



Vijeće
Europske unije

Bruxelles, 29. listopada 2021.
(OR. en)

10542/21

Međuinstitucijski predmet:
2017/0114 (COD)

TRANS 459
FISC 116
ENV 484
CODEC 1046

ZAKONODAVNI AKTI I DRUGI INSTRUMENTI

Predmet: Stajalište Vijeća u prvom čitanju s ciljem donošenja DIREKTIVE
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni direktiva 1999/62/EZ,
1999/37/EZ i (EU) 2019/520 u pogledu naknada koje se naplaćuju za
korištenje određenih infrastruktura za vozila

DIREKTIVA (EU) 2021/...
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od ...

o izmjeni direktiva 1999/62/EZ, 1999/37/EZ i (EU) 2019/520
u pogledu naknada koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za vozila

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom³,

¹ SL C 81, 2.3.2018., str. 188.

² SL C 176, 23.5.2018., str. 66.

³ Stajalište Europskog parlamenta od 25. listopada 2018. (još nije objavljeno u Službenom listu) i stajalište Vijeća u prvom čitanju od ... (još nije objavljeno u Službenom listu).
Stajalište Europskog parlamenta od ... (još nije objavljeno u Službenom listu).

budući da:

- (1) Napredak prema ostvarenju cilja koji je Komisija utvrdila u svojoj Bijeloj knjizi od 28. ožujka 2011. pod naslovom „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima”, to jest pomak u smjeru pune primjene načelâ „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća”, kako bi se ostvario prihod i osiguralo financiranje za buduća ulaganja u prijevoz, bio je spor, a nedosljednosti u primjeni naplate naknada za cestovnu infrastrukturu i dalje su prisutne diljem Unije.
- (2) Komisija se u toj Bijeloj knjizi zalaže za „cjelovitu i obveznu internalizaciju vanjskih troškova cestovnog i željezničkog prometa (uključujući troškove buke, lokalnog onečišćenja i zagušenja, uz obveznu naknadu za uobičajeno trošenje)”.
- (3) Promet vozila za prijevoz tereta i putnika čimbenik je koji doprinosi ispuštanju onečišćujućih tvari u atmosferu. Te onečišćujuće tvari, koje imaju vrlo ozbiljne posljedice za ljudsko zdravlje i dovode do pogoršanja kvalitete atmosferskog zraka u Uniji, obuhvaćaju PM_{2,5}, NO₂ i O₃. Prema procjenama Europske agencije za okoliš iz 2020., dugotrajna izloženost tim trima onečišćujućim tvarima uzrokovala je tijekom 2018. preranu smrt 379 000 (u slučaju PM_{2,5}), 54 000 (u slučaju NO₂), odnosno 19 400 (u slučaju O₃) osoba u Uniji.

- (4) Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije, buka samo iz cestovnog prometa drugi je najštetniji uzročnik stresa povezan s okolišem u Europi, odmah nakon onečišćenja zraka. Svake se godine najmanje 9000 slučajeva prerane smrti može pripisati srčanim bolestima prouzročenima bukom iz prometa.
- (5) Prema podacima iz izvješća o kvaliteti zraka u Europi Europske agencije za okoliš iz 2020., sektor cestovnog prijevoza 2018. proizveo je najviše emisija NO_x te je bio drugi najveći izvor onečišćenja čađom.
- (6) Komisija je u svojoj komunikaciji pod naslovom „Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije” objavila da će predložiti izmjenu Direktive 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹ kako bi omogućila naplatu naknada i na temelju diferencijacije s obzirom na emisije CO₂ te proširenje nekih od svojih načela na obične autobuse i turističke autobuse te na osobne automobile i laka gospodarska vozila.

¹ Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila (SL L 187, 20.7.1999., str. 42.).

- (7) Uzimajući u obzir vrijeme potrebno za obnavljanje voznog parka te potrebu da i sektor cestovnog prijevoza doprinese klimatskim i energetske ciljevima Unije za 2030. i razdoblje nakon toga, Uredbom (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća¹ utvrđuju se ciljevi smanjenja emisija CO₂ za nova teška vozila za 2025. na razini koja je 15 % manja od utvrđenog prosjeka emisija CO₂, a za 2030. na razini koja je 30 % manja od tog utvrđenog prosjeka.
- (8) Kako bi se uspostavilo unutarnje tržište cestovnog prijevoza s jednakim uvjetima, pravila bi se trebala primjenjivati ujednačeno. Jedan je od glavnih ciljeva ove Direktive ukloniti narušavanje tržišnog natjecanja među korisnicima.
- (9) Ne dovodeći u pitanje važnost sektora cestovnog prijevoza, sva teška vozila imaju značajan učinak na cestovnu infrastrukturu i doprinose onečišćenju zraka. Unatoč njihovoj gospodarskoj i društvenoj važnosti, laka vozila uzrok su većine negativnih učinaka na okoliš i negativnih društvenih učinaka cestovnog prijevoza povezanih s emisijama i zagušenjem. U svrhu jednakog postupanja i poštenog tržišnog natjecanja trebalo bi osigurati da se vozila koja dosad nisu bila obuhvaćena okvirom utvrđenim u Direktivi 1999/62/EZ u pogledu cestarina i korisničkih naknada uključe u taj okvir. Područje primjene te Direktive stoga bi trebalo proširiti na teška vozila osim onih namijenjenih prijevozu tereta i na laka vozila, uključujući osobne automobile.

¹ Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202.).

- (10) Kako bi se spriječio prijelaz prometa na ceste na kojima se ne plaća cestarina, što bi moglo imati ozbiljne posljedice za cestovnu sigurnost i optimalnu upotrebu cestovne mreže, države članice trebale bi moći naplaćivati cestarinu na svim dionicama svoje mreže autocesta.
- (11) Kako bi se osigurala dosljedna i usklađena primjena sustava za naplatu infrastrukturnih pristojbi u cijeloj Uniji i jednaki uvjeti na tržištu prijevoza tereta, važno je da se troškovi računaju na sličan način u različitim režimima naplate cestarina. Uzimajući u obzir činjenicu da postojeći ugovori o koncesiji mogu sadržavati režime drugačije od onih utvrđenih u ovoj Direktivi, državama članicama trebalo bi dopustiti da postojeće ugovore o koncesiji, kako bi se osigurala njihova financijska održivost, izuzmu od određenih obveza iz ove Direktive dok se ti ugovori bitno ne izmijene. Države članice mogu isto tako odlučiti nastojati uskladiti postojeće ugovore o koncesiji s izmjenama Unijina ili nacionalnog regulatornog okvira ili razmotriti mogućnost primjene pristojbe za vanjske troškove za emisije CO₂ i onečišćenje zraka i/ili popuste povezane s tim emisijama, ako se koncesijske cestarine ne razlikuju u skladu s ovom Direktivom.

- (12) Korisničkim naknadama na vremenskoj osnovi zbog njihove prirode ne uvažavaju se točno stvarni troškovi upotrebe cesta te one, iz sličnih razloga, nisu djelotvorne u pogledu poticanja čistijeg i učinkovitijeg poslovanja ili smanjenja zagušenja. Međutim, kako bi se osiguralo da korisnici prihvate buduće sustave naplate cestovnih naknada, državama članicama trebalo bi dopustiti uvođenje odgovarajućih sustava za ubiranje naknada kao dio šireg paketa usluga mobilnosti. Takvim bi se sustavima trebala osigurati pravedna raspodjela infrastrukturnih troškova i odražavati načelo „onečišćivač plaća”. Sve države članice koje uvode takav sustav trebale bi osigurati njegovu usklađenost s odredbama Direktive (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća¹. Trebalo bi dati prednost preciznim sustavima naplate usmjerenim na teška vozila zbog znatnog utjecaja koji ta vozila imaju na cestovnu infrastrukturu i njihova doprinosa onečišćenju zraka. Osobito, kako bi se promicao čistiji i učinkovitiji prijevoz tim vozilima, u načelu bi trebalo postupno ukidati korisničke naknade na vremenskoj osnovi na osnovnoj transeuropskoj prometnoj mreži jer ta mreža sadrži strateški najvažnija čvorišta i veze transeuropske prometne mreže.

¹ Direktiva (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Uniji (SL L 91, 29.3.2019., str. 45.).

S obzirom na povijesne okolnosti te uzimajući u obzir izazove i znatna administrativna opterećenja povezana s uvođenjem cestarina, državama članicama trebalo bi omogućiti dovoljno dugo prijelazno razdoblje tijekom kojeg bi trebale moći uvesti ili zadržati korisničke naknade na vremenskoj osnovi. Nakon tog prijelaznog razdoblja države članice trebale bi samo u valjano opravdanim slučajevima moći primjenjivati korisničke naknade koje su u potpunosti na vremenskoj osnovi, za teška vozila na dionicama svoje osnovne transeuropske prometne mreže. Takvi valjano opravdani slučajevi trebali bi biti ograničeni na slučajeve u kojima bi primjena cestarine na teška vozila uključivala nerazmjerne administrativne, ulagačke i operativne troškove u usporedbi s očekivanim prihodima ili proizvedenim koristima, primjerice zbog ograničene duljine dotičnih cestovnih dionica ili relativno niske gustoće naseljenosti odnosno relativno niskog prometa, ili gdje bi primjena cestarine dovela do preusmjerenja prometa uz negativne učinke za sigurnost cestovnog prometa ili javno zdravlje. Ta mogućnost za države članice u valjano opravdanim slučajevima potrebna je zbog ključnih razloga od javnog interesa, poput uzimanja u obzir teške situacije i izolacije područja s niskom gustoćom naseljenosti, cestovne sigurnosti ili javnog zdravlja. Osim toga, primjena korisničkih naknada na vremenskoj osnovi u tim valjano opravdanim slučajevima trebala bi biti u skladu s postupovnim zahtjevima: obvezom procjene potrebe za takvim sustavom i obvezom obavješćivanja Komisije o njegovoj primjeni. Takva obavijest trebala bi uključivati obrazloženje u kojem se detaljno navode posebne okolnosti u vezi s dionicama osnovne transeuropske prometne mreže na kojima se primjenjuju korisničke naknade na vremenskoj osnovi.

- (13) Države članice koje u trenutku stupanja na snagu ove Direktive primjenjuju cestarine na svojoj osnovnoj transeuropskoj prometnoj mreži ili na njezinu dijelu, trebale bi moći uspostaviti kombinirani sustav naplate za sva teška vozila ili za neke vrste teških vozila. Međutim, ta bi mogućnost trebala biti dostupna samo kao nastavak i dopuna sustavu naplate cestarine na osnovnoj transeuropskoj prometnoj mreži gdje se nalaze strateški najvažnija čvorišta i veze transeuropske prometne mreže ili na njezinu dijelu. Tim bi se sustavom državama članicama omogućilo da povećaju i prošire provedbu načela „korisnik plaća” i „onečišćivač plaća” izvan mreže za koju se naplaćuje cestarina, i to primjenom korisničkih naknada na onim dijelovima osnovne transeuropske prometne mreže koji nisu obuhvaćeni cestarinama ili na neke vrste teških vozila, kao što su ona koja pripadaju određenoj tonaži, a ne podliježu cestarinama. Kombinirani sustav naplate stoga bi pomogao državama članicama da ostvare daljnji napredak i osiguraju zeleniji cestovni prijevoz, posebno ako ne postoji sustav naplate i ako cestarine nisu gospodarski održiva ili društveno prihvatljiva opcija. Osim toga, kako bi se u potpunosti poštovala načela održive mobilnosti, maksimalni iznos tih korisničkih naknada trebao bi varirati prema emisijskom razredu Euro i emisijskom razredu CO₂ vozila. Na temelju svih tih razmatranja neosporno je da bi primjena takvog sustava kojim se kombiniraju pristup na vremenskoj osnovi i pristup na temelju udaljenosti donijela brojne koristi, stoga bi njegova primjena trebala biti moguća i nakon isteka prijelaznog razdoblja za sustave koji su u potpunosti na vremenskoj osnovi. Najkasnije pet godina nakon stupanja na snagu ove Direktive države članice trebale bi pri uvođenju cestovnih naknada na teška teretna vozila uvesti cestarine ili korisničke naknade za sva teška teretna vozila.

- (14) Pri jačanju načelâ „korisnik plaća” i „onečišćivač plaća” trebalo bi uzeti u obzir određene značajke država članica ili njihovih sustava naplate cestarina i korisničkih naknada.
- Na primjer, u pogledu posebno rijetko naseljenih područja ili posebno velike mreže cesta za koje se naplaćuje cestarina ili korisnička naknada, trebala bi biti dostupna mogućnost izuzeća cestovnih dionica.

- (15) Neke države članice imaju široke mreže za naplatu cestarine koje obuhvaćaju mnogo više autocesta i cesta, a ne samo one koje su dio transeuropske prometne mreže.

Primjena cestarina ili korisničkih naknada na sva teška teretna vozila stoga bi dovela do znatno većih opterećenja, posebno za mala i srednja obrtnička poduzeća (mnoga od kojih su uključena u građevinske radove i koja obično ne pružaju usluge prijevoza). Ta bi opterećenja pak dovela do viših cijena, primjerice u području građevinarstva.

Povećanje cijena moglo bi značiti da osobito buduća ulaganja, poput energetske obnove kuća i stanova, kao i modernizacije tehnologije kuće, budu odgođena ili čak otkazana.

Osim toga, obrtnici ponekad kako bi pružili svoje usluge putuju velike udaljenosti vozilima, a ta se putovanja ne mogu lako obaviti korištenjem drugih načina prijevoza.

Uz to, trgovačka društva iz ruralnih područja, koja su zbog tamošnje smanjene gustoće naseljenosti i potražnje ovisna o svojoj mogućnosti pružanja usluga i građevinskih

djelatnosti u velegradskim područjima, nalaze se u nepovoljnom položaju u pogledu

konkurentnosti u odnosu na trgovačka društva koja posluju u velikim gradovima ili na

rubovima velegradskih područja. Stoga bi državama članicama trebalo dati mogućnost da

pruže određena izuzeća od naplate, poput izuzeća za vozila kojima se koristi za prijevoz

materijala, opreme ili strojeva koje vozač upotrebljava za vrijeme svojeg rada ili kojima se koristi za isporuku robe proizvedene u okviru obrta.

- (16) Osobama s invaliditetom može biti važno da se umjesto zahtjevnim lokalnim cestama mogu koristiti cestama koje podliježu naplati cestarina, kao što su autoceste, tuneli ili mostovi. Kako bi se osobama s invaliditetom omogućilo da se koriste cestama za koje se naplaćuje cestarina bez dodatnog administrativnog opterećenja, državama članicama trebalo bi dopustiti da vozila osoba s invaliditetom izuzmu od obveze plaćanja cestarine ili korisničke naknade.
- (17) Države članice trebalo bi poticati da kod primjene sustava za naplatu naknada za korištenje cestovnom infrastrukturom za osobne automobile vode računa o društveno-gospodarskim čimbenicima. Na primjer, naknade za osobne automobile mogle bi se prilagoditi kako bi se izbjeglo prekomjerno kažnjavanje čestih korisnika.
- (18) Posebno je važno da države članice uspostave pravedan sustav naknada, a posebno sustav kojim se ne kažnjavaju korisnici osobnih automobila koji su zbog svojeg prebivališta u ruralnom, teško dostupnom ili izoliranom području prisiljeni redovito se koristiti cestama koje podliježu naknadama.
- (19) U slučaju teških vozila važno je osigurati da u slučaju da države članice uvedu naknade na vremenskoj osnovi koje se primjenjuju na laka vozila, one budu razmjerne, među ostalim s obzirom na razdoblja upotrebe kraća od jedne godine. U tom se pogledu treba uzeti u obzir činjenica da je raspored upotrebe za laka vozila drugačiji od onoga za teška vozila. Izračun razmjernih naknada na vremenskoj osnovi mogao bi se temeljiti na dostupnim podacima o obrascima putovanja.

- (20) Na temelju Direktive 1999/62/EZ, pristojba za vanjske troškove može se uvesti na razini koja je blizu graničnih društvenih troškova upotrebe dotičnog vozila. Ta se metoda pokazala najpravednijim i najučinkovitijim načinom kako bi se u obzir uzeli negativni učinci na okoliš i zdravlje od onečišćenja zraka i buke koje stvaraju teška vozila te bi se njome osigurao pravedan doprinos teških vozila u zadovoljavanju normi kvalitete zraka za Europu utvrđenih u Direktivi 2008/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹ i svih primjenjivih graničnih ili ciljnih vrijednosti za buku. Stoga bi trebalo olakšati primjenu takvih pristojbi. Naplata pristojbi za vanjske troškove trebala bi se sustavnije primjenjivati. Kako bi se doprinijelo ostvarenju potpune primjene načela „onečišćivač plaća”, države članice trebale bi pristojbe za vanjske troškove primjenjivati na teška vozila barem za onečišćenje zraka, na mrežama obuhvaćenima infrastrukturnom pristojbom.
- (21) U tu bi svrhu najviše ponderirane prosječne pristojbe za vanjske troškove trebalo zamijeniti lako primjenjivim referentnim vrijednostima koje se ažuriraju s obzirom na inflaciju, znanstveni napredak ostvaren u procjeni vanjskih troškova cestovnog prijevoza te kretanja u sastavu voznog parka.

¹ Direktiva 2008/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 21. svibnja 2008. o kvaliteti zraka i čistom zraku za Europu (SL L 152, 11.6.2008., str. 1.).

- (22) Variranje infrastrukturnih pristojbi prema emisijskom razredu Euro doprinijelo je upotrebi čišćih vozila. Međutim, slijedom obnove voznih parkova, očekuje se da će varijacija pristojbi na toj osnovi na međugradskoj mreži postati manje učinkovita u srednjoročnom razdoblju. Državama članicama trebalo bi stoga dopustiti da prestanu varirati cestarine na toj osnovi.
- (23) Istodobno, s obzirom na to da se povećava udio emisija CO₂ iz teških vozila, trebalo bi uvesti varijaciju infrastrukturnih pristojbi i korisničkih naknada prema emisijskom razredu CO₂ kojom bi se moglo doprinijeti poboljšanju u tom području. U slučaju zajedničkih sustava korisničkih naknada, kojima bi se moglo doprinijeti daljnjem usklađivanju, provedba varijacije je složenija, posebno zbog uvjeta koje takvi zajednički sustavi trebaju ispunjavati. Budući da se države članice sudionice moraju dogovoriti o raspodjeli prihoda koji proizlaze iz korisničke naknade, a njezina je razina ograničena odredbama uvedenima ovom Direktivom, te izmijeniti međunarodne sporazume, u takvom posebnom slučaju opravdano je dopustiti dodatno vrijeme za provedbu varijacije prema emisijama CO₂. Varijacija bi u svim slučajevima trebala biti osmišljena tako da bude dosljedna Uredbi (EU) 2019/1242.

- (24) Sve dok se rješavanju emisija CO₂ ne pristupi prikladnijim instrumentima, kao što su usklađeni porezi na gorivo koji uključuju komponentu ugljika, ili dok cestovni prijevoz ne bude obuhvaćen sustavom trgovanja emisijama, državama članicama ujedno bi trebalo dopustiti da primjenjuju pristojbu za vanjske troškove kojom se uvažavaju troškovi emisija CO₂. Ako je to opravdano znanstvenim dokazima, države članice trebale bi moći primjenjivati pristojbe za vanjske troškove za emisije CO₂ koje su više od referentnih vrijednosti utvrđenih u ovoj Direktivi.
- (25) Kako bi se promicao prijelaz na čišći vozni park teških vozila, varijacija infrastrukturnih pristojbi i korisničkih naknada prema njihovim emisijama CO₂ trebala bi biti obvezna, osim ako se primjenjuje pristojba za vanjske troškove za emisije CO₂.
- (26) Kako bi se nagradila najučinkovitija teška vozila, državama članicama trebalo bi dopustiti primjenu najviše razine sniženja naknada na vozila bez emisija iz ispušne cijevi. Kako bi se dodatno promicalo uvođenje vozila s nulnim emisijama, državama članicama trebalo bi dopustiti da ih privremeno izuzmu od cestovnih naknada. Iz istih razloga i kako bi se osiguralo da udio vozila koja ostvaruju koristi od sniženja cestarina ostane stabilan tijekom godina, čime bi se državama članicama zajamčila sigurnost pri dugoročnom planiranju u pogledu prihoda od cestarina, nova vozila trebala bi se svrstavati u emisijske razrede CO₂ na osnovi njihovih rezultata u odnosu na linearnu putanju smanjenja emisija između 2021. i 2030., kako je definirano u Uredbi (EU) 2019/1242.

- (27) Kako bi se osigurala učinkovitost i usklađenost varijacije naknada prema emisijama CO₂ i naplata pristojbi za vanjske troškove za emisije CO₂, od kojih su i jedne i druge namijenjene poticanju uvođenja vozila s niskim emisijama i nultim emisijama, te kako bi se osigurala usklađena primjena Direktive 1999/62/EZ sa svim drugim instrumentima za određivanje cijena ugljika povezanim s cestovnim prijevozom koji će biti doneseni u budućnosti, Komisija bi trebala pravodobno ocijeniti njihovu učinkovitost i nužnost. Na temelju te ocjene Komisija bi trebala, prema potrebi, predložiti izmjenu odredaba o varijaciji naknada prema emisijama CO₂ i naplata pristojbi za vanjske troškove za emisije CO₂ kako bi se spriječila dvostruka naplata putem različitih instrumenata za određivanje cijena ugljika. Iako bi se budućom mjerom trebala osigurati pravna sigurnost i dosljedna primjena različitih pravila, u ovoj bi Direktivi trebalo pojasniti da države članice ne bi trebale biti obvezne primjenjivati sustav varijacije za CO₂ predviđen ovom Direktivom nakon datuma primjene nekog drugog instrumenta za određivanje cijene ugljika primjenjivog na cestovni prijevoz koji može biti donesen na razini Unije primjerice na temelju prijedloga Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ, Odluke (EU) 2015/1814 i Uredbe (EU) 2015/757 [COM(2021) 551 final]. U slučaju da u međuvremenu bude donesen drugi instrument za određivanje cijena ugljika koji se primjenjuje na cestovni prijevoz, razina pristojbi za vanjske troškove za emisije CO₂ trebala bi biti ograničena na ono što je potrebno za internalizaciju tih vanjskih troškova i Komisija bi trebala biti ovlaštena delegiranim aktom prilagoditi referentne vrijednosti utvrđene u Prilogu III.c.

- (28) Radi očuvanja baštine automobilske industrije Unije države članice trebale bi moći uspostaviti posebnu kategoriju povijesnih vozila kako bi se mogao prilagoditi iznos različitih naknada naplativih na temelju ove Direktive.
- (29) Trenutačno u Uredbi (EU) 2019/1242 nisu definirane putanje smanjenja emisija za skupine teških vozila koje nisu obuhvaćene člankom 2. stavkom 1. točkama od (a) do (d) te uredbe. S obzirom na njezin članak 15., moguće je da će se ta Uredba izmijeniti u budućnosti te da će se definirati putanje smanjenja emisija za takve skupine vozila. Ako se takva izmjena donese, varijacija infrastrukturnih pristojbi i korisničkih naknada za teška vozila prema emisijskim razredima CO₂ 2 i 3 trebala bi se primjenjivati i na te skupine vozila. Ako se takva izmjena ne donese, varijacija za te skupine vozila trebala bi vrijediti samo za emisijske razrede CO₂ 1, 4 i 5.
- (30) Ako se područje primjene Uredbe (EU) 2019/1242 proširi na ostala teška vozila, Komisija bi, prema potrebi, trebala razmotriti predlaganje izmjene Direktive 1999/62/EZ kojom bi se za sva teška vozila uveli emisijski razredi CO₂ 2 i 3, u skladu s načelima koja se primjenjuju na teška vozila čije su emisije CO₂ trenutačno uređene tom uredbom.

- (31) Ovom Direktivom trebalo bi se promicati smanjenje emisija CO₂ s pomoću tehničkih poboljšanja skupova teških teretnih motornih vozila i njihovih prikolica ili poluprikolica. Stoga se u ovoj Direktivi predviđa sniženje cestovnih naknada za teška teretna motorna vozila s niskim emisijama CO₂. Radi potpune regulatorne dosljednosti, nakon što postanu dostupne pravno certificirane vrijednosti za učinak prikolica ili poluprikolica na emisije CO₂ skupova teških teretnih vozila, Komisija bi, prema potrebi, trebala podnijeti zakonodavni prijedlog za izmjenu Direktive 1999/62/EZ kako bi se takve certificirane vrijednosti uključile pri određivanju sniženja cestovnih naknada predviđenog u ovoj Direktivi.
- (32) Kako bi se i dalje promicala obnova voznog parka te izbjeglo narušavanje tržišta rabljenih teških vozila, klasifikacija vozila koja pripadaju emisijskim razredima CO₂ 2 i 3 trebala bi se ponovo procjenjivati svakih šest godina nakon prve registracije. Kako bi se administrativno opterećenje svelo na najmanju moguću mjeru, to ne bi trebalo utjecati na valjanost korisničkih naknada koje su vrijedile prije datuma ponovne klasifikacije.
- (33) U pogledu stupanja na snagu ponovne klasifikacije u sustavima korisničkih naknada, odabir primjerenog modela ovisi o posebnim razmatranjima u vezi s administrativnim posljedicama te ponovne klasifikacije i njezinim učincima na prihod. Stoga bi odluku o načinu provedbe ponovne klasifikacije u sustavima korisničkih naknada trebalo prepustiti državama članicama (ili, u slučaju zajedničkih sustava, skupini država članica).

- (34) Kako bi se osigurala dosljedna primjena varijacije cestarina prema emisijama CO₂, potrebno je izmijeniti Direktivu Vijeća 1999/37/EZ¹ tako da se zahtijeva da u potvrdi o registraciji budu navedene specifične emisije CO₂ teških vozila, ako su dostupne u njihovim certifikatima o sukladnosti. Ako Uredba (EU) 2019/1242 bude izmijenjena na način koji utječe na izračun emisija CO₂ nastalih upotrebom niskougličnih goriva, moglo bi biti primjereno da Komisija procijeni potrebu za poboljšanjem usklađenosti između ove Direktive i tih izmjena. Važno je osigurati da oprema u vozilu koja se upotrebljava u okviru naplate cestarine sadržava podatke o emisijama CO₂ i emisijskom razredu CO₂ teških vozila te da takvi podaci budu dostupni za razmjenu informacija između država članica, kako je utvrđeno u Direktivi (EU) 2019/520.

¹ Direktiva Vijeća 1999/37/EZ od 29. travnja 1999. o dokumentima za registraciju vozila (SL L 138, 1.6.1999., str. 57.).

(35) Laka vozila stvaraju dvije trećine negativnih učinaka cestovnog prijevoza na okoliš i zdravlje. Stoga je važno promicati upotrebu najčišćih vozila s najučinkovitijom potrošnjom goriva s pomoću diferencijacije cestovnih naknada prema njihovim specifičnim emisijama CO₂ i emisijama onečišćujućih tvari utvrđenih u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2017/1151¹ i u vezi s Uredbom (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća². Kako bi se promicala upotreba najčišćih i najučinkovitijih vozila, državama članicama trebalo bi dopustiti da primjenjuju znatno snižene cestarine i korisničke naknade za takva vozila. Državama članicama trebalo bi dopustiti da uzmu u obzir poboljšanje okolišne učinkovitosti vozila povezano s njegovim prijelazom na alternativna goriva. Pritom bi državama članicama trebalo dopustiti da izuzmu goriva proizvedena iz sirovina s visokim rizikom od neizravnih promjena uporabe zemljišta za koje je zabilježeno znatno širenje proizvodnog područja na zemljište s velikim zalihama ugljika. U tu bi svrhu stalna pretplata ili bilo koji drugi mehanizam koji odobri operator sustava za naplatu cestarine trebali omogućiti korisnicima da iskoriste pogodnost varijacija cestarina ili korisničkih naknada koje odgovaraju poboljšanoj okolišnoj učinkovitosti vozila nakon njegove preinake.

¹ Uredba Komisije (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017. o dopuni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila, o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012 te stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 (SL L 175, 7.7.2017., str. 1.).

² Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L 111, 25.4.2019., str. 13.).

- (36) Kako se zbog dodatne mase povezane s tehnologijom za nulte emisije ne bi kažnjavali razvoj i upotreba lakih vozila s nulnim emisijama, državama članicama trebalo bi dopustiti da u odnosu na takva vozila primjenjuju snižene cijene ili izuzeća.
- (37) Zagušenja na cestama kojima doprinose sva motorna vozila u različitim razmjerima predstavljaju troškove u iznosu od približno 1 % BDP-a. Znatno se dio tih troškova može pripisati međugradskom zagušenju. Stoga bi trebalo dopustiti posebnu naknadu zbog zagušenja pod uvjetom da se ona primjenjuje i na kategoriju lakih vozila i na kategoriju teških vozila. S obzirom na njihov potencijalni doprinos smanjenju zagušenja, države članice mogle bi iz primjene takve naknade zbog zagušenja isključiti sredstva za kolektivni prijevoz, odnosno minibus, obične autobuse i turističke autobuse. Kako bi ta naknada bila djelotvorna i razmjerna, trebalo bi je izračunati na temelju graničnog troška zbog zagušenja te diferencirati s obzirom na mjesto, vrijeme i kategoriju vozila.
- (38) Cestovnim naknadama mogu se mobilizirati resursi kojima se doprinosi financiranju održavanja i razvoja visokokvalitetne prometne infrastrukture. Stoga je primjereno zahtijevati od država članica da na odgovarajući način izvješćuju o upotrebi takvih prihoda. Time bi se posebno pomoglo u prepoznavanju mogućih praznina u financiranju i podizanju prihvatljivosti naplate cestovnih naknada u javnosti. Radi transparentnosti bilo bi primjereno da države članice korisnicima cesta objave određene informacije o cestarinama i korisničkim naknadama koje se naplaćuju na njihovu državnom području, kao što su informacije u vezi s upotrebom prihoda ostvarenih primjenom Direktive 1999/62/EZ, varijacijama infrastrukturnih pristojbi, pristojbama za vanjske troškove i ukupnim prihodima od naknada zbog zagušenja po kategoriji vozila.

- (39) U naknadama zbog zagušenja trebalo bi razmjerno uvažavati stvarne troškove koje svako vozilo izravno uzrokuje ostalim korisnicima cesta i neizravno društvu kao cjelini. Kako bi se spriječilo da one nerazmjerno ometaju slobodno kretanje osoba i robe, trebalo bi ih ograničiti na posebne iznose u kojima se uvažavaju granični društveni troškovi zagušenja u uvjetima gotovo potpunog iskorištenja kapaciteta, to jest, kad se opseg prometa približi cestovnom kapacitetu. Iz istog se razloga naknada zbog zagušenja ne bi trebala primjenjivati u kombinaciji s infrastrukturnom pristojbom koja se u svrhu smanjenja zagušenja mijenja ovisno o dobu dana, danu u tjednu ili godišnjem dobu. Kako bi se pozitivan učinak naknade zbog zagušenja iskoristio u najvećoj mogućoj mjeri, prihode koji se tim naknadama ostvare trebalo bi dodijeliti projektima kojima se nastoje riješiti izvori zagušenja.
- (40) Međutim, uzimajući u obzir činjenicu da postojeći ugovori o koncesiji mogu sadržavati režime drugačije od onih utvrđenih u ovoj Direktivi te kako bi se osigurala njihova financijska održivost, primjereno je zahtijevati da postojeći ugovori o koncesiji ispunjavaju zahtjev za variranje infrastrukturne pristojbe tek nakon što se oni bitno izmijene.

(41) Dodaci infrastrukturnoj pristojbi također bi mogli biti koristan doprinos rješavanju problema povezanih sa znatnom štetom u okolišu ili zagušenjima prouzročenima upotrebom određenih cesta, i to ne samo u planinskim područjima. Stoga bi trebalo ukloniti trenutačno ograničenje kojim se upotreba dodataka ograničava na takva područja. U slučaju da dvije ili više država članica naplaćuju veće dodatke na istom koridoru, potrebno je uzeti u obzir to da bi ti dodaci mogli imati negativne učinke na druge države članice na istom koridoru. Osim toga, kako bi se izbjegla dvostruka naplata korisnicima, dodatke bi trebalo isključiti na cestovnim dionicama na kojima se primjenjuje naknada zbog zagušenja. U tu svrhu, kako bi se izbjegli negativni učinci na gospodarski razvoj rubnih regija i radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji da odbije ili da zatraži izmjenu planova, koje je predala država članica, za primjenu dodatka infrastrukturnoj pristojbi koja se naplaćuje na posebnim cestovnim dionicama koje su redovito zagušene ili na kojima vozila uzrokuju znatnu štetu u okolišu. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹.

¹ Uredba (EZ) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011, str. 13.).

- (42) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji za donošenje provedbenih akata u svrhu utvrđivanja referentnih emisija CO₂ za podskupine teških vozila koje nisu obuhvaćene člankom 2. stavkom 1. točkama od (a) do (d) Uredbe (EU) 2019/1242. Komisija bi trebala navoditi podatke relevantne za takve skupine vozila objavljene u izvješću iz članka 10. Uredbe (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća¹. S obzirom na ograničenu prirodu provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji, prije njihova donošenja nije potrebno predvidjeti nadzor koji provodi odbor sastavljen od predstavnika država članica.
- (43) Ako država članica uvede sustav naplate cestovnih naknada, odobravanje nadoknada moglo bi u nekim slučajevima dovesti do diskriminacije nerezidentnih korisnika cesta. Stoga bi mogućnost odobravanja nadoknade trebalo ograničiti na cestarine te ona više ne bi trebala biti dostupna u slučaju korisničkih naknada.
- (44) Kako bi se iskoristile potencijalne sinergije među postojećim sustavima naplate cestovnih naknada i smanjili operativni troškovi, Komisija bi se trebala u potpunosti uključiti u suradnju među državama članicama koje namjeravaju uvesti zajedničke sustave naplate cestovnih naknada.

¹ Uredba (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. lipnja 2018. o praćenju emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o tim dvama parametrima (SL L 173, 9.7.2018., str. 1.).

- (45) Potrebno je državama članicama omogućiti da financiraju izgradnju, rad, održavanje i razvoj sustava za opskrbu električnom energijom ili gorivom za vozila s niskim emisijama i nultim emisijama kako bi se olakšala elektrifikacija cesta. Osobito, ako država članica namjerava financirati te električne sustave neovisno o financiranju cestovne infrastrukture, ova Direktiva ne bi trebala sprječavati tu državu članicu da naplaćuje pristojbe za korištenje takvim sustavima.
- (46) S obzirom na to da cilj ove Direktive, naime osigurati da se nacionalne naknade koje se naplaćuju za korištenje određenim infrastrukturama za vozila primjenjuju unutar usklađenog okvira kojim se osigurava jednako postupanje u cijeloj Uniji, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog prekogranične naravi cestovnog prijevoza i drugih pitanja koja bi se trebala riješiti ovom Direktivom on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (47) Potrebno je osigurati da se u pristojbama za vanjske troškove i dalje što točnije uvažava trošak onečišćenja zraka, buke i klimatskih promjena prouzročenih teškim vozilima, a da pritom sustav naplate naknada ne postane prekomjerno složen, kako bi se promicala upotreba vozila s najučinkovitijom potrošnjom goriva te održala djelotvornost poticaja i ažurirala diferencijacija cestovnih naknada.

- (48) Stoga bi Komisiji trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) kako bi se referentne vrijednosti za naplatu pristojbi za vanjske troškove iz priloga III.b i III.c Direktivi 1999/62/EZ prilagodile znanstvenom i tehničkom napretku. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.¹ Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (49) Direktive 1999/62/EZ, 1999/37/EZ i (EU) 2019/520 stoga bi trebalo na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

¹ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

Članak 1.
Izmjene Direktive 1999/62/EZ

Direktiva 1999/62/EZ mijenja se kako slijedi:

1. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Direktiva 1999/62/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za upotrebu cestovnih infrastruktura za vozila”;

2. članci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

„*Članak 1.*

1. Ova se Direktiva primjenjuje na:

- (a) poreze na vozila uvedene na teška teretna vozila;
- (b) cestarine i korisničke naknade uvedene na vozila.

2. Ova se Direktiva ne primjenjuje na vozila koja se upotrebljavaju isključivo na neeuropskim državnim područjima država članica.

3. Direktiva se ne primjenjuje na vozila registrirana na Kanarskim otocima, u Ceuti i Melilli, na Azorima ili Madeiri, koja obavljaju prijevoz isključivo na tim područjima ili između tih područja i matične zemlje Španjolske odnosno Portugala.

Članak 2.

1. Za potrebe ove Direktive:

1. „transeuropska cestovna mreža” znači infrastruktura cestovnog prijevoza iz poglavlja II. odjeljka 3. Uredbe (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća kako je prikazana na zemljovidima u Prilogu I. toj Uredbi;
2. „osnovna transeuropska prometna mreža” znači prometna infrastruktura utvrđena u skladu s poglavljem III. Uredbe (EU) br. 1315/2013;
3. „troškovi izgradnje” znači troškovi povezani s izgradnjom, uključujući, tamo gdje je to prikladno, troškove financiranja bilo čega od sljedećeg:
 - (a) nove infrastrukture ili novih poboljšanja infrastrukture, uključujući znatne konstrukcijske popravke;

- (b) infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture, uključujući znatne konstrukcijske popravke, dovršene najviše 30 godina prije 10. lipnja 2008., gdje su režimi naplate cestarina 10. lipnja 2008. već bili na snazi, ili dovršene najviše 30 godina prije uspostavljanja bilo kakvih novih režima naplate cestarina uvedenih nakon 10. lipnja 2008.; ili
 - (c) infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture dovršenih prije rokova iz točke (b):
 - i. ako je država članica uspostavila sustav naplate cestarina koji omogućava povrat tih troškova putem ugovora s operatorom sustava naplate cestarina ili putem drugih pravnih akata s jednakim učinkom koji su stupili na snagu prije 10. lipnja 2008. ili
 - ii. ako država članica može pružiti dokaz da je izgradnja dotične infrastrukture bila uvjetovana njezinim predviđenim vijekom trajanja dužim od 30 godina;
4. „troškovi financiranja” znači kamate na zajmove i povrat na svako financiranje vlasničkim kapitalom koje omogućuju dioničari;
5. „značajni konstrukcijski popravci” znači konstrukcijski popravci osim onih popravaka koji više nisu ni od kakve koristi za korisnike ceste, osobito kad su popravci zamijenjeni daljnjom zamjenom površinskog sloja ceste ili nekim drugim građevinskim radovima;

6. „autocesta” znači cesta posebno projektirana i izgrađena za promet motornih vozila koja nema neposredan pristup susjednim zemljištima te koja ispunjava sljedeće kriterije:
- (a) ima, osim na posebnim mjestima ili privremeno, odvojene kolničke trake za promet u dva smjera međusobno odijeljene razdijelnim trakom koji nije namijenjen za promet ili, izuzetno, na neki drugi način;
 - (b) ne križa se na istoj razini niti s jednom cestom, željezničkom ili tramvajskom prugom, biciklističkom stazom ili pješačkom stazom; i
 - (c) posebno je označena kao autocesta;
7. „cestarina” znači određeni iznos naplative u odnosu na vozilo koji se temelji na udaljenosti koju je vozilo prešlo na određenoj infrastrukturi i na tipu vozila, čijim se plaćanjem ostvaruje pravo na upotrebu infrastrukture vozilom, a koji obuhvaća jednu ili više sljedećih pristojbi i naknada:
- (a) infrastrukturnu pristojbu;
 - (b) naknadu zbog zagušenja; ili
 - (c) pristojbu za vanjske troškove;

8. „infrastrukturna pristojba” znači pristojba koja se naplaćuje za nadoknadu troškova gradnje, održavanja, poslovanja i razvoja vezanih uz infrastrukturu, a koji su nastali u državi članici;
9. „pristojba za vanjske troškove” znači pristojba koja se naplaćuje kako bi se nadoknadili troškovi povezani s jednim ili više od sljedećeg:
 - (a) onečišćenjem zraka zbog prometa;
 - (b) onečišćenjem bukom zbog prometa; ili
 - (c) emisijama CO₂ zbog prometa;
10. „trošak onečišćenja zraka zbog prometa” znači trošak štete za ljudsko zdravlje i štete u okolišu uzrokovane ispuštanjem čestičnih tvari i prekursora ozona, kao što su NO_x i hlapivi organski spojevi, za vrijeme rada vozila;
11. „trošak onečišćenja bukom zbog prometa” znači trošak štete za ljudsko zdravlje i štete u okolišu uzrokovane bukom koju emitiraju vozila ili koja nastaje zbog dodira vozila s površinom ceste;
12. „trošak emisija CO₂ zbog prometa” znači trošak štete uzrokovane ispuštanjem CO₂ za vrijeme rada vozila;

13. „zagušenje” znači situacija u kojoj se opseg prometa približava cestovnom kapacitetu ili ga premašuje;
14. „naknada zbog zagušenja” znači naknada koja se naplaćuje po vozilu kako bi se nadoknadili troškovi zbog zagušenja nastali u državi članici te kako bi se zagušenje smanjilo;
15. „ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba” znači ukupan prihod od infrastrukturne pristojbe tijekom određenog razdoblja podijeljen s brojem kilometara koje su teška vozila prešla na dionicama ceste na kojima se naplaćivala ta pristojba tijekom tog razdoblja;
16. „korisnička naknada” znači plaćanje određenog iznosa čime se stječe pravo da vozilo za određeno razdoblje upotrebljava infrastrukture utvrđene u članku 7. stavcima 1. i 2.;
17. „vozilo” znači motorno vozilo, na četiri ili više kotača, ili kombinacija vozila namijenjena ili korištena za prijevoz putnika ili robe cestom;
18. „teško vozilo” znači vozilo čija najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila prelazi 3,5 tone;

19. „teško teretno vozilo” znači teško vozilo namijenjeno prijevozu tereta;
20. „turistički autobus” i „autobus” znači teško vozilo namijenjeno prijevozu više od osam putnika, uz vozača;
21. „lako vozilo” znači vozilo čija najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila ne prelazi 3,5 tone;
22. „osobni automobil” znači lako vozilo namijenjeno prijevozu ne više od osam putnika, uz vozača;
23. „vozilo od povijesnog interesa” znači vozilo od povijesnog interesa kako je definirano u članku 3. stavku 7. Direktive 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća **;
24. „minibus” znači lako vozilo namijenjeno prijevozu više od osam putnika, uz vozača;
25. „motorno vozilo za stanovanje” znači vozilo s odjeljkom za stanovanje u kojem se nalaze stolice i stol, prostor za spavanje koji je odvojen ili se može razvući iz sjedalâ, oprema za kuhanje i spremište;

26. „lako gospodarsko vozilo” znači lako vozilo namijenjeno prijevozu robe;
27. „kombi” znači lako vozilo u smislu dijela C točke 4.2. Priloga I. Uredbi (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća^{***};
28. „emisije CO₂ teškog vozila” znači njegove specifične emisije CO₂ navedene u točki 2.3. dokumenta s informacijama za kupca, kako je definirano u dijelu II. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400^{****};
29. „vozilo s nultim emisijama” znači:
 - (a) „teško vozilo s nultim emisijama” kako je definirano članku 3. točki 11. Uredbe (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća^{*****}; ili
 - (b) osobni automobil, minibus ili lako gospodarsko vozilo bez motora s unutarnjim izgaranjem;
30. „teško vozilo s niskim emisijama” znači:
 - (a) „teško vozilo s niskim emisijama” kako je definirano u članku 3. točki 12. Uredbe (EU) 2019/1242; ili

- (b) teško vozilo koje nije obuhvaćeno člankom 2. stavkom 1. točkama od (a) do (d) te uredbe, a čije su emisije CO₂ niže od 50 % referentnih emisija CO₂ pripadajuće skupine vozila, osim vozila s nulnim emisijama;
31. „prijevoznik” znači bilo koje poduzeće za prijevoz robe ili putnika cestama;
32. „vozilo emisijskog razreda ‚Euro 0’, ‚Euro I’, ‚Euro II’, ‚Euro III’, ‚Euro IV’, ‚Euro V’, ‚EEV’, ‚Euro VI’” znači teško vozilo koje je u skladu s graničnim vrijednostima emisija navedenima u Prilogu 0.;
33. „tip teškog vozila” znači kategorija u koju teško vozilo spada s obzirom na broj osovina, njihove dimenzije ili masu, ili druge faktore klasifikacije vozila koji odražavaju oštećivanje ceste, kao što je sustav klasifikacije oštećivanja ceste naveden u Prilogu IV., uz uvjet da se upotrijebljeni sustav klasifikacije temelji na karakteristikama vozila koje se nalaze u dokumentima vozila koji se upotrebljavaju u svim državama članicama ili su vidljive;
34. „podskupina vozila” znači „podskupina vozila” kako je definirano u članku 3. točki 8. Uredbe (EU) 2019/1242;
35. „skupina vozila” znači grupiranje vozilâ kako je navedeno u tablici 1. Priloga I. Uredbi (EU) 2017/2400;

36. „razdoblje izvješćivanja za godinu Y” znači „razdoblje izvješćivanja za godinu Y” kako je definirano u članku 3. točki 3. Uredbe (EU) br. 2019/1242;
37. „putanja smanjenja emisija” za razdoblje izvješćivanja za godinu (Y) i podskupinu vozila (sg), odnosno $ET_{Y,sg}$, znači umnožak faktora smanjenja godišnjih emisija CO₂ ($R-ET_Y$) i referentnih emisija CO₂ (rCO_{2sg}) podskupine (sg), odnosno $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$; za godine $Y \leq 2030$, $R-ET_Y$ i rCO_{2sg} su oboje utvrđeni u skladu s točkom 5.1. Priloga I. Uredbi (EU) 2019/1242; za godine $Y > 2030$, $R-ET_Y$ iznosi 0,70; rCO_{2sg} se primjenjuje kako je prilagođen delegiranim aktima donesenima u skladu s člankom 11. stavkom 2. Uredbe (EU) 2019/1242 tijekom razdoblja izvješćivanja koja započinju nakon datuma početka primjene delegiranog akta kojim se predviđa prilagodba;
38. „referentne emisije CO₂ skupine vozila” znači:
- (a) za vozila obuhvaćena Uredbom (EU) 2019/1242, iznos izračunan u skladu s formulom u točki 3. Priloga I. te uredbe;

- (b) za vozila koja nisu obuhvaćena Uredbom (EU) 2019/1242, prosječna vrijednost svih emisija CO₂ vozila u toj skupini vozila, koja je prijavljena u skladu s Uredbom (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća ^{*****} za prvo razdoblje izvješćivanja koje će započeti nakon datuma na koji se, u skladu s člankom 24. Uredbe (EU) 2017/2400, zabranjuje registracija, prodaja ili stavljanje u uporabu vozila iz te skupine vozila koja ne ispunjavaju obveze iz članka 9. Uredbe (EU) 2017/2400;
39. „ugovor o koncesiji” znači „koncesija radova” ili „koncesija usluga” kako je definirano u članku 5. točki 1. podtočki (a) ili podtočki (b) Direktive 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća ^{*****};
40. „koncesijska cestarina” znači cestarina koju naplaćuje koncesionar na temelju ugovora o koncesiji;
41. „bitno izmijenjen režim naplate cestarina ili naknada” znači režim naplate cestarina ili naknada u kojem se očekuje da će izmjena cijena povećati prihode za više od 10 % u usporedbi s prethodnom obračunskom godinom, isključujući učinak povećanja prometa i nakon korekcije za inflaciju mjerenu na temelju promjena u harmoniziranom indeksu potrošačkih cijena (HIPC) za cijeli EU, isključujući energiju i neprerađenu hranu, kako ga je objavila Komisija (Eurostat).

2. Za potrebe stavka 1. točke 2.:
- (a) u svakom slučaju, udio troškova izgradnje koji se uzima u obzir ne smije premašivati udio trenutnog predviđenog životnog vijeka infrastrukturnih komponenta koji je preostao 10. lipnja 2008. ili na dan uvođenja novih režima naplate cestarina, ako je to kasnije;
 - (b) troškovi infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture mogu uključivati sve posebne rashode za infrastrukturu predviđenu za smanjivanje smetnji povezanih s bukom, uvođenje inovativnih tehnologija ili poboljšanje sigurnosti na cestama, kao i stvarna plaćanja operatora infrastrukture koja odgovaraju objektivnim elementima u vezi s okolišem poput zaštite od onečišćenja tla.
3. Ne dovodeći u pitanje članak 7. stavak 3., države članice mogu smatrati motorno vozilo za stanovanje turističkim ili običnim autobusom ili osobnim automobilom.

* Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).

** Direktiva 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o periodičnim tehničkim pregledima motornih vozila i njihovih priključnih vozila te stavljanju izvan snage Direktive 2009/40/EZ (SL L 127, 29.4.2014., str. 51.).

- *** Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).
- **** Uredba Komisije (EU) 2017/2400 od 12. prosinca 2017. o provedbi Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na utvrđivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva teških vozila te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011 (SL L 349, 29.12.2017., str. 1.).
- ***** Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202.).
- ***** Uredba (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća od 28. lipnja 2018. o praćenju emisija CO₂ i potrošnje goriva novih teških vozila i o izvješćivanju o tim dvama parametrima (SL L 173, 9.7.2018., str. 1.).
- ***** Direktiva 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovorâ o koncesiji (SL L 94, 28.3.2014., str. 1.).”;

3. članci 7. i 7.a zamjenjuju se sljedećim:

„Članak 7.

1. Ne dovodeći u pitanje članak 9. stavak 1.a, države članice mogu zadržati ili uvesti cestarine i korisničke naknade na transeuropskoj cestovnoj mreži ili na određenim dionicama te mreže te na bilo kojoj dodatnoj dionici njihove mreže autocesta koje nisu dio transeuropske cestovne mreže pod uvjetima utvrđenim u stavcima od 4. do 14. ovog članka i člancima od 7.a do 7.k.
2. Stavkom 1. ne dovodi se u pitanje pravo država članica da, u skladu s UFEU-om, naplaćuju cestarine i korisničke naknade na drugim cestama, pod uvjetom da uvođenje cestarina i korisničkih naknada na takvim drugim cestama ne dovodi do diskriminacije međunarodnog prometa i narušavanja tržišnog natjecanja među prijevoznicima. Cestarine i korisničke naknade koje se primjenjuju na cestama osim cesta koje su dio transeuropske cestovne mreže i autocesta moraju ispunjavati uvjete utvrđene u stavcima 4. i 5. ovog članka, u članku 7.a te u članku 7.j stavcima 1., 2. i 4.

3. Ne dovodeći u pitanje ostale odredbe ove Direktive, cestarine i korisničke naknade za različite kategorije vozila, kao što su teška vozila, teška teretna vozila, turistički autobusi i obični autobusi, laka vozila, laka gospodarska vozila, minibusi i osobni automobili, mogu se uvesti ili zadržati neovisno jedne od drugih. Međutim, ako države članice naplaćuju naknade za osobne automobile, naplaćuju ih i za laka gospodarska vozila.
4. Države članice ne smiju ni za jednu kategoriju vozila uvesti i cestarinu i korisničku naknadu za upotrebu iste cestovne dionice. Međutim, država članica koja na svojoj mreži uvodi korisničku naknadu može ujedno uvesti i cestarinu za upotrebu mostova, tunela i planinskih prijevoja.

Države članice mogu odlučiti da neće primjenjivati članak 7.ca stavak 3., članak 7.ga stavak 1. i članak 7.gb stavak 2. na takve cestarine za upotrebu mostova, tunela i planinskih prijevoja ako je ispunjen jedan od sljedećih uvjeta ili oba:

- (a) primjena članka 7.ca stavka 3., članka 7.ga stavka 1. i članka 7.gb stavka 2. radi uvođenja takve diferencijacije u dotični sustav naplate cestarina ne bi bila tehnički izvediva;
- (b) primjena članka 7.ca stavka 3., članka 7.ga stavka 1. i članka 7.gb stavka 2. dovela bi do preusmjeravanja vozila koja uzrokuju najviše onečišćenja, što bi imalo negativne učinke na sigurnost na cestama i na javno zdravlje.

Država članica koja odluči da neće primjenjivati članak 7.ca stavak 3., članak 7.ga stavak 1. i članak 7.gb stavak 2. u skladu s drugim podstavkom ovog stavka obavješćuje Komisiju o svojoj odluci.

5. Cestarinama i korisničkim naknadama ne smije se neposredno ili posredno diskriminirati na temelju:
 - (a) državljanstva korisnika ceste;
 - (b) države članice ili treće zemlje poslovnog nastana prijevoznika;
 - (c) države članice ili treće zemlje registracije vozila; ili
 - (d) polazišta ili odredišta prijevoza.

6. Države članice mogu uvesti snižene cestarine ili korisničke naknade na određene cestovne dionice, ili određene cestovne dionice isključiti iz cestovnih naknada osobito gdje je intenzitet prometa nizak u rijetko naseljenim područjima.

7. U slučaju cestovnih infrastruktura obuhvaćenih ugovorima o koncesiji, ako je ugovor potpisan prije ... [datum stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] ili ako su ponude ili odgovori na pozive za pregovore u okviru pregovaračkog postupka zaprimljeni u skladu s postupkom javne nabave prije ... [datum stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni], države članice mogu odlučiti ne primjenjivati članak 7.ca stavak 3., članak 7.g stavke 1. i 2., članak 7.ga i članak 7.gb na cestarine i korisničke naknade na tim infrastrukturama dok se ugovor o koncesiji ne obnovi ili režim naplate cestarina ili naknada bitno izmijeni.
8. Stavak 7. primjenjuje se i na dugoročne ugovore sklopljene između javnog i nejavnog subjekta, potpisane prije ... [datum stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] radi izvođenja radova i/ili upravljanja uslugama, osim izvođenja radova koji ne uključuju prijenos rizika potražnje.
9. Države članice mogu uvesti snižene cestarine ili korisničke naknade, ili izuzeća od obveze plaćanja cestarina ili korisničkih naknada za:
 - (a) teška vozila koja su izuzeta od zahtjeva za ugradnju i upotrebu tahografa na temelju Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća*;

- (b) teška teretna vozila s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila većom od 3,5 tone i manjom od 7,5 tona koja se upotrebljavaju za prijevoz materijala, opreme ili strojeva za vozačevu uporabu tijekom vozačeva rada ili za isporuku robe proizvedene u okviru obrta ako se prijevoz ne obavlja za račun drugoga ili za naknadu;
 - (c) sva vozila obuhvaćena uvjetima utvrđenima u članku 6. stavku 2. točkama (a) i (b) ili sva vozila kojima se koriste ili koja su u vlasništvu osoba s invaliditetom; te
 - (d) vozila s nulnim emisijama s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila do 4,25 tona.
10. Od ... [osam godina nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] države članice ne primjenjuju korisničke naknade za teška vozila na osnovnoj transeuropskoj prometnoj mreži.
11. Odstupajući od stavka 10., države članice mogu primjenjivati korisničke naknade za teška vozila na dionicama osnovne transeuropske prometnoj mreže, ali samo u valjano opravdanim slučajevima u kojima bi primjena cestarine:
- (a) uključivala nerazmjerne administrativne, ulagačke i operativne troškove u usporedbi s očekivanim prihodima ili koristima koje bi takva cestarina proizvela, primjerice zbog ograničene duljine dotičnih cestovnih dionica ili relativno niske gustoće naseljenosti ili relativno niskog prometa; ili

- (b) dovela do preusmjeravanja prometa što bi imalo negativne učinke na sigurnost na cestama ili javno zdravlje.

Prije primjene tih korisničkih naknada, države članice o svojoj namjeri da to učine obavješćuju Komisiju. Ta obavijest sadržava razloge kojima se opravdava, s obzirom na prvi podstavak, primjena korisničke naknade na temelju objektivnih kriterija i jasnih informacija o vozilima i cestovnim dionicama obuhvaćenima korisničkom naknadom.

Države članice mogu podnijeti jedinstvenu obavijest za više cestovnih dionica obuhvaćenih izuzećima pod uvjetom da je uključeno obrazloženje za svaku dionicu.

12. Ako države članice primjenjuju zajednički sustav za korisničke naknade u skladu s člankom 8., te države članice prilagođavaju ili obustavljaju zajednički sustav do ... [10 godina nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni].

13. Za teška teretna vozila država članica može do ... [5 godina nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] odlučiti da cestarine ili korisničke naknade primjenjuje samo za teška teretna vozila s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila od najmanje 12 tona ako smatra da bi naplaćivanje cestarina ili korisničkih naknada za teška teretna vozila mase manje od 12 tona:
- (a) stvorilo značajne nepovoljne učinke na slobodan protok prometa, okoliš, razine buke, zagušenje, zdravlje ili sigurnost na cestama zbog preusmjerenja prometa;
 - (b) prouzročilo administrativne troškove u iznosu većem od 15 % dodatnog prihoda koji se ostvaruje tim obuhvaćanjem; ili
 - (c) odnosilo se na kategoriju vozila koja ne uzrokuje više od 10 % naplativih infrastrukturnih troškova.

Države članice koje odluče primjenjivati cestarinu ili korisničku naknadu ili oboje samo za teška teretna vozila s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila od najmanje 12 tona obavješćuju Komisiju o svojoj odluci zajedno s razlozima na kojima se ta odluka temelji.

14. Ako se cestarine primjenjuju na sva teška vozila, države članice mogu se odlučiti na povrat različitog postotka troškova od turističkih autobusa i običnih autobusa i motornih vozila za stanovanje, s jedne strane, te teških teretnih vozila, s druge strane.

15. Do ... [pet godina nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni]
Komisija procjenjuje provedbu i učinkovitost ove Direktive u pogledu naplate za laka vozila.

Tom se procjenom uzima u obzir razvoj sustava za naplatu koji se primjenjuju na laka vozila u pogledu vrste naplate koja se primjenjuje na različite kategorije vozila, opsega obuhvaćene mreže, razmjernosti cijena i drugih relevantnih elemenata.

Na temelju te procjene Komisija, prema potrebi, podnosi zakonodavni prijedlog za izmjenu odgovarajućih odredaba ove Direktive.

* Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28.2.2014., str. 1.).

Članak 7.a

1. Korisničke naknade razmjerne su trajanju upotrebe infrastrukture.
2. Ako se na teška vozila primjenjuju korisničke naknade, upotreba infrastrukture omogućuje se barem za sljedeća razdoblja: dan, tjedan, mjesec i godinu. Mjesečna cijena ne prelazi 10 % godišnje cijene, tjedna cijena ne prelazi 5 % godišnje cijene, a dnevna cijena ne prelazi 2 % godišnje cijene.

Država članica može za vozila registrirana u toj državi članici odlučiti primjenjivati samo godišnje cijene.

Države članice utvrđuju korisničke naknade, uključujući administrativne troškove, za sva teška vozila, na razini koja ne prelazi najviše cijene utvrđene u Prilogu II.

3. Ako se na osobne automobile primjenjuju korisničke naknade, upotreba infrastrukture mora biti dostupna barem za sljedeća razdoblja: dan, tjedan ili deset dana ili oboje, mjesec ili dva mjeseca ili oboje, te jednu godinu. Dvomjesečna cijena ne prelazi 30 % godišnje cijene, mjesečna cijena ne prelazi 19 % godišnje cijene, desetodnevna cijena ne prelazi 12 % godišnje cijene, tjedna cijena ne prelazi 11 % godišnje cijene, a dnevna cijena ne prelazi 9 % godišnje cijene.

Države članice mogu ograničiti dnevnu korisničku naknadu isključivo u svrhu provoza.

Države članice mogu omogućiti upotrebu infrastrukture i za druga vremenska razdoblja. U takvim slučajevima države članice primjenjuju cijene u skladu s načelom jednakog postupanja prema korisnicima, uzimajući u obzir sve relevantne čimbenike, posebno godišnju cijenu i cijene koje se primjenjuju za druga razdoblja iz prvog podstavka, postojeće obrasce upotrebe te upravne troškove.

U odnosu na sustave naplate korisničkih naknada donesene prije ... [datum stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] države članice mogu zadržati cijene iznad graničnih vrijednosti utvrđenih u prvom podstavku, pod uvjetom da su stupile na snagu prije tog datuma, te mogu zadržati odgovarajuće više cijene za ostala razdoblja upotrebe, u skladu s načelom jednakog postupanja. Međutim, one moraju poštovati granične vrijednosti utvrđene u prvom podstavku, kao i u drugom podstavku, čim bitno izmijenjeni režimi naplate stupe na snagu, a najkasnije do ... [osam godina od datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni].

4. Za minibus i laka gospodarska vozila države članice usklađuju se ili sa stavkom 2. ili sa stavkom 3. Ako države članice odrede različite korisničke naknade za laka gospodarska vozila u odnosu na osobne automobile, određuju više stope korisničkih naknada za laka gospodarska vozila nego za osobne automobile.

5. Do ... [pet godina od datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] Komisija procjenjuje tehničku i pravnu izvedivost diferencijacije postupanja s različitim lakim gospodarskim vozilima na temelju toga je li dotično lako gospodarsko vozilo opremljeno tahografom. Na temelju te procjene Komisija, prema potrebi, podnosi zakonodavni prijedlog za odgovarajuću izmjenu ove Direktive.”;

4. umeće se sljedeći članak:

„Članak 7.aa

1. Države članice koje su prije ... [datum stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] primjenjivale cestarine na svojoj osnovnoj transeuropskoj prometnoj mreži ili na njezinu dijelu mogu uspostaviti kombinirani sustav naplate za sva teška vozila ili za neke vrste teških vozila.
2. U tom kombiniranom sustavu naplate države članice mogu, ne dovodeći u pitanje članak 7. stavak 10., primjenjivati korisničke naknade za sva teška vozila ili za neke vrste teških vozila, među ostalim za neke kategorije teških vozila na osnovnoj transeuropskoj prometnoj mreži ili njezinim dijelovima, u skladu s člankom 7. stavkom 4.

3. Korisničke naknade iz stavka 2. ovog članka variraju u skladu s člankom 7.ga i prema emisijskom razredu Euro. Uz to, države članice utvrđuju korisničke naknade, uključujući administrativne troškove, za dotična teška vozila, na razini koja ne prelazi najviše cijene utvrđene u Prilogu II.
 4. Države članice koje uspostavljaju kombinirani sustav naplate provode procjenu učinka ili analizu učinka u kojoj objašnjavaju i opravdavaju njegovo uvođenje, o čemu se obavješćuje Komisija najmanje šest mjeseci prije njegova uvođenja.”;
5. članci 7.b i 7.c zamjenjuju se sljedećim:

„Članak 7.b

1. Infrastrukturalna pristojba za teška vozila temelji se na načelu povrata infrastrukturnih troškova. Ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba za teška vozila ovisna je o troškovima gradnje i troškovima poslovanja, održavanja i razvoja dotične infrastrukturne mreže. Ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba može također uključivati povrat na kapital i/ili profitnu maržu na temelju tržišnih uvjeta.

2. U obzir se uzimaju troškovi koji se odnose na mrežu ili dio mreže na kojoj se naplaćuju infrastrukturne pristojbe za teška vozila te na vozila kojima se naplaćuje ta pristojba. Države članice mogu se odlučiti na povrat samo određenog postotka tih troškova.

Članak 7.c

1. Države članice mogu zadržati ili uvesti pristojbu za vanjske troškove, povezanu s troškovima onečišćenja zraka zbog prometa, onečišćenja bukom zbog prometa, emisijama CO₂ zbog prometa ili bilo kojom njihovom kombinacijom.

Ako se na teška vozila primjenjuje pristojba za vanjske troškove, države članice variraju je i određuju u skladu s minimalnim zahtjevima i metodama iz Priloga III.a, pri čemu se poštuju referentne vrijednosti utvrđene u prilogima III.b i III.c.

Države članice mogu se odlučiti na povrat samo određenog postotka tih troškova.

2. Iznos pristojbe za vanjske troškove određuje dotična država članica. Ako država članica za tu svrhu imenuje tijelo, to tijelo mora biti pravno i financijski neovisno od organizacije koja je zadužena za upravljanje ili ubiranje jednog dijela ili cijele pristojbe.
3. Države članice mogu primjenjivati iznimke koje omogućuju prilagodbu pristojbi za vanjske troškove za vozila od povijesnog interesa.”;

6. umeću se sljedeći članci:

„Članak 7.ca

1. Kada naplaćuju pristojbu za vanjske troškove za onečišćenje zraka ili onečišćenje bukom, države članice u obzir uzimaju troškove koji se odnose na mrežu ili dio mreže na kojoj se ta pristojba naplaćuje te vozila kojima će se ta pristojba naplaćivati.
2. Pristojba za vanjske troškove povezana s onečišćenjem zraka zbog prometa ne primjenjuje se na teška vozila koja ispunjavaju najstrože emisijske norme Euro.

Prvi podstavak prestaje se primjenjivati četiri godine nakon datuma početka primjene pravila kojima se te norme uvode.

3. Počevši od ... [četiri godine nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] države članice primjenjuju pristojbu za vanjske troškove za onečišćenje zraka zbog prometa na teška vozila na mreži s naplatom cestarina iz članka 7. stavka 1.

Odstupajući od prvog podstavka, države članice mogu odlučiti ne primjenjivati pristojbe za vanjske troškove na one dijelove cesta gdje bi to dovelo do preusmjeravanja vozila koja najviše onečišćuju što bi imalo negativne učinke na sigurnost na cestama i javno zdravlje.

4. Države članice mogu procijeniti mogućnost primjene pristojbe za vanjske troškove za emisije CO₂ i za onečišćenje zraka ili popuste povezane s tim emisijama ako koncesijske cestarine ne variraju u skladu s člancima 7.g i 7.ga za teška vozila i u skladu s člankom 7.gb za laka vozila.

Komisija se obavješćuje o rezultatu te neobavezne procjene, kao i o razlozima zbog kojih pristojba za vanjske troškove ili popust nisu primijenjeni.

Članak 7.cb

1. Države članice mogu primjenjivati pristojbe za vanjske troškove za emisije CO₂ koje su više od referentnih vrijednosti navedenih u Prilogu III.c pod uvjetom da se primjenjuju na nediskriminirajući način i da najviše dvostruko premašuju vrijednosti navedene u Prilogu III.c. Ako države članice primjenjuju ovaj stavak, one moraju obrazložiti svoju odluku i obavijestiti Komisiju u skladu s Prilogom III.a.
2. Za obične autobuse i turističke autobuse države članice mogu odabrati primjenu istih ili nižih vrijednosti od onih koje se primjenjuju na teška teretna vozila.
3. Pristojba za vanjske troškove za emisije CO₂ može se kombinirati s infrastrukturnom pristojbom koja je mijenjana u skladu s člankom 7.ga.

4. Do ... [pet godina nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni]
Komisija procjenjuje provedbu i učinkovitost naplate pristojbi za vanjske troškove za emisije CO₂ te njezinu usklađenost s Direktivom 2003/87/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća* i Direktivom Vijeća 2003/96/EZ**. Na temelju te procjene Komisija, prema potrebi, podnosi zakonodavni prijedlog za izmjenu ovog članka. Ako ovaj članak nije izmijenjen na odgovarajući način do 1. siječnja 2027., ali je Direktiva 2003/87/EZ ili Direktiva 2003/96/EZ izmijenjena na način koji je doveo do stvarne internalizacije barem dijela vanjskih troškova emisija CO₂ iz cestovnog prijevoza, Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 9.d ove Direktive, izmjenjuje Prilog III.c ovoj Direktivi radi prilagodbe referentne vrijednosti pristojbe za vanjske troškove za emisije CO₂, uzimajući u obzir stvarnu cijenu ugljika koja se primjenjuje na goriva za cestovni promet u Uniji.

* Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.).

** Direktiva Vijeća 2003/96/EZ od 27. listopada 2003. o restrukturiranju sustava Zajednice za oporezivanje energenata i električne energije (SL L 283, 31.10.2003., str. 51.).”;

7. članak 7.d zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 7.d

Najkasnije šest mjeseci nakon donošenja novih i strožih emisijskih normi Euro Komisija, prema potrebi, podnosi zakonodavni prijedlog radi određivanja pripadajućih referentnih vrijednosti u Prilogu III.b i prilagođavanja najveće cijene korisničkih naknada u Prilogu II.”;

8. umeće se sljedeći članak:

„Članak 7.da

1. Države članice mogu u skladu sa zahtjevima utvrđenima u Prilogu V. uvesti naknadu zbog zagušenja na svakoj dionici njihove cestovne mreže koja je pogođena zagušenjima. Naknada zbog zagušenja može se primjenjivati samo na one cestovne dionice koje su redovito zagušene i samo tijekom razdoblja kada su obično zagušene.
2. Države članice određuju cestovne dionice i vremenska razdoblja iz stavka 1. na temelju objektivnih kriterija povezanih s razinom na kojoj su ceste i njihove okolice pogođene zagušenjima, mjereno među ostalim prosječnim kašnjenjima ili duljinama kolona.

3. Naknada zbog zagušenja uvedena na bilo kojoj dionici cestovne mreže primjenjuje se na nediskriminirajući način na sve kategorije vozila, u skladu sa standardnim faktorima ekvivalentnosti utvrđenima u Prilogu V. Međutim, države članice mogu djelomično ili u cijelosti od naknade zbog zagušenja izuzeti minibus, autobuse ili turističke autobuse radi promicanja kolektivnog prijevoza i socioekonomskog razvoja te teritorijalne kohezije. Motorna vozila za stanovanje, bez obzira na njihovu najveću tehnički dopuštenu masu opterećenog vozila, ne smatraju se turističkim autobusima i običnim autobusima za potrebe ovog stavka.
4. Naknada zbog zagušenja određuje se u skladu s minimalnim zahtjevima iz Priloga V. Ona odražava troškove koje vozilo prouzroči ostalim korisnicima cesta i neizravno društvu te se njome poštuju referentne vrijednosti utvrđene u Prilogu VI. za svaku vrstu ceste. Ako država članica namjerava primjenjivati naknadu zbog zagušenja koja je viša od referentnih vrijednosti utvrđenih u Prilogu VI., o tome obavješćuje Komisiju u skladu sa zahtjevima iz Priloga V.

Prihodi ostvareni naknadama zbog zagušenja ili ekvivalent tih prihoda u financijskoj vrijednosti upotrebljavaju se za rješavanje problema zagušenja ili za razvoj održivog prijevoza i mobilnosti općenito.

Ako se takvi prihodi dodjeljuju općem proračunu, smatra se da je država članica primijenila drugi podstavak ako provodi politike financijske potpore za rješavanje problema zagušenja ili za razvoj održivog prijevoza i mobilnosti čija je vrijednost ekvivalentna prihodima od naknada zbog zagušenja.

5. Države članice uspostavljaju odgovarajuće mehanizme za praćenje učinka naknade zbog zagušenja te za reviziju njezine razine. Svaka država članica redovito, barem svake tri godine, preispituje razinu naknada kako bi se osiguralo da one ne prelaze troškove zagušenja koji se pojavljuju u toj državi članici na cestovnim dionicama koje su podložne naknadi zbog zagušenja.”;

9. u članku 7.e stavci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:

- „1. Države članice najvišu razinu infrastrukturne pristojbe za teška vozila izračunavaju koristeći se metodologijom koja se zasniva na temeljnim načelima izračuna utvrđenim u članku 7.b i Prilogu III.

2. Za koncesijske cestarine najviša razina infrastrukturne pristojbe za teška vozila jednakovrijedna je ili manja od razine koja bi proizašla iz primjene metodologije koja se zasniva na temeljnim načelima izračuna utvrđenim u članku 7.b i Prilogu III. Procjena takve jednakovrijednosti provodi se na osnovi razumno dugog referentnog razdoblja koje odgovara prirodi ugovora o koncesiji.”;

10. članci 7.f i 7.g zamjenjuju se sljedećim:

„Članak 7.f

1. Nakon obavješćivanja Komisije država članica može primijeniti dodatak infrastrukturnoj pristojbi koja se naplaćuje na posebnim cestovnim dionicama koje su redovito zagušene ili na kojima vozila uzrokuju znatnu štetu u okolišu, ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - (a) prihod ostvaren dodatkom ulaže se u financiranje razvoja usluga prijevoza ili u izgradnju ili održavanje prometne infrastrukture osnovne transeuropske prometne mreže utvrđene u skladu s poglavljem III. Uredbe (EU) br. 1315/2013, kojom se izravno doprinosi ublažavanju zagušenja ili štete u okolišu i koja se nalazi na istom koridoru kao cestovna dionica na koju se taj dodatak primjenjuje;

- (b) dodatak ne prelazi 15 % ponderirane prosječne infrastrukturne pristojbe izračunane u skladu s člankom 7.b stavkom 1. i člankom 7.e ove Direktive, osim ako se ostvareni prihod ulaže u prekogranične dionice koridora osnovne mreže utvrđenog u skladu s poglavljem IV. Uredbe (EU) br. 1315/2013, u kojem slučaju dodatak ne smije prelaziti 25 % te ponderirane prosječne infrastrukturne pristojbe ili ako dvije ili više država članica primjenjuju dodatak u istom koridoru, u kojem slučaju, uz suglasnost svih država članica koje su dio tog koridora i koje graniče s državama članicama na čijem se državnom području nalazi dionica koridora na koju se primjenjuje dodatak, taj dodatak može prelaziti 25 %, ali ne smije prelaziti 50 % te ponderirane prosječne infrastrukturne pristojbe;
- (c) primjena dodatka ne dovodi do nepravednog postupanja prema komercijalnom prometu u odnosu na ostale korisnike cesta;
- (d) Komisiji se prije početka primjene dodatka predaje opis točne lokacije za koju će se dodatak primjenjivati te dokaz o odluci da se financiraju prometna infrastruktura ili prometne usluge navedene u točki (a);
- (e) razdoblje tijekom kojeg će se dodatak primjenjivati unaprijed je definirano i ograničeno te je, u smislu očekivanog prihoda, to razdoblje u skladu s financijskim planovima i analizama troškova i koristi za projekte koji se sufinanciraju iz prihoda ostvarenog dodatkom.

2. U slučaju novog prekograničnog projekta, dodatak se smije dodati samo ako su sve države članice uključene u projekt suglasne.
3. Dodatak se može primjenjivati na infrastrukturnu pristojbu koja je varirana u skladu s člancima 7.g, 7.ga ili 7.gb.
4. Nakon što od države članice koja namjerava primjenjivati dodatak primi tražene informacije, Komisija te informacije stavlja na raspolaganje članovima Odbora iz članka 9.c. Ako Komisija smatra da planirani dodatak ne ispunjava uvjete utvrđene u stavku 1. ovog članka ili ako smatra da će planirani dodatak imati znatne negativne učinke na gospodarski razvoj rubnih regija, ona može donijeti provedbene akte kako bi se odbili planovi o naknadama koje je podnijela dotična država članica ili zatražila njihova izmjena. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 9.c stavka 3.
5. Dodatak se ne primjenjuje na cestovnim dionicama na koje se naplaćuje naknada zbog zagušenja.

Članak 7.g

1. Infrastrukturalna pristojba može varirati u svrhu smanjenja zagušenja, svođenja štete na infrastrukturi na najmanju moguću mjeru te što učinkovitije upotrebe dotične infrastrukture ili promicanja sigurnosti na cestama ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - (a) varijacija je transparentna, javno objavljena i dostupna svim korisnicima pod jednakim uvjetima;
 - (b) varijacija se primjenjuje ovisno o dobu dana, danu u tjednu ili godišnjem dobu;
 - (c) nijedna infrastrukuralna pristojba ne iznosi više od 175 % iznad najviše razine ponderirane prosječne infrastrukturne pristojbe iz članka 7.b;
 - (d) vršna razdoblja tijekom kojih se naplaćuje viša infrastrukuralna pristojba s ciljem smanjenja zagušenja ne traju dulje od šest sati na dan;
 - (e) na cestovnoj dionici zahvaćenoj zagušenjima varijacija infrastrukturne pristojbe oblikuje se i primjenjuje transparentno i neutralno u pogledu prihoda tako da se korisnicima cesta koji putuju tijekom nevršnih razdoblja ponude snižene cijene cestarina, a povišene cijene cestarina korisnicima cesta koji na istoj cestovnoj dionici putuju tijekom vršnih razdoblja;
 - (f) na dotičnoj cestovnoj dionici ne naplaćuje se naknada zbog zagušenja.

Država članica koja želi uvesti takve varijacije ili izmijeniti postojeću varijaciju o tome obavješćuje Komisiju i dostavlja joj informacije potrebne kako bi se ocijenilo jesu li uvjeti ispunjeni.

2. U pogledu teških vozila, do početka primjene varijacije infrastrukturnih pristojbi i korisničkih naknada iz članka 7.g-a države članice variraju infrastrukturnu pristojbu prema emisijskom razredu Euro vozila tako da nijedna infrastrukturna pristojba ne prelazi istu pristojbu za ekvivalentna vozila koja ispunjavaju najstrože emisijske norme Euro za više od 100 %. Nakon što se infrastrukturne pristojbe i korisničke naknade variraju u skladu s člankom 7.ga, države članice mogu ih prestati varirati prema emisijskom razredu Euro.

Odstupajući od prvog podstavka, država članica može odlučiti ne primijeniti zahtjev za variranje infrastrukturne pristojbe ako je primjenjivo jedno od sljedećeg:

- (a) time bi se ozbiljno narušila međusobna povezanost sustava cestarina na njezinu državnom području;
- (b) ne bi bilo tehnički izvedivo uvesti takvu diferencijaciju u dotični sustav cestarina;
- (c) to bi dovelo do preusmjeravanja vozila koja uzrokuju najviše onečišćenja što bi imalo negativne učinke na sigurnost na cestama i na javno zdravstvo;

(d) cestarina uključuje pristojbu za vanjske troškove za onečišćenje zraka.

Komisija se obavješćuje o svim takvim odstupanjima ili izuzećima.

3. Varijacije iz ovog članka nisu namijenjene ostvarivanju dodatnih prihoda.”;

11. umeću se sljedeći članci:

„Članak 7.ga

1. Države članice u skladu s ovim člankom variraju infrastrukturne pristojbe i korisničke naknade za teška vozila.

Države članice primjenjuju tu varijaciju na podskupine teških vozila obuhvaćene člankom 2. stavkom 1. točkama od (a) do (d) Uredbe (EU) 2019/1242 najkasnije dvije godine nakon objave referentnih emisija CO₂ za te podskupine vozila u provedbenim aktima donesenima u skladu s člankom 11. stavkom 1. te uredbe.

Za emisijske razrede CO₂ 1, 4 i 5, kako je definirano u stavku 2. ovog članka, ta varijacija se primjenjuje se na skupine teških vozila koje nisu obuhvaćene člankom 2. stavkom 1. točkama od (a) do (d) Uredbe (EU) 2019/1242 najkasnije dvije godine nakon objave referentnih emisija CO₂ za relevantnu skupinu u provedbenim aktima donesenima u skladu sa stavkom 7. ovog članka. Ako se točka 5.1 Priloga I. Uredbi (EU) 2019/1242 izmijeni zakonodavnim aktom Unije tako da se njome obuhvate referentne emisije CO₂ koje su relevantne za skupinu teških vozila, takve referentne emisije CO₂ više se ne utvrđuju na temelju stavka 7. ovog članka, već u skladu s točkom 5.1. Priloga I. toj Uredbi.

Ako su putanje smanjenja emisija za skupine teških vozila koje nisu obuhvaćene člankom 2. stavkom 1. točkama od (a) do (d) Uredbe (EU) 2019/1242 utvrđene zakonodavnim aktom Unije o izmjeni točke 5.1. Priloga I. toj uredbe, varijacije za emisijske razrede CO₂ 2 i 3, kako je definirano u stavku 2. ovog članka, primjenjuju se od dana stupanja na snagu novih putanja smanjenja emisija.

Ne dovodeći u pitanje sniženje cijena predviđeno člankom 3. države članice mogu predvidjeti snižene cijene infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada, ili izuzeća od plaćanja infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada, za vozila s nultim emisijama bilo koje skupine vozila od ... [datum stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] do 31. prosinca 2025. Od 1. siječnja 2026. takva sniženja ograničavaju se na 75 % u odnosu na naknadu primjenjivu na emisijski razred CO₂ 1, kako je definirano u stavku 2.

2. Ne dovodeći u pitanje stavak 1., države članice utvrđuju sljedeće emisijske razrede CO₂ za svaki tip teških vozila:
 - (a) emisijski razred CO₂ 1 – vozila koja ne pripadaju ni jednom od emisijskih razreda CO₂ iz točaka od (b) do (e);
 - (b) emisijski razred CO₂ 2 – vozila iz podskupine vozila sg koja su prvi put registrirana tijekom razdoblja izvješćivanja za godinu Y i čije su emisije CO₂ za više od 5 % ispod putanje smanjenja emisija za razdoblje izvješćivanja za godinu Y i podskupinu vozila sg, ali koja ne pripadaju nijednom od emisijskih razreda CO₂ iz točaka (c), (d) i (e);

- (c) emisijski razred CO₂ 3 – vozila iz podskupine vozila sg koja su prvi put registrirana tijekom razdoblja izvješćivanja za godinu Y i čije su emisije CO₂ za više od 8 % ispod putanje smanjenja emisija za razdoblje izvješćivanja za godinu Y i podskupinu vozila sg, koja ne pripadaju nijednom od emisijskih razreda CO₂ iz točaka (d) i (e);
- (d) emisijski razred CO₂ 4 – teška vozila s niskim emisijama;
- (e) emisijski razred CO₂ 5 – vozila s nultim emisijama.

Države članice osiguravaju da se klasifikacija vozila koje pripada emisijskim razredima CO₂ 2 ili 3 ponovno procjenjuje svakih šest godina nakon datuma njegove prve registracije i da se, prema potrebi, vozilo ponovno klasificira u odgovarajući emisijski razred na temelju tada primjenjivih pragova. Ponovna klasifikacija, u pogledu korisničke naknade, stupa na snagu najkasnije prvog dana valjanosti na dan ponovne klasifikacije ili nakon tog dana.

- 3. Ne dovodeći u pitanje stavak 1. snižene pristojbe primjenjuju se na vozila u emisijskim razredima CO₂ 2, 3, 4 i 5 kako slijedi:
 - (a) emisijski razred CO₂ 2 – sniženje od 5 % do 15 % u odnosu na pristojbu koja se primjenjuje na emisijski razred CO₂ 1;

- (b) emisijski razred CO₂ 3 – sniženje od 15 % do 30 % u odnosu na pristojbu koja se primjenjuje na emisijski razred CO₂ 1;
- (c) emisijski razred CO₂ 4 – sniženje od 30 % do 50 % u odnosu na pristojbu koja se primjenjuje na emisijski razred CO₂ 1;
- (d) emisijski razred CO₂ 5 – sniženje od 50 % do 75 % u odnosu na pristojbu koja se primjenjuje na emisijski razred CO₂ 1.

Ako se infrastrukturna pristojba ili korisnička naknada varira i prema emisijskom razredu Euro, sniženja iz prvog podstavka primjenjuju se u odnosu na pristojbu koja se primjenjuje na najstrože emisijske norme Euro.

- 4. Varijacije iz ovog članka nisu namijenjene ostvarivanju dodatnih prihoda.
- 5. Odstupajući od stavka 1., država članica može odlučiti ne primjenjivati zahtjev za variranje infrastrukturne pristojbe u skladu sa stavkom 2. ako se pristojba za vanjske troškove za emisije CO₂ naplaćuje i varira prema referentnim vrijednostima pristojbe za vanjske troškove za emisije CO₂ iz Priloga III.c.

6. Na cestovnim dionicama na kojima vozilo radi bez emisija CO₂ na provjerljiv način, države članice mogu na to vozilo primijeniti smanjene naknade u skladu s emisijskim razredom CO₂ 5. Države članice koje se koriste tom mogućnošću primjenjuju naknade primjenjive na emisijski razred CO₂ 1 na to vozilo na drugim cestovnim dionicama.⁴
7. Komisija donosi provedbene akte u svrhu utvrđivanja referentnih emisija CO₂ za skupine vozila koje nisu obuhvaćene člankom 2. stavkom 1. točkama od (a) do (d) Uredbe (EU) 2019/1242.

U tim se provedbenim aktima navode podaci relevantni za svaku skupinu vozila koji se objavljuju u izvješću iz članka 10. Uredbe (EU) 2018/956. Komisija te provedbene akte donosi najkasnije šest mjeseci nakon objave relevantnog izvješća iz članka 10. Uredbe (EU) 2018/956.

8. Do ... [pet godina nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] Komisija procjenjuje provedbu i učinkovitost varijacije naknada utemeljene na emisijama CO₂ iz ovog članka, kao i je li ona još uvijek potrebna te njezinu usklađenost s direktivama 2003/87/EZ i 2003/96/EZ. Komisija na temelju te procjene, prema potrebi, podnosi zakonodavni prijedlog za izmjenu relevantnih odredaba ove Direktive o varijaciji naknada na temelju emisija CO₂.

9. Komisija svakih pet godina nakon ... [datum stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] preispituje najviše cijene korisničkih naknada iz Priloga II. i razine sniženja iz stavka 3. te, prema potrebi, na osnovi rezultata tog postupka preispitivanja podnosi zakonodavni prijedlog za izmjenu tih odredaba.
10. Svakih 30 mjeseci nakon ... [datum stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] Komisija sastavlja izvješće u kojem ocjenjuje prikladnost pragova za emisijske razrede CO₂ 2 i 3 iz članka 7.ga stavka 2. točaka (b) i (c) ove Direktive u vezi s referentnim emisijama objavljenima u skladu s člankom 11. stavkom 1. Uredbe (EU) 2019/1242 ili emisijama CO₂ prijavljenima u skladu s Uredbom (EU) 2018/956, te prema potrebi na osnovi rezultata te procjene podnosi zakonodavni prijedlog za izmjenu tih pragova.
11. Varijacija naknada na temelju emisija CO₂ iz ovog članka nije obvezna ako se primjenjuje druga mjera Unije za određivanje cijene ugljika u cestovnom prijevozu.

Članak 7.gb

1. Države članice mogu razlikovati cestarine i korisničke naknade za laka vozila prema okolišnoj učinkovitosti vozila, kako je utvrđeno specifičnim kombiniranim ili ponderiranim kombiniranim emisijama CO₂ koje su zabilježene u unosu 49. certifikata o sukladnosti vozila i emisijskim vrijednostima Euro.

Ne dovodeći u pitanje stavak 2. ovog članka, niže cijene cestarina i korisničkih naknada primjenjuju se za osobne automobile, minibusse i laka gospodarska vozila koji ispunjavaju oba sljedeća uvjeta:

- (a) njihove specifične emisije CO₂, utvrđene u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2017/1151*, jednake su nuli ili su niže od sljedećih vrijednosti:
 - i. za razdoblje od 2021. do 2024., ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a₂₀₂₁ utvrđenih u skladu s točkom 6. dijela A i točkom 6. dijela B Priloga I. Uredbi (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća**;
 - ii. za razdoblje od 2025. do 2029., ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a utvrđenih u skladu s točkom 6.1.1. dijela A i točkom 6.1.1. dijela B Priloga I. Uredbi (EU) 2019/631;

- iii. za razdoblje od 2030. nadalje, ciljnih vrijednosti za cijeli vozni park EU-a utvrđenih u skladu s točkom 6.1.2. dijela A i točkom 6.1.2. dijela B Priloga I. Uredbi (EU) 2019/631;
 - (b) njihove emisije onečišćujućih tvari, utvrđene u skladu s Uredbom (EU) 2017/1151, u skladu su s vrijednostima utvrđenima u tablici u Prilogu VII. ovoj Direktivi. Države članice mogu primjenjivati sniženje za vozila s nultim emisijama iz Priloga VII. ovoj Direktivi, a da pritom ne primjenjuju sniženja za ostale kategorije vrijednosti emisija iz tog priloga.
2. Od 1. siječnja 2026., ako je to tehnički izvedivo, države članice variraju cestarine i godišnje stope korisničkih naknada za kombije i minibusse prema okolišnoj učinkovitosti vozila, u skladu s pravilima utvrđenima u Prilogu VII. U tu svrhu, odredbe drugog podstavka stavka 1. su okvirne.

Ako države članice odaberu primjenjivati kriterije učinkovitosti ili razine sniženja u pogledu emisija različite od onih iz stavka 1., ili ako odluče uključiti različite ili dodatne kriterije, one obavješćuju Komisiju o svojim odabirima i njegovim razlozima najmanje šest mjeseci prije uvođenja bilo koje varijacije.

Međutim, države članice mogu odlučiti primjenjivati smanjenja samo na vozila s nultim emisijama, bez primjene bilo kakvih varijacija na druga vozila i bez obavješćivanja Komisije.

3. Podložno uvjetima iz stavaka 1. i 2. države članice mogu uzeti u obzir poboljšanje okolišne učinkovitosti vozila povezano s preinakama vozila kojima se omogućuje korištenje alternativnih goriva.
4. Države članice mogu donijeti posebne mjere u svrhu naknada za povijesna vozila.
5. Varijacije iz ovog članka nisu namijenjene ostvarivanju dodatnih prihoda.

* Uredba Komisije (EU) 2017/1151 od 1. lipnja 2017. o dopuni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila, o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012 te stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 (SL L 175, 7.7.2017., str. 1.).

** Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L 111, 25.4.2019., str. 13.).”;

12. članak 7.h mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. mijenja se kako slijedi:

i. uvodni tekst zamjenjuje se sljedećim:

„1. Najmanje šest mjeseci prije provedbe novog ili bitno izmijenjenog režima naplate cestarina temeljenog na infrastrukturnim pristojbama, države članice Komisiji šalju.”;

ii. u točki (a) dodaje se sljedeća alineja:

„– ako je to primjenjivo, jasne informacije o glavnim značajkama elektroničkog sustava za naplatu cestarine, uključujući informacije o interoperabilnosti;”;

(b) umeće se sljedeći stavak:

„1.a Kada Komisiji šalje informacije u skladu sa stavkom 1., država članica može uključiti informaciju o više od jedne izmjene režima naplate cestarina temeljenog na infrastrukturnim pristojbama. Ako je Komisija već obaviještena o izmjeni, smatra se da je država članica već ispunila zahtjeve za informiranjem iz stavka 1. i da se izmjena može provesti bez daljnjeg informiranja Komisije.”;

(c) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Prije provedbe novog ili bitno izmijenjenog režima naplate cestarina temeljenog na pristojbama za vanjske troškove ili naknadama zbog zagušenja, države članice obavješćuju Komisiju o dotičnoj mreži, predviđenim cijenama po kategoriji vozila i emisijskom razredu i, ako je to primjenjivo, dostavljaju obavijest Komisiji u skladu s točkom (2) Priloga III.a ili točkom (2) Priloga V.”;

(d) stavak 4. briše se;

13. članak 7.i mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 2. točke (b) i (c) zamjenjuju se sljedećim:

„(b) takvi popusti ili sniženja odražavaju stvarne uštede u administrativnim troškovima postupanja prema čestim korisnicima u odnosu na povremene korisnike;

(c) sniženja ne prelaze 13 % iznosa infrastrukturne pristojbe koju plaćaju jednakovrijedna vozila koja ne ostvaruju pravo na popust ili sniženje.”;

(b) umeće se sljedeći stavak:

„2a. Države članice mogu predvidjeti popuste ili sniženja infrastrukturnih pristojbi za osobne automobile za česte korisnike, osobito na područjima u kojima su naselja raštrkana i u predgrađu gradova. Smanjenje prihoda koje proizlazi iz popusta koji se odobrava čestim korisnicima ne naplaćuje se manje čestim korisnicima.”;

(c) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

”3. Podložno uvjetima predviđenima u članku 7.g stavku 1. točki (b) i u članku 7.g stavku 3. ove Direktive, tarife cestarina za velike projekte osnovne transeuropske prometne mreže, čije su karte utvrđene u Prilogu I. Uredbi (EU) br. 1315/2013, mogu podlijegati drugim oblicima varijacije kako bi se osigurala tržišna održivost takvih projekata ako su izloženi izravnom tržišnom natjecanju s drugim oblicima prijevoza. Dobivena tarifna struktura mora biti linearna i razmjerna. Detalji tarifne strukture su javno objavljeni i dostupni svim korisnicima pod jednakim uvjetima. Ona ne smije dovoditi do dodatnih troškova koji bi se prenosili na ostale korisnike u obliku viših cestarina.”;

14. članak 7.j mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Uvođenje, ubiranje i nadzor plaćanja cestarina i pristojba odvija se tako da se što manje ometa slobodni tijek prometa te da se izbjegnu obavezne kontrole ili provjere na unutarnjim granicama Unije. S tim ciljem države članice surađuju u uspostavi metoda kojima se korisnicima cesta omogućuje plaćanje cestarina i korisničkih naknada 24 sata dnevno uobičajenim sredstvima plaćanja, barem elektronički ili na granici ili glavnim prodajnim mjestima, unutar i izvan država članica u kojima se one primjenjuju. Države članice nisu obvezne osigurati fizička mjesta plaćanja.”;

(b) umeće se sljedeći stavak:

„2.a Ako vozač ili, prema potrebi, prijevoznik ili pružatelj usluge Europske elektroničke naplate cestarine (EENC), ne može predložiti dokaze o emisijskom razredu vozila za potrebe članka 7.g stavka 2., članka 7.ga ili članka 7.gb, države članice mogu primijeniti najvišu naplativu cestarinu ili korisničke naknade.

Države članice poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale da korisnik cesta prije uporabe infrastrukture može prijaviti emisijski razred vozila barem elektroničkim putem. Države članice mogu ponuditi elektronička i neelektronička sredstva kako bi se korisniku omogućilo da dostavi dokaze radi ostvarivanja koristi od sniženja cestarine ili, prema potrebi, u slučaju provjere. Države članice mogu zahtijevati da se dokazi koji se dostavljaju elektroničkim sredstvima dostave prije uporabe infrastrukture.

Države članice mogu poduzeti mjere koje su potrebne kako bi osigurale da se pružanje dokaza nakon uporabe infrastrukture prihvati na 30 dana ili duže razdoblje koje odrede države članice nakon uporabe infrastrukture te kako bi osigurale povrat svih razlika između cestarina ili korisničkih naknada koje se primjenjuju i cestarina ili korisničkih naknada koje odgovaraju emisijskom razredu dotičnog vozila, a koje proizlaze iz dokaza dostavljenih u primjenjivom roku.”;

(c) stavci 3. i 4. zamjenjuju se sljedećim:

„3. Ako država članica cestarinu naplaćuje po vozilu, ukupan iznos cestarine, iznos infrastrukturne pristojbe, iznos pristojbe za vanjske troškove i iznos naknade zbog zagušenja, ako se primjenjuju, naznačeni su na računu koji se izdaje korisniku ceste, ako je moguće elektroničkim putem. Korisnik ceste može se složiti da mu se ne izda račun.

4. Ako je to ekonomski izvedivo, države članice infrastrukturne pristojbe, pristojbe za vanjske troškove i naknade zbog zagušenja naplaćuju i ubiru putem elektroničkog sustava za naplatu cestarine koji je u skladu s odredbama članka 3. stavka 1. Direktive (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća*. Komisija potiče suradnju među državama članicama, koja se pokazuje potrebnom kako bi se osigurala interoperabilnost elektroničkih sustava za naplatu cestarina na europskoj razini.

* Direktiva (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Uniji (SL L 91, 29.3.2019., str. 45.).”;

15. članak 7.k zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 7.k

Ne dovodeći u pitanje članke 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, ova Direktiva ne utječe na slobodu država članica koje uvedu sustav cestarina da omoguće odgovarajuću nadoknadu.”;

16. članak 8. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 2. točke (a) i (b) zamjenjuju se sljedećim:

„(a) plaćanje zajedničke korisničke naknade omogućuje pristup mreži prema definiciji država članica sudionica u skladu s člankom 7. stavcima 1. i 2.;

(b) države članice sudionice određuju cijene zajedničkih korisničkih naknada na razinama koje ne prelaze najviše cijene iz članka 7.a.”;

(b) dodaje se sljedeći stavak:

„3. U slučaju zajedničkog sustava za korisničke naknade iz stavka 1. ovog članka, konačan datum primjene varijacija iz članka 7.ga stavka 1. drugog i trećeg podstavka produljuje se do ... [tri godine nakon stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni], ili, ako su referentne emisije CO₂ objavljene nakon ... [datum stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni], tri godine nakon objave referentnih emisija CO₂.”;

17. članak 9. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1.a zamjenjuje se sljedećim:

„1.a Ova Direktiva ne sprječava države članice da primjenjuju:

- (a) regulatorne naknade posebno osmišljene za smanjenje prometnog zagušenja ili suzbijanje utjecaja na okoliš, uključujući lošu kvalitetu zraka, na svim cestama smještenima u urbanom području, uključujući ceste transeuropske mreže koje prelaze gradska područja;
- (b) naknade posebno osmišljene za financiranje izgradnje, rada, održavanja i razvoja sustava ugrađenih u ceste ili konstruiranih duž njih ili preko njih, kojima se pruža električna energija vozilima s niskim emisijama i nultim emisijama koja su u pokretu, i koje se naplaćuju za takva vozila.

Te se naknade primjenjuju na nediskriminirajućoj osnovi.”;

(b) u stavku 2. briše se drugi podstavak;

18. u članku 9.c dodaje se sljedeći stavak:

„3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.”;

19. članci 9.d i 9.e zamjenjuju se sljedećim:

„Članak 9.d

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 9.e za izmjenu ove Direktive u odnosu na Prilog 0., formule u točkama 4.1. i 4.2. Priloga III.a te iznosi navedeni u tablicama u prilogima III.b i III.c radi njihove prilagodbe znanstvenom i tehničkom napretku.

U okolnostima iz članka 7.cb stavka 4. Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 9.e radi izmjene ove Direktive u odnosu na referentne vrijednosti pristojbi za vanjske troškove za emisije CO₂ utvrđene u Prilogu III.c, uzimajući u obzir stvarnu cijenu ugljika koja se primjenjuje na goriva za cestovni prijevoz u Uniji. Te su izmjene ograničene na osiguravanje toga da razina pristojbi za vanjske troškove za emisije CO₂ ne prelazi ono što je potrebno za internalizaciju tih vanjskih troškova.

Članak 9.e

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 9.d dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od ... [datum stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 9.d. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji datum koji je naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.*.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 9.d stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

* SL L 123, 12.5.2016., str. 1.”;

20. članci 9.f i 9.g brišu se;

21. članci 10.a i 11. zamjenjuju se sljedećim:

„Članak 10.a

1. Iznosi u eurima iz Priloga II. te iznosi u centima iz tablica u prilogima III.b i III.c prilagođavaju se svake dvije godine kako bi se u obzir uzele promjene u harmoniziranom indeksu potrošačkih cijena (HIPC) za cijeli EU, osim cijena energije i neprerađene hrane, kako ga je objavila Komisija (Eurostat). Prva prilagodba provodi se do 31. ožujka ... [godina koja slijedi dvije godine nakon stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni].

Iznosi se ažuriraju automatski prilagodbom osnovnog iznosa u eurima ili centima za postotak promjene navedenog indeksa. Dobiveni iznosi zaokružuju se naviše na najbliži euro s obzirom na Prilog II., naviše na najbližu desetinu centa s obzirom na priloge III.b i III.c.

2. Komisija u Službenom listu Europske unije objavljuje prilagođene iznose iz stavka 1. najkasnije do 31. ožujka ... [godina koja slijedi dvije godine nakon stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni]. Ti prilagođeni iznosi stupaju na snagu prvog dana u sljedećem mjesecu nakon objave.

Članak 11.

1. Do ... [tri godine nakon stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] i svakih pet godina nakon toga države članice objavljuju u zbirnom obliku izvješće o cestarinama i korisničkim naknadama naplaćenima na njihovu državnom području.
2. Izvješće koje se objavljuje u skladu sa stavkom 1. mora uključivati podatke o:
 - (a) razvoju naplate za upotrebu cestovne infrastrukture, odnosno obuhvaćene mreže i kategorije vozila, uključujući sva izuzeća na temelju članka 7., 7.c ili 7.gb;
 - (b) promjeni infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada prema kategoriji vozila i tipu teškog vozila;

- (c) varijaciji infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada prema okolišnoj učinkovitosti vozila, u skladu s člancima 7.g, 7.ga ili 7.gb;
- (d) prema potrebi, varijaciji infrastrukturnih pristojbi ovisno o dobu dana, danu u tjednu ili godišnjem dobu, na temelju članka 7.g stavka 1.;
- (e) pristojbi za vanjske troškove koja se naplaćuje za svaku kombinaciju razreda vozila, vrste ceste i vremenskog razdoblja;
- (f) ponderiranoj prosječnoj infrastrukturnoj pristojbi i ukupnom prihodu ostvarenom infrastrukturnom pristojbom;
- (g) ukupnom prihodu ostvarenom pristojbama za vanjske troškove;
- (h) ukupnom prihodu ostvarenom naplatom naknada zbog zagušenja po kategoriji vozila;
- (i) ukupnom prihodu ostvarenom putem dodataka i cestovnim dionicama na kojima su naplaćeni;
- (j) ukupnom prihodu ostvarenom cestarinama ili korisničkim naknadama, ili, ako primjenjivo, oboma;

- (k) upotrebi prihoda ostvarenih primjenom ove Direktive i načinu na koji se tom upotrebom državama članicama omogućilo ostvarivanje ciljeva iz članka 9. stavka 2. ili ako su takvi prihodi dodijeljeni općem proračunu, podatke o razini rashoda dodijeljenih za infrastrukturu cestovnog prijevoza i održive prometne projekte; i
- (l) razvoju zajedničkih vozila koja pripadaju različitim emisijskim razredima na cestama na kojima se naplaćuje cestarina.

Države članice koje te informacije stavljaju na raspolaganje javnosti na internetu mogu odlučiti da neće sastaviti izvješće.”;

22. prilozi se mijenjaju kako slijedi:

- (a) prilozi 0., II., III, III.a, III.b i IV. mijenjaju se u skladu s točkama 1., 2., 3., 4., 5. i 7. Priloga ovoj Direktivi;
- (b) tekst naveden u točkama 6. i 8. Priloga ovoj Direktivi dodaje se kao prilozi III.c, V., VI. i VII. Direktivi 1999/62/EZ.

Članak 2.
Izmjene Direktive 1999/37/EZ

Prilog I. Direktivi 1999/37/EZ mijenja se kako slijedi:

1. točka II.6 (V.7) zamjenjuje se sljedećim:

„(V.7) CO₂ (u g/km) ili specifične emisije CO₂ ako su navedene u točki 49.5 certifikata o sukladnosti teških vozila utvrđenog u Dodatku Prilogu VIII Provedbene direktive Komisije (EU) 2020/683* ,

* Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/683 od 15. travnja 2020. o provedbi Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na administrativne zahtjeve za homologaciju i nadzor tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 163, 26.5.2020., str. 1.)”;

2. dodaje se sljedeća točka:

„(V.10) emisijski razred CO₂ teških vozila utvrđen pri prvoj registraciji u skladu s člankom 7.ga stavkom 2. Direktive 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća*.

* Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila (SL L 187, 20.7.1999., str. 42.”.

Članak 3.

Izmjena Direktive (EU) 2019/520

U Prilogu I. Direktivi (EU) 2019/520 tablica u dijelu I. „Podaci o vozilima” odjeljku „Elementi podataka dostavljeni kao rezultat automatiziranog pretraživanja obavljenog u skladu s člankom 23. stavkom 1.” zamjenjuje se sljedećim:

„Dio I. Podaci o vozilima

Točka	O/N ⁽¹⁾	Primjedbe
Registarski broj	O	
Broj šasije/ Identifikacijski broj vozila (VIN)	O	
Država članica registracije	O	
Marka	O	(D.1 ⁽²⁾) npr. Ford, Opel, Renault
Komercijalni tip vozila	O	(D.3) npr. Focus, Astra, Megane

Točka	O/N ⁽¹⁾	Primjedbe
Kategorijska oznaka EU-a	O	(J) npr. mopedi, motocikli, osobni automobili
emisijska norma Euro	O	npr. Euro 4, Euro 6
emisijska norma CO ₂	N	primjenjivo za teška vozila
Datum ponovne klasifikacije	N	primjenjivo za teška vozila
CO ₂ u g/tkm	N	primjenjivo za teška vozila
najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila	M	

(1) O = obvezno, ako postoji u nacionalnom registru, N = neobvezno.

(2) Usklađeni kod Unije, vidjeti Direktivu 1999/37/EZ.”.

Članak 4.

Prenošenje

1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom do ... [dvije godine nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni]. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih mjera nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 5.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 6.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno ...

Za Europski parlament

Predsjednik

Za Vijeće

Predsjednik

PRILOG

1. U točki 3. Priloga 0. Direktivi 1999/62/EZ umeće se sljedeća tablica:

„Granične vrijednosti emisija Euro VI

	Granične vrijednosti							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	masa čestica (PM) (mg/kWh)	broj čestica (PM) (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Napomena:

PI = vanjski izvor paljenja.

CI = kompresijsko paljenje.

⁽¹⁾ Dopuštena razina komponente NO₂ u graničnoj vrijednosti NO_x može biti određena naknadno.”;

2. Prilog II. Direktivi 1999/62/EZ zamjenjuje se sljedećim:

„PRILOG II.

NAJVEĆI IZNOSI KORISNIČKIH NAKNADA U EURIMA, UKLJUČUJUĆI ADMINISTRATIVNE TROŠKOVE, IZ ČLANKA 7.a STAVKA 2.

Godišnje

	Najviše tri osovine	Najmanje četiri osovine
Euro 0	1899	3185
Euro I	1651	2757
Euro II	1428	2394
Euro III	1242	2073
Euro IV	1081	1803
Euro V	940	1567
Euro VI	855	1425

Mjesečno, tjedno i dnevno

Najviše mjesečne, tjedne i dnevne cijene razmjerne su trajanju uporabe infrastrukture.”;

3. Prilog III. Direktivi 1999/62/EZ mijenja se kako slijedi:

(a) u odjeljku 2. točki 2.1. šesta alineja zamjenjuje se sljedećim:

„– Troškovi koji se odnose na teška vozila utvrđuju se na pravednoj i transparentnoj osnovi uzimajući u obzir udio prometa teških vozila u cestovnoj mreži i s tim povezane troškove. Kilometri koje prijeđu teška vozila mogu se u tu svrhu prilagoditi primjenom objektivno opravdanih ‚faktora ekvivalentnosti‘ poput onih utvrđenih u točki 4.¹”;

(b) u odjeljku 2 točki 2.2. druga alineja zamjenjuje se sljedećim:

„– Ti se troškovi raspoređuju na teška vozila i ostali promet na temelju stvarnih i predviđenih udjela kilometara vozila i može ih se prilagoditi s pomoću objektivno opravdanih ‚faktora ekvivalentnosti‘ poput onih utvrđenih u točki 4.”;

(c) u točki 4. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„4. Udio teških vozila u prometu, faktori ekvivalentnosti i korektivni mehanizam”;

¹ Prilikom primjene faktora ekvivalentnosti u državama članicama može se uzeti u obzir gradnja cesta koja se odvija u više faza ili za koju se upotrebljava pristup dugog vijeka trajanja.

(d) u točki 4. prva alineja zamjenjuje se sljedećim:

„– Izračun cestarina temelji se na stvarnim ili predviđenim udjelima prijeđenih kilometara teških vozila koji se prema potrebi mogu prilagoditi primjenom faktora ekvivalentnosti kako bi se uvažili povećani troškovi izgradnje i popravaka infrastrukture kojom se koriste teška vozila.”;

4. Prilog III.a Direktivi 1999/62/EZ zamjenjuje se sljedećim:

„PRILOG III.a

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA NAPLATU PRISTOJBE ZA VANJSKE TROŠKOVE

Ovim Prilogom utvrđuju se minimalni zahtjevi za naplatu pristojbe za vanjske troškove i, prema potrebi, za izračun najviše pristojbe za vanjske troškove.

1. Obuhvaćeni dijelovi cestovne mreže

Država članica točno definira dio ili dijelove svoje cestovne mreže za koje se naplaćuje pristojba za vanjske troškove.

Ako država članica namjerava naplaćivati pristojbu za vanjske troškove samo na dijelu ili dijelovima cestovne mreže koja se sastoji od njezina udjela u transeuropskoj cestovnoj mreži i njezinim autocestama, taj se dio ili dijelovi odabiru nakon procjene kojom se utvrđuje da bi uvođenje pristojbe za vanjske troškove na drugim dijelovima tako sastavljene cestovne mreže moglo negativno utjecati na okoliš, javno zdravlje ili sigurnost na cestama.

Počevši od ... [četiri godine nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni], država članica koja ne namjerava naplaćivati pristojbu za vanjske troškove za onečišćenje zraka na određenim dionicama svoje cestovne mreže za koju se naplaćuje cestarina i odabire te određene dionice na temelju takve procjene.

2. Obuhvaćena vozila, ceste i vremenska razdoblja

Ako država članica namjerava primjenjivati pristojbe za vanjske troškove koje su više od referentnih vrijednosti utvrđenih u Prilogu III.b ili Prilogu III.c, ona obavješćuje Komisiju o klasifikaciji vozila prema kojoj će varirati pristojbe za vanjske troškove. Ako je to primjenjivo, ona obavješćuje Komisiju o lokaciji cesta na kojima se naplaćuju više pristojbe za vanjske troškove („prigradske ceste (uključujući autoceste)”) i cesta na kojima se naplaćuju niže pristojbe za vanjske troškove („međugradske ceste (uključujući autoceste)”).

Prema potrebi obavješćuje Komisiju i o točnim vremenskim razdobljima koja odgovaraju noćnom razdoblju tijekom kojeg se može primijeniti viša pristojba za vanjske troškove u vezi s bukom kako bi se uvažile veće smetnje zbog buke.

Klasifikacija cesta na prigradske (uključujući autoceste) i međugradske (uključujući autoceste) te definicija vremenskih razdoblja temelje se na objektivnim kriterijima, povezanim s razinom izloženosti cesta i njihove okoline onečišćenju, kao što su gustoća naseljenosti, godišnji prosjek onečišćenja zraka (posebno za PM₁₀ i NO₂) te broj dana (za PM₁₀) i sati (za NO₂) tijekom kojih su premašene granične vrijednosti uspostavljene na temelju Direktive 2008/50/EZ. Upotrijebljeni kriteriji uključuju se u obavijest.

3. Iznos pristojbe

Ovaj se odjeljak primjenjuje ako država članica namjerava primjenjivati pristojbe za vanjske troškove koje su više od referentnih vrijednosti utvrđenih u Prilogu III.b ili Prilogu III.c.

Za svaki razred vozila, vrstu ceste i vremensko razdoblje, ovisno o slučaju, država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo određuje jedinstveni specifični iznos.

Sustav naplate koji iz toga proizlazi mora biti transparentan, javno objavljen i dostupan svim korisnicima pod jednakim uvjetima. Objava bi se trebala napraviti pravodobno i prije provedbe. Objavljuju se svi parametri, podaci i ostale informacije potrebne kako bi se razumjelo na koji se način izračunavaju razni elementi vanjskih troškova.

Prilikom određivanja pristojbi države članice ili, prema potrebi, neovisno tijelo rukovode se načelom učinkovitog oblikovanja cijena, što znači određivanje cijene koja je blizu graničnih društvenih troškova uporabe vozila za koje se naplaćuje pristojba.

Pristojba se utvrđuje nakon što se razmotre rizici od preusmjerenja prometa zajedno sa svim negativnim učincima na sigurnost na cestama, okoliš i zagušenje, kao i sva rješenja kojima bi se moglo ublažiti te rizike.

Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo nadzire učinkovitost sustava naplate pristojbi na smanjenje štete u okolišu nastale zbog cestovnog prijevoza. Ona svake dvije godine prema potrebi prilagođava strukturu pristojbi i specifični iznos pristojbe utvrđene za dani razred vozila, vrstu ceste i vremensko razdoblje s obzirom na promjene u ponudi i potražnji u području prijevoza.

4. Elementi vanjskih troškova

4.1. Trošak onečišćenja zraka zbog prometa

Ako država članica namjerava primijeniti pristojbe za vanjske troškove koje su više od referentnih vrijednosti navedenih u Prilogu III.b, ta država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo izračunava naplativi trošak onečišćenja zraka zbog prometa primjenom sljedeće formule:

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

pri čemu je:

- PCV_{ij} = trošak onečišćenja zraka vozilom razreda i na cesti vrste j (euro/vozilo-kilometar)
- EF_{ik} = faktor emisije onečišćujuće tvari k i vozila razreda i (gram/vozilo-kilometar)
- PC_{jk} = novčani trošak onečišćujuće tvari k za vrstu ceste j (euro/gram)

Faktori emisije isti su kao oni kojima se država članica koristi za utvrđivanje nacionalnih inventara emisija predviđenih u Direktivi (EU) 2016/2284 Europskog parlamenta i Vijeća* (kojom se zahtijeva uporaba EMEP-ova/EEA-ina Priručnika za inventar emisija onečišćujućih tvari u zraku**). Novčani trošak onečišćujućih tvari procjenjuje država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo iz članka 7.c stavka 2. ove Direktive koristeći se znanstveno dokazanim metodama.

Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo mogu primijeniti znanstveno dokazane alternativne metode za izračun vrijednosti troškova onečišćenja zraka koristeći se podacima iz mjerenja onečišćujućih tvari u zraku i lokalnom vrijednosti novčanog troška onečišćujućih tvari u zraku.

4.2. Trošak onečišćenja bukom zbog prometa

Ako država članica namjerava primijeniti pristojbe za vanjske troškove koje su više od referentnih vrijednosti navedenih u Prilogu III.b ta država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo izračunava naplativi trošak onečišćenja bukom zbog prometa primjenom sljedećih formula:

$$\text{NCV}_j \text{ (daily)} = e \times \sum_k \text{NC}_{jk} \times \text{POP}_k / \text{WADT}$$

$$\text{NCV}_j \text{ (day)} = a \times \text{NCV}_j$$

$$\text{NCV}_j \text{ (night)} = b \times \text{NCV}_j$$

pri čemu je:

- NCV_j = trošak buke jednog teškog teretnog vozila na cesti vrste j (euro/vozilo-kilometar)
- NC_{jk} = trošak buke po osobi izloženoj na cesti vrste j razini buke k (euro/osoba)
- POP_k = stanovništvo izloženo dnevnoj buci razine k po kilometru (osoba/kilometar)

- WADT = ponderirani prosječni dnevni promet (sveden na ekvivalentni broj osobnih automobila)
- a i b su ponderi koje utvrđuje država članica tako da nastali trošak ponderirane prosječne buke po prijeđenom kilometru vozila odgovara NCVj (svakodnevno).

Onečišćenje bukom zbog prometa odnosi se na učinak buke na zdravlje građana u blizini ceste.

Podaci o stanovništvu izloženom razini buke k uzimaju se iz strateških karata buke, sastavljenih na temelju članka 7. Direktive 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća^{***}, ili drugog jednakovrijednog izvora podataka.

Trošak po osobi izloženoj razini buke k procjenjuje država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo koristeći se znanstveno dokazanim metodama.

Za ponderirani prosječni dnevni promet primjenjuje se faktor ekvivalentnosti „e” između teških teretnih vozila i osobnih automobila izračunan na osnovi razina emisije buke prosječnog osobnog automobila i prosječnog teškog teretnog vozila uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 540/2014 Europskog parlamenta i Vijeća^{****}.

Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo može uvesti diferencirane pristojbe za buku kako bi nagradili uporabu tiših vozila pod uvjetom da to ne dovodi do diskriminacije stranih vozila.

4.3. Trošak emisija CO₂ zbog prometa

Ako država članica namjerava primjenjivati pristojbu za vanjske troškove za emisije CO₂ koja je viša od referentnih vrijednosti utvrđenih u Prilogu III.c, ta država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo izračunava naplativi trošak na osnovi znanstvenih dokaza koristeći se pristupom izbjegavanja troškova, a posebno uzimajući u obzir i objašnjavajući sljedeće aspekte:

- (a) odabir ciljne razine emisija;
- (b) procjenu mogućnosti ublažavanja;
- (c) procjenu osnovnog scenarija;
- (d) nesklonost riziku i gubitku;
- (e) ponderiranje vlasničkog kapitala.

Država članica obavješćuje Komisiju najmanje šest mjeseci prije provedbe takve pristojbe za vanjske troškove za emisije CO₂.

-
- * Direktiva (EU) 2016/2284 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. o smanjenju nacionalnih emisija određenih atmosferskih onečišćujućih tvari, o izmjeni Direktive 2003/35/EZ i stavljanju izvan snage Direktive 2001/81/EZ (SL L 344, 17.12.2016., str. 1.).
 - ** Metodologija Europske agencije za okoliš: Priručnik 2019. EMEP-a/EEA-a za inventar emisija onečišćujućih tvari u zraku – tehničke smjernice za pripremu nacionalnih inventara emisija (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).
 - *** Direktiva 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša (SL L 189, 18.7.2002., str. 12.).
 - **** Uredba (EU) br. 540/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. travnja 2014. o razini buke motornih vozila i zamjenskih sustava za prigušivanje te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage Direktive 70/157/EEZ (SL L 158, 27.5.2014., str. 131.).”;

(5) Prilog III.b Direktivi 1999/62/EZ zamjenjuje se sljedećim:

„PRILOG III.b

REFERENTNE VRIJEDNOSTI PRISTOJBE ZA VANJSKE TROŠKOVE

U ovom se Prilogu utvrđuju referentne vrijednosti pristojbe za vanjske troškove, uključujući troškove onečišćenja zraka i onečišćenja bukom.

Tablica 1.

Referentne vrijednosti za pristojbu za vanjske troškove za teška teretna vozila

Razred vozila	Cent/vozilo-kilometar	Prigradski ⁽¹⁾	Međugradski ⁽²⁾
Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila manjom od 12 tona ili s dvije osovine	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8
	Euro IV	7,3	3,4
	Euro V	4,4	1,8
	Euro VI	2,3	0,5
	Manje onečišćujuće od Euro VI, uključujući vozila s nultim emisijama	2,0	0,3

Razred vozila	Cent/vozilo-kilometar	Prigradski ⁽¹⁾	Međugradski ⁽²⁾
Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila između 12 i 18 tona ili s tri osovine	Euro 0	24,6	13,7
	Euro I	15,8	8,4
	Euro II	15,8	8,4
	Euro III	12,5	6,6
	Euro IV	9,2	4,5
	Euro V	5,6	2,7
	Euro VI	2,8	0,7
	Manje onečišćujuće od Euro VI, uključujući vozila s nultim emisijama	2,3	0,3
Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila između 18 i 32 tona ili s četiri osovine	Euro 0	27,8	15,8
	Euro I	20,4	11,3
	Euro II	20,4	11,2
	Euro III	16,3	8,9
	Euro IV	11,8	6,0
	Euro V	6,6	3,4
	Euro VI	3,1	0,8
	Manje onečišćujuće od Euro VI, uključujući vozila s nultim emisijama	2,5	0,3

Razred vozila	Cent/vozilo-kilometar	Prigradski ⁽¹⁾	Međugradski ⁽²⁾
Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila iznad 32 tone ili s pet ili više osovina	Euro 0	33,5	19,4
	Euro I	25,0	14,1
	Euro II	24,9	13,9
	Euro III	20,1	11,1
	Euro IV	14,2	7,5
	Euro V	7,6	3,8
	Euro VI	3,4	0,8
	Manje onečišćujuće od Euro VI, uključujući vozila s nultim emisijama	2,8	0,3

- (1) „Prigradski” znači područja s gustoćom naseljenosti između 150 i 900 stanovnika/km² (medijan gustoće naseljenosti od 300 stanovnika/km²).
- (2) „Međugradski” znači područja s gustoćom naseljenosti manjom od 150 stanovnika/km².

Vrijednosti iz tablice 1. mogu se u planinskim područjima i oko aglomeracija pomnožiti s faktorom do najviše 2, u mjeri u kojoj je to opravdano manjom disperzijom, nagibom cesta, nadmorskom visinom ili temperaturnim inverzijama. Ako postoje znanstveni dokazi za primjenu većeg faktora u planinskim područjima i aglomeracijama, ta se referentna vrijednost može povećati na temelju detaljnog obrazloženja.”;

6. Direktivi 1999/62/EZ dodaje se sljedeći prilog:

„PRILOG III.c

REFERENTNE VRIJEDNOSTI PRISTOJBE ZA VANJSKE TROŠKOVE ZA
EMISIJE CO₂

U ovom se Prilogu utvrđuju referentne vrijednosti pristojbe za vanjske troškove, uzimajući u obzir troškove emisija CO₂.

Tablica 1.

Referentne vrijednosti pristojbe za vanjske troškove za emisije CO₂ za teška teretna vozila

Razred vozila		Cent/vozilo-kilometar	Međugradske ceste (uključujući autoceste)
Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila manjom od 12 tona ili s dvije osovine	emisijski razred CO ₂ 1	Euro 0	4,5
		Euro I	4,0
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	
		Euro V	
	Euro VI		
	emisijski razred CO ₂ 2		3,8
	emisijski razred CO ₂ 3		3,6
	Vozilo s niskim emisijama		2,0
	Vozilo s nultim emisijama		0

Razred vozila		Cent/vozilo-kilometar	Međugradske ceste (uključujući autoceste)
Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila između 12 i 18 tona ili s tri osovine	emisijski razred CO ₂ 1	Euro 0	6,0
		Euro I	5,2
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	5,0
		Euro V	
	Euro VI		
	emisijski razred CO ₂ 2		4,8
emisijski razred CO ₂ 3		4,5	
Vozilo s niskim emisijama		2,5	
Vozilo s nultim emisijama		0	
Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila između 18 tona i 32 tona ili s četiri osovine	emisijski razred CO ₂ 1	Euro 0	7,9
		Euro I	6,9
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	6,7
		EU Euro RO V	
		Euro VI	
	emisijski razred CO ₂ 2		6,4
	emisijski razred CO ₂ 3		6,0
	Vozilo s niskim emisijama		3,4
	Vozilo s nultim emisijama		0

Razred vozila		Cent/vozilo-kilometar	Međugradske ceste (uključujući autoceste)
Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila iznad 32 tone ili s pet ili više osovina	emisijski razred CO ₂ 1	Euro 0	9,1
		Euro I	8,1
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	8,0
		Euro V	
		Euro VI	
	emisijski razred CO ₂ 2		7,6
	emisijski razred CO ₂ 3		7,2
	Vozilo s niskim emisijama		4,0
	Vozilo s nultim emisijama		0

”;

7. U Prilogu IV. Direktivi 1999/62/EZ tablica „Kombinirana vozila (zglobna vozila i cestovni vlakovi)” zamjenjuje se sljedećim:

„Skupovi vozila (zglobna vozila i cestovni vlakovi)

Pogonske osovine sa zračnim ovjesom ili priznate kao ekvivalentne		Drugi sustavi ovjesa pogonskih osovina		Kategorija štetnosti
Broj osovina i najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila (u tonama)		Broj osovina i najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila (u tonama)		
Ne manje od	Manje od	Ne manje od	Manje od	
2 + 1 osovina				
7,5	12	7,5	12	I.
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	

Pogonske osovine sa zračnim ovjesom ili priznate kao ekvivalentne		Drugi sustavi ovjesa pogonskih osovina		Kategorija štetnosti
Broj osovina i najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila (u tonama)		Broj osovina i najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila (u tonama)		
Ne manje od	Manje od	Ne manje od	Manje od	
2 + 2 osovine				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II.
31	33	31	33	
33	36	33	36	III.
36	38			
2 + 3 osovine				II.
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III.
2 + 4 osovine				II.
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III.
3 + 1 osovina				II.
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III.

Pogonske osovine sa zračnim ovjesom ili priznate kao ekvivalentne		Drugi sustavi ovjesa pogonskih osovina		Kategorija štetnosti
Broj osovina i najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila (u tonama)		Broj osovina i najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila (u tonama)		
Ne manje od	Manje od	Ne manje od	Manje od	
3 + 2 osovine				II.
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III.
		40	44	
40	44			
3 + 3 osovine				
36	38	36	38	I.
38	40			
		38	40	II.
40	44	40	44	
7 osovine				
40	50	40	50	II.
50	60	50	60	III.
60		60		
Najmanje 8 osovina				
40	50	40	50	I.
50	60	50	60	II.
60		60		III.

”;

8. Direktivi 1999/62/EZ dodaju se sljedeći prilozi:

„PRILOG V.

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA NAPLATU NAKNADE ZBOG ZAGUŠENJA

U ovom se Prilogu utvrđuju minimalni zahtjevi za naplatu naknade zbog zagušenja.

1. Dijelovi mreže koji podliježu naplati naknada zbog zagušenja, obuhvaćena vozila i vremenska razdoblja

Države članice točno definiraju:

- (a) dio ili dijelove svoje mreže koje čini njihov udio u transeuropskoj cestovnoj mreži i njihove autoceste iz članka 7. stavka 1. na koje će se primjenjivati naknada zbog zagušenja u skladu s člankom 7. da stavcima 1. i 3.;
- (b) klasifikaciju dijelova mreže na koje se primjenjuje naknada zbog zagušenja u ‘velegradske’ i ‘nevelegradske’. Države članice primjenjuju kriterije navedena u tablici 1. za potrebe klasifikacije svakog cestovnog segmenta.

Tablica 1.

Kriteriji za klasificiranje cesta u mreži iz točke (a) u 'velegradske' i 'nevelegradske'

Kategorija ceste	Kriterij klasificiranja
,velegradska'	dijelovi mreže koji se nalaze unutar aglomeracije s najmanje 250 000 stanovnika.
,nevelegradska'	dijelovi mreže koji se ne mogu svrstati pod ,velegradska'.

- (c) razdoblja tijekom kojih se naknada primjenjuje za svaki pojedini segment. Kad se tijekom razdoblja naplate naknada primjenjuju različite razine naknada, države članice jasno navode početak i kraj svakog razdoblja za vrijeme kojeg se primjenjuje određena naknada.

Države članice koriste se faktorima ekvivalentnosti predviđenima u tablici 2. u svrhu utvrđivanja omjera između razina naknade za različite kategorije vozila:

Tablica 2.

Faktori ekvivalentnosti za utvrđivanje omjera između razina naknade zbog zagušenja za različite kategorije vozila

Kategorija vozila	Faktor ekvivalentnosti
Laka vozila	1
Kruta teška teretna vozila	1,9
Turistički autobusi i obični autobusi	2,5
Zglobna teška teretna vozila	2,9

2. Iznos pristojbe

Za svaki razred vozila, segment ceste i razdoblje država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo određuje specifični pojedinačni iznos utvrđen u skladu s odredbama Odjeljka 1. ovog Priloga uzimajući u obzir odgovarajuće referentne vrijednosti utvrđene u tablici u Prilogu VI. Sustav naplate koji iz toga proizlazi mora biti transparentan, javno objavljen i dostupan svim korisnicima pod jednakim uvjetima.

Prije uvođenja naknade zbog zagušenja država članica pravodobno objavljuje sve sljedeće podatke:

- (a) sve parametre, podatke i druge informacije potrebne da bi se razumjelo kako se klasificiraju ceste i vozila te određuju razdoblja primjene naknade;
- (b) potpun opis naknada zbog zagušenja koje se primjenjuju na svaku kategoriju vozila na svakom cestovnom segmentu i za svako vremensko razdoblje.

Države članice stavljaju na raspolaganje Komisiji sve informacije koje je potrebno objaviti u skladu s točkama (a) i (b).

Naknada se utvrđuje tek nakon što se razmotre rizici od preusmjeravanja prometa zajedno sa svim negativnim učincima na sigurnost na cestama, okoliš i zagušenje, kao i sva rješenja kojima bi se moglo ublažiti te rizike.

Ako država članica namjerava primijeniti naknade zbog zagušenja koje su veće od referentnih vrijednosti utvrđenih u tablici u Prilogu VI., ona obavješćuje Komisiju o sljedećem:

- i. lokaciji cesta na koje se primjenjuju naknade zbog zagušenja;

- ii. klasificiranju cesta u ‚velegradske‘ i ‚nevelegradske‘, kako je određeno u odjeljku 1. točki (b);
- iii. razdobljima tijekom kojih se naknada primjenjuje, kako je određeno u odjeljku 1. točki (c);
- iv. svakom djelomičnom ili potpunom izuzeću koje se primjenjuje na minibus, obične autobuse te turističke autobuse.

3. Praćenje

Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo nadzire učinkovitost sustava naplate naknada na smanjenje zagušenja. Ona svake tri godine prema potrebi prilagođava strukturu naknada, razdoblje (ili razdoblja) naplate i specifični iznos naknade utvrđen za svaku kategoriju vozila, vrstu ceste i razdoblje u odnosu na promjene u ponudi i potražnji u području prijevoza.

PRILOG VI.

REFERENTNE VRIJEDNOSTI NAKNADE ZBOG ZAGUŠENJA

Ovim se Prilogom utvrđuju referentne vrijednosti naknade zbog zagušenja.

Referentne vrijednosti predviđene u tablici u nastavku primjenjuju se na laka vozila. Naknade zbog zagušenja za druge kategorije vozila utvrđuju se množenjem naknade za laka vozila s faktorima ekvivalentnosti predviđenima u tablici u Prilogu V.

Tablica

Referentne vrijednosti naknade zbog zagušenja za laka vozila

Cent/vozilo-kilometar	Velegradske	Nevelegradske
Autoceste	25,9	23,7
Glavne ceste	61,0	41,5

PRILOG VII.

VRIJEDNOSTI EMISIJA

U ovom se Prilogu utvrđuju vrijednosti emisija za onečišćujuće tvari prema kojima se diferenciraju cestarine i korisničke naknade u skladu s člankom 7.gb stavkom 1. točkom (b).

Tablica

Kriteriji vrijednosti emisija za onečišćujuće tvari za laka vozila

Cestarine i korisničke naknade	5 – 15 % ispod najviše cijene	15 – 25 % ispod najviše cijene	25 – 35 % ispod najviše cijene	Do 75 % ispod najviše cijene
Vrijednosti emisija	Euro-6d-temp-x [#]	Euro-6d-x [#]	Deklarirane najviše vrijednosti RDE-a za emisije onečišćujućih tvari ^{##} < 80 % primjenjivih graničnih vrijednosti emisija	Vozila s nultim emisijama

[#] gdje x može biti prazan ili jedno od sljedećeg (EVAP, EVAP-ISC, ISC ili ISC-FCM).

^{##} i za NO_x i za PN kako su navedeni u točki 48.2 certifikata o sukladnosti u Dodatku Prilogu VIII. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2020/683*.

* Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/683 od 15. travnja 2020. o provedbi Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na administrativne zahtjeve za homologaciju i nadzor tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 163, 26.5.2020., str. 1.).”
