

# Cena, ki jo je vredno plačati

Vodič po novih pravilih EU o plačevanju cestnin za tovornjake



**focus**  
društvo za sonaraven razvoj



# Cena, ki jo je vredno plačati

Vodič po novih pravilih EU o plačevanju cestnin za tovornjake\*, T&E 06/1

\*Direktiva 2006/38/EC, ki spreminja Direktivo 1999/62/ES o plačevanju pristojbin za uporabo cestne transportne infrastrukture  
Znana tudi kot Direktiva o 'evrovinjeti'.

Avtorja: Markus Liechti, Nina Renshaw

Soavtorji za slovensko različico: Lidija Živčič, Matej Ogrin in Jernej Stritih.

T&E publikacija

© 2006

**T&E – Evropska federacija za transport in okolje**

Rue de la Pépinière, 1 | B-1000 Bruselj | Belgija

[www.transportenvironment.org](http://www.transportenvironment.org)

Focus društvo za sonaraven razvoj

Maurerjeva 7 | 1000 Ljubljana | Slovenija

[www.focus.si](http://www.focus.si)

CIPRA – Slovenija, Društvo za varstvo Alp

Večna pot 2 | 1000 Ljubljana | Slovenija

[www.cipra.si](http://www.cipra.si)

# Cena, ki jo je vredno plačati

Vodič po novih pravilih EU o plačevanju cestnin za tovornjake



**focus**  
društvo za sonaraven razvoj



## KAZALO

Povzetek: Pravila in priložnosti spremenjene Direktive	2
Oprelitev pojmov	4
Okrajšave	4
1. Uvod	5
2. Nedavne izkušnje s sistemi cestninjenja, ki temeljijo na prevoženi razdalji	7
3. Obseg vozil	8
4. Geografski obseg	10
5. Diferenciacija cestnine	12
6. Pribitki	13
7. Regulatorne dajatve	15
8. Uporaba prihodkov	16
9. Nadzor	16
Priloga 1: Trenutno stanje in priložnosti v državah članicah; primerjava	17
Priloga 2: Priložnosti v občutljivih gorskih območjih	23
Priloga 3: Stanje in priložnosti v Avstriji	30
Priloga 4: Stanje in priložnosti v Nemčiji	32
Priloga 5: Stanje in priložnosti v državah s tradicionalnimi avtocestnimi upravljavci	33
Priloga 6: Stanje in priložnosti v državah s tradicionalno uporabnino	35
Priloga 7: Stanje in priložnosti v državah, kjer ni sistema zaračunavanja pristojbin	38
Priloga 8: Stanje in priložnosti v novih državah članicah z razdrobljenimi sistemi	40
Priloga 9: Slovenija	46

## POVZETEK: DOLOČILA IN PRILOŽNOSTI, KI JIH OMOGOČA DIREKTIVA

### Pregled osnovnih določil prenovljene Direktive o evrovinjeti

1. **Direktiva držav članic NE obvezuje glede uveljavitve cestnin za tovornjake.** Države članice se samostojno odločijo, ali bodo za tovornjake uporabile t. i. takse za uporabnike (vezane na čas, npr. nalepke ali vinjete) ali cestnine (vezane na razdaljo).
2. **Direktiva določa pravila za države članice, ki imajo ali želijo odmerjati takse ali cestnine za vozila z največjo dovoljeno težo nad 3,5 tone na cestah, ki sodijo v cestno omrežje TEN-R (vseevropsko cestno omrežje).** (Glejte [http://europa.eu.int/comm/ten/transport/projects/doc/2005\\_ten\\_t\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf).)
3. **Direktiva pušča državam članicam proste roke pri odločitvi o shemi pobiranja cestnine zunaj dosega Direktive. Plačila za druga vozila (avtomobili in kombinirana vozila) ter plačila za druge ceste (ne v omrežju TEN-R) NISO predmet določil te Direktive.** Pri takih shemah veljajo le splošna pravila Pogodbe o Evropski uniji<sup>1</sup>, predvsem načela nediskriminacije in sorazmernosti. Nediskriminacija pomeni, da nobenemu uporabniku iz katere koli države članice ni dovoljeno zaračunati drugega plačila izključno zaradi njegovega izvora. Sorazmernost pomeni, da mora vpliv instrumenta na notranji trg, predvsem na prosti pretok blaga, ustrezati ciljem, ki so bili določeni ob vpeljavi tega instrumenta.
4. **Prihodki od taks ali cestnin ne smejo presegati stroškov infrastrukture, vendar pri tem obstajajo pomembne izjeme.** T. i. 'ponderirano povprečno plačilo' (skupni prihodek, deljen s skupnimi opravljenimi kilometri vozil) načeloma ne sme presegati stroškov izgradnje ter stroškov delovanja, vzdrževanja in razvoja omenjenega omrežja, npr. omrežja, na katerem se odmerjajo cestnine. Obstajajo pa pomembne izjeme – glejte priložnosti 2 in 5 na naslednji strani.

Velja za:	Pravila, ki veljajo v	
	starem sistemu	novem sistemu
Avtoceste	Direktiva 99/62	Direktiva 2006/38 (če avtocesta sodi v TEN-R) ali dopolnilo (če ne sodi v TEN-R)
Ceste v omrežju TEN-R	Direktiva 99/62 (za avtoceste) ali plačilo ni dovoljeno (druge ceste)	Direktiva 2006/38
Vzporedne ceste	Dovoljeno z omejitvami po Direktivi 99/62	Dopolnilo/Pogodba o ustanovitvi Evropske skupnosti
Druge ceste	Ni dovoljeno	Dopolnilo/ Pogodba o ustanovitvi Evropske skupnosti
Naselja	Dopolnilo/ Pogodba o ustanovitvi Evropske skupnosti	Dopolnilo/ Pogodba o ustanovitvi Evropske skupnosti
Težki tovornjaki > 12 ton	Direktiva 99/62	Direktiva 2006/38
Tovornjaki > 3,5 tone in < 12 ton	Dopolnilo/ Pogodba o ustanovitvi Evropske skupnosti	Direktiva 2006/38
Avtomobili in kombinirana vozila < 3,5 tone	Dopolnilo/ Pogodba o ustanovitvi Evropske skupnosti	Dopolnilo/ Pogodba o ustanovitvi Evropske skupnosti

<sup>1</sup> Prečiščeno besedilo Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, UL 325/33, 24/12/2002

## Pregled priložnosti, ki jih odpira prenovljena Direktiva o 'evrovinjeti'

1. **Direktiva državam članicam omogoča odmerjanje taks ali cestnin na celotnem cestnem omrežju.** Stara Direktiva je dovolila državam članicam odmerjanje plačil le na avtocestah. Nova Direktiva določa pravila za takse in cestnine za vozila, težka nad 3,5 tone v cestnem omrežju TEN-R. Za plačila na drugih cestah in za druga vozila (avtomobili in kombinirana vozila) veljajo splošna pravila Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, torej nediskriminacija in sorazmernost.
2. **Direktiva državam članicam omogoča odmerjanje 'usmerjevalnih dajatev' za boj proti prometnim zastojem in onesnaževanju zraka poleg ponderiranega povprečnega plačila.** Člen 9 državam članicam omogoča, da pobirajo dodatne t. i. regulatorne stroške, ki so namenjeni posebej boju proti časovni in prostorski zasičenosti ali proti okoljskim vplivom, na primer v naseljih. Te stroške lahko države odmerjajo poleg ponderiranega povprečnega plačila, vendar morajo biti v skladu s Pogodbo o ustanovitvi Evropske skupnosti, tj. nediskriminatorni in sorazmerni. Direktiva ne opredeljuje 'časovne in prostorske preobremenjenosti' ali 'okoljskih vplivov'.
3. **Direktiva državam članicam omogoča, da višino plačila prilagodijo glede na: dan v tednu in del dneva oziroma države članice zavezuje, da razlikujejo plačilo glede na 'Euro' emisijske razrede ali od leta 2010 emisije PM/NOx.** Največja razlika med najvišjo in najnižjo tarifo je 100 % (faktor 2) za vsakega od teh dveh faktorjev – lahko se dodajo variacije v ceni. Primer: Plačilo za 40-tonski tovornjak emisijskega razreda 'Euro 0', ki je na cesti med torkovo prometno konico, je lahko največ 4-krat (2 x 2) tolikšno, kot je plačilo za 40-tonski tovornjak razreda 'Euro 5', ki cesto uporablja v nedeljo zvečer. Od leta 2010 morajo države članice pri določanju cestnin upoštevati tudi emisije, vendar obstaja nekaj izjem.
4. **Direktiva države članice, ki odmerjajo takse ali cestnine, zavezuje, da vanje vključijo vsa vozila, težka nad 3,5 tone, obstaja pa nekaj izjem.** Za vsa druga vozila pod 3,5 tone skupne teže in za ceste zunaj omrežja TEN-R se cestnina lahko določa glede na manj posebna pravila Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti. Do leta 2012 države članice pri plačevanju cestnin lahko izvzamejo vozila, težka med 3,5 tone in 12 tonami.
5. **Direktiva državam članicam v nekaterih primerih omogoča odmerjanje pribitkov.** V goratih območjih lahko države članice odmerjajo pribitek kot dodatek ponderiranemu povprečnemu plačilu pod pogojem, da se dodatni prihodki uporabijo za prednostni projekt TEN-T v istem koridorju. Pri meddržavnih prednostnih projektih lahko pribitek znaša največ 25 %, pri preostalih prednostnih projektih pa največ 15 %.
6. **Direktiva državam članicam omogoča, da se odločijo, kako se bodo prihodki od cestnin in taks za uporabnike uporabili.** Direktiva priporoča, da se prihodki uporabijo v dobro transportnega sektorja in za optimizacijo celotnega transportnega sistema (npr. ne samo za ceste). Ker priporočila niso zakonsko zavezujoča, lahko države članice uporabijo prihodke tudi v netransportne namene.
7. **Direktiva države članice zavezuje, da zagotovijo pravilno izvajanje sistemov.** Da bi to dosegle, lahko države članice uporabijo vse potrebne ukrepe in oblikujejo sistem kazni, ki je učinkovit, sorazmeren in odvračalen.

## OPREDELITEV IZRAZOV V PRENOVLJENI DIREKTIVI

»**Cestnina**« pomeni plačilo določenega zneska za vozilo, ki na določeni razdalji vozi po infrastrukturah; znesek temelji na prevoženi razdalji in vrsti vozila.

»**Ponderirani povprečni znesek**« pomeni skupne prihodke iz cestnin v določenem obdobju, deljene s številom prevoženih kilometrov vozil na določenem cestnem omrežju v istem obdobju, pri čemer se prihodke in prevožene kilometre vozil izračuna glede na vozila, za katera se uporabljajo cestnine.

»**Uporabnina**« pomeni plačilo določenega zneska, s katerim je vozilu za dano obdobje zagotovljena pravica do uporabe infrastruktur.

»**Vozilo**« pomeni motorno vozilo ali spojeno kombinacijo vozil, ki je namenjeno ali se uporablja samo za prevoz blaga po cesti, in katerega največja dovoljena skupna masa presega 3,5 tone.

»**Vrsta vozila**« pomeni kategorijo, v katero sodi vozilo, glede na število osi, dimenzije ali maso vozila ali glede na druge dejavnike klasifikacije, ki kažejo povzročeno škodo na cestah (npr. sistem klasifikacije glede na povzročanje škode iz Priloge IV), pod pogojem, da uporabljeni sistem klasifikacije temelji na značilnostih vozila, vsebovanih v dokumentaciji o vozilu, ki se uporablja v vseh državah članicah, ali pa so razpoznavne na pogled.

»**Odprti cestninski sistem**« je sistem, kjer se cestnina plača le, ko uporabnik prispe na cestninsko postajo, vendar je vhod na cesto in izhod z nje možen tudi med postajami. Ta sistem se lahko uporablja tam, kjer je cilj zmanjšanje lokalnega prometa ali spodbujanje medregionalne uporabe avtocest.

»**Zaprti cestninski sistem**« je sistem, kjer so cestninske postaje na vsaki dohodni cesti, uporabniki pa plačujejo glede na prevožene kilometre.

## OKRAJŠAVE

DSRC - Dedicated Short-range Communications – mikrovalovna tehnologija

EFC - Electronic Fee Collection – elektronsko cestninjenje

ETC - Electronic Toll Collection – elektronsko cestninjenje

GPS - Global Positioning System – globalni sistem za določanje položaja

GSM - Global System for Mobile Communications – globalni sistem za mobilne komunikacije

HGV - Heavy Goods Vehicle – težka tovorna vozila

TEN-T - Trans-European Transport Network – vseevropsko transportno omrežje

TEN-R - Trans-European Road Network – vseevropsko cestno omrežje

## 1) UVOD

### Obseg in cilji

Cilj tega dokumenta je predstaviti vodilo vsem deležnikom v državah članicah EU, ki razmišljajo o vzpostavitvi ali spreminjanju obstoječih sistemov zaračunavanja za tovornjake. Pomagal naj bi pri razumevanju najzapletenejših evropskih pravil o taksah za tovornjake glede na zakone njihove države. Najnovejša različica teh pravil je bila potrjena decembra 2005, ministri za promet pa so jo formalno potrdili marca 2006. Nova pravila so začela veljati z objavo Direktive 2006/38/ES v Uradnem listu EU, 9. junija 2006.

Ta dokument želi poiskati odgovor na dve vprašanji: kaj je treba storiti in kaj je mogoče storiti? Tako poskuša dati jasnejšo sliko o obveznostih in možnih izbirah držav članic pri uveljavitvi lastnega sistema zaračunavanja cestnin za tovornjake.

### Ozadje

Že od nastanka enotnega trga ima EU zakonodajo o taksah za tovornjake, vendar doslej od držav članic uveljavitve takšnih taks ni zahtevala. Zakonodaja je bila le vodilo za tiste članice, ki to področje želijo urediti.

Pomemben razlog za vpletenost EU je bil vedno zagotoviti pravilno delovanje notranjega trga – ključni element je bil srednjeevropskim državam preprečiti, da bi pobirale prevelike pristojbine za tranzitni promet.

Ta pravila se nenehno razvijajo, saj se z razvojem tehnologije hitro razvija tudi instrument zaračunavanja taks za tovornjake. V preteklosti so se uporabljale enostavne letne vinjete za avtoceste ali pavšalni zneski za prevoženo kilometrino. Namen teh sistemov je bil predvsem plačati stroške infrastrukture.

Tehnološki napredek in razvoj znanosti glede zaračunavanja uporabe cest pa sta vse to spremenila. Takse za uporabo cest postajajo vse bolj izpopolnjena orodja, ki jih je mogoče uporabiti na širokem naboru področij: od financ, upravljanja prometa in varnosti do skrbi za okolje.

Najnovejša različica pravil EU delno odseva razvoj teorij in sistemov za zaračunavanje uporabe cest. Pravila so bolj prilagodljiva in moderna, kot so bila stara, vendar tudi zapletenejša, zato je nastal ta priročnik.

### Zgodovina procesa odločanja

Evropski parlament je 15. decembra 2005 sprejel kompromisni predlog, ki so ga glede pravil o urejanju cestnine za tovornjake pripravili predstavniki Sveta transportnih ministrov in Odbora za transport Evropskega parlamenta (TRAN). Na evropski ravni je bila prva Direktiva o plačevanju pristojbin za uporabo cestne transportne infrastrukture, splošno znana kot Direktiva o evrovinjeti, sprejeta leta 1993. Pozneje je bila ta Direktiva spremenjena z Direktivo 1999/62<sup>2</sup>. Julija 2003 je Evropska komisija predstavila naslednji predlog za spremembe te Direktive<sup>3</sup>. Z glasovanjem v Evropskem parlamentu 15. decembra 2005 in formalno odobritvijo Ministrov za transport 27. marca 2006 je bila revizija končana in prav tako obdobje skoraj dveh in pol let razprav v Evropskem parlamentu in Svetu za transport.

<sup>2</sup> Direktiva 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila.

<sup>3</sup> Predlog za Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 1999/62/EC o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila.



Evropska federacija za transport in okolje (T&E) je bila nad predlogom Komisije julija 2003 razočarana in je predstavila alternativni predlog za spremembo Direktive 1999/62<sup>4</sup>.<sup>4</sup> Od začetka leta 2004 je Evropska federacija T&E vodila široko koalicijo vseh deležnikov, ki so si za prožnejšo Direktivo prizadevali v Evropskem parlamentu in Svetu za transport. Ta koalicija je še zlasti poudarila, da je bistveno, da pregledana Direktiva državam članicam da pravico:

1. uporabiti uporabnine za ceste na svojem celotnem cestnem omrežju brez kakršnih koli omejitev,
2. odločati o uporabi prihodkov in
3. vključevati vse zunanje stroške.

Glasovanje v Odboru za transport v Evropskem parlamentu 13. novembra 2005 je odražalo večino priporočil koalicije T&E. Vendar pa je Svet ministrov za transport močno nasprotoval vključitvi zunanjih stroškov. Končna različica spremenjene Direktive zgolj naproša Komisijo, naj se v dveh letih dogovori glede metodologije za izračun zunanjih stroškov in nato skladno s tem predstavi predlog za spremembo Direktive. Evropski parlament in Svet sta se strinjala, da tak predlog Komisije podrobno pregledata.

T&E je nad tem kompromisom, sprejetim 15. decembra 2005, razočarana, saj bo preprečil, da bi države članice vključile okoljske in zdravstvene stroške za več let. Vendar pa spremenjena Direktiva prinaša določen napredek in oblikuje prostor za zmanjševanje vpliva cestnega prevoza na okolje: Države članice bodo zdaj lahko zaračunavale tovornjakom za uporabo celotnega cestnega omrežja, in ne le avtocest. Poleg tega bodo morale države članice, ki bodo določile dajatve za tovornjake, šele po letu 2012 vključiti tudi vozila, težka nad 3,5 tone, čeprav to lahko storijo tudi že pred tem datumom. To je izboljšava v primerjavi z najmanj 12 tonami.

Po letu 2010 bodo morale države članice cestnine že diferencirati glede na okoljski vpliv vozil in bodo lahko zaračunavale tudi regulatorne dajatve za boj proti okoljskim problemom.

Na gorskih območjih se lahko k povprečni cestnini za financiranje prednostnih projektov vseevropskega cestnega omrežja (TEN-T) v istem koridorju doda še pribitek.

Skromen napredek, ki ga omogoča spremenjena Direktiva, bo koristen le, če bodo države članice v praksi zares izkoristile te priložnosti. To je glavni razlog za pisanje tega dokumenta; opisal bo priložnosti, ki jih ponuja spremenjena Direktiva in ki jih lahko države članice izkoristijo pri zaračunavanju težkim tovornim vozilom. Prav tako ta dokument prikaže izzive.

Še pred tem začnemo s kratkim pregledom izkušenj z dajatvami za uporabo cest v številnih državah v EU (Poglavje 2). Nato si natančno ogledamo, kaj se bo spremenilo z uvedbo spremenjene Direktive, tako da primerjamo pojme in določbe v spremenjeni Direktivi z Direktivo 1999/62 (da je branje lažje, spremembe poudarimo z odebeljenim tiskom).

V vsakem primeru nato sledi obrazložitev in komentar. V poglavjih 3 do 9 tako pregledamo naslednje vidike zakonodaje: obseg vozil, geografski obseg, diferenciacija cestnine, pribitki, regulatorne dajatve, uporaba prihodkov in nadzor.

Priloga 1 predstavlja obsežno primerjalno tabelo, ki povzema obstoječe stanje in posebne priložnosti v vsaki državi članici. To temelji na ugotovitvah, predstavljenih v prilogah, ki sledijo.

Prve se osredotočijo na priložnosti za občutljiva gorska območja (Priloga 2), druge pa preučujejo trenutno stanje in priložnosti v posameznih državah članicah.

---

<sup>4</sup> *Spremembe Direktive o 'evrovinjeti' – alternativni predlog Evropske komisije*, T&E 03/4  
<http://www.transportenvironment.org/docs/Publications/2003%20Pubs/Eurovignettefinal.pdf>

## 2) NEDAVNE IZKUŠNJE S SISTEMI CESTNIN, KI TEMELJIJO NA PREVOŽENI RAZDALJI

Do zdaj je plačevanje pristojbin za vozila glede na prevoženo razdaljo uvedla le peščica držav članic. Najpogosteje se pri tem navaja zaračunavanje cestnin na avtocestah v Franciji, Italiji, na Portugalskem in v Španiji. V vseh teh državah se takšne cestnine uporabljajo le na delu avtocestne mreže. Nedavno so Avstrija, Nemčija in Švica (zunaj EU) uvedle plačevanje cestnin na širši podlagi, vključujoč vse avtoceste in celo vse ceste. Čeprav so sistemi, ki se izvajajo v slednjih treh državah, podobni, se razlikujejo po številnih ključnih značilnostih.

Značilnosti	Avstrija	Nemčija	Švica
<b>Uvedba</b>	1. januar 2004	1. januar 2005	1. januar 2001
<b>Vozila</b>	> 3,5 tone	> 12 ton	> 3,5 tone
<b>Mreža</b>	Avtoceste in nekaj hitrih cest	Avtoceste	Vse ceste v državi
<b>Diferenciacija</b>	Osi	Osi in vrste emisij	Največja skupna masa in vrste emisij
<b>Raven pristojbine za 40 t</b>	€ 0, 22 na km	€ 0,124 na km	Od € 0,57 do € 0,74 na km
<b>Tehnologija</b>	Mikrovalovi	Satelitska navigacija (GPS) In mobilna komunikacija (GSM)	Tahograf, mikrovalovi (DSRC), satelit
<b>Stroški</b>	12 % prihodkov <sup>5</sup>	20–22 % prihodkov <sup>6</sup>	5 % prihodkov <sup>7</sup>
<b>Informacije</b>	<a href="http://www.gomaut.at">http://www.gomaut.at</a>	<a href="http://www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse-,1436/LKW-Maut.htm">http://www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse-,1436/LKW-Maut.htm</a> <a href="http://www.tollcollect.de">http://www.tollcollect.de</a>	<a href="http://www.ezv.admin.ch/zollinfo_firmen/steuern_abgaben/00379">http://www.ezv.admin.ch/zollinfo_firmen/steuern_abgaben/00379</a> <a href="http://www.are.admin.ch/are/en/verkehr/lsva/index.html">http://www.are.admin.ch/are/en/verkehr/lsva/index.html</a>

Po enem letu do petih letih izkušenj s temi tremi sistemi je mogoče izluščiti naslednje učinke:

- Vozni kilometri: po stalnem naraščanju voznih kilometrov v zadnjih 30 letih se je v Švici ta trend po uvedbi pristojbin za težka vozila prekinil. V prvih dveh letih po uvedbi pristojbine za težka vozila je število voznih kilometrov padlo za 5 % letno (ARE 2004<sup>8</sup>).
- Cestni prevozi in logistični sektor: v Švici je transportni in logistični sektor razvil svoje poslovanje, da bi povečali produktivnost. Da bi se izognili praznim vožnjam, nekatera podjetja med seboj sodelujejo. Nekatera srednje velika podjetja, ki so se temu težko prilagodila, so preprosto izginila.

Ta trend je bil prisoten tudi v Nemčiji in Avstriji. Število voznih kilometrov, ki so jih v prvih treh mesecih 2005 opravili prazni tovornjaki, je v Nemčiji padlo za več kot 2 %, kar je nad povprečjem (BAG 2005<sup>9</sup>). To kaže na učinkovitejšo rabo kapacitet tovornjakov.

<sup>5</sup> Friedrich Schwarz-Herda, Avstrijsko Zvezno Ministrstvo za transport, inovacije in tehnologijo (BMVIT) *Zaračunavanje na medmestnih cestah: Avstrijske izkušnje*, predstavitev skupini IMPRINT-NET, Bruselj, 25. 4. 2006.

<sup>6</sup> Matthias Rapp, Rapp Trans, Predstavitev FNE, visite technique, 30. januar 2006.

<sup>7</sup> Matthias Rapp, Rapp Trans, Predstavitev FNE, visite technique, 30. januar 2006.

<sup>8</sup> ARE 2004: Švicarski zvezni urad za prostorski razvoj (ARE), Oddelek za okolje, transport, energijo in komunikacije (DETEC): Pošteno in učinkovito: *Pristojbina za težka tovorna vozila v Švici, ki temelji na prevoženi razdalji*, december 2004.

<sup>9</sup> BAG 2005: Nemški Zvezni urad za tovorni promet (BAG): Marktbeobachtung Gueterverkehr, *Sonderbericht: Auswirkungen der streckenbezogenen LKW-Maut*, september 2005.

- Prilagoditev strukture vozil: Zaračunavanje, ki je odvisno od emisij, v Nemčiji in Švici jasno vpliva na strukturo voznega parka. V Švici se je prodaja tovornjakov po letu 2000 močno povečala. Transportni sektor je že pred uvedbo ureditve (ARE 2004, BAG 2005) nadomeščal stara vozila s takšnimi, ki manj onesnažujejo. Tega učinka ni mogoče zaslediti v Avstriji, saj tam pristojbina ni odvisna od emisijskih razredov.

V Švici se je prav tako pojavil premik k manjšim vozilom. V Nemčiji se je prodaja tovornjakov z največjo težo 10 do 12 ton leta 2004 povečala za skoraj 20 % (BAG 2005).

- Emisije: Glede na modelne izračune bo v Švici pristojbina za težka vozila do 2007 privedla do zmanjšanja emisij CO<sub>2</sub> in NO<sub>x</sub> iz vozil za 6 do 8 % (ARE 2004).

- Preusmerjanje prometa: Precejšnje število tovornjakov se plačilu pristojbin skuša izogniti z uporabo cest, kjer cestnine ni. V Avstriji in Nemčiji se je na delih omrežij stranskih cest po uvedbi ureditve zaračunavanja uporabe avtocest precej povečalo število tovornjakov. To jasno kaže, da se promet s težkim tovorom preusmerja na druge, vzporedne ceste. To pa ne velja le za zadevne države, na nekaterih koridorjih tovornjaki uporabljajo tudi cestne povezave med posameznimi državami. Najbolj znan primer je v francoski regiji Alzacija, ki je doživela 20 % povečanje prometa s težkim tovorom. V Švici takšnih posledic ni, saj se takse zaračunavajo na vseh cestah. Avstrija in Nemčija sta na nekaterih cestah uvedli prepoved vožnje za tovornjake. Nemčija pa v letu 2006 širi ureditev zaračunavanja 'LKW-Maut' na določene vzporedne ceste.

- Prehod k drugim oblikam prevoza: v zadevnih državah ni nobenih dokazov o pomembnih spremembah glede vrste prevoza.

- Potrošniške cene: v nobeni od treh držav se potrošniške cene niso bistveno povečale.

### 3) OBSEG VOZIL

#### a) Primerjava obstoječega in spremenjenega besedila

Direktiva 99/62	Spremenjena Direktiva 2006/38 (nadomesti Direktivo 99/62)
<p><i>Člen 1</i> Ta Direktiva se uporablja za davke na vozila, cestnine in uporabnine za vozila, kakor so opredeljeni v členu 2.</p>	<p><i>Člen 1</i> Ta Direktiva se uporablja za davke na vozila, cestnine in uporabnine za vozila, kakor so opredeljeni v členu 2.</p>
<p><i>Člen 2</i> (d) "vozilo" pomeni motorno vozilo ali spojeno kombinacijo vozil, namenjeno izključno prevozu blaga po cesti, in katerega največja dovoljena bruto masa naloženega vozila znaša <b>najmanj 12 ton</b>;</p>	<p><i>Člen 2</i> (d) "vozilo" pomeni motorno vozilo ali spojeno kombinacijo vozil, namenjeno ali se uporablja izključno za prevoz blaga po cesti, in katerega največja dovoljena masa naloženega vozila znaša <b>3,5 tone</b>;</p>
	<p><i>Člen 7</i> 1. Države članice lahko ohranijo ali uvedejo cestnine in/ali uporabnine na vseevropskem cestnem omrežju ali delih tega omrežja, vendar le pod pogoji, določenimi v odstavkih 2 do 12. <b>To ne posega v pravico držav članic, da v skladu s Pogodbo uporabljajo cestnine in/ali uporabnine na cestah, ki niso vključene v vseevropsko cestno omrežje, med drugim na vzporednih cestah, na</b></p>

	katere je promet lahko preusmerjen z vseevropskega cestnega omrežja in/ali so v neposredni konkurenci z določenimi deli tega omrežja, <b>ali za motorna vozila, ki niso zajeta v opredelitvi 'vozil'</b> na območju vseevropskega cestnega omrežja, pod pogojem, da pobiranje cestnin in/ali uporabnin na teh cestah ne diskriminira mednarodnega prometa in ne povzroča izkrivljanja konkurence med operaterji.
	<p><i>Člen 7/2</i></p> <p>(a) Država članica se lahko odloči, ali bo ohranila ali uvedla cestnine in/ali uporabnine, ki se bodo uporabljale le za vozila, katerih največja dovoljena skupna masa presega 12 ton. Če se država članica odloči, da bo uporabljala cestnine in/ali uporabnine za vozila, ki ne presegajo te mase, se uporabljajo določila te Direktive. (b) Cestnine in/ali uporabnine se uporabljajo za vsa vozila [kot je opredeljeno, to je več kot 3,5 tone] od leta 2012. (c) Država članica lahko odstopa od zahteve iz točke (b), če meni, da bi razširitev cestnine na vozila, katerih masa ne dosega 12 ton:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- imela pomembne negativne učinke na prost pretok prometa, okolje, raven hrupa, zastoje ali zdravje, ali</li> <li>- predstavljala upravne stroške, ki bi za več kot 30 % presegali ustvarjeni dodatni prihodek.</li> </ul>

## b) Obrazložitev in komentar

Direktiva 1999/62 velja za vozila z največjo skupno maso nad 12 ton. Običajna praksa tradicionalnih avtocestnih cestninskih upravljavcev kot tudi avstrijske ureditve 'LKW-Maut' je, da se vozila s skupno maso pod 12 ton obravnava po načelu subsidiarnosti, ki velja za države članice. Temu nasproti pa spremenjena Direktiva velja za vozila nad 3,5 tone, tako da bodo države članice odslej lahko uporabljale ureditev zaračunavanja uporabnin za vsa takšna vozila. Prav tako se glede vozil nad 12 ton lahko odločijo za nadaljevanje že obstoječih ureditev ali uvedbo novih, vendar le do leta 2012. Po tem bodo morale vse obstoječe in nove ureditve vključevati vozila nad 3,5 tone, razen če se zadosti enemu od dveh pogojev:

1. če ima vključitev vozil z manj kot 12 tonami negativen učinek na nemoten pretok prometa, okolje, hrup, zastoje ali zdravje ali
2. če upravni stroški presegajo ustvarjeni dodatni prihodek za več kot 30 %.

### *Ad 1:*

Na voljo so tehnologije, ki merijo vse vrste vozil, ne da bi pri tem onemogočale prost pretok blaga. Če bo več vozil vključenih v shemo zaračunavanja, bo to gotovo pozitivno vplivalo na okolje in javno zdravje. Zato se zdi precej neustrezno, da se prvi razlog navaja kot pogoj za odstopanje za nove sisteme.

Ad 2:

S tehničnega in postopkovnega stališča se zdi zelo verjetno, da je sisteme mogoče razviti ob upravnih stroških, ki znašajo manj kot 30 % prihodkov. Spremenjena Direktiva v svoji opredelitvi upravnih stroškov ni zelo jasna in tako pušča prostor za razpravo.

Čeprav 3,5-tonska omejitev po letu 2012 ne bo več obvezna, spremenjena Direktiva dopušča, da so ta vozila vključena od samega začetka. Spremenjeno besedilo izrecno navaja, da se cestnina lahko zaračunava tudi vozilom, ki jih ta Direktiva ne zajema.

Z izjemo tistih držav članic s tradicionalnimi avtocestnimi operaterji in Avstrije, ki že vključujejo vozila pod 12 ton, lahko s širitvijo obsega vozil pridobijo vse države članice. Zadevne države članice naj bi se na izvajanje sistema cestnin za vozila nad 3,5 tone začele pripravljati takoj in naj ne bi čakale, da to leta 2012 postane obvezno.

## 4) GEOGRAFSKI OBSEG

### a) Primerjava obstoječega in spremenjenega besedila

Direktiva 99/62	Spremenjena Direktiva 2006/38 (nadomesti Direktivo 99/62)
<p><i>Člen 2</i> (a) "avtocesta" pomeni cesto, ki je posebej zasnovana in zgrajena za promet motornih vozil in nima neposrednega dostopa do sosednjih zemljišč (i) ter 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 drugače; (ii) v isti višini ne prečka ceste, železniške ali tramvajske proge ali pešpoti; (iii) je posebej označena kot avtocesta;</p>	<p><i>Člen 2</i> (a) "vseevropsko cestno omrežje" pomeni cestno omrežje, kakor je opredeljeno v oddelku 2 Priloge I k Odločbi št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne, 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja<sup>10</sup> in označeno na zemljevidih. Zemljevidi se nanašajo na ustrezne odseke, navedene v izvedbenem delu in/ali v Prilogi II k navedeni odločbi.</p>
<p><i>Člen 7</i> 1. Države članice lahko ohranijo ali uvedejo cestnine in/ali uporabnine pod pogoji, določenimi v odstavkih od 2 do 10. 2. (a) Cestnine in uporabnine se zaračunajo <b>samo uporabnikom avtocest ali drugih večpasovnih cest, ki imajo podobne značilnosti</b> kot avtoceste, ali uporabnikom mostov, predorov in gorskih prelazov. Vendar se lahko v državi članici, v kateri ni splošnega avtocestnega omrežja ali cest z dvojnimi voznimi pasovi, ki imajo podobne značilnosti, cestnine in uporabnine, zaračunajo uporabnikom tehnično najvišje kategorije cest. (b) Po posvetovanjih s Komisijo in v skladu s postopkom, določenim v Odločbi Sveta z dne, 21.</p>	<p><i>Člen 7</i> 1. Države članice lahko ohranijo ali uvedejo cestnine in/ali uporabnine <b>na vseevropskem cestnem omrežju ali delih tega omrežja</b>, vendar le pod pogoji, določenimi v odstavkih 2 do 12. <b>To ne posega v pravico držav članic, da v skladu s Pogodbo uporabljajo cestnine in/ali uporabnine na cestah, ki niso vključene v vseevropsko cestno omrežje</b>, med drugim na vzporednih cestah, na katere je promet lahko preusmerjen z vseevropskega cestnega omrežja in/ali so v neposredni konkurenci z določenimi deli tega omrežja, ali za motorna vozila, ki niso zajeta v opredelitvi 'vozil' na območju vseevropskega cestnega omrežja, pod pogojem, da pobiranje cestnin in/ali uporabnin na teh cestah ne</p>

<sup>10</sup> UL L 228, 9. 9. 1996, str. 1. Odločba, kot je bila nazadnje spremenjena z Odločbo št. 884/2004/ES (UL L 167, 30. 4. 2004, str. 1)

<p>marca 1962 o uvedbi postopka za predhodni pregled in posvetovanje v zvezi z nekaterimi zakoni in drugimi predpisi na področju prometa, predlaganimi v državah članicah<sup>(12)</sup>,</p> <p>(i) se lahko cestnine in uporabnine zaračunavajo tudi uporabnikom drugih odsekov osnovnega cestnega omrežja, zlasti</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– če za to obstajajo varnostni razlogi,</li> <li>– v državah članicah, v katerih v večjem delu države ni povezanega omrežja avtocest ali dvopasovnih cest s podobnimi značilnostmi, v tem delu države, vendar samo na cestah za mednarodni in medregionalni težki tovorni promet, če povpraševanje po prometu in gostota prebivalstva z ekonomskega vidika ne opravičujeta gradnje avtocest ali dvopasovnih cest s podobnimi značilnostmi;</li> </ul>	<p>diskriminira mednarodnega prometa in ne izkrivlja konkurence med operaterji.</p>
---	---

## b) Obrazložitev in komentar

Po Direktivi 1999/62 je zaračunavanje cestnine dovoljeno zgolj na avtocestah, zaradi nekaterih razlogov pa se dopuščajo izjeme: na primer, če avtocestna mreža ne obstaja ali pa iz varnostnih razlogov.

Geografski obseg spremenjene Direktive je vseevropsko cestno omrežje (TEN-T), kot ga opredeljujejo Smernice TEN, spremenjene 2004 (Odločba 884/2004/EC). Vse druge ceste sodijo v okvir načela subsidiarnosti in države članice lahko tako zaračunavajo dajatve glede na določbe pogodbe. To pomeni, da dajatve na slednjem omrežju ne diskriminirajo in je instrument sorazmeren. Enako velja za ceste, ki so omrežju TEN-R vzporedne in na katere se promet lahko preusmeri. Te vzporedne ceste so v besedilu izrecno navedene. Vendar pa to ne pomeni, da subsidiarnost velja le za vzporedne ceste.

Časovni rok, ko naj bi države članice presegle omrežje TEN-R, ni bil opredeljen, tako da je to vprašanje povsem prepuščeno presoji držav članic. Uporaba cestnin na vseh cestah bo preprečila preusmerjanje prometa z avtocest na omrežja stranskih cest.

Vzdolž teh koridorjev bo to koristilo tudi državljanom in lokalnemu gospodarstvu, saj se bo zmanjšalo število vozil, ki le prečkajo območje skozi vasi ob lokalnih cestah. Pobiranje dajatev za vse ceste je hkrati bolj pošteno do uporabnikov, saj so stroški upravljanja in vzdrževanja za omrežje stranskih cest običajno višji kot za avtoceste.

Ker po Direktivi 1999/62 zaračunavanje cestnin na cestah, ki niso bile avtoceste, ni bilo mogoče, lahko zdaj vse države članice izkoristijo to novo določbo. Švica, ki ni članica EU, tak sistem uspešno izvaja že od leta 2001.

## 5) DIFERENCIACIJA CESTNINE

### a) Primerjava obstoječega in spremenjenega besedila

Direktiva 99/62	Spremenjena Direktiva 2006/38 (nadomesti Direktivo 99/62)
<p>Člen 7</p> <p>10. Brez poseganja v ponderirano povprečje cestnin iz odstavka 9 lahko države članice razlikujejo stopnje, po katerih se cestnine zaračunavajo, glede na:</p> <p>(a) vrste emisij vozila, če nobena cestnina za več kakor 50 % ne presega cestnine, ki se zaračunava za enakovredna vozila, ki izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde;</p> <p>(b) dnevni čas, če nobena cestnina za več kakor 100 % ne presega cestnine, ki se zaračunava v najcenejšem delu dneva.</p> <p>Vsako razlikovanje cestnin, ki se zaračunavajo glede na vrste emisij vozil ali dnevni čas, je sorazmerno z zaželenim ciljem.</p>	<p>Člen 7</p> <p>10 (a) Brez poseganja v ponderirane povprečne cestnine iz odstavka 9 <b>lahko države članice prilagodijo ravni cestnin, da s tem preprečujejo okoljsko škodo in zastoje, zmanjšujejo infrastrukturno škodo, optimizirajo uporabo zadevne infrastrukture ali izboljšujejo varnost</b> v cestnem prometu, pod pogojem, da je takšna prilagoditev:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sorazmerna z zastavljenim ciljem,</li> <li>- pregledna in nediskriminatorna, zlasti glede na državljanstvo prevoznika, državo ali sedež prevoznika ali registracijo vozila ter glede na izhodiščni ali namembni kraj prevoza,</li> </ul>
	<p>(b) ob upoštevanju pogojev iz točke (a) se ravni cestnin lahko prilagodijo glede na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>emisijski razred EURO</b>, opredeljen v Prilogi 0, vključno z <b>ravnjo PM in NOx</b>, pod pogojem, da nobena cestnina za več kot 100 % ne presega cestnine, ki se zaračunava za enakovredna vozila, ki izpolnjujejo najstrožje emisijske standarde, in/ali</li> <li>- obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas, pod pogojem da: <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) nobena cestnina za več kot 100 % ne presega cestnine, ki se zaračunava za <b>najcenejše obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas</b>; ali</li> <li>(ii) je najcenejše obdobje dneva oproščeno plačila in kazen za najdražje obdobje dneva, vrsto dneva ali letni časa ne presega 50 % ravni cestnine, ki bi se sicer uporabila za zadevno vozilo.</li> </ul> </li> </ul>
	<p>Prilagajanje stopenj zaračunavanja cestnin v skladu s prvo alineo se od držav članic zahteva najpozneje do leta 2010 ali v primeru koncesijskih pogodb od obnovitve te pogodbe. Država članica lahko odstopa od te zahteve, če:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bi to resno ogrozilo celovitost cestninskega sistema na njenem ozemlju;</li> <li>- za zadevni cestninski sistem tako razlikovanje ne bi bilo tehnično izvedljivo; ali</li> <li>- bi to povzročilo odvrčanje vozil, ki najbolj onesnažujejo, od vseevropskega cestnega omrežja, s posledičnimi učinki na prometno varnost in javno zdravje.</li> </ul> <p>O takih odstopanjih se uradno obvesti Komisijo.</p>

## b) Obrazložitev in komentar

Čeprav se kategorije, ki se uporabljajo za diferenciacijo cestnine, – emisijski razredi in čas uporabe – niso bistveno spremenile, spremenjena Direktiva državam članicam zagotavlja več svobode in širši okvir.

Glede emisij je bilo cestnine do zdaj mogoče diferencirati zgolj po širokih emisijskih razredih. V spremenjeni Direktivi pa je cestnine mogoče opredeliti glede na NOx in PM emisije. Kljub nižjemu emisijskemu razredu pri takšnih vozilih, so bili ti lahko deležni nižjih cestnin, saj so njihove PM emisije nižje. Razlika v cestnini med najčistejšim in najbolj umazanim vozilom zdaj lahko znaša največ 100 %, medtem ko je ta razlika po Direktivi 1999/62 lahko znašala le 50 %.

Časovna diferenciacija cestnin zdaj lahko temelji ne le na času dneva, temveč tudi na vrsti dneva ali letnemu času. Ti dve diferenciaciji glede na emisije in časovno obdobje sta lahko kumulativni.

Spremenjena Direktiva zahteva, da se do leta 2010 uveljavi razlikovanje cestnine glede na vpliv na okolje. Vendar pa državam članicam ni treba čakati do takrat, da od bolj umazanih vozil zahtevajo, da plačajo več, in da čistejša vozila plačajo manj. To bo za prevozni sektor spodbuda, da bodo vozila, ki povzročajo onesnaženje, nadomestili s čistejšimi.

Zaenkrat ima sistem različnih cestnin, ki temeljijo na emisijskih razredih, le Nemčija (zunaj EU pa Švica). Zato to pobudo lahko sprejme večina držav članic in izvaja tarifni sistem, ki temelji na emisijah, ter tako prispevajo k hitrejšemu umiku najbolj umazanih vozil.

## 6) PRIBITKI

### a) Primerjava spremenjenega in obstoječega besedila

Direktiva 99/62	Spremenjena Direktiva 2006/38 (nadomesti Direktivo 99/62)
	<p><i>Člen 7</i></p> <p>11. Brez poseganja v člen 9(1) in (1a) se v izjemnih primerih v zvezi z infrastrukturo <b>v gorskih regijah</b> in po predhodnem obvestilu Komisije lahko zaračunava <b>pribitek k cestninam, in sicer za posamezne odseke:</b></p> <p>(a) kjer prihaja do hudih zastojev, ki vplivajo na prosto gibanje vozil, ali</p> <p>(b) na katerih vozila povzročajo večjo <b>okoljsko škodo</b>, pod pogojem, da:</p> <p><b>- se prihodek, ustvarjen s pribitkom, naloži v prednostne projekte evropskega pomena</b> iz Priloge III k Odločbi št. 884/2004/ES, ki neposredno prispevajo k zmanjšanju zastojev ali okoljske škode in se nahajajo na istem koridorju kot cestni odsek, za katerega se pribitek zaračunava,</p> <p>– pribitek, ki se lahko zaračunava poleg cestnin, ki so prilagojene v skladu z odstavkom 10, ne presega 15 % ponderiranih povprečnih cestnin, izračunanih v skladu z odstavkom 9, razen če se</p>



	<p>ustvarjeni prihodek naloži v čezmejne odseke prednostnih projektov evropskega pomena, ki vključujejo infrastrukturo v gorskih območjih; v tem primeru pribitek ne sme presegati 25 %, – zaračunavanje pribitka nima za posledico nepravičnega obravnavanja komercialnega prometa v primerjavi s preostalimi uporabniki cest, - se pred zaračunavanjem pribitka Komisiji predložijo finančni načrti glede infrastrukture, na kateri se bo pribitek zaračunaval, ter analiza stroškov in koristi novih infrastrukturnih projektov, - se vnaprej določi in omeji obdobje, v katerem se bo pribitek zaračunaval, pri čemer se obdobje glede pričakovanega prihodka sklada s predloženimi finančnimi načrti ter analizo stroškov in koristi.</p> <p>Uporaba te določbe za nove čezmejne projekte je odvisna od soglasja zadevnih držav članic. Ko Komisija od države članice, ki namerava uporabljati zaračunavanje pribitka, prejme finančne načrte, te informacije predloži članom odbora iz člena 9c(1). Če Komisija meni, da načrtovani pribitek ni v skladu s pogoji iz tega odstavka, ali če meni, da bi imel načrtovani pribitek pomembne negativne učinke na gospodarski razvoj obrobni regij, lahko v skladu s postopkom iz člena 9c(2) zavrne načrte države članice za pristojbine ali zahteva njihove spremembe.</p>
--	---

## b) Obrazložitev in komentar

Pribitki so nov instrument, uveden s spremenjeno Direktivo, ki državam članicam omogoča, da na cestah v gorskih območjih povprečni cestnini dodajo še 15 % ali 25 %. Vendar je to mogoče le na koridorjih s TEN prednostnimi projekti, za katere se morajo dodatni prihodki uporabiti. Če je TEN prednostni projekt čezmejen, lahko zadevna država članica doda 25 % pribitek, ki sicer znaša 15 %.

Ob upoštevanju različnih zahtev (tj. gorsko področje in prednostni projekt TEN na istem koridorju) ponuja ta instrument dodatne priložnosti le nekaterim državam članicam. Najočitnejše je, da se bo uporabljal za projekte železniških predorov (Brenner, Lyon-Torino) in v Pirenejih (osrednji pirenejski železniški prelaz). Vendar pa bo pribitke mogoče uporabiti tudi pri prihodnjih projektih v goratih območjih novih ali prihodnjih držav članic (Slovaška, Slovenija, Bolgarija, Romunija).

Vprašanje pribitkov v goratih območjih je natančneje predstavljeno v Prilogi 2.

## 7) REGULATORNE DAJATVE

### a) Primerjava spremenjenega in obstoječega besedila

Direktiva 99/62	Spremenjena Direktiva 2006/38 (nadomesti Direktivo 99/62)
<p>1. Ta Direktiva državam članicam ne preprečuje, da uporabljajo:</p> <p>(a) posebne davke ali dajatve:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– ki se zaračunavajo ob registraciji vozila ali</li><li>– ki se uvedejo za vozila ali tovore z nenormalnimi masami ali dimenzijami;</li></ul> <p>(b) parkirnine in posebne dajatve za mestni promet;</p> <p>(c) regulatorne dajatve, ki so posebej namenjene preprečevanju časovnih in prostorskih prometnih zastojev.</p>	<p>1. Ta direktiva državam članicam ne preprečuje <i>nediskriminatorne</i> uporabe:</p> <p>(a) posebnih davkov ali dajatev:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– ki se zaračunavajo ob registraciji vozila ali</li><li>– ki se uvedejo za vozila ali tovore z nenormalnimi masami ali dimenzijami;</li></ul> <p>(b) parkirnine in posebne dajatve za mestni promet.</p> <p>1a. Ta direktiva državam članicam ne preprečuje <i>nediskriminatorne</i> uporabe:</p> <p>(a) regulatornih dajatev, ki so posebej namenjene preprečevanju časovnih in prostorskih prometnih zastojev.</p> <p><b>(b) regulatornih dajatev, katerih namen je boj proti okoljskim vplivom, tudi proti slabi kakovosti zraka</b>, na kateri koli cesti v mestnih območjih, tudi na cestah vseevropskega omrežja, ki prečkajo mestno območje.</p>

### b) Obrazložitev in komentar

V nasprotju s pribitki v prejšnjem poglavju regulatorne dajatve državam članicam omogočajo več svobode. Regulatorne dajatve niso del spremenjene Direktive, ampak sodijo v okvir subsidiarnosti in jih države članice lahko svobodno oblikujejo. Vse takšne regulatorne dajatve morajo zadostiti določbam pogodbe in kot takšne ne smejo diskriminirati in morajo biti sorazmerne.

Medtem ko je Direktiva 99/62 regulatorne dajatve omenjala zgolj kot sredstvo za boj proti prometnim zastojem v naseljih in med naselji, Direktiva 2006/38 ponuja tudi okvir za njihovo uporabo za boj proti vplivom na okolje. Spremenjena Direktiva izrecno omenja urbana območja kot možna za regulatorne dajatve, pri čemer so ta območja vključena bolj kot primer, in ne kot omejitve. Prav tako pojasni, da so lahko vključene TEN ceste v urbanih območjih. To hkrati ne omejuje uporabe na takšne ceste. Obrazložitveno pismo komisarja Barrota jasno navaja, da je regulatorne dajatve mogoče uporabljati na vseh cestah, tudi na vseh TEN cestah. To razberemo tudi iz uvoda v člen 7/11 o pribitkih, ki navaja, da je pribitke mogoče zaračunavati neodvisno od regulatornih dajatev. Tako je regulatorne dajatve mogoče uporabljati tudi na TEN cestah v gorskih območjih.

Vsem državam članicam Določba o regulatornih dajatvah zagotavlja dodatni instrument za zmanjšanje vpliva na okolje na območjih z velikimi okoljskimi problemi.

## 8) UPORABA PRIHODKOV

### a) Primerjava obstoječega in spremenjenega besedila

Direktiva 99/62	Spremenjena Direktiva 2006/38 (nadomesti Direktivo 99/62)
<i>Člen 9</i> 2. Prav tako ta Direktiva državam članicam ne preprečuje, da prispevajo odstotek zneska od uporabnin ali cestnin za varstvo okolja in uravnotežen razvoj prometnih omrežij, če je ta znesek izračunan v skladu s členoma 7(7) in (9).	<i>Člen 9</i> 2. Države članice določijo, <b>kako se bodo porabili prihodki iz dajatev</b> za uporabo cestne infrastrukture. Da bi omogočili razvoj prometnega omrežja kot celote, je treba prihodke iz dajatev porabiti tako, da bodo koristili prometnemu sektorju ter kar najbolj izboljšali celotni prometni sistem.

### b) Obrazložitev in komentar

Spremenjena Direktiva je jasna, ko pravi, da države članice same neodvisno odločajo, kako se bodo prihodki porabili. Vse, kar v zvezi s tem navaja, je priporočilo, naj bi se prihodki uporabili za razvoj transportne mreže kot celote. Direktiva od držav članic ne zahteva, da bi se prihodki usmerjali, čeprav če želijo, to lahko storijo.

Direktiva 1999/62 glede uporabe prihodkov ni izrecna. Omenja le, da se del prihodkov lahko namenja za zaščito okolja in uravnotežen razvoj transportnih mrež, nič pa, kako naj bi se uporabil večji del prihodkov. Implicitno je navedena zamisel, naj bi se večji del namenil za sektor gradnje cest. Vendar to velja samo v primerih, če sistem zajema le upravljanje in izgradnjo cest. To velja za tradicionalne sisteme cestnin. Države članice lahko izkoristijo priložnost in te prihodke kar najbolje izkoristijo.

## 9) NADZOR

### a) Primerjava obstoječega in spremenjenega besedila

Direktiva 99/62	Spremenjena Direktiva 2006/38 (nadomesti Direktivo 99/62)
	<i>Člen 9a</i> Države članice oblikujejo <b>ustrezni nadzor</b> in določijo <b>sistem kazni</b> , ki se uporablja za kršitve nacionalnih predpisov, ki se sprejmejo na podlagi te Direktive. Sprejmejo tudi vse potrebne ukrepe, da zagotovijo njihovo izvajanje. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

### b) Obrazložitev in komentar

Spremenjena Direktiva države članice prosi, naj sistem nadzorujejo in opredelijo kazni, ki bodo uporabnike odvrčale od goljufanja. Za države članice to ni zgolj priložnost, ampak tudi odgovornost, da poskrbijo za ustrezno izvajanje sistema in da se uporabniki cest ne bodo mogli izogibati plačilu ustreznih pristojbin. Izvajanje zanesljivega nadzora in sistema kazni je osnovni pogoj katerega koli sistema ter njegove sprejemljivosti in učinkovitosti. Prednosti te določbe v Direktivi lahko izkoristijo vse države članice.

## Priloga 1: Trenutno stanje in priložnosti v državah članicah: primerjava

### Predhodniki (sistemi, ki temeljijo na prevoženi razdalji)

Država		Osnovni sistem	Obseg vozil	Geografski obseg	Diferenciacija	Pribitki	Regulatorne dajatve	Uporaba prihodkov	Tehnologija	Viri + splošni komentarji
<b>Avstrija</b>	Obstoječi	Cestnina	>3,5 t (časovno opredeljena vinjeta za vozila <3,5 t)	Avtoceste in nekatere hitre ceste	Splošna: razred vozila (osi) Dodatna: vrsta ceste (' <i>Sondermaut-strecken</i> ' na gorskih območjih) čas (Brennerska avtocesta noč/dan)	' <i>Sondermaut-trecken</i> ' kot <i>podoben koncept</i>		avtoceste (Asfinag)	DSRC	<a href="http://www.asfinag.at/">http://www.asfinag.at/</a> <a href="http://www.gomaut.at/go/default.asp">http://www.gomaut.at/go/default.asp</a> <a href="http://www.asecap.com/english/mem-austria-en.html">http://www.asecap.com/english/mem-austria-en.html</a>
	Načrtovani	-		Razprava o vključitvi vzporednih cest ustavljena za nedoločen čas						Nobenih načrtov
	Dodatne priložnosti	Ne	Vsa vozila	Vse ceste	Emisijski razredi	Brenner morda že ustreza najvišji možni meri	Na urbanih in gorskih območjih	Druge rabe za transportne in ne-transportne namene		
<b>Nemčija</b>	Obstoječi	Cestnina	> 12 t	Avtoceste	Razred vozil (osi), emisije vozil (EURO razredi)			Transportni sektor (ceste, železnice, plovne poti)	GPS / GSM	<a href="http://www.bmwbw.de/Verkehr/Strasse_1436/LKWMaut.htm">http://www.bmwbw.de/Verkehr/Strasse_1436/LKWMaut.htm</a> <a href="http://www.tollcollect.de">http://www.tollcollect.de</a>
	Načrtovani	-		Razprava o vključitvi določenih vzporednih cest				Razen vključitve nekaterih vzporednih cest načrtov ni		
	Dodatne priložnosti	Ne	> 3,5 t	Vse ceste	Emisijski razredi	Teško bi jih uporabili (mogoče v spodnji dolini reke Inn na Brennerski povezavi)	Na urbanih in gorskih območjih s preobremenjenostjo ali okoljskimi težavami	druge rabe za transportne in ne-transportne namene		

**Tradicionalni upravljavci avtocest (razdalja/sistem, ki temelji na matrici)**

Država		Osnovni sistem	Obseg vozil	Geografski obseg	Diferenciacija	Pribitki	Regulatorne datjave	Uporaba prihodkov	Tehnologija	Viri + splošni komentarji
Francija	Obstoječi	Cestnina	Vsa vozila	Del avtocestnega omrežja (pribl. 8000 km, cestnin ni na urbanih avtocestah in nekaterih medmestnih avtocestah)	Razredi avtomobilov (osi)			Upravljavci avtocest	DSRC	<a href="http://www.autoroutes.fr">http://www.autoroutes.fr</a> <a href="http://www.asecap.com/english/mem-france-en.html">http://www.asecap.com/english/mem-france-en.html</a>
	Načrtovani			Dodatne povezave – npr.. Alzacija						Ni znanih načrtov
	Dodatne priložnosti			Vse avtoceste, vse ceste	Emisijski razredi	Lyon-Turin; Pireneji	Na urbanih in gorskih območjih	Druge rabe za transportne in ne-transportne namene		
Grčija	Obstoječi	Cestnina	Vsa vozila	<1000 km avtocest	Razredi vozil (osi)			Upravljavci avtocest	DSRC	<a href="http://www.teo.org.gr/">http://www.teo.org.gr/</a> <a href="http://www.asecap.com/english/mem-greece-en.html">http://www.asecap.com/english/mem-greece-en.html</a>
	Načrtovani			? (morda dodatne / nove avtoceste)						Ni znanih načrtov
	Dodatne priložnosti			Vse avtoceste, vse ceste	Emisijski razredi	Mogoče proti bolgarski meji	Na urbanih in gorskih območjih	Druge rabe za transportne in ne-transportne namene		
Italija	Obstoječi	Cestnina	Vsa vozila	Del avtocestne mreže (5600 km)	Razredi vozil (osi)			Upravljavci avtocest	DSRC	<a href="http://www.aiscat.it/">http://www.aiscat.it/</a> <a href="http://www.asecap.com/english/mem-italy-en.html">http://www.asecap.com/english/mem-italy-en.html</a>
	Načrtovani									Ni znanih načrtov
	Dodatne priložnosti			Vse avtoceste, vse ceste	Emisijski razredi	Brennerska povezava, Fréjus / Mont Blanc	Na urbanih in gorskih območjih	Druge rabe za transportne in ne-transportne namene		
Portugalska	Obstoječi	Cestnina	Vsa vozila	Del avtocest (1300 km)	Razredi vozil (osi)			Upravljavci avtocest	DSRC	<a href="http://www.brisa.pt">http://www.brisa.pt</a> <a href="http://www.asecap.com/english/mem-portugal-en.html">http://www.asecap.com/english/mem-portugal-en.html</a>
	Načrtovani			? (morda dodatne / nove avtoceste)						Ni znanih načrtov
	Dodatne priložnosti			Vse avtoceste, vse ceste	Emisijski razredi	Ne velja	V urbanih območjih	Druge rabe za transportne in netransportne namene		
Španija	Obstoječi	Cestnina	Vsa vozila	Del avtocestnega omrežja (2800 km)	Razredi vozil (osi)			Upravljavci avtocest	DSRC	<a href="http://www.aseta.es/">http://www.aseta.es/</a>
	Načrtovani			? (morda dodatne / nove avtoceste)						Ni znanih načrtov
	Dodatne priložnosti			Vse avtoceste, vse ceste	Emisijski razredi	Pirenejske povezave	V urbanih in gorskih območjih	Druge rabe za transportne in netransportne namene		

**Tradicionalne države z evrovinjeto (sistem, ki temelji na časovni opredelitvi)**

Država		Osnovni sistem	Obseg vozil	Geografski obseg	Diferenciacija	Pribitki	Regulatorne dajatve	Uporaba prihodkov	Tehnologija	Viri + splošni komentarji
Belgija	Obstoječi	Evrovinjeta: uporabna	> 12 t	Avtoceste	EURO 0 – EURO IV +, 3 / 4 osi			Regije za transportne projekte	Ročno / nalepka	
	Načrtovani	Pavšalni znesek (časovno opredeljen) vinjeta za vsa vozila	Eurovinjeta + "e-vinjeta" Za vozila pod 12t	Avtoceste, vse ceste	Teža/osi			Razprava med regijami še poteka	Elektronsko cestninjenje z uporabo registrskih tablic	Načrti za e-vinjeto za vozila pod 12 t – Predvideno za januar 2008.
	Dodatne priložnosti	Dajatve, ki temeljijo na prevoženi razdalji	> 3,5 t / vsa vozila	Vse ceste	Razredi vozil (teža, osi) emisije	Ne velja	V urbanih območjih	Druge rabe za transportne in ne-transportne namene		
Danska	Obstoječi	uporabna	> 12 t	Avtoceste	EURO 0 – EURO IV +, 3 / 4 osi				Ročno / nalepka	
	Načrtovani	Ni načrtov								Ni načrtov
	Dodatne priložnosti	Dajatve, ki temeljijo na prevoženi razdalji	> 3,5 t / vsa vozila	Vse ceste		Ne velja	V urbanih območjih			
Luksemburg	Obstoječi	Uporabna	> 12t	Avtoceste	EURO 0 – EURO IV +, 3 / 4 osi				Ročno / nalepka	<a href="http://www.do.etat.lu/vehaut/eurovignette.htm">www.do.etat.lu/vehaut/eurovignette.htm</a>
	Načrtovani									
	Dodatne priložnosti	Dajatve, ki temeljijo na prevoženi razdalji	> 3,5 t / vsa vozila	Vse ceste			V urbanih območjih	Druge rabe za transportne in ne-transportne namene		
Nizozemska	Obstoječi	Uporabna	> 12 t	Avtoceste	EURO 0 – EURO IV +, 3 / 4 osi				Ročno / nalepka	
	Načrtovani	Dajatve, ki temeljijo na prevoženi razdalji	Vsa vozila	Vse ceste	Razredi vozil (teža, osi) emisije, okoljske značilnosti				Verjetno GPS	O načrtih razpravljajo, možnost uvedbe 2012
	Dodatne priložnosti	Dajatve, ki temeljijo na prevoženi razdalji	> 3,5 t / vsa vozila	Vse ceste			V urbanih območjih	Druge rabe za transportne in ne-transportne namene		
Švedska	Obstoječi	Uporabna	> 12 t	Avtoceste	EURO 0 – EURO IV +, 3 / 4 osi		Stockholm – dajatev za preobremenjenost za vsa vozila		Ročno/nalepka	
	Načrtovani	Dajatve, ki temeljijo na prevoženi razdalji	> 7,5t – razprava poteka	Avtoceste in glavne ceste, možne izjeme	EURO razredi, okoljske značilnosti					Načrti še v razpravi, niso dokončno oblikovani
	Dodatne priložnosti		> 3,5 t / 7,5t / vsa vozila	Vse ceste		Ne velja	V urbanih območjih			

### Pozni začetniki (še brez sistema)

Država		Uporaba	Obseg vozil	Geografski obseg	Diferenciacija	Pribitki	Regulatorne dajatve	Uporaba prihodkov	Tehnologija	Viri + splošni komentarji
Finska	Obstoječi	Ni								
	Načrtovani	Ni								Študija izvedljivosti, brez načrtov
	Dodatne priložnosti	Dajatve, ki temeljijo na prevoženi razdalji	> 3,5 t / vsa vozila	Vse avtoceste/ vse ceste	Emisijski razredi	Ne velja	Urbana območja	Druge rabe za transportne in ne-transportne namene		
Irska	Obstoječi	Ni (vendar so tri povezave s cestnino)	Vsa vozila	3 avtocestne povezave	razredi vozil					<a href="http://tinyurl.com/qq4re">http://tinyurl.com/qq4re</a>
	Načrtovani	Cestnina (PPP za gradnjo cest)	Vsa vozila	Nove avtoceste, nove ceste				PPP		Zagotovitev javnih razprav o predlogih za cestninjenje
	Dodatne priložnosti	Cestnine	> 3,5 t / vsa vozila	Vse avtoceste/ vse ceste	Emisijski razredi	Ne velja	Urbana območja			
Združeno kraljestvo	Obstoječi	Ni (na 42 km M6 se pobira cestnina)	vsa vozila	42 km avtoceste	razredi vozil	-	London – dajatev za preobremenjenost			<a href="http://www.m6toll.co.uk/">http://www.m6toll.co.uk/</a>
	Načrtovani	Cestnine (dajatve za tovornjake, LRUC)	> 3,5 t	Vse ceste	Razredi vozil		Več mest načrtuje dajatev za preobremenjenost	Finance (pristojne za trošarino)	ETC	Načrti odloženi
	Dodatne priložnosti	Ni – če se bodo načrti uresničili	Vsa vozila	Ni	Emisijski razredi	Ne velja	Urbana območja	Druge rabe za transportne in ne-transportne namene		

### Novе države članice – različna stanja

Država		Osnovni sistem	Obseg vozil	Geografski obseg	Diferenciacija	Pribitki	Regulatorne dajatve	Uporaba prihodkov	Tehnologija	Viri + splošni komentarji
Ciper	Ni analize; ni izmenjave med Ciprom in preostalo Evropo									
Češka republika	Obstoječi	Uporabnina,	Vsa vozila, 4+ kolesa	Avtoceste in hitre ceste (740 km)	Teža			Avtoceste	Ročno/nalepka	<a href="http://www.mdcz.cz/en/">http://www.mdcz.cz/en/</a>
	Načrtovani	Cestnina za težka tovorna vozila	najprej > 12 t, pozneje > 3,5 t	Avtoceste in hitre ceste (pribl. 2000 km)	Osi, emisijski razredi (EURO 0 – EURO III+), Dan/noč			Avtoceste	Elektronsko cestninjenje, DSRC	Predviden začetek veljave: 1. januar 2007
	Dodatne priložnosti	Cestnine	Vsa vozila	Vse ceste	Emisijski razredi (EURO 0 – EURO III+),	Omejena uporaba	V urbanih in/ali onesnaženih območjih	Druge rabe za transportne in ne-transportne namene	GPS	
Estonija	Obstoječi									
	Načrtovani									Ni znanih načrtov
	Dodatne priložnosti	Cestnine	> 3,5 t / vsa vozila	Vse ceste	Emisijski razredi	Ne velja	Urbana območja	Druge rabe za transportne in ne-transportne namene		

### Nove države članice – različna stanja

Država		Osnovni sistem	Obseg vozil	Geografski obseg	Diferenciacija	Pribitki	Regulatorne datjave	Uporaba prihodkov	Tehnologija	Viri + splošni komentarji
Latvija	Obstoječi									
	Načrtovani									Ni znanih načrtov
	Dodatne priložnosti	Cestnine	> 3,5 t / vsa vozila	Vse ceste	Emisijski razredi	Ne velja	Urbana območja			
Litva	Obstoječi									
	Načrtovani									Ni znanih načrtov
	Dodatne priložnosti	Cestnine	> 3,5 t / vsa vozila	Vse ceste	Emisijski razredi	Ne velja	Urbana območja			
Madžarska	Obstoječi	Uporabnine	Vsa vozila	Približno 70 % avtocestnega omrežja (670 km), se še povečuje	Teža			Avtoceste	Ročno/nalepka	<a href="http://www.aka.hu/">www.aka.hu/</a> <a href="http://www.asecap.com/english/mem-hungaryen.html">www.asecap.com/english/mem-hungaryen.html</a> <a href="http://www.autopalya.hu/Engine.aspx">www.autopalya.hu/Engine.aspx</a>
	Načrtovani	Cestnine	>3,5 t	Avtoceste, hitre ceste	Teža?			Avtoceste	Elektronsko cestninjenje, DSRC	Predvideni čas začetka veljavnosti: 2007
	Dodatne priložnosti			Vse ceste	Emisijski razredi	Ne velja	Urbana območja	Druge rabe za transportne in ne-transportne namene	GPS	
Malta	Ni analize; ni izmenjave med Ciprom in preostalo Evropo									
Poljska	Obstoječi	Uporabnina	>3,5 t (+ avtocestna cestnina za vsa motorna vozila)	Avtoceste in državne ceste	Teža, osi, emisije (EURO 0 / EURO I)			Avtoceste in državne ceste	Kartica za uporabnike	<a href="http://www.gddkia.gov.pl/">http://www.gddkia.gov.pl/</a>
	Načrtovani	Uporabnina	>3,5 t	Vse državne ceste	Vrsta vozila, teža, emisijski razredi (EURO 0 / EURO I)			Avtoceste in državne ceste	Še ni določeno	Osnutek zakonodaje še ni odobren
	Dodatne priložnosti	Cestnine	Vsa vozila	Vse ceste	Emisijski razredi (EURO 0 / EURO I)	Možna veljavnost, Visoke Tatire	V urbanih in/ali onesnaženih območjih	Druge rabe za transportne in ne-transportne namene	GPS	
Slovaška	Obstoječi	Uporabnina	Vsa vozila	Avtoceste in ceste prvega razreda	Teža			Avtoceste	Ročno/nalepka	<a href="http://www.telecom.gov.sk/index/index.php">http://www.telecom.gov.sk/index/index.php</a>
	Načrtovani	Cestnine	> 3,5 t na začetku, vsa vozila od 2011	Hitre ceste (80 km) + poznejša vključitev vzporednih glavnih cest	Teža, osi, emisijski razredi			Avtoceste	EFC, DSRC, prehod na GPS 2008-2012	Predviden datum začetka veljavnosti: pozno 2007
	Dodatne priložnosti	Ni – če bodo načrti izpeljani	Vsa vozila	Vse ceste	Emisijski razredi	Možna veljavnost, Visoke Tatire	V urbanih in/ali onesnaženih ter gorskih območjih	Druge rabe za transportne in ne-transportne namene		



***Nove države članice – različna stanja***

Država		Osnovni sistem	Obseg vozil	Geografski obseg	Diferenciacija	Pribitki	Regulatorne dajatve	Uporaba prihodkov	Tehnologija	Viri + splošni komentarji
Slovenija	Obstoječi	Cestnina	Vsa vozila	Avtoceste (440 km)	Višina vozila, teža			Avtoceste	EFC/DSRC za avtomobile (ročno za težka tovorna vozila)	<a href="http://www.dars.si/">www.dars.si/</a> <a href="http://www.asecap.com/english/mem-sloveniaen.html">/www.asecap.com/english/mem-sloveniaen.html</a>
	Načrtovani	Cestnina	Vsa vozila	Avtoceste	Emisije – okoljske značilnosti			Avtoceste	EFC za težka tovorna vozila, glede tehnologije še ni odločeno	Načrti še niso dokončno oblikovani
	Dodatne priložnosti	Ni	Ni	Vse ceste	Emisijski razredi	Alpske povezave	Urbana območja in gore	Druge rabe za transportne in ne-transportne na (npr. železnica in javni prevoz)	GPS	

## Priloga 2: Možnosti spremenjene Direktive »Eurovignette« na občutljivih gorskih območjih

### Uvod

Decembra 2005 se je Evropski parlament sporazumel o kompromisnem predlogu predsedstva Združenega kraljestva in Sveta o spremembi Direktive »Eurovignette« (1999/62) o cestnih pristojbinah za težka tovorna vozila. To besedilo je Svet ministrov za promet formalno sprejel 27. marca 2006. Spremenjena Direktiva omogoča dodatne možnosti zaračunavanja uporabnin. Nekateri od teh novih elementov za zaračunavanje uporabnin se osredotočajo na občutljiva gorska območja. Prvoten cilj Evropske komisije pri spreminjanju Direktive je bil zagotoviti instrument, ki bi nadomestil sistem »ekotočk« v Avstriji<sup>11</sup> in bi se prav tako uporabljal na drugih občutljivih goratih območjih. Ker so povezave preko gorskih območij topografsko omejene in se zato veliko uporabljajo, so ljudje, živali in rastline nesorazmerno izpostavljeni emisijam težkega prevoza<sup>12</sup>.

V naslednjem poglavju so analizirane priložnosti, ki jih ponuja spremenjena Direktiva za upravljavce in druge na občutljivih gorskih območjih.

### Pristojbina, ki temelji na prevoženih kilometrih, kot najboljša izbira

Po spremenjenem členu 7.1 nova Direktiva državam članicam omogoča, da ohranijo ali uvedejo cestnine in/ali uporabnine na vseevropskem cestnem omrežju. Cestnine naj temeljijo na prevoženi razdalji in vrsti vozila (člen 2b), medtem ko uporabnina daje uporabniku pravico, da infrastrukturo uporablja določeno obdobje (člen 2c). To pomeni, da bodo države članice še vedno same izbirale med cestninami, ki temeljijo na določeni razdalji, in dajatvami, ki temeljijo na določenem času. Imajo celo možnost, da ne uveljavijo niti dajatev niti cestnin.

#### Člen 2

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

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

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

#### Člen 7

1. Države članice lahko ohranijo ali uvedejo cestnine in/ali uporabnine na vseevropskem cestnem omrežju ali delih tega omrežja, vendar le pod pogoji, določenimi v odstavkih 2 do 12. To ne posega v pravico držav članic, da v skladu s Pogodbo uporabljajo cestnine in/ali uporabnine na cestah, ki niso vključene v vseevropsko cestno omrežje, med drugim na vzporednih cestah, na katere je promet lahko preusmerjen z vseevropskega cestnega omrežja, in/ali so v neposredni konkurenci z določenimi deli tega omrežja, ali za motorna vozila, ki niso zajeta v opredelitvi 'vozil' na območju vseevropskega cestnega omrežja, pod pogojem, da pobiranje cestnin in/ali uporabnin na teh cestah ne diskriminira mednarodnega prometa in ne povzroča izkrivljanja konkurence med operaterji.

Od teh možnosti je le cestnina, ki temelji na prevoženi razdalji, kot je opredeljena v členu 2b, poštena do uporabnikov in hkrati predstavlja spodbudo, da se težka tovorna vozila uporabljajo učinkoviteje in se tako zmanjšajo negativni vplivi. Spremenjena Direktiva državam članicam

<sup>11</sup> Predlog za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi sistema ekotočk, ki bi veljal za težka tovorna vozila, ki potujejo skozi Avstrijo, za leto 2004, 20. 12. 2001 COM(2001)807 final2001/0310 (COD)

<sup>12</sup> Glej publikacijo T&E *Dostava blaga*, T&E 2004.

omogoča, da takšne cestnine zaračunavajo na vseevropskem cestnem omrežju in tudi na vseh cestah in za vsa vozila, celo tista, ki jih Direktiva ne zajema (člen 2d), v skladu z načelom subsidiarnosti.

#### Člen 7

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

#### Člen 2

"(aa) " 'stroški gradnje' pomenijo stroške, povezane z gradnjo, in kjer je to primerno, tudi stroške financiranja:

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

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

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

V vsakem primeru pa delež stroškov gradnje, ki jih je treba upoštevati, na dan .....\* oziroma na dan uvedbe nove cestninske ureditve, če je ta poznejši, nikakor ne sme presegati deleža preostale tedaj pričakovane življenjske dobe delov infrastrukture. Stroški infrastrukture ali stroški izboljšav infrastrukture lahko zajemajo kakršne koli posebne izdatke za zmanjšanje hrupa ali izboljšanje varnosti v cestnem prometu ter dejanska plačila, ki jih je izvedel upravljavec infrastrukture na podlagi objektivnih okoljskih vidikov, na primer zaradi zaščite pred onesnaževanjem tal;

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

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

V cestnino lahko države članice vključijo stroške gradnje, obratovanja, vzdrževanja in razvoja cestnega omrežja (člen 7.9). Gradbeni stroški so podrobneje opredeljeni v členu 2 (aa). Zajemajo lahko stroške nove infrastrukture in tudi tiste infrastrukture, ki je bila zgrajena v zadnjih 30 letih ter pod posebnimi pogoji tudi zunaj tega obdobja.

V cestnino se ne smejo všteti zunanji stroški zdravstvenih okvar in okoljske škode, nesreč in prometnih zastojev.

Tovrstna cestnina, ki je odvisna od razdalje, naj bi na vseh cestah postala instrument osnovne uporabnine v Evropi in naj ne bi bila omejena le na gorata območja, saj je razdalja čez občutljivo gorsko območje običajno prekratka, da bi vplivala na količino prometa in pomenila precejšen vpliv.

### Diferenciacija pristojbin za znižanje emisij vozil v zrak

Spremenjena Direktiva državam članicam omogoča, da spreminjajo cestnino glede na emisijske razrede EURO, ravni PM in NOx in obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas (člen 7.10). Vozilom, ki povzročajo največ onesnaženja, je mogoče zaračunati dvakrat toliko kot vozilom, ki v istem razredu povzročajo najmanj onesnaženja. Uporaba infrastrukture v času konic prav tako lahko stane dvakrat toliko kot uporaba zunaj konic. Tudi to velja za določeni razred vozil. To pomeni, da države članice še pred uvedbo diferenciacije glede na okoljski vpliv in čas dneva ter letni čas,

lahko razlikujejo cestnino glede na razrede vozil, ki so opredeljeni na podlagi števila osi in najvišjo skupno težo (glej Prilogo IV).

#### *Člen 7*

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

- sorazmerna s postavljenim ciljem,

- pregledna in nediskriminatorna, zlasti glede na državljanstvo prevoznika, državo ali sedež prevoznika ali registracijo vozila ter glede na izhodiščni ali namembni kraj prevoza;

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

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

- obdobje dneva, vrsto dneva ali letni čas, pod pogojem, da

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

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

Prilagajanje stopenj zaračunavanja cestnin v skladu s prvo alineo se od držav članic zahteva najpozneje do leta 2010 ali v primeru koncesijskih pogodb od obnovitve te pogodbe. Država članica lahko odstopa od te zahteve, če:

- bi to resno ogrozilo celovitost cestninskega sistema na njenem ozemlju;

- za zadevni cestninski sistem tako razlikovanje ne bi bilo tehnično izvedljivo; ali

- bi to povzročilo odvratanje vozil, ki najbolj onesnažujejo, od vseevropskega cestnega omrežja, s posledičnimi učinki na prometno varnost in javno zdravje.

O takih odstopanjih se uradno obvesti Komisijo.

#### *Priloga IV*

Razredi vozil so opredeljeni v spodnji tabeli.

Vozila so razporejena v podkategorije 0, I, II in III glede na škodo, ki jo povzročajo cestišču, in sicer v naraščajočem zaporedju (razred III je torej kategorija, ki povzroča največ škode cestni infrastrukturi). Škoda narašča eksponentno z večanjem osne obremenitve. Vsa motorna vozila in kombinacije vozil z največjo dovoljeno skupno maso naloženega vozila, ki ne presega 7,5 tone, sodijo v škodni razred 0.

### **Cestnine za predore in mostove, ki kažejo na višje stroške infrastrukture na gorskih območjih**

Spremenjena Direktiva tako kot Direktiva 1999/62 ne dopušča hkratne uporabe uporabnin in cestnin. Vendar pa člen 7.3 omogoča, da države članice na omrežjih, kjer se zaračunavajo uporabnine, za uporabo mostov, predorov in gorskih prelazov zaračunavajo tudi cestnine.

#### *Člen 7*

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

Ta določba ne velja za pomembnejše primere na gorskih območjih, kjer bi država članica na svojem ozemlju zaračunavala cestnino, in ne uporabnino. Še vedno je odprto vprašanje, ali je mogoče na različnih odsekih mreže glede na ravni stroškov zaračunavati različne ravni cestnine.

Spremenjena Direktiva ne predvideva možnosti razlikovanja glede na vrsto infrastrukture ali območje (glej zgoraj, pod diferenciacijo in členom 7.10). Vendar pa člen 7.1 dovoljuje uporabo takšnih dajatev samo na delih omrežja TEN, kar je prav tako oblika geografske diferenciacije.

Tudi člen 7a ne zagotovi končnega odgovora na to vprašanje. Stroški, ki se upoštevajo pri izračunu cestnine, »morajo biti vezani na omrežje ..., na katerem se cestnina zaračunava«. To niti ne dovoli niti ne prepoveduje delitev nacionalnega omrežja na različne segmente ter ločenega izračunavanja stroškov in cestnin.

#### Člen 7a

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

Obstoječi sistemi prav tako ne dajejo odgovora na to točko. Tradicionalni sistemi cestnin, ki temeljijo na koncesijah, določajo raven cestnine glede na stroške na zadevnem odseku mreže. Tako imajo koncesionarji na gorskih območjih višje stroške kot drugje. Posledično so cestnine za uporabo predora Mont Blanc znatno višje kot povprečna cestnina na drugih francoskih in italijanskih avtocestah.

Avstrija je leta 2004 od sistema uporabnin prešla k sistemu cestnin na vseh avtocestah. Ta sistem ne temelji na koncesijskih pogodbah. Avstrija za uporabo predorov in gorskih prelazov že dolgo zaračunava cestnine. Po uvedbi sheme 'LKW-Maut' leta 2004 Avstrija na gorskih povezavah še naprej zaračunava tako imenovano *Sondermauten* (posebne cestnine). Te posebne cestnine so sporne. Evropska komisija je sprožila postopek na sodišču, vendar je bil ta po sprejemu spremenjene Direktive ukinjen.

Ugotovitve na podlagi teh primerov in negotovih pravnih razmer so:

- Zaračunavanje različnih ravni cestnin na različnih delih mreže še ni izključeno, dokler ravni cestnin ni mogoče upravičiti s stroški v skladu s členom 7.9.
- Zagotoviti je treba, da se za uporabo predorov, mostov in gorskih prelazov lahko zaračunavajo višje cestnine kot na preostalem omrežju.
- Zdi se, da je to sprejemljivejše za koncesije kot v drugih primerih.
- Sistem ne sme biti diskriminatoren in naj ustrezno upošteva splošna načela Evropske pogodbe.

#### **Pribitki za financiranje prednostnih projektov TEN na gorskih območjih**

Spremenjena Direktiva kot nov instrument na občutljivih gorskih območjih uvaja možnost zaračunavanja dodatnih pribitkov, te pa opredeljuje (člen 7.11) dolg seznam pogojev, ki jim je treba zadostiti:

- Na cestnih odsekih prihaja do hudih zastojev, ki vplivajo na prosto gibanje vozil, oz. na teh odsekih vozila povzročajo večjo okoljsko škodo.
- Prihodek, ustvarjen s pribitkom, je treba naložiti v prednostne projekte evropskega pomena, kot to opredeljujejo Smernice TEN 2004<sup>13</sup>.
- Ti projekti morajo biti na istem koridorju kot cesta, na kateri se pribitki zaračunavajo.
- Pribitek ne sme pomeniti nepošteno obravnave trgovskega prometa.
- Najvišja raven pribitka na splošno je 15 % povprečne cestnine ali 25 % povprečne cestnine pri čezmejnih projektov.

<sup>13</sup> Glej Odločbo št. 884/2004/EC, Priloga 3.

#### Člen 7

11. Brez poseganja v člen 9(1) in (1a) se v izjemnih primerih v zvezi z infrastrukturo v gorskih regijah in po predhodnem obvestilu Komisije lahko zaračunava pribitek k cestninam, in sicer za posamezne odseke:

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

(b) na katerih vozila povzročajo večjo okoljsko škodo, pod pogojem, da:

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

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

- zaračunavanje pribitka nima za posledico nepravilnega obravnavanja komercialnega prometa v primerjavi s preostalimi uporabniki cest,

- se pred zaračunavanjem pribitka Komisiji predložijo finančni načrti o infrastrukturi, na kateri se bo pribitek zaračunaval, ter analiza stroškov in koristi novih infrastrukturnih projektov,

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

Uporaba te določbe za nove čezmejne projekte je odvisna od soglasja zadevnih držav članic. Ko Komisija od države članice, ki namerava uporabljati zaračunavanje pribitka, prejme finančne načrte, te informacije predloži članom odbora iz člena 9c(1).

Če Komisija meni, da načrtovani pribitek ni v skladu s pogoji iz tega odstavka, ali če meni, da bi imel načrtovani pribitek pomembne negativne učinke na gospodarski razvoj obrobni regij, lahko v skladu s postopkom iz člena 9c(2) zavrne načrte države članice za pristojbine ali zahteva njihove spremembe.

Seznam pogojev, ki jih je treba izpolniti pred uporabo pribitkov, je nekoliko preprečevalen. Za najočitnejše uporabe gre dejansko pri povezavi Brenner, med Avstrijo in Italijo, ter povezavi Fréjus, med Francijo in Italijo. Na teh povezavah so načrtovani prednostni železniški projekti TEN in prav tako pomembne povezave med alpskimi cestnimi prelazi za tovorni promet na istih koridorjih. Poleg tega bi se lahko dodatni pribitki uporabili za pridobivanje prihodka za osrednji železniški predor v Pirenejih. Vendar je na tej povezavi še vedno nizek obseg tovarnega prometa, saj večino izmenjave med Iberskim polotokom in Evropo poteka po obalnih povezavah na vzhod in zahod Pirenejev. Direktiva pomena »isti koridor« ne opredeljuje natančno. Zato ni jasno, ali je pribitke mogoče zaračunavati tudi na obalnih povezavah, da bi se s tem financiral osrednji železniški predor. Isto vprašanje se postavlja tudi pri alpskih koridorjih. V obeh primerih obstajajo vzporedne povezave, npr.: Tauern v Avstriji in Mont Blanc, Montgenèvre ali celo sredozemska obalna povezava med Francijo in Italijo. Z vidika upravljanja transporta se zdi smiselno, da se pribitki dovolijo na vseh vzporednih povezavah, s čimer se prepreči preusmerjanje prometa na cenejše poti.

#### Regulatorne dajatve

Člen 9 spremenjene Direktive vsebuje seznam davkov ali dajatev, ki jih države članice lahko uporabijo pod subsidiarnostjo. Glede občutljivih območij, tako urbanih kot goratih, člen 9.1a, dopušča uporabo regulatornih dajatev za boj proti prometnim zastojem in vplivom na okolje.

#### Člen 9

1a. Ta direktiva ne preprečuje državam članicam *nediskriminatorne* uporabe:

(a) regulatornih dajatev, ki so posebej namenjene preprečevanju časovnih in prostorskih prometnih zastojev.

(b) regulatornih dajatev, katerih namen je boj proti okoljskim vplivom, vključno s slabo kakovostjo zraka, na kateri koli cesti v mestnih območjih, vključno s cestami vseevropskega omrežja, ki prečkajo mestno območje.

Čeprav besedilo izrecno omenja urbana območja, se regulatorne dajatve lahko uporabljajo tudi na gorskih območjih. Urbana območja se omenjajo samo kot primer, da je mogoče regulatorne dajatve zaradi obsežnih prometnih zastojev in okoljskih problemov še zlasti uporabljati v teh območjih. Vsekakor sta komisar za transport, Jacques Barrot, in direktor za kopenski transport v DG TREN med pogajanji o spremenjeni Direktivi potrdila, da je bistven del tega besedila »na kateri koli cesti«. Enako bi moralo veljati za vplive na okolje: besedilo omenja le »slab zrak«, vendar se regulatorne dajatve lahko prav tako uporabljajo pri drugih okoljskih vplivih, npr. hrupu.

Spremenjena Direktiva ne vsebuje nobenih konkretnih nadaljnjih pojasnil o tem, kako bi bilo mogoče uporabiti regulatorne dajatve. To je prepuščeno državam članicam, ki se morajo pri tem le držati splošnih pravil Evropske pogodbe (glej poglavje spodaj). Ne glede na primere uporaba regulatornih dajatev na glavnih povezavah skozi gorska območja verjetno ne bo nesporna in bo o njih verjetno odločeno s sodbo sodišča. Vendar Pogodba in več sodb Evropskega sodišča potrjujejo okvir za omejevanje prostega pretoka blaga pod določenimi pogoji, med katerimi so tudi zaščita okolja in zdravje državljanov<sup>14</sup>.

Uporaba regulatornih dajatev na občutljivih gorskih območjih se zdi izvedljiva, vendar jih je treba izvajati zelo previdno in v skladu z osnovnimi pravili pogodbe.

### **Diferenciacija med lokalnim in tranzitnim prometom**

Občutljiva gorska območja so pogosto precej oddaljena in v primerjavi s povprečjem v zadevnih državah so gospodarske dejavnosti omejene. Vendar je turizem na vseh takšnih območjih ključni gospodarski dejavnik, dobava blaga na to območje pa je pomembna ne le za lokalno prebivalstvo, ampak tudi za turistični sektor. Ob upoštevanju tega ima lokalni prevoz ter uvozni/izvozni transport v primerjavi s tranzitnim prometom, ki zgolj prečka ta območja, ne da bi s tem prispeval h gospodarskemu razvoju, povsem drugačno funkcijo in pomen.

Diferenciacija med lokalnim in tranzitnim prometom je v skladu z osnovnimi načeli Evropske unije (glej tudi naslednje poglavje) zelo omejena. Poleg tega spremenjena Direktiva vsebuje uvodni izjavi, ki prav tako poudarjata meje takšne diferenciacije. Uvodna izjava 6 dovoljuje zaračunavanje cestnine le na delu omrežja, vendar na način, ki za vozila, ki niso lokalna, ni diskriminatoren. To jasno usmerja države članice, ki nameravajo zaračunavati cestnino, da to uveljavijo le na povezavah, kjer je pogostnost nedomačih uporabnikov zelo velika, kar še zlasti velja za glavne povezave skozi občutljiva gorska območja, ki jih težka vozila uporabljajo za prevoz blaga.

Uvodna izjava 13a se osredotoči na uporabo instrumentov za cestninjenje v državah, ki niso članice. Te države ne smejo sprejemati ukrepov, ki bi bili diskriminatorni do tranzitnega prometa. Ti uvodni izjavi odražata splošna pravila, ki jih uveljavlja Pogodba.

#### *Uvodna izjava 6*

(6) Zaradi stroškovne učinkovitosti pri izvajanju sistema zaračunavanja cestnin ni nujno, da je dostop do celotne infrastrukture, na katero se cestnina nanaša, omejen in se zaračunava cestnina. Države članice se lahko odločijo, da izvajajo to direktivo z uporabo cestnin na zgolj določenih delih infrastrukture, na katero se cestnina navezuje. To naj ne bi diskriminiralo nelokalnega prometa.

#### *Uvodna izjava 13a*

(13a) Da bi zaradi različnih režimov v državah članicah EU in tretjih državah preprečili preusmerjanje prometa, naj bi to Komisija poskušala doseči med pogajanji za mednarodne sporazume; tretje države pri tem ne sprejemajo nobenih ukrepov.

<sup>14</sup> Odločba Evropskega sodišča z dne 15. novembra 2005 o primeru C-320/03; Pogodba o Evropski skupnosti, prečiščeno besedilo, december 2004, še zlasti člen 30.

Zaradi različne narave se zahteva po nediskriminatornosti ne more v celoti uporabljati glede lokalnega nasproti nelokalnemu prometu, zato obstaja nekaj prostora pri diferenciranju cestnine. Narodnost vozila ali izvora ali cilja, kamor je tovar namenjen, pa sama po sebi ne izpolnjuje pogoja, da bi bil to promet »drugačne vrste«. Cestnine se ne morejo diferencirati vzdolž nacionalnih meja, ne da bi to pojmovali kot diskriminatorno.

### **Splošna načela, ki jih je treba upoštevati**

Splošna načela Evropske skupnosti so določena v Pogodbi iz Nice. Pomemben cilj Evropske unije je oblikovati notranji trg in omogočiti prost pretok blaga, ljudi, kapitala in storitev (člen 14).

Pod naslovom Prosti pretok blaga Pogodba razlaga, česa države članice pri omogočanju prostega pretoka blaga ne smejo početi; te dejavnosti se v glavnem navezujejo na carino ali količinske omejitve pri uvozu in izvozu. Vendar pa člen 30 dopušča omejitve, če je te mogoče utemeljiti z javno varnostjo, varovanjem zdravja in življenja ljudi, živali ali rastlin. To ustvarja okvir za uvedbo omejitev iz okoljskih ali zdravstvenih razlogov. Pod naslovom Skupna transportna politika diskriminacija na podlagi izvora ali kraja namembnosti blaga ni dovoljena.

#### *Člen 14 (Pogodba iz Nice, naslov Notranji trg)*

1. Skupnost sprejme ukrepe za postopno vzpostavitev notranjega trga v obdobju, ki se izteče 31. decembra 1992, v skladu z določbami tega člena in členov 15, 26, 47(2), 49, 80, 93 in 95, ne da bi posegala v druge določbe te pogodbe.
2. Notranji trg zajema območje brez notranjih meja, na katerem je v skladu z določbami te pogodbe zagotovljen prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala.
3. Svet na predlog Komisije s kvalificirano večino določi smernice in pogoje, potrebne za zagotavljanje uravnoteženega napredka na vseh zadevnih področjih.

#### *Člen 23 (Pogodba iz Nice, naslov Prosti pretok blaga)*

1. Skupnost temelji na carinski uniji, ki zajema vso blagovno menjavo in med državami članicami prepoveduje carine pri uvozu in izvozu ter vse dajatve z enakim učinkom, poleg tega pa uvaja skupno carinsko tarifo v odnosih s tretjimi državami.
2. Določbe člena 25 in poglavja 2 tega naslova se uporabljajo za izdelke s poreklom iz držav članic in za izdelke, ki prihajajo iz tretjih držav in so v državah članicah v prostem prometu.

#### *Člen 25 (Pogodba iz Nice, naslov Prosti pretok blaga)*

Carine pri uvozu in izvozu ter vse dajatve z enakim učinkom so med državami članicami prepovedane. Ta prepoved se uporablja tudi za carine fiskalne narave.

#### *Člen 28 (Pogodba iz Nice, naslov Prosti pretok blaga)*

Med državami članicami so prepovedani količinske omejitve pri uvozu in vsi ukrepi z enakim učinkom.

#### *Člen 29 (Pogodba iz Nice, naslov Prosti pretok blaga)*

Količinske omejitve pri izvozu in vsi ukrepi z enakim učinkom so med državami članicami prepovedani.

#### *Člen 30 (Pogodba iz Nice, naslov Prosti pretok blaga)*

Določbe členov 28 in 29 ne izključujejo prepovedi ali omejitev pri uvozu, izvozu ali blagu v tranzitu, če so utemeljene z javno moralo, javnim redom ali javno varnostjo, varovanjem zdravja in življenja ljudi, živali ali rastlin, varstvom nacionalnih bogastev z umetniško, zgodovinsko ali arheološko vrednostjo ali z varstvom industrijske in poslovne lastnine. Vendar te prepovedi ali omejitve ne smejo biti sredstvo za samovoljno diskriminacijo ali prikrito omejevanje trgovine med državami članicami.

#### *Člen 75 (Pogodba iz Nice, naslov Skupna transportna politika)*

1. Pri prevozu znotraj Skupnosti se odpravi diskriminacija, ki je v tem, da prevozniki zaračunavajo različne prevoznine in nalagajo različne pogoje za prevoz enakega blaga na istih prometnih povezavah glede na državo porekla tega blaga ali namembno državo.
2. Odstavek 1 Svetu ne preprečuje sprejetja drugih ukrepov v skladu s členom 71(1).
3. Svet na predlog Komisije in po posvetovanju z Ekonomsko-socialnim odborom s kvalificirano večino sprejme predpise za izvajanje določb odstavka 1.



## Priloga 3: Stanje in priložnosti v Avstriji

### a) Trenutno stanje

Avstrija je 1. januarja 2004 za vsa potniška in tovorna vozila nad 3,5 tone uvedla pristojbino, odvisno od razdalje. Ta pristojbina, znana kot '*LKW-Maut*', se zaračunava na avtocestah in nekaterih hitrih cestah. Tarifa je odvisna le od števila osi in se ne razlikuje glede na emisijske razrede (glej tabelo).

**Avstrijske pristojbine LKW-Maut po kategorijah vozil, 2006** (€ na vozilo-km, DDV ni vštet)

	2 osi	3 osi	4 ali več osi
Pristojbina	€ 0,130	€ 0,182	€ 0,273
Dejavnik povečanja	1	1,4	2,1

Povprečna pristojbina v avstrijski ureditvi je okrog € 0,22 na vozni kilometer. Raven tarife je zasnovana tako, da pokrije stroške infrastrukture, skupaj z dolgovi podjetja za avtoceste ASFINAG, ko so povezani s prvotnimi gradbenimi deli. Kot rečeno, se pristojbina razlikuje le glede na število osi in dajatve za tovornjake, ki bolj onesnažujejo, niso višje ter kot takšne ne spodbujajo k uporabi čistejših vozil.

Na nekaterih povezavah preko Alp je treba plačati višje pristojbine. To so tako imenovane *Sondermauten* ali izjemne cestnine, ki se zaračunavajo na Brennerju, Tauernu, Pyhrnu, Karavankah in povezavah Arlberg.

Dve leti po uvedbi te ureditve so izkušnje dokaj pozitivne:

- LKW-Maut se je, kljub močnemu nasprotovanju na začetku, izvajal uspešno.
- Tudi uporabniki to ureditev sprejemajo.
- Ta ureditev temelji na dobro znani in preprosti tehnologiji (DSRC, mikrovalovi), ki skrbi za njeno zanesljivost (99,9 % pravih transakcij).
- Ta ureditev je za uporabnike preprosta in razumljiva ter od njih zahteva le malo opreme, ki ni draga (€5 za "Go-Box", ki se namesti v vozilo).
- Prihodki so v 2005 znašali skupaj € 780 milijonov.

Na nekaterih povezavah se promet z avtocest s cestninami preusmerja na druge ceste, kjer zaračunavanja ni, to negativno vpliva na prometni tok in prizadene lokalne prebivalce.

#### *Pravni okvir*

Sredi devetdesetih se je avstrijska vlada odločila, da za avtomobile uvede vinjeto, ki velja določeno časovno obdobje (imenovana *Pickerl*), za težka tovorna vozila pa pristojbino, ki temelji na prevoženi razdalji. Parlament je zahtevan zakon odobril leta 1996, in ga leta 2002 nadomestil s podrobnejšo zakonodajo.

#### *Tehnični sistem*

Avstrijski LKW-Maut temelji na DSRC s preprostimi cestninskimi tablicami (Go-Box), ki so nameščene v vozilih in signalnih podstavkih na avtocestah. Vsa vozila morajo biti opremljena s temi enotami. Gre za odprti sistem v nasprotju z zaprtim, kjer so signalni podstavki nameščeni na vstopu in izstopu z avtoceste. Stroški obratovanja sistema znašajo okoli 4 % prihodkov, medtem ko stroški izvajanja v celoti znašajo okoli 12 % prihodkov<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> Friedrich Schwarz-Herda, Avstrijsko Zvezno ministrstvo za transport, inovacije in tehnologijo (BMVIT) Medmestno cestninjenje: *Avstrijske izkušnje, predstavitev skupini IMPRINT-NET*, Bruselj, 25. 4. 06.

## **b) Načrti**

Načrta, po katerem bi ureditev LKW-Maut razširili tudi na druge ceste, ni. Prav tako trenutno ni nobenih konkretnih načrtov za uvedbo diferenciacije glede na emisijske razrede. Pač pa poteka razprava o zaračunavanju pribitkov na občutljivih alpskih območjih, vendar zaenkrat konkretnih podrobnosti ni.

## **c) Priložnosti**

Čeprav Avstrija na avtocestah za vozila nad 3,5 tone že uporablja pristojbine, ki temeljijo na prevoženi razdalji, spremenjena Direktiva ponuja te dodatne priložnosti:

- Razširitev na celotno cestno omrežje: nova Direktiva državam članicam daje priložnost, da sisteme zaračunavanja dajatev uveljavijo tudi zunaj TEN-R cest: na teh cestah se dajatve lahko zaračunavajo bolj v skladu s predpisi Pogodbe kot z direktivo. Tako ima Avstrija možnost, da sistem zaračunavanja dajatev z avtocest razširi na celotno cestno omrežje.
- Diferenciacija glede na emisijske razrede vozil ali emisije: Čeprav je nekaj izjem, bodo države članice do leta 2010 svoje sisteme zaračunavanja dajatev morale diferencirati glede na emisijske razrede ali emisije PM10 ali NOx.
- Regulatorne dajatve: Te bi bilo mogoče uvesti v bolj zgoščenih območjih ali v območjih z okoljskimi problemi.
- Pribitki: Ti so gotovo pomembna možnost za alpska območja in gorske prelaze v Avstriji.

## **Priloga 4: Stanje in priložnosti v Nemčiji**

### **a) Trenutno stanje**

Nemčija je konec avgusta 2003 odstopila od sporazuma o evrovinjeti (sklenjen z Beneluksom, Švedsko in Dansko), ko je bilo treba vinjeto, ki je časovno opredeljena, zamenjati s pristojbino, ki temelji na prevoženi razdalji in se imenuje *LKW-Maut*. Zaradi tehničnih težav je bil začetek sistema odložen na 1. januar 2005.

Cilj LKW-Maut je povečati prihodke za financiranje nove transportne infrastrukture. Nemška vlada sledi integrirani politiki povezovanja različnih oblik prevoza in tako namerava te prihodke porabiti za nove ceste, železnice in celinske plovne poti. Cilj je odstraniti ozka grla ali prometne zastoje (*Anti-Stau-Programm*). Oktobra 2003 je bila ustanovljena javna institucija za financiranje transportne infrastrukture. Njena glavna naloga je ponovno vlaganje prihodkov iz LKW-Maut v transportne projekte.

Pristojbina se zaračunava le na avtocestah in za vozila s težo nad 12 ton. Njena raven je odvisna od števila osi in emisijskih razredov ter se giblje med 0,09 € in 0,14 €. V skladu s pogoji iz Direktive 1999/62 se pri izračunu pristojbine lahko upoštevajo le infrastrukturni stroški avtocest. Z neodvisno študijo so izračunali, da naj bi infrastrukturni stroški za uporabo avtoceste za težka tovorna vozila znašali 3,4 milijarde €, kar ustreza povprečnim ponderiranim stroškom 0,15 € na kilometer. Trenutno je zaradi sheme nadomestil, ki veljajo za prevozni sektor, povprečna pristojbina le 0,124 € na kilometer. Načelno se to nadomestilo zagotavlja z znižanjem davka na gorivo. Evropska komisija je januarja 2006 nasprotovala shemi nadomestil, ki jo je predlagala nemška vlada. Ko bo ta shema nadomestil sprejeta, se bo povprečna ponderirana pristojbina dvignila na 0,15 €.

#### *Pravni okvir*

Pravni okvir za LKW-Maut je določen v zakonu, ki ga je nemški parlament sprejel leta 2002.

#### *Tehnični sistem*

Nemški LKW-Maut temelji na tehnologiji GPS/GSM. Satelitska navigacija (GPS) opredeli položaj vozila s pomočjo enote, vgrajene v vozilo. Ta preveri, ali je vozilo na avtocesti, kjer se dajatve zaračunavajo, ali na drugi cesti. Celično omrežje (GSM) osrednjemu uradu sporoči pristojbino, ki naj bi se plačala, in ta znesek se nato zaračuna. Uveljavljanje poteka z uporabo mikrovalovne tehnologije (DSRC). Tehnologija je bila inovacija in je do tedaj za cestninjenje še niso uporabili. To je skupaj z zahtevnim časovnim razporedom botrovalo začetni zamudi. Medtem sistem dobro deluje in na cestah zahteva zelo malo opreme. Hkrati je sistem prožen in ga je mogoče razširiti na druge dele omrežja. Vendar pa polročni predplačniški sistem za uporabnike brez elektronske naprave (OBU) v avtomobilu ne daje enake prožnosti. Že v sedanjem sistemu cestninjenja na avtocestah je precej nepraktičen, v razširjenem sistemu pa sploh ne bo uporaben. Trenutno samo 10 % uporabnikov ni opremljenih z elektronsko napravo OBU, ki je vgrajena v avtomobil.

### **b) Načrti**

Bistvenih sprememb sedanjega sistema ni v načrtu, čeprav pa naj bi se v prihodnje vključile še nekatere ceste, na katere se promet trenutno preusmerja.

### **c) Priložnosti**

Ob upoštevanju določb v spremenjeni Direktivi je mogoče nemški sistem:

- razširiti, da bo obsegal celotno mrežo;
- razširiti na vozila, težka pod 12 ton.

## **Priloga 5: Stanje in priložnosti v državah s tradicionalnimi upravljavci avtocest (F, E, GR, I, P)**

V Franciji, Španiji, Grčiji, Italiji in na Portugalskem zasebni upravljavci že nekaj desetletij upravljajo dele omrežja. Ti upravljavci imajo pravico zaračunavati cestnino za uporabo njihovih avtocest. Zneski cestnin so običajno del pogodbe med državnimi pristojnimi organi in upravljavci avtocest in so tako v dani državi glede na ustrezne pogodbe lahko na različnih avtocestah različni. Raven cestnine zajema stroške upravljavca, skupaj s presežkom v obliki dobička. Čeprav so to cestnine, ki temeljijo na prevoženi razdalji, njihove ravni običajno ne določamo na kilometer, ampak je v obliki matrice od vstopa na avtocesto do izstopa z nje. Ta ureditev zajema vse vrste vozil, kot so motorna kolesa, avtomobili, lahka in težka tovorna vozila. Nobena od ureditev cestnin ne diferencira glede na emisijske razrede ali emisije.

### **FRANCIJA**

#### **a) Trenutno stanje**

V Franciji je trenutno trinajst upravljavcev avtocest, pri katerih dolžina avtocest v upravljanju znaša od 2,5 km do skoraj 3000 km. Ti upravljavci so odgovorni za posamezne mostove, predore ali celotno avtocestno mrežo v določeni regiji. Državna krovna organizacija avtocestnih operaterjev je ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'ouvrages à péage). Nekateri deli avtocestnega omrežja so izključno javne ceste brez cestnine. Te avtoceste so v glavnem v aglomeracijah, na primer okrog Pariza in v Alzaciji. Skupne nacionalne pristojbine ni, vsi avtocestni upravljavci uporabljajo različne pristojbine. Pogosti uporabniki so upravičeni do znatnih popustov.

#### **b) Načrti**

Večjih načrtov za spremembo sistema zaračunavanja cestnin ni. Na državni ravni trenutno preučujejo predlog politika iz Alzacije, ki predvideva zaračunavanje cestnine na avtocestah in nekaterih cestah »prvega razreda« v Alzaciji, kjer je število težkih tovornih vozil po uvedbi sistema LKW-Maut v Nemčiji močno naraslo.

#### **c) Priložnosti**

Spremenjena Direktiva Franciji ponuja možnosti, da zaračunava cestnine ali pristojbine na vseh avtocestah in na drugih cestah. Te bi lahko bile diferencirane glede na emisijske razrede in emisije. V Alpah in Pirenejih ima Francija možnost zaračunati pribitke. V urbanih območjih in drugih območjih z okoljskimi problemi pa bi se lahko zaračunavale regulatorne dajatve. Spremenjena Direktiva upošteva najvišje ravni popustov za pogoste uporabnike, ki znašajo okrog 13 %. V nekaterih primerih so trenutni popusti precej višji.

### **ŠPANIJA**

#### **a) Trenutno stanje**

V Španiji je trenutno 30 upravljavcev avtocest, pri katerih dolžina omrežja v upravljanju znaša od 3 km do skoraj 470 km. Krovna organizacija vseh teh operaterjev je ASETA (Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles Puentes y Vías de Peaje). Cestnina se zaračunava le na delih španskega avtocestnega omrežja (okrog 2800 km). Skupne nacionalne pristojbine ni.

#### **b) Načrti**

Znanih načrtov za spremembo sistema zaračunavanja cestnin ni.

### **c) Priložnosti**

Spremenjena Direktiva Španiji ponuja možnosti, da zaračunava cestnine ali pristojbine na vseh avtocestah in na vseh drugih cestah. Cestnine bi lahko bile diferencirane glede na emisijske razrede in emisije. V Pirenejih ima Španija možnost zaračunati pribitke. V urbanih območjih in drugih območjih z okoljskimi problemi pa bi se lahko zaračunavale tudi regulatorne dajatve.

## **ITALIJA**

### **a) Trenutno stanje**

V Italiji je trenutno 24 upravljavcev avtocest, ki skupaj upravljajo omrežje, katerega skupna dolžina znaša 6000 km. Polovico tega omrežja upravlja Autostrade S.p.A. Krovna organizacija vseh teh operaterjev je AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Tavori). Na nekaterih avtocestah na jugu Italije se cestnina ne zaračunava. Skupne nacionalne pristojbine ni. V Italiji so pogosti uporabniki upravičeni do večjih popustov.

### **b) Načrti**

Znanih načrtov za spremembo sistema zaračunavanja cestnin ni.

### **c) Priložnosti**

Spremenjena Direktiva Italiji ponuja možnosti, da zaračunava cestnine ali pristojbine na vseh avtocestah in na vseh drugih cestah. Cestnine bi lahko bile diferencirane glede na emisijske razrede in emisije. V Alpah ima Italija možnost zaračunati pribitke. V urbanih območjih in drugih območjih z okoljskimi problemi pa bi se lahko zaračunavale tudi regulatorne dajatve. Spremenjena Direktiva upošteva najvišje ravni popustov za pogoste uporabnike, ki znašajo okrog 13 %. V nekaterih primerih so trenutni popusti precej višji.

## **PORTUGALSKA**

### **a) Trenutno stanje**

Na Portugalskem je avtocestno omrežje, kjer se zaračunava cestnina, sestavljeno iz 11 avtocest, s skupno dolžino približno 1000 kilometrov. Upravlja jih BRISA.

### **b) Načrti**

Znanih načrtov za spremembo sistema zaračunavanja cestnin ni.

### **c) Priložnosti**

Spremenjena Direktiva Portugalski ponuja možnosti, da zaračunava cestnine ali pristojbine na vseh avtocestah in na vseh drugih cestah. Cestnine bi lahko bile diferencirane glede na emisijske razrede in emisije. V urbanih območjih in drugih območjih z okoljskimi problemi pa bi se lahko zaračunavale tudi regulatorne dajatve.

## Priloga 6: Stanje in priložnosti v državah s tradicionalnimi uporabninami

Belgija, Danska, Luksemburg, Nizozemska in Švedska od 1. januarja 1995 izvajajo sistem evrovinjete (do 31. avgusta 2003 je sodelovala tudi Nemčija). Pristojbine za vinjete v skladu z Direktivo 1999/62 veljajo za avtocestno omrežje in določene »državne« ceste za vozila, težka nad 12 ton. Pristojbina je časovno opredeljena in deluje na podlagi predplačila. Izdana potrdila se vzajemno priznavajo v vseh petih državah. V skladu s sistemom plačilo določenega zneska prevozniku daje pravico, da določeno časovno obdobje (dan, teden, mesec ali leto) lahko uporablja avtoceste sodelujočih držav članic. Vsaka sodelujoča država je odgovorna za vse, kar je povezano s plačilom evrovinjete, na svojem ozemlju.

Diferenciacija temelji na vozilu, njegovem vplivu na okolje (EURO razred), številu osi in je v obliki določene letne pristojbine. Najvišje letne dajatve so trenutno določene tako, kot kaže tabela.

**Pristojbine za evrovinjeto po kategorijah vozil, 2006 (€ na leto)**

	3 osi	4 ali več osi
EURO 0	1.332 €	2.233 €
EURO I	1.158 €	1.933 €
EURO II	1.008 €	1.681 €
EURO III	876 €	1.461 €
EURO IV in vozila, ki manj onesnažujejo	797 €	1.329 €

Vir: Direktiva 2006/38/ES, Priloga II: UL L 157/8, 9. junij 2006

### BELGIJA

#### a) Trenutno stanje

V Belgiji je poleg evrovinjete za težka tovorna vozila v rabi še cestnina za vsa vozila, ki uporabljajo predor Liefkenshoek na obvoznici R2 okrog Antwerpna.

#### b) Načrti

O sistemu zaračunavanja pristojbin za ceste v Belgiji trenutno razpravljajo na ravni zvezne in regionalnih vlad. Junija 2006 sta se regionalni vladi Flandrije in valonske regije dogovorili o izvedbi študije o možnostih za uvedbo vinjete za vozila, težka pod 12 ton, ki bi se uporabljala skupaj z evrovinjeto za težka tovorna vozila. Vsesplošna ureditev naj bi se po načrtu uvedla januarja 2008 in vključuje elektronsko vinjeto, ki temelji na tehnologiji, ki prepozna registrsko tablico. Tako kot pri evrovinjeti bo dajatev za lažja vozila temeljila na časovni opredelitvi (letna/mesečna itd.) ter se bo uporabljala za tuja in domača vozila. Vinjete naj bi za belgijske državljane ne predstavljale dodatnih stroškov, o nadomestilu z znižanjem davka na posest vozil pa še razpravljajo. O podrobnostih te ureditve bo odločila medresorska konferenca in pri tem upoštevala izsledke študije, ki naj bi jih predstavili jeseni 2006. Kot se razpravlja, bo vinjeta za vse uporabnike verjetneje temeljila na časovni opredelitvi kot pa na prevoženi razdalji, zato ne bo spodbujala k zmanjšanju števila voženj v določenem časovnem obdobju.

#### c) Priložnosti

Spremenjena Direktiva ponuja možnost, da se pri vozilih, težkih nad 3,5 tone, od pristojbin, ki so časovno omejene, preide k pristojbinam, ki temeljijo na prevoženi razdalji. Ta poteza bi jasno odražala uporabo cest s strani vozil in jo hkrati zaznavajo kot bolj pošteno. Prehod na sistem, ki temelji na prevoženi razdalji, bi zahteval novo infrastrukturo in tehnologije (to bi zahtevala tudi

načrtovana e-vinjeta za vozila, težka pod 12 ton). Direktiva hkrati prinaša možnost za vključitev celotnega cestnega omrežja v evrovinjeto.

Po spremenjeni Direktivi bodo morale vse države članice (z nekaj izjemami), ki zaračunavajo uporabo cest, od leta 2010 diferencirati sistem zaračunavanja za vsa vozila glede na emisijske razrede ali emisije PM10 ali NOx. To bi lahko zajemalo tudi diferenciacijo po EURO razredih, ki upoštevajo razrede od 0 do IV.

Regulatorne dajatve bi se lahko uvedle na območjih z okoljskimi težavami; v Belgiji bi tako lahko vključili največja mesta.

## **DANSKA**

### **a) Trenutno stanje**

Poleg ureditve evrovinjete ima Danska še cestnino na več odsekih svoje infrastrukture, tudi na mostovih na avtocesti E20 preko Storebælta in Øresunda. Dajatve na teh odsekih temeljijo na višini in dolžini vozil. Diferenciacije na podlagi emisijskih razredov ni.

### **b) Načrti**

Trenutno na Danskem ni načrtov za spremembo sistema zaračunavanja cestnin.

### **c) Priložnosti**

Po spremenjeni Direktivi bi bila ustrežnejša vinjeta, ki temelji na prevoženi razdalji, kot pa časovno omejena vinjeta. Ta vinjeta bi zajemala celotno cestno omrežje. Sistem, ki bi temeljil na prevoženi razdalji, pa bi zahteval namestitev novih tehnologij (GPS/GSM ali DSRC), ki bi spremljale vozila. Direktiva prav tako omogoča zaračunavanje pristojbin za vozila nad 3,5 tone. Regulatorne dajatve bi se lahko uvedle na onesnaženih urbanih območjih.

## **NIZOZEMSKA**

### **a) Trenutno stanje**

Poleg ureditve evrovinjete ima Nizozemska še cestnino na določenih odsekih svoje infrastrukture, vključno s predorom Westerschelde na N62. Cestnina za ta predor se diferencira na podlagi dolžine in višine vozila, ne pa tudi glede emisijskih razredov, v štiri kategorije.

### **b) Načrti**

O načrtih za uvedbo zaračunavanja cestnin se na Nizozemskem razpravlja že vrsto let, vendar je to vprašanje zelo politizirano, kar je tudi privedlo do številnih zamud. O zaračunavanju cestnine trenutno razpravlja odbor številnih interesnih skupin, ki ga je ustanovil minister za transport. Trenutno več pozornosti namenjajo zaračunavanju potniškimi vozilom kot težkim tovornim vozilom, in dosežen je bil kompromis o ureditvi zaračunavanja cestnine za vsa vozila. Dogovorili so se o smernicah glede osnove takšnega sistema, ki naj bi se uvedel do leta 2012. Odločitev o tem, ali se sistem sprejme ali ne, je preložena na naslednjo vlado.

Predlagani sistem zaračunavanja kilometrov bo zajel vsa vozila in celotno cestno omrežje: Glede tehničnih podrobnosti se še niso dogovorili, vendar se zdi, da bo sistem, ki temelji na GPS, najprimernejši.

Zaračunavanje cestnine glede na prevoženo razdaljo bo delno nadomestilo trenutni nakupni davek na vozila in letno takso za osebne avtomobile (zaenkrat konkretna odločitev o težkih tovornih vozilih še ni bila sprejeta). Nakupni davek za potniške avtomobile se že diferencira glede na okoljske značilnosti, tudi porabo goriva; letna taksa za vozila pa se diferencira po teži vozila. Zaračunavanje pristojbin bo tako upoštevalo tudi diferenciacijo na podlagi okoljskih značilnosti in vplivov.

### **c) Priložnosti**

Poleg načrtov, predstavljenih zgoraj (zaračunavanje na podlagi km, vsa vozila, celotno cestno omrežje, diferenciacija glede na okoljske značilnosti ), spremenjena Direktiva dopušča tudi regulatorne dajatve v onesnaženih urbanih območjih.

## **ŠVEDSKA**

### **a) Trenutno stanje**

Na Švedskem se pristojbine za evrovinjete zaračunavajo za tovornjake, težke nad 12 ton, in za tovornjake, težke nad 7 ton, s prikolico. Cestnina se zaračunava tudi za most čez Øresund na avtocesti E20 (glej pri Danski). Mesto Stockholm trenutno izvaja poskusno shemo zaračunavanja pristojbine za preobremenjenost za vsa motorna vozila (januar-julij 2006). Izid referendumu septembra 2006 bo odločil o tem, ali naj se takšna ureditev stalno izvaja.

### **b) Načrti**

Poteka vladna študija o pogojih za zaračunavanje po kilometrih, njeni rezultati bodo predstavljeni jeseni 2006 (napovedani v osnutku zakona o transportu, predstavljenem 22. marca 2006). Švedska vlada namerava leta 2007 predstaviti konkreten predlog za davek, ki bi temeljil na prevoženi razdalji in ki bi začel veljati okrog 2010-2011. O nižji pristojbini za nekatere regije in industrijske panoge (predvsem gozdarstvo in severna kopenska regija) razprava še poteka, vendar pa bo kilometrska dajatev veljala za švedska in tuja vozila. Prav tako še razpravljajo o vračilu dela davka na dizelsko gorivo vozilom, ki jih prizadene kilometrska dajatev.

Odločitev o omejitvi najnižje teže (3,5, 7,5 ali 12 ton) še ni sprejeta. Ta je v glavnem odvisna od odločitve glede nadomestil za davek na dizelsko gorivo, vendar bodo verjetno vgrajeni tudi nekateri elementi, ki bodo omogočili diferenciacijo na podlagi okoljskih značilnosti (EURO emisijski standardi).

### **c) Priložnosti**

Spremenjena Direktiva dopušča vključitev celotnega cestnega omrežja, čeprav se za določene regije lahko dopustijo odstopanja, kot je omenjeno zgoraj. Sprememba od časovno opredeljene vinjete k dajatvi za prevožene kilometre bi zahtevala namestitev novih tehnologij. Pristojbine lahko veljajo za vozila, težka nad 3,5 tone. Regulatorne dajatve se lahko uvedejo na območjih z okoljskimi problemi ali preobremenjenostjo, kot so urbana območja.



## **Priloga 7: Stanje in priložnosti v državah, ki nimajo sistema pristojbin**

Več držav trenutno nima sistema pristojbin za cestno infrastrukturo. Med te sodijo Združeno kraljestvo, Finska, Estonija, Latvija in Litva, od katerih prvi dve preverjata izvedljivost uvedbe takšne ureditve. Irska ima trenutno tri avtocestne povezave, na katerih se zaračunava cestnina, nima pa razvejanega sistema. Irski organ, pristojen za ceste, preučuje zgraditev novih cest, kjer bi se zaračunavale cestnine. Gradnja bi potekala v javno zasebnem partnerstvu.

### **FINSKA**

#### **a) Trenutno stanje**

Na Finskem se uporabnina na cestah in avtocestah trenutno ne zaračunava.

#### **b) Načrti**

Glede zaračunavanja uporabnine na Finskem ni nobenih konkretnih načrtov. Vendar pa je bila izvedena predhodna študija (dokončno izoblikovana marca 2006) o zaračunavanju cestnin za težka tovorna in osebna vozila. Študija, ki jo je naročilo Ministrstvo za transport in komunikacije in upravljanje cest, je del nalog vladnega Odbora za financiranje infrastrukture.

Cilj študije je bil opisati mednarodni pravni okvir in različne možnosti za uporabo dajatev (skupaj z omrežjem in vozili, ki bi se upoštevali pri zaračunavanju, vrsto dajatve, tehnologijo za zaračunavanje in vprašanja, povezanimi z uveljavljanjem). Poročilo poda pregled sistemov, študij, in izkušenj več držav kot tudi nacionalnih in mednarodnih sporazumov ter zakonodaje in splošnih uporabnin. S finskega stališča so nato opisane različne možnosti za odzivanje na spreminjajoče se pogoje obdavčenja prevoza in sistemov zaračunavanja (tudi pravni in finančni vidiki). Študija je preučila vinjete, urbane dajatve in pristojbine za težka tovorna vozila. Vprašanje je tesno povezano z razpravo, ki o potrebi spreminjanja sistema obdavčenja v državi še poteka. Čeprav študija obravnava možnosti in vprašanja o izvajanju, pa posebnih predlogov ali priporočil ne ponudi.

Študija je na Finskem spodbudila razpravo o tem vprašanju. Prevozniki so se zavzemali za zaračunavanje pristojbin številnim tujim (v glavnem ruskim) težkim tovornim vozilom, ki vozijo skozi Finsko. Veliko je zanimanja za ureditve urbanih dajatev, ki so uveljavljene v Londonu in Stockholmu. Zdi se, da je največ zanimanja za zaračunavanje na podlagi prevoženih kilometrov.

#### **c) Priložnosti**

Finska bi lahko uvedla shemo zaračunavanja, kot je načrtovana v spremenjeni Direktivi, z uporabo pristojbine, ki temelji na prevoženih razdalji in ki se zaračunava vsem vozilom, težkim nad 3,5 tone, na vseh cestah. Diferenciacija na podlagi emisijskih razredov bi lahko vodila k obnovi voznega parka s čistejšimi vozili. Regulatorne dajatve bi se lahko uporabile na območjih z okoljskimi problemi. Vendar pa je mogoče predvideti politične in gospodarske odpore v delu določenih industrijskih panog (lesna in papirna industrija, na primer) in v bolj oddaljenih regijah, tako kot se je zgodilo na Švedskem.

### **ZDRUŽENO KRALJESTVO**

#### **a) Trenutno stanje**

V Združenem kraljestvu ni nacionalnega sistema zaračunavanja. Z izjemo odseka M6, kjer se plačuje cestnina, in določenih infrastrukturnih predelov (predori, mostovi) v tej državi ni dajatev na avtocestah. Dajatev zaradi preobremenjenosti v Londonu je sprejeta kot uspešna. Cambridge, Durham, Bristol, Bath, Greater Manchester, Shrewsbury, Tyne and Wear (okolica Newcastle-upon-Tyne) in West Midlands (okolica Birminghama) so lokalne skupnosti, ki trenutno oblikujejo predloge o zaračunavanju cestnin.

## **b) Načrti**

Uvedba dajatev za tovornjake, uporabnike cest (LRUC), je bila odložena za nedoločen čas, z njo pa bi se uvedle pristojbine za vozila, težka nad 3,5 tone, na vseh cestah, pri čemer bi se pristojbina diferencirala po razredu vozil. Pokrivanje stroškov se je po načrtih zdelo nezadostno, če bi vključili le težka tovorna vozila na vseh cestah, zato se bodo načrti verjetno razširili na osebna vozila, kar pa bo za zasnovu in izvedbo zahtevalo precej več časa.

Vendar pa se je novi transportni minister (od maja 2006), Douglas Alexander, izrekel za naklonjenega zaračunavanju pristojbin za ceste in hkrati najavil 10 milijonov GBP sredstev za financiranje razvoja vsesplošne ureditve. Sklad je namenjen zasebnemu sektorju za raziskave tehnologij, ki bi voznikom omogočale plačilo po miljah. Načrti LRUC bodo morda obnovljeni z nekaterimi prilagoditvami.

Katera koli predlagana ureditev bo temeljila na prevoženi razdalji in bo namenjena zmanjšanju okoljskega vpliva transportnega sistema ter tudi zmanjšanju preobremenjenosti. Dajatve za preobremenjenost in cestnine na avtocestah so med ureditvami, ki se bodo verjetno preučile.

Nenehno potekajo razprave o interoperabilnosti in tehnični združljivosti lokalnih dajatev za preobremenjenost in vsesplošne ureditve. Vendar pa je izvedba v enem desetletju malo verjetna.

## **c) Priložnosti**

Spremenjena Direktiva na podlagi subsidiarnosti državam članicam daje pravico, da zaračunavajo regulatorne dajatve za preobremenjenost in okoljske namene. Izvajanje takšnega sistema bi se lahko razširilo na druge ceste na onesnaženih in preobremenjenih območjih v Združenem kraljestvu. Namen zaračunavanja cestnin v Združenem kraljestvu je predvsem zmanjšati preobremenjenost in zmanjšati vpliv na okolje. Zato naj bi bile pristojbine diferencirane po emisijskih razredih in okoljskih značilnostih, da se spodbudi čistejša vozila.

## Priloga 8: Stanje in priložnosti v novih državah članicah z razdrobljenimi sistemi

Med novimi državami članicami jih več že uporablja neke vrste uporabnine na svojih (rastočih) avtocestnih omrežjih. Slovenija ima že dolgo uveljavljen sistem dajatev za uporabo avtoceste. Na Madžarskem, Slovaškem in Češkem so na določenih avtocestnih odsekih obvezne nalepke – vinjete, medtem ko se na Poljskem cestnina zaračunava le na nekaj odsekih. Več teh držav v bližnji prihodnosti načrtuje spremembo ali razširitev sistema zaračunavanja cestnine.

### ČEŠKA REPUBLIKA

#### a) Trenutno stanje

Od leta 1995 Češka Republika izvaja uporabnino (vinjeto), ki je časovno opredeljena, za vsa vozila s štirimi ali več kolesi. Vinjete so obvezne na vseh avtocestah in hitrih cestah. To sedaj velja za 740 km cestnega omrežja (od skupaj približno 900 km). Pravna podlaga za vinjete je zakonodaja EU. Raven pristojbine se razlikuje glede na skupno težo vozila in prikolice. Obstajajo trije razredi glede teže, vinjete pa so na voljo za različna časovna obdobja

#### Pristojbine za vinjete na Češkem, po kategorijah vozil, 2005<sup>16</sup>

	< 3,5 tone	< 12 ton	> 12 ton
1 dan			200 CZK (7,20 €)
15 dni	200 CZK (7,20 €)	650 CZK (22,90 €)	1300 CZK (45,70 €)
2 meseca	300 CZK (10,50 €)	1750 CZK (61,50 €)	3500 CZK (123 €)
1 leto	900 CZK (31,70 €)	7000 CZK (246 €)	15,000 CZK (528 €)

Kazen za vožnjo brez veljavne nalepke: 15,000 CZK (528€)

Vir: Češko Ministrstvo za transport <http://www.mdcr.cz/en/>

Leta 2005 je bilo prodanih 5,9 milijona nalepk (vse vrste, časovna obdobja in vozila) z letnim prometom 3 milijarde CZK (približno 0,1 milijarde €). Pri določanju cene ne nameravajo upoštevati resničnih stroškov škode, vzdrževalnih stroškov in stroškov zgraditve novih cest. Cestna vinjeta trenutno predstavlja 4 % financiranja infrastrukture. Drugi viri financiranja gradnje infrastrukture in njenega vzdrževanja (ceste, železnice in plovne poti) so vladne subvencije (57 %), davek na gorivo (25 %) in cestna taksa (14 %) <sup>17</sup>.

#### b) Načrti

Češko Ministrstvo za transport je leta 2005 objavilo javni razpis za namestitev in upravljanje sistema elektronskega cestninjenja (EFC) za težka tovorna vozila nad 3,5 tone bruto teže.

Sprejet je bil zakon o elektronskem cestninjenju (Vladni odlok št. 481, 19/05/2004) in vlada zdaj pripravlja naslednje predpise. Končne podrobnosti o ravni pristojbine in o cestah, kjer se bo pristojbina zaračunavala, bodo določene med pripravo izvedbenega odloka, avgusta 2006. V skladu s spremembo Zakona o cestni infrastrukturi naj bi se elektronsko cestninjenje za težka vozila nad 12 ton začelo 1. januarja 2007.

Cestnina bo veljala na skupaj okrog 970 km avtocest in hitrih cest (skupaj z nekaterimi odseki, ki naj bi bili končani 2006–7) ter približno 1100 km izbranih cest 'prvega razreda' (skupaj s cestami, ki so vzporedne avtocestam in hitrim cestam), ki se v glavnem uporabljajo za mednarodni prevoz tovora. Predvidoma naj bi to zajelo od 60.000 do 65.000 domačih in 30.000 do 35.000 tujih vozil. To kaže na vse pomembnejšo vlogo Češke Republike kot tranzitne države za težka

<sup>16</sup> Temelji na menjalnem tečaju z dne 15/15/06, pri čemer je 1 € = 28,420 CZK, evro podatki so zaokroženi.

<sup>17</sup> Michal Tesar, Češko Ministrstvo za transport, Zaračunavanje vozilom za uporabo cestne infrastrukture v Češki Republiki, predstavitev na T&E konferenci, Dunaj, 27/10/2004.

tovorna vozila; po podatkih Ministrstva za transport samo prečka to državo 20–30 % vozil, težkih nad 12 t.

Kar se tiče tehnologije so vse štiri ponudbe, predložene v okviru javnega razpisa, predlagale CENTC278 evropski standard 5.8GHz DSRC, sistemi pasivnih transponderjev. Mikrovalovni sistem bo omogočil prosto tekoče cestninjenje. Novembra 2005 je bila izbrana ponudba konzorcija Kapsch-TrafficCom, kar je bilo potrjeno marca 2006. Po pričakovanjih naj bi pogodba obsegala zgraditev sistema EFC in njegovo desetletno delovanje pri stroških 640 milijonov €. Konzorcij načrtuje podizvajalce, zaradi česar bodo sodelovala tudi češka podjetja, ki bodo prevzela okrog 60 % projekta. Nekateri strokovnjaki izražajo skrb, da se bodo pri širjenju sistema EFC na glavne prometne žile ob uporabi sistema DSRC pojavile praktične težave.

Vlada je svojo odločitev o višini pristojbine odložila. Vendar pa se pričakuje, da bo znašala okrog 0,12–0,14 € na km avtoceste in glavne ceste z omejenim dostopom ter 0,07 € na km na glavnih cestah prvega razreda. Predlagana cestnina naj bi znašala približno toliko kot v Nemčiji.

Po pričakovanjih naj bi bila raven pristojbin diferencirana glede na število osi (2, 3, 4 ali več), emisijske razrede (do EURO II, EURO III ali več); dan/noč (samo na avtocestah in hitrih cestah).

Pričakovani prihodek od pristojbin je 8 do 9 milijard CZK (0,28 do 0,31 milijarde €). (Za primerjavo: leta 2005 je bil prihodek od kuponov 2,2 milijarde CZK). Po napovedih naj bi se sistem izplačal v dveh letih. Glavni cilj uvedbe pristojbine za težka tovorna vozila je predvsem pridobiti sredstva za pospešitev zaključka avtocestnega omrežja, in ne toliko zmanjšati tovarni promet. Upočasnitev ali zaustavitev takšnega prometa je drugotni cilj.

Pristojbina za vozila, težka nad 12 ton, je prvi korak, omejitev pa se bo nato na drugi stopnji razširila in vključila vozila, težka nad 3,5 tone. Trenutni sistem vinjet bo ostal za vozila pod 3,5 tone in v vmesnem obdobju prav tako za vozila pod 12 ton. V češkem parlamentu je predlog, ki bi uveljavil cestnino za tovornjake nad 3,5 tone, kar bi predvidoma vključilo 105.000 do 115.000 domačih ter 35.000 do 45.000 tujih vozil, težkih nad 3,5 tone. Na Češkem naj bi bilo 10 % prometa nad 3,5 tone tranzitnega.

### **c) Priložnosti**

Pristojbino bi lahko razširili na celotno cestno omrežje, čeprav bi to bilo lažje z GPS/GSM tehnologijami. Uporaba pristojbin za vozila, težka nad 3,5 tone, bi se lahko začela leta 2006, od leta 2012 pa bi bila obvezna. V deželah, kot je Češka Republika, je diferenciacija po emisijskih razredih še zlasti pomembna zaradi visokega deleža starih vozil. Z diferenciacijo glede na okoljske značilnosti bi lahko spodbudili prenovo voznega parka in uporabo čistejših vozil.

Regulatorne dajatve bi se lahko zaračunavale na območjih z okoljsko škodo, lahko pa bi vključili tudi urbana območja, prizadeta zaradi industrijskega onesnaženja, ter okoljsko občutljiva območja, kot so nacionalni parki ali gozdovi.

Po načelu subsidiarnosti se lahko nacionalne vlade odločijo, kako bodo uporabile prihodke od pristojbin. Direktiva priporoča, naj bi se s temi prihodki optimiziral transportni sistem. Ni jih treba nameniti za zgraditev cest, ampak se jih lahko nameni za druge naložbe, na primer v alternativne vrste prevoza, projekte javnega prevoza, sanacijo onesnaženosti ali celo v ne-transportne namene.

## **MADŽARSKA**

### **a) Trenutno stanje**

Na Madžarskem so avtocestne vinjete uvedli januarja 2000 in danes ima ta država sistem časovno opredeljenih vinjet s pavšalnimi zneski na vseh avtocestah (M0, M1, M15, M3, M30, M5, M7, M70). Vendar je več avtocestnih odsekov, kjer se cestnina zaradi bojazni pred socialnimi vplivi in političnimi pomisleki ne zaračunava. To v glavnem velja za gosto naseljena območja, kot so na primer MO obroč okrog Budimpešte in odseki, ki vodijo do državnih mejnih prehodov. Vinjeta (nalepka na vetrobranskem steklu) velja na skupaj 677 km omrežja. Trenutni

sistem s pavšalnim zneskom ne upošteva prevožene razdalje. Od celotnega omrežja, ki ga upravljajo družbe za avtoceste na Madžarskem (skupaj s cestnimi priključki, avtocestami, križišči, počivališči in cestami do njih), se cestnine pobirajo na 70 % omrežja, na 30 % pa ne. Državno podjetje za upravljanje avtocest (Állami Autópálya Kezelő Zrt) je odgovorno za delovanje, vzdrževanje in upravljanje okrog 520 km avtocest (tudi 127 km hitrih cest in glavnih cest); medtem ko je koncesijsko podjetje za avtoceste Alföld odgovorno za delovanje in vzdrževanje avtoceste M5 (157 km). Madžarski sistem vinjet trenutno priznava štiri kategorije vozil, ki so opredeljene na podlagi najvišje dovoljene teže vozila. Cena vinjete ne temelji na povzročeni škodi ali stroških, ki jih povzroča promet na avtocestah. Cene za vinjeto kaže spodnja tabela, spreminjajo pa se glede na letni čas.

**Madžarske cene vinjet za avtoceste, 2006 (všet 15 % DDV)<sup>18</sup>**

	D1: < 3,5 tone	D2: 3,5–7,5 tone	D3: 7,5–12 ton	D4: > 12 ton
1-dnevna	-	-	-	2.000 (7,70 €)
4-dnevna	01.05.–30.09.: 1,520 (5,85 €) sicer: 1,170 (4,50 €)	-	-	-
Tedenska	2.500 (9,60 €)	6.500 (25,00 €)	10.000 (38,50 €)	13.000 (50 €)
Mesečna	4.200 (16,20 €)	12.500 (48,00 €)	18.000 (70 €)	22.500 (86,50 €)
Letna	37.000 (142 €)	106.000 (408 €)	158.000 (608 €)	190.000 (730 €)

*Opomba:* Enodnevna vinjeta v kategoriji D4 je bila uvedena 1. januarja 2005 po opozorilu Evropske komisije, ki je zahtevala skladnost z Direktivo o evrovinjeti (1999/62).

Vir: Prilagojeno po [http://www.aka.hu/angol/html/2\\_Prices/prices.htm](http://www.aka.hu/angol/html/2_Prices/prices.htm)

Prihodki od vinjete se uporabljajo za vzdrževanje in gradnjo avtocestnega omrežja. Vendar pa skupaj 22.000 milijonov HUF (85 milijonov €) v letu 2005 ni dovolj za pokrivanje operativnih stroškov ter stroškov vzdrževanja in upravljanja avtocestnega omrežja, ki ga upravlja Državno podjetje za avtoceste. Obratovalni stroški samega sistema vinjet ostajajo sorazmerno nizki, pa vendarle zahtevajo okrog 5 do 7 % pridobljenih prihodkov.

**b) Načrti**

Svetovalni odbor, sestavljen iz strokovnjakov iz zainteresiranih ministrstev, univerz in inštituta KTI, je bil ustanovljen leta 2003 in naj bi opredelil dolgoročno strategijo cestnine na avtocestah skladno z direktivami EU in podprl dejavnosti Državnega podjetja za avtoceste. Odbor se je s tem vprašanjem ukvarjal do 2005. SMMC je sprožil in financiral raziskovalne in razvojne dejavnosti za oblikovanje prihodnje strategije ter pri tem upošteval priporočila odbora.

Pripravljalno delo glede namestitve sistema elektronskega cestninjenja za težka tovorna vozila nad 3,5 tone na madžarskih avtocestah (in morda tudi na določenih vzporednih glavnih cestah) naj bi se začelo v obdobju 2007–2008. Pristojbina bo temeljila na prevoženi razdalji.

Javni razpis za zbiranje ponudb je bil objavljen aprila 2006<sup>19</sup> ter je bil povezan z namestitvijo sistema ETC in petletnim upravljanjem le-tega na celotnem avtocestnem omrežju in omrežju hitrih cest. Sistem naj bi začel delovati januarja 2007. Metodologijo pobiranja cestnine bo določil in predlagal morebitni ponudnik. Ocenjeni znesek zahtevanih storitev ETC je 3000 do 4000 milijonov HUF (12 do 15 milijonov €). Predlagane ravni cestnine so bile opredeljene z izračunom, ki temelji na izkušnjah, pridobljenih v Švici, Avstriji in Nemčiji. Predlagane ravni cestnine kot tudi primerjalni podatki so povzeti spodaj (glej tabelo). Za politiko cestninjenja in pripravo ter izvedbo elektronskega cestninjenja je odgovoren Direktorat za koordinacijo in upravljanje cest<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> Glede na menjalni tečaj maja 2006, pri čemer 1 € = 260 HUF, evro podatki so zaokroženi.

<sup>19</sup> Javno naročilo, objavljeno 11. 4. 2006; HU-Budimpešta: storitve cestninjenja; 2006/S 70-073578, dopolnjeno z javnim naročilom : HU-Budimpešta: storitve cestninjenja; 2006/S 84-089215.

<sup>20</sup> Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság – ÚKIG, glej: <http://ukig.kozut.hu/>

**Cestnine na madžarskih avtocestah predlagane po kategorijah vozil, s primerjavami**  
(Evro cent na vozni km<sup>21</sup>; v oklepajih, v tej tabeli, stopnja cestnine se nanaša na D2)

	D1: < 3.5 t	D2: 3.5 – 7.5 t	D3: 7.5 – 12 t	D4: > 12 t
Na podlagi stroškov	1,8	2,3 (1,0)	3,5 (1,5)	9,4 (4,1)
Vključen kapital	2,8	4,0 (1,0)	6,2 (1,55)	15,6 (3,9)
Socialno sprejemljiv	4,5	9,0 (1,0)	13,6 (1,5)	19,0 (2,1)
Evropsko povprečje	6,4	12,8 (1,0)	19,2 (1,5)	26,9 (2,1)
Optimalno	8,3	11,6 (1,0)	16,6 (1,43)	20,1 (1,73)
Najvišja	11,3	15,8 (1,0)	22,6 (1,43)	35,1 (2,22)
Avstrija	11,3	15,8 (1,0)	22,6 (1,43)	35,1 (2,22)
Nemčija				12,4
Švica			31,0	

Vir: Poročilo *BauConsult-Trafficon*, december 2005

### c) Priložnosti

Zaenkrat je še malo informacij o sistemu, ki se bo vzpostavil na Madžarskem. Vendar pa se zdi, da bo ureditev, ki bo temeljila na prevoženi razdalji, od začetka vključevala vozila, težka nad 3,5 tone. Zdi se, da bo diferenciacija pristojbine temeljila na teži vozila. V državah s starejšimi vozili, kot je Madžarska, je še zlasti pomembno, da diferenciacija temelji na emisijskih razredih, s čimer se spodbuja nakup čistejših vozil. Možnost uvedbe regulatornih dajatev na območjih z okoljskimi problemi ali preobremenjenostjo je lahko pomembna za določena madžarska mesta ali regije.

## POLJSKA

### a) Trenutno stanje

#### *Transportne pristojbine na državnih cestah*

Na Poljskem morajo upravljavci vozil, težkih nad 3,5 tone kupiti plačilne kartice. Pristojbine za uporabo državnih cest poravnajo upravljavci motornih vozil (domači in tuji). To velja za tovorna vozila s skupno težo, ki presega 3,5 tone, in potniška vozila, težka nad 3,5 tone, ki so namenjena za prevoz več kot devetih oseb. (Vozila s plačilnimi karticami so oproščena plačila cestnine na avtocesti).

Kartice so časovno opredeljene in so na voljo kot dnevne, tedenske, mesečne, šestmesečne in letne. Raven pristojbine se razlikuje glede na vrsto vozila, trajanje prevoza na državnih cestah, skupno dovoljeno težo (3,5–12 t / >12 t), število osi (2, 3, 4 ali več) in emisijske razrede (EURO 0 / EURO I). Na primer: za vozilo, težko nad 12 ton, s 4 ali več osmi stane letna kartica 1900 PLN (482 €)<sup>22</sup>, če ima motor EURO I, ali 2200 PLN (558 €), če ima motor EURO 0<sup>23</sup>.

Pravna podlaga sta Zakon o cestnem prometu z dne 6. septembra 2001 (U.I. št. 125, postavka 1371) in Uredba ministra za infrastrukturo z dne 14. decembra 2001 o pristojbinah, ki se zaračunavajo prevoznikom, ki uporabljajo državne ceste (U.I. št. 150, postavka 1684). Cestnine pobirajo koncesionarji, ki jih nato prenesejo v državni sklad za ceste.

#### *Cestnine na avtocestah*

Na Poljskem na določenih avtocestnih odsekih (A1, A2, A4/A18), ki trenutno pomenijo nekaj manj kot 2000 km, cestnina velja za vsa motorna vozila, razen za tista, težka nad 3,5 tone, ki so, kot je bilo že omenjeno, dolžna plačati pristojbino za uporabo državnih cest. Cestninjenje na avtocestah je bilo uvedeno aprila 2000. Različni upravljavci uporabljajo različne sisteme ter na vsaki avtocesti zaračunavajo različne pristojbine. Vendar pa je običajno pet kategorij vozil, ki so diferencirana po številu osi in teži vozila. Pogosti uporabniki so deležni popustov.

<sup>21</sup> Glede na menjalni tečaj maja 2006, pri čemer je 1 € = 260 HUF, evro podatki so zaokroženi.

<sup>22</sup> Menjalni tečaj na dan 15/05/06 : 1 € = PLN 3.9348.

<sup>23</sup> Vir: Generalni direktorat za državne ceste in avtoceste <http://tinyurl.com/z3rzv>

## b) Načrti

V skladu s trenutno zakonodajo (Zakon o cestnini na avtocestah z dne 27/10/1994, Zakon o pripravi in izvedbi vlaganj v državne ceste z dne 10/04/2003, in spremembe z dne 14/11/2003 in 02/07/2004) se morajo na Poljskem cestnine zaračunavati na vseh avtocestah. Cestnine se bodo uvedle na vseh avtocestah, ko bodo te zgrajene.

Osnutek zakona, ki ga mora parlament še odobriti, opisuje načrte za spremembe v prihodnje. Cestnine se bodo razširile na vse državne ceste, tudi avtoceste, hitre ceste in standardne dvopasovne ceste ter bodo tako pokrivalo skupaj okrog 16.000 km. Predlog še vedno začrta pristojbine, ki so časovno opredeljene (tedenske, mesečne, letne in dnevne) in ki se diferencirajo glede na vrsto vozila, težo (> 3.5 ton, >12 ton) in emisijske razrede (EURO 0 / EURO I / EURO II in več). Predlagani sistem naj bi v državni sklad za ceste prinesel do 50 % več prihodkov. Informacije o ravni pristojbine trenutno niso na voljo. Glede na osnutek zakona naj bi sistem začel veljati 21. oktobra 2006, kar je odvisno od odobritve v parlamentu.

## c) Priložnosti

Predlagani sistem se v številnih pogledih zdi blizu obsegu, ki ga dovoljuje spremenjena Direktiva, čeprav je še odvisen od končne oblike po parlamentarni razpravi. Vendar pa predlog še vedno vključuje časovno opredeljeno pristojbino, medtem ko naj bi se prednost dala pristojbinam, ki temeljijo na prevoženih razdalji. Emisijska razreda EURO III in EURO IV naj bi bila vključena v diferenciacijo pristojbin, da se tako spodbudi nakup čistejših vozil.

Možnosti zaračunavanja regulatornih dajatev na onesnaženih ali preobremenjenih območjih bi lahko veljale za Poljsko. Pribitke je mogoče uporabiti na občutljivih gorskih območjih.

## SLOVAŠKA

### a) Trenutno stanje

Na Slovaškem od poznih devetdesetih let sistem vinjet uporabljajo na približno 320 km avtocest in 70 km hitrih cest. Sistem velja za vse kategorije vozil. Poleg tega morajo vozila, težka nad 3,5 tone, kupiti vinjete za 500 km cest »prvega razreda«. Vinjete so časovno opredeljene (letne, mesečne, osemdnevne za vsa vozila ter dnevne vinjete za vozila, težka nad 3,5 tone). Cene so različne glede na težo vozila. Cene vinjet niso določene tako, da bi odražale stroške vzdrževanja, gradnje cest ali škodo. Pristojbine so prikazane v tabeli.

**Slovaške pristojbine za vinjete po kategorijah vozil, 2005<sup>24</sup>**

	< 3,5 tone	< 12 ton	> 12 ton
Enodnevna	-	200 SKK (5,30 €)	300 SKK (8,00 €)
Tedenska	150 SKK (4,00 €)	800 SKK (21,20 €)	1400 SKK (37,10 €)
Mesečna	300 SKK (8,00 €)	2000 SKK (53,00 €)	3000 SKK (80,00 €)
Letna	1100 SKK (29,10 €)	7500 SKK (200 €)	15,000 SKK (400 €)

Kazen za vožnjo brez veljavne nalepke: 2000 SKK (53,00 €)

Vir: Prof. A. Timár: *Slovaška: Dodatne informacije za člane Imprint-net*, Univerza v Peči/Univerza v Budimpešti za tehnologijo in ekonomijo, maj 2006.

V letih med 2000 in 2005 so se prihodki od prodaje nalepk za avtocestne vinjete približno potrojili, predvsem zaradi velikega povečanja cen vinjet. Leta 2004 je družba za upravljanje avtocest na Slovaškem imela 75 % rast prihodka, na 1120 milijonov SKK (30,2 milijona €), leta 2005 pa nadaljnjo 46 % rast na 1600 milijonov SKK. Leta 2006 družba za avtoceste pričakuje počasnejšo rast prihodka na pričakovanih 1700 milijonov SKK.

<sup>24</sup> Glede na menjalni tečaj z dne 15/05/06, pri čemer 1 € = 37,750 SKK, evro podatki so zaokroženi.

## b) Načrti

Sistem časovno opredeljenih vinjet bo ostal v rabi za vsa vozila, težka pod 3,5 tone, in se bo razširil na 340 km avtocest ter 80 km hitrih cest. Vendar pa bo po številnih študijah o izvedljivosti elektronskega pobiranja cestnin, ki so bile narejene na Slovaškem, uveden sistem 'plačaj med vožnjo', ki bo veljal za vozila, težka nad 3,5 tone<sup>25</sup>.

Slovaška vlada je 22. februarja 2006 odobrila zakonski osnutek o pobiranju EFC na določenih cestah. Leta 2007 bo uvedla pristojbino, ki temelji na prevoženih kilometrih, in pri tem upoštevala avstrijski model Maut. Vozila, težka nad 3,5 tone, bodo podvržena EFC na avtocestah in hitrih cestah. To se bo pozneje razširilo na magistralne ceste, ki potekajo vzporedno s temi potmi. Dajatve bodo veljale za nove odseke avtocest in cestno omrežje »prvega razreda«. Cena za kilometer se bo razlikovala glede na teža vozila, število osi in emisijske razrede in se bo pri tem prilagajala gospodarskim kazalnikom (to naj bi še odobrili ministri za transport EU). Načrti so bili prvotno pripravljene na podlagi povprečne ocene pristojbine, v višini 12 SKK za kilometer za vozila, težka nad 12 ton. Ko bo ta ureditev vpeljana, bo cena približno 4 do 6 SKK (približno 0,11 do 0,16 €) za kilometer na avtocestah in hitrih cestah, ter 2 SKK (0,05 €) za km na vzporednih magistralnih cestah.

Slovaški sistem bo sprva uporabljal mikrovalovno tehnologijo, podobno tisti, ki jo uporabljajo v Avstriji, vendar naj bi jo po načrtih nadomestili s satelitsko (GPS) tehnologijo po 2008–2012. Vozilom, težkim pod 3,5 tone, vključno z osebnimi avtomobili, naj bi se pristojbine po tem sistemu zaračunavale od leta 2011 naprej<sup>26</sup>. Trenutno ni načrtov za pribitke ali regulatorne dajatve na določenih območjih. Začetni stroški za uvajanje sistema so znašali 15 % zbranih prihodkov, vendar je bil ta podatek podcenjen in bo zdaj predstavljal več kot 20 %. Revizija cestnih taks na Slovaškem je predvidena za bližnjo prihodnost. Slovaška vlada upa, da bodo z novim sistemom zbrali več sredstev in tako pomagali pri financiranju širjenja avtocestnega omrežja v državi. Pristojbine se bodo uporabile za odplačilo prihodnjih posojil EIB, drugih bank in zasebnih vlagateljev v sistemu PPP (javno zasebno partnerstvo) za avtoceste.

Novembra 2006 bo sledil mednarodni javni razpis za novi sistem, ki bo končan februarja 2007. Izbrani ponudnik naj bi z grajenjem začel marca 2007 in bo odgovoren za vzpostavitev in upravljanje novega sistema. Po preizkusih naj bi sistem začel delovati konec leta 2007 (prestavljen, prvotno načrtan čas je bila sredina leta 2006, vendar lahko pride do nadaljnjih zamud zaradi splošnih volitev leta 2006). Pravna podlaga za slovaško ureditev je Zakon o elektronskem cestninjenju, ki ga je sprejel parlament. Nadzorna organa sta Ministrstvo za promet, pošto in telekomunikacije ter Državno podjetje za avtoceste. Glavno merilo za izbor sistema in ponudnika bo finančni donos naložbe in kompatibilnost z drugimi evropskimi sistemi.

## c) Priložnosti

Po spremenjeni Direktivi se dajatve lahko zaračunavajo na vseh cestah. Pomembna možnost so lahko pribitki za občutljiva gorska območja, še zlasti za novi odsek avtoceste v gradnji v Visokih Tatrah, kjer se bo najprej uporabljal sistem senčne cestnine (shadow toll).

Regulatorne dajatve so prav tako možne na urbanih in drugih območjih, ki so prizadeta zaradi onesnaženosti in/ali preobremenjenosti.

Zdi se, da se prihodki trenutno namenjajo za nadaljnjo graditev avtocest, vendar jih je po spremenjeni Direktivi mogoče uporabiti tudi za druge namene, ki bi vključevali sheme javnega prevoza, alternativne oblike prevoza, ali za katere koli druge namene, ki bi jih določila vlada.

<sup>25</sup> ISIS S.A.: *Študija izvedljivosti za elektronsko cestninjenje na Slovaškem*, Groupe EGIS, Francija, 2002-2004 EGIS Group; ISIS S.A.: *Razširitev ocen prometnih in cestninskih prihodkov na manjša tovorna vozila*, Groupe EGIS, Francija, 2005; Slovaški transportni raziskovalni inštitut: *CONNECT – Študija o ekonomskem, tehničnem in zakonodajnem ozadju za izvajanje EFC*, Raziskovalni inštitut za transport, Zilina, Slovaška, 2005–2006. Slovaški transportni raziskovalni inštitut.

<sup>26</sup> Vir: [http://www.ibtta.org/files/PDFs/Kirchmayer\\_Povel.pdf](http://www.ibtta.org/files/PDFs/Kirchmayer_Povel.pdf).



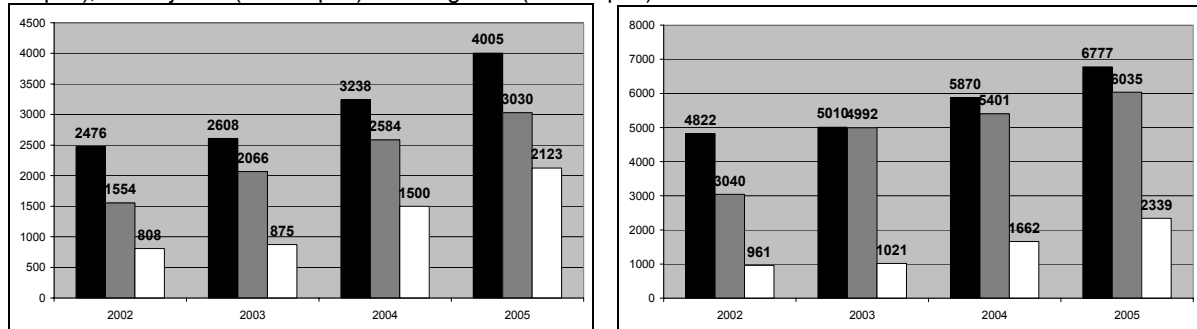
## Priloga 9: Slovenija

### Naraščanje tovornega prometa vse bolj bremeni naše žepe

Vstop Slovenije v EU je zaradi nepripravljenosti na posledice vstopa na področju transporta povzročil 70 % dvig tovornega cestnega prevoza. Spodnja grafikona prikazujeta skokovito naraščanje tovornega tranzita čez našo državo, kar pomeni, da ceste, ki smo jih zgradili z denarjem davkoplačevalcev, najbolj koristijo tranzitnim tovornjakom iz drugih držav.

Ne samo, da ceste najbolj koristijo tranzitnim tovornjakom, tudi njihovo vzdrževanje neprimerljivo bolj bremeni Slovenijo kot pa te tovornjake. Eno tovorno vozilo v povprečju povzroči 33 000-krat večje poškodbe na vozišču kot osebni avtomobil, višina cestnine, ki jo tovorno vozilo za to odšteje, pa je le štirikrat večja od cestnine za avtomobile. Cestni tovorni promet bistveno bolj obremenjuje okolje kot železniški. Tako s tlakovanjem poti gospodarskega razvoja sosednjih in držav EU uničujemo zdravje svojih državljanov in svoje okolje, da o infrastrukturi niti ne govorimo.

Povprečni dnevni promet tovornjakov s prikolico (levo) in vseh tovornih vozil (desno) na Ravbarkomandi (črni stolpec), na Trojanah (sivi stolpec) in v Dolgi vasi (beli stolpec).



Vir podatkov: DRSC.

Povprečni dnevni promet tovornjakov na prelazu Brenner v letih 2003 in 2004.

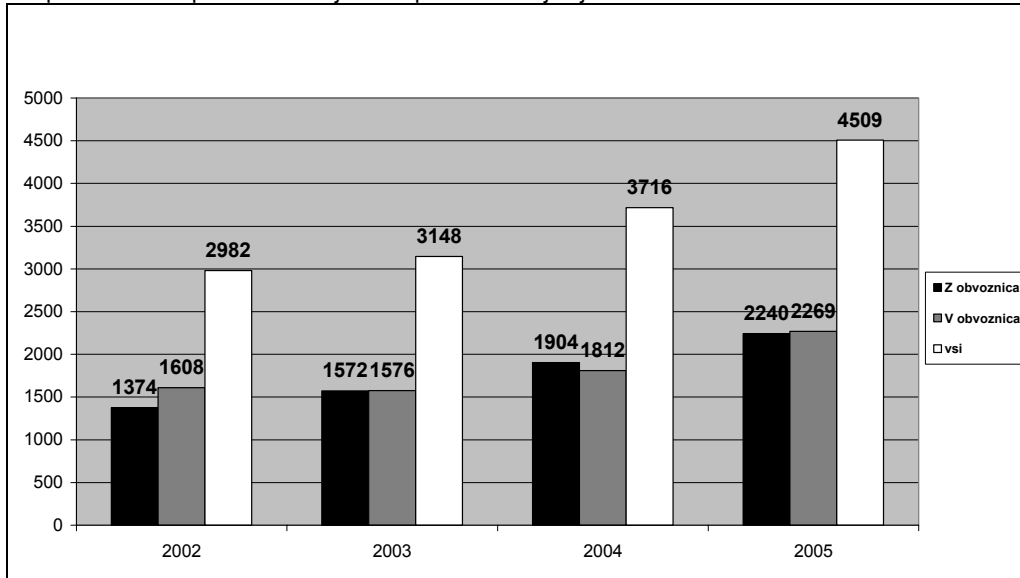
leto	2003	2004	razlika
januar	3.950	4.032	2,10 %
februar	4.384	4.905	11,90 %
marec	4.171	5.214	25,00 %
april	4.058	4.903	20,80 %
maj	4.020	4.827	20,10 %
junij	3.950	5.340	35,20 %
julij	4.301	5.228	21,50 %
avgust	2.964	3.867	30,50 %
september	4.397	5.576	26,80 %
oktober	4.378	5.198	18,70 %
november	4.347		
december	3.562		
poprečje	3884	4645	

Vir: spletna stran urad za okolje Avstrije ([www.umweltbundesamt.at/presse/lastnews/newsarchiv\\_2004/brenner/](http://www.umweltbundesamt.at/presse/lastnews/newsarchiv_2004/brenner/))

Zgornja grafa in tabela kažejo, da slovenski tovorni tokovi čez Trojane, Ravbarkomando in tudi na vstopu v državo v Dolgi vasi stalno naraščajo, najhitreje v Dolgi vasi. Skupne obremenitve so povsem primerljive z alpskim prelazom Brenner, kar pomeni da se že soočamo z enakimi

problemi, primerljive so tudi smernice rasti . V nekaj letih nespremenjena smernica obljublja preobremenitev predvsem avtocestnega kraka iz Prekmurja do Obale.

Povprečni dnevni promet tovornjakov s prikolico na ljubljanskem obroču.



Vir podatkov: DRSC.

Trojanski predori in dograditev štajerskega odseka avtocestnega križa so razbremenili prelaz Trojane, a rastoč tovorni promet že povzroča zastoje ob slabem vremenu in ob konicah. Poškodovanje cestišča zaradi tovornega prometa je neprimerno hitrejše kot zaradi osebnega (po podatkih DRSC faktor 10 000–30 000), zaradi česar je ob nizkih cestninah vse bolj vprašljiva ekonomičnost gradnje in vzdrževanja.

Tovorni promet od mejnega prehoda Dolga vas do Murske Sobote močno bremeni lokalno cesto in tamkajšnje prebivalce. Urejena signalizacija, ki je skozi naselja, kot so Beltinci, nujna zaradi varnosti, obremenitev cestišča in okolice še poveča, saj se zaradi pogostega zaviranja in pospeševanja pritiski na cestišče in zrak ter tudi hrupno onesnaževanje močno povečajo. Manjkajoči krak prekmurske avtoceste bo ta problem verjetno rešil, a tovorni promet bo še naprej naraščal, le obremenitve se bodo prestavile na manj poseljen prostor.

Vlada Republike Slovenije načrtuje nadaljnji razvoj Luke Koper v moderno evropsko pristanišče, kar pomeni naraščanje tovornega pretoka iz Obale v notranjost in naprej na sever ter severovzhod. Polžji razvoj železnice v isti smeri ne obeta hkratne rasti pretovora po železnici, razen če ne bo organiziranega pritiska na vse deležnike, ki vplivajo na gradnjo drugega tira. Povečan tovorni promet pomeni za primorsko avtocesto in za ljubljanski obroč povečane poškodbe in dražje vzdrževanje ter naraščanje okoljskih pritiskov.

Na ljubljanskem obroču se je tovorni promet v obdobju 2000–2004 povečal za 50 %. Naraščanje v letih 2002–2005 je tudi 51 % in že prihaja do zastojev. Mestni obroč pa se vse bolj duši tudi pod vplivom osebnega prometa. Zaradi oblikovanja toplotnega otoka nad mestom lokalno zračno gibanje pogosto oblikuje tok zraka z obrobja čez obvoznico v mesto, kar zagotavlja dotok onesnaževal z obvoznico proti mestu in trajno slabša kakovost zraka prebivalstvu.

Navedeni vzroki nikakor niso vse negativne posledice, ki jih že danes čutimo vsi, ki gradnjo cest tudi plačujemo. Zelo verjetno se bodo vplivi v naslednjih letih brez ustrezne politike še

poslabšali, zato ocenjujemo, da Direktiva 2006/38 predstavlja možnost, da se Slovenija loti reševanje teh problemov. Tudi tam, kjer danes problemi še niso pereči, se pa to lahko zgodi v nekaj letih, je z uvedbo določenih ukrepov potrebno vplivati na stanje že danes.

### Trenutno stanje cestninskega sistema

Cestnina se na slovenskih avtocestah pobira od leta 1973. Trenutno se na vseh slovenskih avtocestah uporaba zaračunava vsem vozilom, kar velja tudi za predor Karavanke. Na večini avtocestnih odsekov pristojbina temelji na prevoženih kilometrih, čeprav imajo nekateri še pavšalne zneske. Pravna podlaga za cestnine v Sloveniji je Smernica Odbora Državnega zbora za infrastrukturo in okolje. Odlok o uporabi cestnine na določenih cestah je slovenski sistem plačevanja cestnine uskladal z direktivami Evropske unije.

Carinske postaje so postavljene na regionalnih mejah in v glavnem veljajo za tranzitni promet na dolge razdalje. Odprti sistem omogoča uporabo avtoceste znotraj določene regije brez plačila cestnine. Sistem elektronskega pobiranja cestnine, ki je znan kot sistem ABC, se v Sloveniji uporablja že od leta 1995, ki pa je z izogibanjem vstopnim in izstopnim postajam ogrozil obsežnejše izboljšave v pretoku prometa in zniževanju emisij. Število ABC uporabnikov se povečuje: januarja 2004 je bilo v obtoku 170.000 elektronskih kartic in do januarja 2005 se je to število povečalo na okrog 200.000. Trenutno se elektronsko pobiranje cestnine ne uporablja za težka tovorna vozila.

Od avgusta 2005 Družba za avtoceste v RS (DARS d. d.) upravlja in vzdržuje 457 km avtocest in hitrih cest in več kot 130 km cestnih priključkov. Okrog 84 % vseh cest se cestnini, kar skupaj znaša približno 380 km. Cestnine se pobirajo na 26 cestninskih postajah s skupaj 178 cestninskimi pasovi (tudi na cestninski postaji pred predorom Karavanke).

Zbrani prihodki se uporabijo za financiranje upravljanja in vzdrževanja ter gradnje novih avtocest, kot tudi za odplačilo posojil. Cestnine za določene avtocestne odseke temeljijo na prevoženi razdalji. Za vnaprej določeno razdaljo je mogoče kupiti mesečne karte, pri čemer je cena izračunana kot 40-kratna cestnina za točno določen odsek (prehod čez cestninsko postajo dvakrat na dan x 20 delovnih dni). Vozniki lahko prav tako plačajo za posamezno vožnjo ali uporabljajo ABC elektronsko kartico, ki se zaračunava po prevoženih kilometrih. ABC kartice so prenosljive. Kategorije vozil so štiri, razlikujejo se glede na višino vozila in število osi.

#### Cestnina na slovenskih avtocestah, 2006 (skupaj z 20 % DDV)

Kategorija vozila	Opis	Pristojbina
1	Vozila z 2 osema in višino vozila nad prvo osjo do 1,30 m	0,05 € (11.2083 SIT)
2	Vozila z 2 osema ali več osmi in višino vozila nad prvo osjo 1,30 m ali več, če največja dovoljena masa ne presega 3.500 kg.	1,5 x pristojbina za 1. kategorijo
3	Vozila z 2 osema ali 3 osmi in višino vozila nad prvo osjo 1,30 m ali več, če največja dovoljena masa presega 3.500 kg.	2,75 x pristojbina za 1. kategorijo
4	Vozila z več kot 3 osmi in višino vozila nad prvo osjo 1,30 m ali več, če največja dovoljena masa presega 3.500 kg	4 x pristojbina za 1. kategorijo

Vir: <http://www.dars.si/index.php?maps=1>

## Načrti

Hitro naraščanje prometa v Sloveniji za okrog 7 % letno presega napovedi. Še zlasti je skrb vzbujajoč povečan tranzitni promet, ki trenutno predstavlja 10 do 12 % vsega prometa. V Sloveniji poteka razprava o načrtih za spremembo sistema cestninjenja. Gre za namero, da se upošteva spremenjeno »evrovinjete« direktivo, vendar načrti še niso dokončno izoblikovani. Uporaba EFC naj bi se, brž, ko bo mogoče, razširila na težka tovorna vozila, vendar pa še ni bila sprejeta odločitev o tem, katero tehnologijo naj bi kratkoročno uporabili. Vendar pa je cilj uvedba GPS tehnologije do 2008–2012. Trenutno mikrovalovno tehnologijo, ki se uporablja za ABC kartice za osebne avtomobile, bi bilo v vsakem primeru potrebno nadgraditi.

V skladu s spremenjeno Direktivo bo novi sistem skoraj zagotovo upošteval diferenciacijo pristojbin od samega začetka, da bo odražal okoljske značilnosti vozil. Sčasoma bi se lahko cestnine, ki temeljijo na prevoženi razdalji, uporabljale za vsa vozila na vseh cestah, vendar je to dolgoročen pogled in trenutno še ni načrtov o širitvi cestninjenja na celotno cestno omrežje. Prav tako ni načrtov za regulatorne dajatve ali pribitke.

## Priložnosti

### *Preusmeritev tranzitnega blagovnega prometa na železnico*

Ključna naloga Slovenije mora biti preusmeritev tranzitnega blagovnega prometa na železnico. Eden od instrumentov za preusmeritev je oblikovanje sistema cestninjenja, ki bo omogočil, da bo za tuje tovarnjake Slovenijo ugodneje prečkati na vlaku. Cena tovornega cestnega prometa se mora približati dejanskim stroškom, ki jih ta promet povzroča. S tem bi bil narejen velik korak k dvigu konkurenčnosti prevoza tovora po tirih.

Nova Direktiva zavezuje, da se v sistemu cestninjenja upoštevajo vsa tovorna vozila s težo nad 3.5 tone, obenem pa omogoča cestninjenje tudi na regionalnih in lokalnih cestah. Tako je mogoče oblikovati sistem, ki bi tovarnjake motiviral za prečkanje naše države na tirih.

### *Uporabnik plača*

Cestniniti moramo po načelu *uporabnik plača*, in sicer na vseh cestah z metodo daljinskega merjenja ter glede na škodo, ki jo povzroča (npr. višje cestnine za 'požrešnejša' vozila). Tako bi se tudi obračunala dejanska poraba cest, ne pa le pavšal, ki stimulira tiste, ki se največ vozijo. Sistem sledenja in obračunavanja je mogoče uporabiti tudi za destimulacijo za povzročanje gneče v urbanih okoljih, tako da se cena uporabe ceste regulira glede na koledarsko obdobje in čas v dnevu, kar nova direktiva tudi omogoča.

Osnovno načelo mora biti, da prevoz po avtocesti ni več nadstandardna storitev. Cestninjenje na avtocestah in drugih cestah služi regulaciji prometa tako, da prometni tokovi ubirajo tiste poti, ki najmanj škodijo cestam in okolju. Obenem je cestninjenje oblika zbiranja sredstev za reševanje najbolj problematičnih prometnih tokov.

### *Pribitki za občutljiva in degradirana območja*

Za Slovenijo bi bili pribitki za gorska območja v alpskih predelih dežele pomembna priložnost. Glede na to, da imajo vse avtoceste v Sloveniji gorski značaj, bi se lahko pribitek uvedel za celotno Slovenijo.

Prav tako bi bile na urbanih območjih in onesnaženih področjih mogoče usmerjevalne dajatve. Posebej izpostavljen primer je Ljubljana, ki je s svojo obvoznico zaradi onesnaženosti zraka degradirano območje. Zato bi vsaj za obvoznico morali uporabiti posebne pristojbine.

Prihodki iz pribitkov za občutljiva in degradirana območja bi se lahko uporabljali tudi v necestne in netransportne namene, ki bi vključevali sheme javnega prevoza, alternativne načine prevoza ali za druge namene, ki bi jih določila vlada.

#### *Pribitki na infrastrukturo*

Čeprav direktiva izrecno ne dovoljuje pribitkov na rabo določenih delov infrastrukture (predorov, mostov), jih tudi ne prepoveduje. Tukaj ima Slovenija kar nekaj možnosti, da zaračuna uporabo delov infrastrukture, katerih stroški so bili nad povprečnimi.

#### *Poraba sredstev za necestne namene*

Nova direktiva omogoča rabo s cestnino zbranih sredstev v necestne namene. Tukaj ima Slovenija izjemno priložnost, da s temi sredstvi spodbudi razvoj sektorja javnega potniškega prometa ali pa jih vложи v ozaveščanje o zmanjšanju potreb po prevozu.

### **Kakšno stanje na cestah v Sloveniji želimo in kaj zmoremo?**

Zaradi svoje pokrajinske in biotske pestrosti ocenjujemo, da v Sloveniji večjih (širših) obstoječih in novih avtocest (zunaj obstoječih načrtov) ne potrebujemo. Zlasti ne zato, ker cestni tovorni promet raste hitreje, kot je temu sposobna slediti infrastruktura, in tudi zato, ker je učinkovitost prevozov, kljub vse dražji nafti, še vedno na zelo nizki ravni. Dejstvo je, da se prometni sistem v Sloveniji, znotraj katerega pa močno izstopa cestni prometni sistem, vede povsem netrajnostno in nevzdržno, kljub očitnim potrebam energetskega varčevanja in zmanjšanju izpustov v ozračje zdaj in tudi v prihodnosti. Poleg tega primeri iz tujine (Švica, Avstrija, Nemčija) lepo kažejo, da tudi zmogljivejša cestna infrastruktura zelo hitro postane pretesna in da je potrebno cestni tovorni promet regulirati. Hkrati pa primeri iz istih držav kažejo, da je regulacija tovornih cestnih prometnih tokov z zaračunavanjem prevozov mogoča, uspešna in dolgoročno usmerjena k trajnostnim rešitvam.

Direktiva 2006/38 po našem mnenju pomeni določen (in postopen) napredek na dolgi poti preusmeritve prometnega sistema k bolj trajnostnemu, čeprav še zdaleč ni tisto, kar bi v celoti potrebovali za rešitev tovrstnih problemov. Tudi v Sloveniji omogoča vpeljavo novih mehanizmov, ki lahko zmanjšajo rast tovornega prometa čez Slovenijo.

#### **Cilj 1: Upočasnitev in postopna ustavitev rasti tovornega cestnega prometa.**

Na osnovi določil Direktive lahko Slovenija takoj uvede pobiranje cestnine za tovorna vozila z zmogljivostjo nad 3,5 tone na vseh cestah omrežja TEN-R, z eno od tehnik daljinskega zaznavanja (o tem, katera je najustreznejša, naj odloči stroka). Tako dosežemo večjo pretočnost, saj ustavljanja na cestah zaradi plačevanja cestnin ne bo več, s tem pa bodo tudi obremenitve manjše, saj je zaviranje huda mehanska obremenitev za cestišče in hrupna obremenitev za okolico; pospeševanje pa povzroča povečane emisije onesnaževal. Zelo pomembno je pobiranje cestnine na **vseh** cestah (kot je to primer v Švici), in ne samo na avtocestah (kot je to v Nemčiji), saj tako ne bi prišlo do preusmeritve tovornega prometa na vzporedne ceste nižjega reda. To se danes namreč dogaja tudi v Sloveniji, čeprav je pred nekaj meseci začela veljati prepoved voženj tovornega prometa po glavnih in drugih cestah nižjega reda povsod tam, kjer obstaja možnost iste poti po avtocesti. V resnici so kazni zelo nizke in uvedba tega zakona zaradi njegovega neizvajanja ni v ničemer pripomogla k razbremenitvi vzporednih cest nižjega reda.

**Cilj 2: V gorskih predelih ohraniti majhno stopnjo obremenjenosti cest s tovornimi vozili na račun ekonomičnosti prevozov in spodbujanja železniškega tovornega prometa, a ne na račun praznjenja in zaviranja trajnostnega razvoja gorskih območij.**

Slovenija ima vse možnosti za zaračunavanje višjih cestnin na gorskih območjih. Glede na površje v Sloveniji lahko utemeljimo pobiranje cestnine za tovornjake na vseh avtocestah. Namreč, ko je tovornjak na nekem odseku v okolici gorskega območja, se ne more več obrniti. Promet pa je potrebno omejevati na vstopu v Slovenijo. Prihodke od cestnin bi bilo potrebno usmeriti v zgraditev ali obnovitev železniškega sistema, ki bi hitro in po konkurenčni ceni prevzel tovorni promet čez Slovenijo, pri čemer je potrebno poudariti, da v določenih smereh te možnosti danes sploh ni in je ponekod realno ni pričakovati niti v prihodnje. Direktiva omogoča tudi spremembo cestnine glede na del dneva ali leta, s čimer bi morali tovorni promet v Sloveniji spodbuditi k uporabi cest zunaj konic, kadar je to mogoče. Poudariti je potrebno, da so tudi tam, kjer preusmeritve na druga prometna sredstva ne moremo pričakovati, rezerve v ekonomičnosti prevoza velike, le spodbuditi jih je treba, kot so to z uvedbo plačevanja cestnin za tovorna vozila ugotovili v Švici.

**Cilj 3: Na poti k trajnostni prometni politiki v mestih mora mestna prometna politika poleg osebnih vozil začeti z regulacijo tovornih tokov v mesto na račun povečane ekonomičnosti prevozov in drugačnega (tirnega) prevoza dobrin v mesto. Oskrba mesta pri tem ne sme biti prizadeta.**

Direktiva omogoča tudi cestninjenje v urbanih predelih, z namenom znižati obremenjevanje okolja in povečati pretočnost prometa. V Sloveniji so največje težave z mestnim prometom v Ljubljani, hitro pa raste promet tudi v drugih mestih. Zgraditev velikega logističnega centra na obrobju in optimizacija tovornih voženj v mesto sta nujno potrebni, dosegljivi pa samo z ustrezno spremembo prometne politike. Ocenjujemo, da je cestninjenje tovornih vozil na območju mesta po načelu različne višine cestnine za različne ure korak v pravi smeri ob hkratni gradnji logističnega centra v okolici in dolgoročnemu zagotavljanju mestnega prometnega sistema, ki bo skrbel za hitro dostavo mestu.