evropskem parlamentu), saj države članice omejuje pri njihovih naporih za zmanjševanje nastalih zastojev. Bolj verjetno je, da obdobje prometnih konic na cestah EU traja približno osem ur na dan in ne predlaganih pet ur. Združevanje razumne prožnosti za države članice s predlaganimi specifikacijami samo na cestnih odsekih, kjer so zastoji, diferenciacijo na teh cestah (glej predloga sprememb 5 in 15) in novimi obveznostmi (glej predloga sprememb 16 in 17) bi moralo upravljavce dodatno prepričati v pravilno izvajanje tega ukrepa.*

## **Predlog spremembe 17**

### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

#### **Člen 1 – točka 2**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7g – odstavek 3 – točka d a (novo)

*Stališče Sveta*

*Predlog spremembe*

*(da) diferenciacija se oblikuje in uporablja za cestne odseke, kjer so zastoji, tako, da se prevoznikom, ki se odločijo za uporabo tega cestnega odseka zunaj obdobja prometne konice, ponudi nižja stopnja cestnine, povišana stopnja cestnine pa se zaračuna tistim, ki se odločijo za uporabo istega cestnega odseka med prometno konico.*

## **Predlog spremembe 18**

### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

#### **Člen 1 – točka 2**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7 g – odstavek 3 – točka d b (novo)

*Stališče Sveta*

*Predlog spremembe*

*(db) država članica, ki namerava uvesti to diferenciacijo, Komisijo o tem obvesti in ji zagotovi informacije, ki dokazujejo, da so izpolnjeni potrebni pogoji.*

## **Predlog spremembe 19**

### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

#### **Člen 1 – točka 2**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7 g – odstavek 4 a (novo)

*Stališče Sveta*

*Predlog spremembe*

*4a. Komisija poskrbi, da se o izvajanju direktive pripravi priročnik v jezikih tistih držav članic, ki direktivo uporabljajo, pri tem pa posebna pozornost nameni*



*spreminjajočim se zastojem, da lahko javni organi in zasebna podjetja sestavijo poslovni načrt, ki upošteva morebitne učinke take spremembe. Priročnik se objavi\*.*

*\* UL: vstaviti datum: tri mesece po začetku veljavnosti te direktive.*

#### *Obrazložitev*

*Načelo sprememb bo močno vplivalo na pripravo pogodb za zagotavljanje prevoznih storitev, saj prevozna podjetja ne vedo zagotovo, kakšni bodo stroški posamezne poti. Koristno bi bilo pojasniti, kako bo ta ukrep izveden s tehnološkega in ekonomskega vidika.*

### **Predlog spremembe 20**

**Stališče Sveta – akt o spremembi**

**Člen 1 – točka 2**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7 h – odstavek 3 – točka d a (novo)

*Stališče Sveta*

*Predlog spremembe*

*(da) poseben načrt o tem, kako bo uporabljen dodatni prihodek iz pristojbin za zunanje stroške.*

### **Predlog spremembe 21**

**Stališče Sveta – akt o spremembi**

**Člen 1 – točka 2**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7 h – odstavek 4 – pododstavek 2

*Stališče Sveta*

*Predlog spremembe*

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

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

### **Predlog spremembe 22**

## Stališče Sveta – akt o spremembi

### Člen 1 – točka 2

Direktiva 1999/62/ES

Člen 7 j – odstavek 4

#### *Stališče Sveta*

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.

#### *Predlog spremembe*

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. ***Komisija spodbuja vsakršno sodelovanje med državami članicami, ki bi lahko pokazalo, da je treba zagotoviti interoperabilne sisteme za pobiranje cestnin, ki jih bo mogoče uporabiti tudi na ozemljih drugih držav in obratno.***

## Predlog spremembe 23

## Stališče Sveta – akt o spremembi

### Člen 1 – točka 4

Direktiva 1999/62/ES

Člen 9 – odstavek 2

#### *Stališče Sveta*

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

#### *Predlog spremembe*

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, ***se uporabijo*** 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 okrepitevijo sedanjih zmogljivosti;  
(f) izboljšanjem logistike; *ali*  
(g) izboljšanjem prometne varnosti.

emisij CO2 in porabe energije;  
(e) razvojem drugih oblik infrastrukture za uporabnike prevoznih storitev in/ali okrepitevijo sedanjih zmogljivosti;  
(f) izboljšanjem logistike;  
(g) izboljšanjem prometne varnosti.

*(ga) zagotovitev varnih parkirnih prostorov.*

*Država članica, v kateri se zaračunavajo infrastrukturne pristojbine, določi, kako bodo uporabljeni prihodki iz teh pristojbin. Da bi omogočili razvoj prometnega omrežja kot celote, se prihodki iz pristojbin porabijo predvsem tako, da bodo koristili sektorju cestnega prometa in čim bolj izboljšali sistem cestnega prometa.*

*Vsaj 15 % prihodkov, ki so v vsaki državi članici ustvarjeni s pristojbino za zunanje stroške in infrastrukturnimi pristojbinami, se nameni za finančno podporo projektov TEN-T za izboljšanje trajnosti prometa. Omenjeni delež sčasoma narašča.*

#### *Obrazložitev*

*Na podlagi predlogov sprememb 55, 56 in 57 s prve obravnave v Evropskem parlamentu.*

### **Predlog spremembe 24**

#### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

##### **Člen 1 – točka 5**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 9 c

#### *Stališče Sveta*

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

RR\868444SL.doc

#### *Predlog spremembe*

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

19/29

PE458.661v03-00

4.2 Priloge IIIa znanstvenemu in tehničnemu napredku.

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

4.2 Priloge IIIa *in načinov za izračun iz oddelkov 2 in 3 Priloge III* znanstvenemu in tehničnemu napredku.

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

#### *Obrazložitev*

*V skladu s predlogom sprememb 58 s prve obravnave v Evropskem parlamentu. O nekaterih tehničnih prilagoditvah bi se bilo treba dogovoriti na tehnični ravni.*

### **Predlog spremembe 25**

#### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

##### **Člen 1 – točka 8**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 11 – odstavek 1 – pododstavek 1

#### *Stališče Sveta*

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, in
- (c) o ponderirani povprečni infrastrukturni pristojbini ter skupnih prihodkih iz infrastrukturnih pristojbin.

#### *Predlog spremembe*

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, in
- (c) o ponderirani povprečni infrastrukturni pristojbini ter skupnih prihodkih iz infrastrukturnih pristojbin.

\* UL: vstaviti datum: **48 mesecev** po začetku veljavnosti te direktive.

\* UL: vstaviti datum: **36 mesecev** po začetku veljavnosti te direktive.

*Obrazložitev*

*Krajši rok je v skladu s stališčem Evropskega parlamenta na prvi obravnavi.*

**Predlog spremembe 26**

**Stališče Sveta – akt o spremembi**

**Člen 1 – točka 8**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 11 – odstavek 1 – točka c a (novo)

*Stališče Sveta*

*Predlog spremembe*

***(ca) uporabi prihodkov in sprejetih ukrepov v skladu s členom 9(2).***

*Obrazložitev*

*Predlog sprememb povečuje preglednost in odgovornost v skladu s stališčem Evropskega parlamenta na prvi obravnavi.*

**Predlog spremembe 27**

**Stališče Sveta – akt o spremembi**

**Člen 1 – točka 8**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 11 – odstavek 2 – pododstavek 1

*Stališče Sveta*

*Predlog spremembe*

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:

\* UL: vstaviti datum: **60 mesecev** po začetku veljavnosti te direktive.

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:

\* UL: vstaviti datum: **48 mesecev** po začetku veljavnosti te direktive.

*Obrazložitev*

*Krajši rok je v skladu s stališčem Evropskega parlamenta na prvi obravnavi.*

**Predlog spremembe 28**

**Stališče Sveta – akt o spremembi**

**Člen 1 – točka 8**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 11 – odstavek 2 – točka c a (novo)

*Stališče Sveta*

*Predlog spremembe*

*(ca) tehnične in ekonomske izvedljivosti uvedbe najnižjih pristojbin glede na prevoženo razdaljo na glavnih medmestnih cestah. Poročilo izpostavlja možne vrste cestnih odsekov, na katerih se uvede zaračunavanje, možne načine zaračunavanja in izvajanja tovrstnih pristojbin, ki bo stroškovno učinkovito, ter skupen preprost način za določanje najnižjih stopenj.*

*Obrazložitev*

*To točko je predlagala Komisija, Evropski parlament pa jo je na prvi obravnavi potrdil.*

**Predlog spremembe 29**

**Stališče Sveta – akt o spremembi**

**Člen 1 – točka 8**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 11 – odstavek 2 – pododstavek 1 – točka (c a) (novo)

*Stališče Sveta*

*Predlog spremembe*

*(ca) stopnjo interoperabilnosti med različnimi sistemi plačevanja cestnine v državah članicah, kot je predvideno v Direktivi 2004/52/ES.*

### **Predlog spremembe 30**

#### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

##### **Člen 1 – točka 8**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 11 – odstavek 2 – točka c b (novo)

*Stališče Sveta*

*Predlog spremembe*

***(cb) tehnične in ekonomske izvedljivosti postopne odprave sistemov zaračunavanja pristojbin glede na čas in uvedbe sistemov zaračunavanja pristojbin glede na prevoženo razdaljo.***

*Obrazložitev*

*Ta predlog izhaja iz predloga sprememb 61 s prve obravnave v Evropskem parlamentu.*

### **Predlog spremembe 31**

#### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

##### **Člen 1 – točka 8**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 11 – odstavek 2 – pododstavek 2 a (novo)

*Stališče Sveta*

*Predlog spremembe*

***Poročilo vsebuje predlog Evropskemu parlamentu in Svetu za nadaljnjo revizijo te direktive.***

*Obrazložitev*

*Ta predlog izhaja iz predloga spremembe 63 s prve obravnave v Evropskem parlamentu.*

### **Predlog spremembe 32**

#### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

##### **Člen 1 – točka 8**

Direktiva 1999/62/ES

Člen 11 – odstavek 3 – pododstavek 2

*Stališče Sveta*

*Predlog spremembe*

Da bi zagotovili pošteno intermodalno konkurenco ter postopoma uvajali

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.

pristojbino za zunanje stroške za vse vrste prevoza, poročilo zajema tudi časovni razpored ukrepov, ki se še niso začeli izvajati in se nanašajo na **druge kategorije vozil ali druge** vrste prevoza in/ali še neupoštevane elemente zunanjih stroškov, **zlasti stroškov emisij CO<sub>2</sub>, če opredelitev skupnega elementa davka na gorivo v zvezi s podnebnimi spremembami ne bo prinesla zadovoljivih rezultatov, stroškov zastojev in nesreč ter stroškov izgube biotske raznovrstnosti.**

#### *Obrazložitev*

*Ta predlog izhaja iz predloga sprememb 62 s prve obravnave v Evropskem parlamentu in iz besedila Komisije o odstavkih 2(a) in (b).*

### **Predlog spremembe 33**

#### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

##### **Člen 2**

Direktiva 1999/62/ES

Odstavek 1 – pododstavek 1

#### *Stališče Sveta*

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do .... O besedilih teh predpisov takoj obvestijo Komisijo.

\* UL: vstaviti datum: **36 mesecev** po začetku veljavnosti te direktive.

#### *Predlog spremembe*

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do .... O besedilih teh predpisov, **skupaj s tabelo, ki ponazarja korelacijo med njimi in to direktivo**, takoj obvestijo Komisijo

\* UL: vstaviti datum: **24 mesecev** po začetku veljavnosti te direktive.

#### *Obrazložitev*

*V skladu s stališčem Evropskega parlamenta na prvi obravnavi.*

### **Predlog spremembe 34**

#### **Stališče Sveta – akt o spremembi**

##### **Priloga**

Direktiva 1999/62/ES

Priloga III a – točka 2 – podtočka 2



*Stališče Sveta*

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.

*Predlog spremembe*

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 **hrupa**, da se upošteva večje motenje zaradi hrupa.

*Obrazložitev*

*Pojasnitev namena skupnega mnenja Sveta.*

**Predlog spremembe 35**

**Stališče Sveta – akt o spremembi**

**Priloga**

Direktiva 1999/62/ES

Priloga III b – točka 1 – tabela 1

*Stališče Sveta*

Tabela 1: 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	<b>8</b>
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV		3
EURO V	0	0
po 31. decembru 2013	3	2
	0	
EURO VI		<b>0</b>
po 31. decembru 2017	2	<b>1</b>
Manj onesnažujoča vozila kot EURO VI	0	0

*Predlog spremembe*

Tabela 1: 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	<b>8</b>
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV		3
EURO V	0	0
z začetkom 1. januarja 2013	3	2
	0	
EURO VI	2	<b>0</b>
z začetkom 1. januarja 2017		<b>1</b>
Manj onesnažujoča vozila kot EURO VI	0	0

*Obrazložitev*

*Predlog sprememb je povezan s predlogom spremembe 13.*

## OBRAZLOŽITEV

Minilo je že nekaj časa, odkar je Evropski parlament na prvi obravnavi sprejel stališče o evrovinjeti III

Predsednik parlamenta je februarja na drugem plenarnem zasedanju napovedal stališče Sveta, do junija pa je čas za zaključek druge obravnave.

### Poročevalec želi opozoriti na glavne cilje direktive:

Državam članicam bo omogočila zaračunavanje uporabnikom cest tudi nekaterih (omejenih) zunanjih stroškov, če bodo to želele, da se končno za cestni promet uvede načelo onesnaževalec plača.

Zagotovila jim bo tudi dodatne možnosti za večjo učinkovitost nacionalnih sistemov za zaračunavanje pristojbin, s tem pa instrument boljšega upravljanja povpraševanja po prometu.

Svet je v svojem stališču potrdil te cilje.

Prizadevanja in politično stališče poročevalca o tem dokumentu so že znana, razložena so bila tudi v obrazložitvi v njegovem poročilu na prvi obravnavi.

Zdi se, da je nastopil čas za pragmatični pristop, da ne bi izgubljali še več časa in da bi dosegli najboljši možni dogovor v Parlamentu in s Svetom.

Predlagani predlogi sprememb so nastali na podlagi posvetovanj s političnimi skupinami. Poročevalec je na najbolj pragmatičen način obnovil bistvene elemente s prve obravnave v Evropskem parlamentu (ob upoštevanju nove politične sestave po zadnjih volitvah) in v veliki meri potrdil smiselne nove elemente, ki jih je uvedel Svet.

Predlogi sprememb poročevalca se zlasti osredotočajo na naslednje glavne elemente:

- 1) Izbira zunanjih stroškov in mehanizmi dohodkovno nevtralne diferenciacije, kar se predlaga namesto možnosti za zaračunavanje stroškov zastoja. To še posebej zadeva maksimalno dnevno število ur prometne konice, možnost maksimalne diferenciacije in natančneje, da se zagotovi dohodkovna nevtralnost te diferenciacije.
- 2) Namenjanje sredstev prihodkov od pristojbin za infrastrukturne in zunanje stroške, zlasti za trajnostni promet in vseevropsko omrežje. Učinkovita razporeditev prihodkov (ki povečuje odgovornost in preglednost) ni samo bolj sprejeta v javnosti, ampak bo tudi pospešila zmanjševanje zunanjih stroškov cestnega prometa.
- 3) Učinkovito spodbujanje obnove voznega parka (odstopanje zaračunavanja onesnaževanja zraka za Euro V/VI in vprašanje pribitka).
- 4) Obseg vozil. Pod določenimi pogoji je mogoče dovoliti odstopanja.

5) Mehanizmi poročanja in naslednji koraki. Pomen rednega nadzora nacionalnih sistemov zaračunavanja pristojbin in novih pobud Komisije, da se zagotovi postopna vzpostavitev najučinkovitejših sistemov zaračunavanja cestnih pristojbin.

Poročevalec je prepričan, da je na podlagi njegovega osnutka poročila mogoče sodelovanje v naslednjih tednih, da bi dosegli najboljši možni sporazum s Svetom.

## POSTOPEK

<b>Naslov</b>	Cestne pristojbine za težka tovorna vozila			
<b>Referenčni dokumenti</b>	15145/1/2010 – C7-0045/2011 – 2008/0147(COD)			
<b>Datum 1. obravnave EP – št. P</b>	11.3.2009	T6-0113/2009		
<b>Predlog Komisije</b>	COM(2008)0436 - C6-0276/2008			
<b>Datum razglasitve prejetja stališča Sveta iz prve obravnave na zasedanju</b>	17.2.2011			
<b>Pristojni odbor</b> Datum razglasitve na zasedanju	TRAN 17.2.2011			
<b>Poročevalec/-ka</b> Datum imenovanja	Saïd El Khadraoui 24.1.2011			
<b>Obravnava v odboru</b>	28.2.2011	14.3.2011	11.4.2011	24.5.2011
<b>Datum sprejetja</b>	12.4.2011			
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+: -: 0:	27 1 11		
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Kumucakos (Georgios Koumoutsakos), Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Artur Zasada			
<b>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Philip Bradbourn, Spiros Danelis (Spyros Danellis), Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Guido Milana, Dominique Riquet, Corien Wortmann-Kool			
<b>Namestniki (člen 187(2)), navzoči pri končnem glasovanju</b>	Gianluca Susta, Patrizia Toia			
<b>Datum predložitve</b>	25.5.2011			