

Bruxelles, 22. studenoga 2019.
(OR. en)

14383/19

**Međuinstitucijski predmet:
2017/0114(COD)**

TRANS 545

IZVJEŠĆE

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Vijeće
Br. preth. dok.:	ST 14059/19
Br. dok. Kom.:	ST 9672/17 + ADD 1
Predmet:	Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila – opći pristup

I. UVOD

1. Komisija je 1. lipnja 2017. podnijela navedeni prijedlog Europskom parlamentu i Vijeću u sklopu prvog paketa za mobilnost.
2. Komisija je predstavila taj prijedlog kako bi se pristupilo rješavanju problema povezanih s emisijama stakleničkih plinova, financiranjem cestovne infrastrukture i zagušenjem. Prijedlogom se mijenja Direktiva o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila (Direktiva 1999/62/EZ).

II. RAD U DRUGIM INSTITUCIJAMA

3. Europski Parlament imenovao je Odbor za promet i turizam (TRAN) odborom odgovornim za taj prijedlog, a gđu Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (SD, FR) izvijestiteljicom za osmi parlamentarni saziv.
4. Parlament je 25. listopada 2018. donio svoje stajalište u prvom čitanju.
5. G. Giuseppe Ferrandino (SD, IT) imenovan je izvijestiteljem za deveti parlamentarni saziv.
6. Europski gospodarski i socijalni odbor donio je mišljenje o navedenom prijedlogu na 529. plenarnoj sjednici 18. listopada 2017. Europski odbor regija donio je mišljenje na 127. plenarnoj sjednici 1. veljače 2018.

III. RAD U OKVIRU VIJEĆA

7. Radna skupina za kopneni promet započela je svoj rad 1. lipnja 2017. općenitim predstavljanjem navedenog prijedloga. Procjena učinka analizirana je 21. lipnja 2017.
8. Vijeće (TTE/promet) 5. prosinca 2017. održalo je raspravu o politikama o tom prijedlogu (dok. 14426/17), a 6. lipnja 2019. predstavljeno je izvješće o napretku (dok. 9331/19).

IV. OTVORENA PITANJA

9. Predsjedništvo smatra da je taj prijedlog ključan za smanjenje emisija ugljika iz prometnog sektora te da se njime kao mjerom za pružanje potpore državama članicama može znatno doprinijeti smanjenju emisija iz sektora cestovnog prometa. Odredbe novog članka 7.g-a od presudne su važnosti za ostvarivanje tog ishoda jer se njime predviđa novi obvezujući alat na razini EU-a za mijenjanje naplate infrastrukturnih pristojbi i korisničkih naknada za teška teretna vozila na temelju emisija CO₂. Fleksibilnost koja je potrebna državama članicama uzeta je u obzir u drugim člancima, čime se omogućuje najučinkovitija primjena te direktive, a istodobno se jamči potrebna razina usklađivanja pravila.

10. Uvodne izjave nisu sustavno analizirane te bi to trebalo učiniti na sastanku Radne skupine za kopneni promet nakon što bude postignut dogovor o općem pristupu.

V. ZAKLJUČAK

11. Odbor stalnih predstavnika 20. studenoga 2019. analizirao je kompromisni tekst i odlučio ga podnijeti, kako je predstavljen u Prilogu ovom izvješću, s ciljem postizanja općeg pristupa na sastanku Vijeća za promet, telekomunikacije i energetiku (promet) 2. prosinca 2019.
 12. Vijeće se poziva da postigne dogovor o općem pristupu. Nadalje, Vijeće se poziva da od Radne skupine za kopneni promet zatraži da dovrši rad usklađivanjem uvodnih izjava koje nisu uključene u opći pristup, u skladu s člancima i prilogima dogovorenog teksta.
-

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA
o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih
infrastruktura za teška teretna vozila
(Tekst značajan za EGP)

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 postupkom,
budući da:

[uvodne izjave nisu navedene]

¹ SL C , , str. .

² SL C , , str. .

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

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 za 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 **teška** vozila registrirana na Kanarskim otocima, te u Ceuti i Melilli, na Azorima ili Madeiri, a koja obavljaju prijevoz isključivo na tim područjima ili između tih područja i matične zemlje Španjolske odnosno Portugala.

4. Države članice mogu odlučiti ne primjenjivati članak 7.c stavak 5., članak 7.g stavke 1. i 2. i članak 7.g-a na cestarine i korisničke naknade na cestovnim infrastrukturama obuhvaćenima ugovorima o koncesiji, dok se ugovor ne obnovi ili znatno izmijeni, i ako
- (a) ugovor je potpisan prije [*SL: dodati datum stupanja na snagu Direktive o izmjeni*]; ili
 - (b) ponude ili odgovori na pozive za pregovore u okviru pregovaračkog postupka zaprimljeni su u skladu s postupkom javne nabave prije [*SL: dodati datum stupanja na snagu Direktive o izmjeni*].
5. Stavak 4. primjenjuje se i na dugoročne ugovore sklopljene između javnog i nejavnog subjekta, potpisane prije [*SL: dodati datum stupanja na snagu Direktive o izmjeni*] radi izvođenja radova i/ili upravljanja uslugama, osim izvođenja radova koji ne obuhvaćaju prijenos rizika potražnje.

Članak 2.

Za potrebe ove Direktive:

- (1) „transeuropska cestovna mreža” znači infrastruktura cestovnog prometa iz odjeljka 3. u poglavlju II. Uredbe (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća³ kako je prikazana na zemljovidima u Prilogu I. toj Uredbi;
- (2) „troškovi izgradnje” znači troškovi povezani s izgradnjom, uključujući, ako je to prikladno, troškove financiranja jednoga od sljedećeg:
 - (a) nove infrastrukture ili novih poboljšanja infrastrukture, uključujući znatne konstrukcijske popravke;

³ 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.)

- (b) infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture, uključujući znatne konstrukcijske popravke, završene najviše 30 godina prije 10. lipnja 2008., gdje su režimi naplate cestarina 10. lipnja 2008. već bili na snazi, ili završene najviše 30 godina prije uspostavljanja bilo kakvih novih režima naplate cestarina uvedenih nakon 10. lipnja 2008.;
- (c) infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture završene **više od 30 godina** prije 10. lipnja 2008.:
 - i. ako je država članica uspostavila sustav naplate cestarina koji omogućava povrat tih troškova na temelju ugovora s operatorom sustava naplate cestarina ili na temelju 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 životnim vijekom duljim od 30 godina.
- (3) „troškovi financiranja” znači kamate na zajmove i povrat na svako financiranje vlasničkim kapitalom koje omogućuju dioničari;
- (4) „znatni konstrukcijski popravci” znači konstrukcijski popravci osim onih popravaka koji više nisu ni od kakve koristi za korisnike ceste, posebno kad su popravci zamijenjeni daljnjom zamjenom površinskog sloja ceste ili drugim građevinskim radovima;
- (5) „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 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;
 - (c) posebno je označena kao autocesta;

- (6) „cestarina” znači određeni iznos koji se temelji na udaljenosti koju je vozilo prešlo na određenoj infrastrukturi i na vrsti vozila, čijim se plaćanjem ostvaruje pravo na upotrebu infrastrukture vozilom, koja obuhvaća **jednu ili više sljedećih pristojba i naknada**:
- infrastruktura pristojba;
 - naknada zbog zagušenja;
 - pristojba za vanjske troškove;
- (7) „infrastruktura pristojba” znači pristojba koja se naplaćuje za nadoknadu troškova gradnje, održavanja, poslovanja i razvoja vezanih uz infrastrukturu, a koji su nastali u državi članici;
- (8) „pristojba za vanjske troškove” znači pristojba koja se naplaćuje kako bi se [...] nadoknadili troškovi povezani s onečišćenjem zraka zbog prometa, [...] onečišćenjem bukom zbog prometa **i/ili emisijama CO₂ zbog prometa** [...];
- (8a) „trošak onečišćenja zraka zbog prometa” znači trošak štete uzrokovane ispuštanjem čestica i prekursora ozona, kao što su dušikov oksid i hlapivi organski spojevi, za vrijeme rada vozila;
- (8b) „trošak onečišćenja bukom zbog prometa” znači trošak štete uzrokovane bukom koju emitiraju vozila ili koja nastaje zbog dodira vozila s površinom ceste;
- (8c) „trošak emisija CO₂ zbog prometa” znači trošak štete uzrokovane ispuštanjem **ugljikovog dioksida za vrijeme rada vozila**;
- (9) „zagušenje” znači situacija u kojoj se opseg prometa približava cestovnom kapacitetu ili ga premašuje;
- (10) „naknada zbog zagušenja” znači naknada koja se naplaćuje vozilima kako bi se u državi članici nadoknadili troškovi nastali zbog zagušenja [...];

- (11) [...]
- (12) [...]
- (13) „ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba” znači ukupan prihod od infrastrukturne pristojbe tijekom određenog razdoblja podijeljen s brojem kilometara koje su teška vozila prešla na cestovnim dionicama na kojima se naplaćivala pristojba tijekom tog razdoblja;
- (14) „korisnička naknada” znači plaćanje određenog iznosa čime vozilo za određeno razdoblje stječe pravo upotrebe infrastrukture utvrđeno člankom 7. stavcima 1. i 2.;
- (15) „vozilo” znači [...] **motorno vozilo ili skup povezanih vozila koja su namijenjena ili se upotrebljavaju za cestovni prijevoz putnika ili robe;**
- (16) „teško vozilo” znači [...] **motorno vozilo čija najveća dopuštena masa prelazi 3,5 tona;**
- (17) „teško teretno vozilo” znači vozilo namijenjeno prijevozu robe i čija najveća dopuštena masa prelazi 3,5 tona;
- (18) „običan autobus [...] i turistički autobus” znači vozilo namijenjeno prijevozu više od osam putnika, uz vozača, i čija najveća dopuštena masa prelazi 3,5 tona;
- (19) „lako vozilo” znači [...] **vozilo čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3,5 tona;**

- (20) „osobni automobil” znači vozilo [...] koje ima najviše osam sjedala, uz vozačevo sjedalo, i čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3,5 tona, ili motorno vozilo za stanovanje;
- (21) „minibus” znači vozilo namijenjeno prijevozu više od osam putnika, uz vozača, i čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3,5 tona;
- (21a) „motorno vozilo za stanovanje” znači vozilo s odjeljkom za stanovanje u kojem se nalazi oprema kao: stol i stolice, prostor za spavanje koji može biti izveden iz sjedala, oprema za kuhanje i spremište, i čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3,5 tona;
- (22) „[...] lako gospodarsko vozilo” znači vozilo namijenjeno prijevozu robe i čija najveća dopuštena masa ne prelazi 3,5 tona;
- (23) [...]
- (23) „vozilo s nultim emisijama” znači
- i. osobni automobil ili lako gospodarsko vozilo bez motora s unutarnjim izgaranjem; ili
 - ii. teško vozilo kako je definirano u članku 3. stavku 11. Uredbe (EU) 2019/1242⁴;
- (24) „prijevoznik” znači bilo koje poduzeće za prijevoz robe ili putnika cestama;

⁴ 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. 202–240.

- (25) „vozilo kategorije ‚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.;
- (26) „tip **teškog** vozila” znači kategorija u koju teško vozilo spada s obzirom na broj osovina, njegove dimenzije ili masu, ili druge faktore klasifikacije vozila koji odražavaju oštećivanje ceste, npr. 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;
- (26a) „**podskupina vozila**” znači grupiranje vozila kako je definirano u članku 3. stavku 8. Uredbe (EU) 2019/1242;
- (27) „ugovor o koncesiji” znači [...] **koncesija** radova **ili koncesija usluga** kako je definirano u članku [...] **5. stavku 1.** Direktive 2014/[...] **23/EU** Europskog parlamenta i Vijeća⁵;
- (28) „koncesijska cestarina” znači cestarina koju ubire koncesionar na temelju ugovora o koncesiji;
- (29) „znatno izmijenjeni 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 za cijeli EU, isključujući energiju i neprerađenu hranu, kako ga je objavila Komisija (Eurostat).**

[...]

⁵ Direktiva 2014/[...] **23/EU** Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o [...] o **dodjeli ugovorâ o koncesiji** (SL L 94, 28.3.2014., str. [...] **1.**)”;

- (30) „prva referentna vrijednost” znači, za svaku podskupinu vozila, vrijednost emisija CO₂ koja odgovara najnižem 10. percentilu podataka o praćenju iz članka 7.g-a, isključujući vozila s nultim emisijama u izračunu tih vrijednosti;
- (31) „druga referentna vrijednost” znači, za svaku podskupinu vozila, vrijednost emisija CO₂ koja odgovara najnižem 20. percentilu podataka o praćenju iz članka 7.g-a, isključujući vozila s nultim emisijama u izračunu tih vrijednosti;

Za potrebe točke 2.:

- (a) u svakom slučaju, udio troškova izgradnje koji se uzima u obzir ne smije premašivati udio trenutačnog predviđenog životnog vijeka infrastrukturnih komponenata koji je preostao 10. lipnja 2008. ili na dan uvođenja novih režima naplate cestarina, ako je to poslije;
- (b) troškovi infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture mogu uključivati bilo koji posebni rashod za infrastrukturu namijenjen smanjivanju smetnji povezanih s bukom ili poboljšavanja sigurnosti ceste, kao i stvarna plaćanja operatora infrastrukture koja se odnose na objektivne elemente okoliša kao što je zaštita od onečišćenja tla.

[izbrisano: [...]]

- (3) članak 7. zamjenjuje 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 3. do **8.a** [...] 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 Ugovorom o funkcioniranju Europske unije, naplaćuju cestarine i korisničke naknade na drugim cestama, pod uvjetom da uvođenje cestarina i korisničkih naknada na tim 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 3. i 4. ovog članka, članku 7.a te članku 7.j stavcima 1., 2. i 4.
- 2a. Ne dovodeći u pitanje ostale odredbe ove Direktive, cestarine i korisničke naknade za različite kategorije vozila, kao što su teška vozila, teška teretna vozila, obični autobusi i turistički autobusi, laka vozila, laka gospodarska vozila i osobni automobili, mogu se uvesti ili zadržati neovisno jedne od drugih.**
3. 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 također naplaćivati i cestarinu za upotrebu mostova, tunela i planinskih prijevoja.

Države članice mogu odlučiti da neće primjenjivati članak 7.c stavak 5. i članak 7.g-a stavak 1. na takve cestarine za upotrebu mostova, tunela i planinskih prijevoja ako su ispunjeni jedan od sljedećih uvjeta ili oba:

- (a) **primjena članka 7.c stavka 5. i članka 7.g-a stavka 1. kako bi se uvela takva diferencijacija u dotični sustav naplate cestarina ne bi bila tehnički izvediva;**
- (b) **primjena članka 7.c stavka 5. i članka 7.g-a stavka 1. 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.c stavak 5. i članak 7.g-a stavak 1. u skladu s drugim podstavkom ovog stavka obavješćuje Komisiju o svojoj odluci.

- 4. Cestarinama i korisničkim naknadama ne smije se neposredno ili posredno diskriminirati korisnike cesta na temelju njihova državljanstva, države članice ili treće zemlje poslovnog nastana prijevoznika ili registracije vozila, ili polazišta i odredišta prijevoza.
- 4.a **Države članice mogu uvesti sniženje cijena cestarina ili korisničkih naknada i izuzeti cestovne dionice sa smanjenim intenzitetom prometa u rijetko naseljenim područjima.**
- 5. Države članice mogu uvesti sniženje cijena cestarina ili korisničkih naknada, ili izuzeće od obveze plaćanja cestarina ili korisničkih naknada za
 - i. teška vozila koja su oslobođena od zahtjeva za ugradnju i upotrebu tahografa na temelju Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća⁶; i
 - ii. **svako vozilo** [...] obuhvaćeno uvjetima utvrđenima člankom 6. stavkom 2. točkama (a), (b) i (c) ove Direktive.

⁶ 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.).

6. [...]
7. [...] .
8. Za teška [...] **teretna** vozila država članica može do [...] [*SL: dodati datum stupanja na snagu plus osam godina*] odlučiti da cestarine ili korisničke naknade naplaćuje samo za **teška teretna vozila** najveće dopuštene mase od najmanje 12 tona ako smatra da bi obuhvaćanje **teških teretnih** vozila najveće dopuštene 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 od više od [...] **15 %** od dodatnog prihoda koji bi se ostvario tim obuhvaćanjem; **ili**
 - (c) **odnosilo se na kategoriju vozila koja ne uzrokuje više od 10 % naplativih infrastrukturnih troškova.**

Države članice koje odluče naplaćivati cestarinu ili korisničku naknadu ili oboje samo za **teška teretna** vozila najveće dopuštene mase od najmanje 12 tona obavješćuju Komisiju o svojoj odluci i razlozima za to.

- 8.a Ako se cestarine primjenjuju na sva teška vozila, države članice mogu od običnih autobusa i turističkih autobusa, s jedne strane, te teških teretnih vozila, s druge strane, odlučiti zahtijevati povrat različitog postotka troškova.**

9. [...]
10. [...] ”;
- (4) članak 7.a zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 7.a.

1. Korisničke naknade razmjerne su trajanju upotrebe infrastrukture.
2. Dok se na teška vozila primjenjuju korisničke naknade, upotreba infrastrukture omogućuje se barem za sljedeća razdoblja: dan, tjedan, mjesec i godinu. Mjesečna cijena ne smije prelaziti 10 % godišnje cijene, tjedna cijena ne smije prelaziti 5 % godišnje cijene, a dnevna cijena ne smije prelaziti 2 % godišnje cijene. **Država članica može naplaćivati samo godišnje cijene za vozila registrirana u toj državi članici.**

Države članice utvrđuju korisničke naknade, uključujući i administrativne troškove, za [...] sva teška vozila, na razini koja ne prelazi najviše cijene utvrđene u Prilogu II.
3. Dok se na osobne automobile primjenjuju korisničke naknade, upotreba infrastrukture mora biti dostupna barem za sljedeća razdoblja: deset dana, jedan mjesec ili dva mjeseca ili oboje i jednu godinu. Dvomjesečna cijena ne smije prelaziti **33 %** godišnje cijene[...] i mjesečna cijena ne smije prelaziti **20 %** godišnje cijene. [...] Desetodnevna cijena ne smije prelaziti **13 %** godišnje cijene.

Države članice mogu upotrebu infrastrukture omogućiti i za druga 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 administrativne troškove.

Za sustave naplate korisničkih naknada donesene prije [...] **[SL: dodati datum stupanja na snagu]** države članice mogu zadržati cijene iznad graničnih vrijednosti utvrđenih u prvom podstavku, koje su na snazi prije tog datuma, te 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 znatno izmijenjeni režim cestarina ili naknada stupi na snagu, a najkasnije od [...] **[SL: dodati datum stupanja na snagu plus osam godina]**.

4. Za minibus i [...] **laka gospodarska vozila** države članice poštuju zahtjeve iz stavka 2. ili stavka 3. Države članice, međutim, [...] **mogu** utvrditi **cijene** korisničkih naknada za minibus i [...] **laka gospodarska vozila različite** [...] od onih za osobne automobile [...].”

(4a) članak 7.b zamjenjuje 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 naplaćuje infrastrukturna pristojba **za teška vozila** te na vozila kojima se naplaćuje ta pristojba. Države članice mogu se odlučiti na povrat samo određenog postotka tih troškova.”

- (5) članak 7.c zamjenjuje se sljedećim:

"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 primjenjuje pristojba za vanjske troškove za onečišćenje zraka ili onečišćenje bukom uzrokovano teškim vozilima, [...] **države članice** mijenjaju **je** i [...] određuju **je** u skladu s minimalnim zahtjevima i metodama iz Priloga III.a, pri čemu se poštuju referentne vrijednosti utvrđene u Prilogu III.b.

2. U obzir se uzimaju troškovi koji se odnose na mrežu ili dio mreže na kojoj se naplaćuje pristojba za vanjske troškove te na vozila kojima se naplaćuje ta pristojba. Države članice mogu se odlučiti na povrat samo određenog postotka tih troškova.
3. 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.a **Država članica može odstupiti od zahtjeva za mijenjanje infrastrukturne pristojbe ili korisničke naknade u skladu s člankom 7.g-a stavkom 1.a ako se pristojba za vanjske troškove za CO₂ naplaćuje i mijenja u skladu s referentnim vrijednostima pristojbe za vanjske troškove za emisije CO₂, kako je predviđeno u Prilogu III.c ili provedbenom aktu iz stavka 3.c.**

Pristojba za vanjske troškove za emisije CO₂ može se kombinirati s infrastrukturnom pristojbom koja je mijenjana u skladu s člankom 7.g-a.

- 3.b **Za obične autobuse i turističke autobuse države članice mogu odabrati primjenu istih ili nižih vrijednosti od onih navedenih u Prilogu III.c.**

- 3.c U skladu s postupkom ispitivanja iz članka 9.c stavka 3. Komisija donosi provedbene akte kako bi utvrdila referentne vrijednosti pristojbe za vanjske troškove za emisije CO₂ za vozila iz emisijskih razreda CO₂ 2 i 3 iz članka 7.g-a stavka 1.a i kako bi revidirala te vrijednosti za vozila s niskim emisijama. Ti provedbeni akti donose se u roku od jedne godine nakon što Komisija u skladu s člankom 11. stavkom 1. Uredbe (EU) 2019/1242 prvi put objavi referentne podatke o emisijama CO₂ potrebne za izračun vrijednosti pristojbe za vanjske troškove za razrede vozila navedenih u Prilogu III.c.
- [3.d *izbrisano*]
- 3.e Država članica može također primjenjivati više pristojbe za vanjske troškove za emisije CO₂ u odnosu na referentne vrijednosti navedene u Prilogu III.c pod uvjetom da se one primjenjuju na nediskriminirajući način i da najviše dvostruko premašuju vrijednosti navedene u Prilogu III.c. Ako države članice primjenjuju ovaj stavak, moraju obrazložiti svoju odluku i o tome obavijestiti Komisiju.
4. Iznos pristojbe za vanjske troškove određuje predmetna država članica. Ako država članica za tu svrhu imenuje tijelo, to tijelo mora biti pravno i financijski nezavisno od organizacije koja je zadužena za upravljanje ili ubiranje dijela ili čitave pristojbe.
5. Počevši od [...] **[SL: dodati datum stupanja na snagu plus četiri godine]** one države članice koje naplaćuju cestarine primjenjuju pristojbu za vanjske troškove na teška vozila barem na [...] dijelu mreže iz članka 7. stavka 1. na kojem je šteta za okoliš koju su prouzročila teška vozila **najznačajnija**. [...] ”;⁷

⁷ **Dodati novu uvodnu izjavu: Država članica trebala bi imati mogućnost, prema potrebi, ograničiti primjenu pristojbi za vanjske troškove za teška vozila na one dijelove mreže na kojima se primjenjuju infrastrukturne pristojbe.**

(5a) članak 7.d zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 7.d

U roku od šest mjeseci nakon donošenja budućih i strožih emisijskih normi EURO Komisija, prema potrebi, podnosi zakonodavni prijedlog za određivanje odgovarajućih referentnih vrijednosti u Prilogu III.b.”

(6) umeće se sljedeći članak 7.da:

"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 podložna 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 razdoblja iz stavka 1. na temelju objektivnih kriterija povezanih s razinom izloženosti cesta i njihove okolice zagušenjima, kao što su prosječna kašnjenja ili duljine kolona.
3. Naknada zbog zagušenja uvedena na svakoj dionici cestovne mreže primjenjuje se na nediskriminirajući način na sve kategorije vozila, u skladu sa standardnim faktorima ekvivalentnosti utvrđenima u Prilogu V. **Države članice mogu, djelomično ili potpuno, izuzeti minibus, obične autobuse i turističke autobuse od naknade zbog zagušenja.**
4. Naknada zbog zagušenja odražava troškove koje vozilo prouzroči ostalim korisnicima cesta i neizravno društvu [...] i [...] **poštuje referentne vrijednosti** utvrđene u Prilogu VI. za svaku vrstu ceste **te se određuje u skladu s minimalnim zahtjevima iz Priloga V.** **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.**

5. Države članice uspostavljaju odgovarajuće mehanizme za praćenje učinka naknade zbog zagušenja te za reviziju njezine visine. One redovito preispituju razinu naknada, barem svake tri godine, kako bi se osiguralo da one nisu više od troškova zagušenja koji nastaju u tim državama članicama na onim cestovnim dionicama na koje se primjenjuje naknada zbog zagušenja.”;

(6a) Članak 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** jednaka 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 donosi se na temelju razumno dugog referentnog razdoblja koje odgovara prirodi koncesije.”
- (7) 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 određenim cestovnim dionicama koje su redovito zagušene ili čija upotreba uzrokuje znatnu štetu za okoliš ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:
- (a) prihod ostvaren tim dodatkom ulaže se u financiranje **razvoja usluga prijevoza ili u izgradnju ili održavanje** prometne infrastrukture osnovne mreže utvrđene u skladu s poglavljem III. Uredbe (EU) br. 1315/2013, kojima se izravno pridonosi ublažavanju zagušenja ili štete za okoliš i koji se nalaze na istom koridoru kao cestovna dionica na koju se taj dodatak primjenjuje;

- (b) dodatak ne prelazi 15 % od ponderirane prosječne infrastrukturne pristojbe izračunane u skladu s člankom 7.b stavkom 1. i člankom 7.e, osim ako se ostvareni prihod uloži u prekogranične dionice koridora osnovne mreže, u kojem slučaju dodatak ne smije prelaziti 25 %. **Ako dvije ili više država članica primjenjuju dodatak na istom koridoru, taj dodatak ne smije prelaziti 50 %;**
 - (c) primjena dodatka ne dovodi do nepravednog postupanja prema komercijalnom prometu u usporedbi s ostalim korisnicima cesta;
 - (d) Komisiji se prije početka primjene dodatka podnosi opis točne lokacije na kojoj će se primjenjivati dodatak te dokaz o odluci da se financira izgradnja koridora osnovne mreže navedeni 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 tim dodatkom.
- 1.a U slučaju novih prekograničnih projekata, dodaci se primjenjuju samo ako su sve države članice uključene u taj projekt suglasne.
2. Dodatak se može primjenjivati na infrastrukturnu pristojbu koja je mijenjana u skladu s člancima 7.g, **7.g-a** ili 7.ga.
3. 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. ili ako smatra da će planirani dodatak imati značajne negativne učinke na gospodarski razvoj rubnih regija, ona može putem provedbenih akata odbiti planove o naknadama koje je podnijela predmetna država članica ili zatražiti njihove izmjene. Ti se provedbeni akti donose u skladu s [...] postupkom **ispitivanja** iz članka 9.c stavka [...] **3.**

4. [...]
5. Dodatak se ne smije primjenjivati na cestovnim dionicama na koje se primjenjuje naknada zbog zagušenja.

Članak 7.g

1. [...] Infrastrukturalna pristojba može se mijenjati u svrhu smanjenja zagušenja, svođenja štete na infrastrukturi na najmanju moguću mjeru te što učinkovitije upotrebe predmetne infrastrukture ili promicanja sigurnosti na cestama ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:
- (a) promjena je transparentna, javno objavljena i dostupna svim korisnicima pod jednakim uvjetima;
 - (b) promjena 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 zastoja ne traju dulje od pet sati na dan;
 - (e) na cestovnoj dionici zahvaćenoj zagušenjima promjena infrastrukturne pristojbe oblikuje se i primjenjuje na način koji je transparentan i neutralan u smislu prihoda tako da se [...] **korisnicima cesta** koji putuju tijekom nevršnih razdoblja ponude snižene cijene cestarina, a povišene cijene cestarina [...] **korisnicima cesta** koji na toj cestovnoj dionici putuju tijekom vršnih razdoblja;
 - (f) **na dotičnoj cestovnoj dionici ne naplaćuje se naknada zbog zagušenja.**

Država članica koja želi uvesti takve promjene ili izmijeniti postojeću infrastrukuralnu pristojbu o tome obavješćuje Komisiju i dostavlja joj informacije potrebne kako bi se utvrdilo jesu li uvjeti ispunjeni.

2. U pogledu teških vozila, [...]do **početka primjene promjene infrastrukturnih pristojbi i korisničkih naknada iz članka 7.g-a** države članice mijenjaju infrastrukturnu pristojbu u skladu s EURO emisijskim razredom vozila tako da nijedna infrastrukturna pristojba ne iznosi više od 100 % iznad iste pristojbe za ekvivalentna vozila koja ispunjavaju najstrože emisijske norme. **Nakon što su infrastrukturne pristojbe i korisničke naknade izmijenjene u skladu s člankom 7.g-a, države članice prestaju ih mijenjati u skladu s emisijskim razredom EURO.** [...]

Od [SL: dodati datum stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] države članice mogu na vozila s nultim emisijama primjenjivati sniženje do 75 % u odnosu na pristojbu za najstrože emisijske norme.

Država članica ipak može odstupiti od zahtjeva za mijenjanje infrastrukturne pristojbe ako vrijedi jedno od sljedećeg:

- i. to bi ozbiljno narušilo međusobnu povezanost sustava naplate cestarina na njezinu državnom području;
- ii. ne bi bilo tehnički praktično uvesti takvu diferencijaciju u predmetni sustav naplate cestarina;
- iii. to bi dovelo do preusmjeravanja vozila koja uzrokuju najviše onečišćenja i imaju negativne učinke na sigurnost na cestama i na javno zdravlje;
- iv. cestarina uključuje pristojbu za vanjske troškove.

Sva takva odstupanja ili izuzeća priopćuju se Komisiji.

3. Ako u slučaju pregleda vozila vozač ili, ako je to primjenjivo, prijevoznik ne može predložiti dokumente vozila potrebne kako bi se odredilo emisijski razred vozila za potrebe stavka 2. **i ako, prema potrebi, pružatelj usluge Europske elektroničke naplate cestarine (EENC) ne može dostaviti tu informaciju,** države članice mogu primijeniti najvišu naplativu cestarinu.

4. Promjene iz ovog članka nisu namijenjene ostvarivanju izmjena u prihodima.

(7a) umeće se sljedeći članak 7.g-a:

„Članak 7.g-a

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

Promjena se primjenjuje na podskupinu teških vozila dvije godine nakon stupanja na snagu provedbenog akta koji je relevantan za tu podskupinu, kako je navedeno u stavku 2. ili 3.

Od tog datuma države članice prestaju provoditi promjene u skladu s emisijskim razredom EURO iz članka 7.g s obzirom na dotično teško vozilo.

1.a Države članice utvrđuju sljedeće emisijske razrede CO₂ za svaki tip teškog 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 s emisijama CO₂ manjim ili jednakim drugoj referentnoj vrijednosti pripadajuće posebne podskupine vozila, ali koja ne pripadaju nijednom emisijskom razredu CO₂ iz točaka od (c) do (e);
- (c) emisijski razred CO₂ 3 – vozila s emisijama CO₂ manjim ili jednakim prvoj referentnoj vrijednosti pripadajuće posebne podskupine vozila, ali koja ne pripadaju nijednom od emisijskih razreda CO₂ iz točaka od (d) do (e);

(d) emisijski razred CO₂ 4 – teška vozila s niskim emisijama kako su definirana u članku 3. stavku 12. Uredbe (EU) 2019/1242;

(e) emisijski razred CO₂ 5 – vozila s nultim emisijama.

1.b Najviša razina infrastrukturne pristojbe ili korisničke naknade, za određeni tip teškog vozila, primjenjuje se na vozila koja pripadaju emisijskom razredu CO₂ 1. Smanjene pristojbe primjenjuju se na vozila u emisijskim razredima CO₂, 2., 3., 4. i 5., kako slijedi:

- emisijski razred CO₂ 2 – sniženje od 5 % do 15 % u odnosu na pristojbe koje se primjenjuju na emisijski razred CO₂ 1;
- emisijski razred CO₂ 3 – sniženje od 15 % do 30 % u odnosu na pristojbe koje se primjenjuju na emisijski razred CO₂ 1;
- emisijski razred CO₂ 4 – sniženje od 30 % do 50 % u odnosu na pristojbe koje se primjenjuju na emisijski razred CO₂ 1;
- emisijski razred CO₂ 5 – sniženje od 50 % do 75 % u odnosu na pristojbe koje se primjenjuju na emisijski razred CO₂ 1.

2. Za teška vozila iz članka 2. stavka 1. točaka od (a) do (d) Uredbe (EU) 2019/1242 Komisija provedbenim aktima utvrđuje prvu i drugu referentnu vrijednost, kako je definirano u članku 2. stavku 30. odnosno stavku 31. u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 9.c stavka 3. Te se referentne vrijednosti temelje na podacima o praćenju iz članka 1. drugog stavka Uredbe (EU) 2019/1242. Komisija donosi takve provedbene akte u roku od 6 mjeseci nakon objave referentnih emisija CO₂, kako je definirano u članku 3. stavku 1. Uredbe (EU) 2019/1242, relevantne za posebnu podskupinu teških vozila.

Nadalje, Komisija u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 9.c stavka 3. donosi provedbene akte kojima se utvrđuju nove referentne vrijednosti u roku od 6 mjeseci nakon stupanja na snagu svih relevantnih prilagodbi referentnih emisija CO₂ donesenih u skladu s člankom 11. stavkom 2. Uredbe 2019/1242.

3. U pogledu teških vozila koja nisu obuhvaćena stavkom 2. Komisija provedbenim aktima utvrđuje prvu i drugu referentnu vrijednost na temelju emisija CO₂ za svaku skupinu teških vozila objavljenih u skladu s člankom 10. Uredbe 2018/956. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 9.c stavka 3. i u roku od jedne godine nakon dostavljanja podataka Komisiji u skladu s Uredbom 2018/956.

U svrhu utvrđivanja emisijskog razreda CO₂ 4 Komisija primjenjuje metodologiju opisanu u točki 3. Priloga I. Uredbi (EU) 2019/1242.

4. Komisija u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 9.c stavka 3. donosi provedbene akte radi prilagodbe, u pogledu vozila iz stavaka 2. i 3. na temelju najnovijih podataka o praćenju, percentilnih vrijednosti definiranih u članku 2. stavcima 30. i 31. za razdvajanje emisijskih razreda CO₂ iz stavka 1.a. Prvi provedbeni akt donosi se do 31. prosinca 2026., a nakon toga svakih pet godina.

Prilagođene vrijednosti primjenjuju se 12 mjeseci nakon što dotični provedbeni akt stupi na snagu.

7. Promjene iz ovog članka nisu namijenjene ostvarivanju izmjena u prihodima.”

- (8) umeće se sljedeći članak 7.ga:

„Članak 7.ga

1. Za laka vozila države članice mogu razlikovati cestarine i korisničke naknade s obzirom na utjecaj vozila na okoliš, koji se utvrđuje specifičnim kombiniranim ili ponderiranim kombiniranim emisijama CO₂, koje su zabilježene u unosu 49. certifikata o sukladnosti vozila, te emisijskim razredima Euro.

Niže cijene cestarina i korisničkih naknada primjenjuju se za osobne automobile i laka gospodarska vozila koji ispunjavaju oba sljedeća uvjeta:

- (a) njihove specifične emisije CO₂, utvrđene u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2017/1151⁸, jednake su nuli ili su niže od sljedećih vrijednosti:
 - i. za razdoblje od 2021. do 2024., prosjek, ponderiran na broj novoregistriranih osobnih automobila ili lakih gospodarskih vozila u toj godini, ciljnih vrijednosti specifičnih emisija utvrđenih za svakog pojedinačnog proizvođača u skladu s točkom 4. odgovarajućih dijelova A i B Priloga I. Uredbi (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća⁹;
 - ii. za razdoblje od 2025. do 2029., ciljevi za cijeli vozni park EU-a utvrđeni u skladu s točkama 6.1.1. odgovarajućih dijelova A i B Priloga I. toj uredbi;
 - iii. za razdoblje od 2030. nadalje, ciljevi za cijeli vozni park EU-a utvrđeni u skladu s točkama 6.1.2. dijelova A i B Priloga I. toj uredbi.
- (b) njihove emisije onečišćujućih tvari, utvrđene u skladu s Uredbom Komisije (EU) 2017/1151, u skladu su s vrijednostima utvrđenima u tablici u Prilogu VII. ovoj Direktivi.

⁸ 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 (EZ) br. 692/2008.

⁹ 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.

3. Ako u slučaju provjere, vozač ili, ako je primjenjivo, prijevoznik, ili, **prema potrebi, pružatelj usluge Europske elektroničke naplate cestarine (EENC)**, ne **moгу** odrediti razine emisije vozila, države članice mogu primijeniti najvišu naplativu cestarinu ili najvišu godišnju korisničku naknadu.”
- (9) članak 7.h mijenja se kako slijedi:
- (a) u stavku 1. uvodni tekst zamjenjuje se sljedećim:
- „Najmanje šest mjeseci prije provedbe novog ili znatno izmijenjenog režima naplate cestarina temeljenog na infrastrukturnim pristojbama, države članice Komisiji šalju:”;
- (aa) stavak 1.a umeće se kako slijedi:
- „1.a Kada Komisiji šalje informacije u skladu sa stavkom 1., država članica može predvidjeti ili uključiti više od jedne izmjene režima naplate cestarina temeljenog na infrastrukturnim pristojbama. Provedba takve predviđene izmjene, o kojoj je Komisija već obaviještena, ne podliježe odredbama iz stavka 1.”**
- (b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:
- „3. Prije provedbe novog ili znatno izmijenjenog režima naplate cestarina temeljenog na pristojbama za vanjske troškove, države članice obavještavaju 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.**”;
- (c) stavak 4. briše se;

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

(aa) stavak 2.a umeće se kako slijedi:

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

(b) stavak 3. mijenja se kako slijedi:

„3. Podložno uvjetima predviđenima u članku 7.g stavku 1. točki (b) [...], cijene cestarina mogu za specifične projekte od visokog značaja za Europu utvrđene u Prilogu I. Uredbi (EU) br. 1315/2013 podlijevati drugim oblicima promjene kako bi se osigurala tržišna održivost takvih projekata ako su izloženi izravnom tržišnom natjecanju s drugim vrstama prijevoza. Dobivena tarifna struktura linearna je, razmjerna, javna i dostupna svim korisnicima pod jednakim uvjetima te ne dovodi do dodatnih troškova koji bi se prenosili na ostale korisnike u obliku viših cestarina.”;

(11) članak 7.j mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. druga rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„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 **elektroničkim putem ili** na glavnim prodajnim mjestima unutar ili izvan država članica u kojima se one primjenjuju. **Države članice nisu obvezne osigurati fizička mjesta plaćanja.**”;

(b) stavak 3. zamjenjuje 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.**”;

(c) u stavku 4. prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Ako je to ekonomski izvedivo, države članice 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.**”;

(12) 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.”;

(13) u članku 8. 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;”

(14) članak 9. mijenja se kako slijedi:

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

[...] [...] [...] [...] [...];

(14a) U članku 9.c dodaje se sljedeći stavak 3.:

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

(15) članci 9.d i 9.e zamjenjuju se sljedećima:

„Članak 9.d

Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 9.e kako bi izmijenila Prilog 0., **formule u odjeljcima 4.1. i 4.2. Priloga III.a** te iznose u tablici 1. [...] u Prilogu III.b[...] radi njihove prilagodbe znanstvenom i tehničkom napretku.

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 [*SL: dodati datum stupanja na snagu ove Direktive*]. **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 dan 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 Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav 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.”;
- (16) članci 9.f i 9.g brišu se;
- (17) članak 10.a zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 10.a

1. Iznosi u eurima iz Priloga II. i iznosi u centima iz tablice [...] [...] 1. u Prilogu III.b prilagođavaju se svake dvije godine kako bi se uzele u obzir promjene u Harmoniziranom indeksu potrošačkih cijena za cijeli EU, osim energije i neprerađene hrane, koji je objavila Komisija (Eurostat). Prva prilagodba provodi se do 31. ožujka [***SL: dodati godinu koja slijedi dvije godine nakon stupanja na snagu ove Direktive***].

Iznosi se prilagođuju automatski [...] **prilagodnom** 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 Prilog III.b.

2. Komisija u *Službenom listu Europske unije* objavljuje prilagođene iznose iz stavka 1. najkasnije do 31. ožujka godine koja slijedi nakon isteka dviju kalendarskih godina iz stavka 1. Ti prilagođeni iznosi stupaju na snagu prvog dana u sljedećem mjesecu nakon objave.”;

- (18) članak 11. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 11.

1. Države članice [...] **svakih pet godina** 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) pristojbi za vanjske troškove koja se naplaćuje za svaku kombinaciju razreda vozila, vrste ceste i razdoblja;
 - (b) promjeni infrastrukturnih pristojbi ili **korisničkih naknada** prema **kategoriji vozila i tipu teškog** vozila[...];
 - (c) ponderiranoj prosječnoj infrastrukturnoj [...] pristojbi i ukupnom prihodu ostvarenom infrastrukturnom pristojbom [...];
 - (d) ukupnom prihodu ostvarenom naplatom pristojbi za vanjske troškove;
 - (e) ukupnom prihodu ostvarenom naplatom naknada zbog zagušenja;

- (f) ukupnim prihodima ostvarenima naplatom cestarina i/ili korisničkih naknada;
- (g) upotrebi prihoda ostvarenih primjenom ove Direktive i načinu na koji se tom upotrebom državama članicama omogućilo ostvarivanje ciljeva iz članka 9. stavka 2. [...];

[...]

[...]

3. [...] [...] [...] [...]

4. [...]

5. [...] ”;

([...] 19) prilozi se mijenjaju kako slijedi:

- (a) prilozi 0, III.a, III.b i IV. mijenjaju se kako je navedeno u Prilogu ovoj Direktivi.
- (b) prilozi **III.c**, V., VI. i VII. dodaju se kako je navedeno u Prilogu ovoj Direktivi.

Članak 2.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do [***SL: dodati datuma stupanja na snagu plus dvije godine***]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

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

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

Članak 3.

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

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik

(1) Prilozi 0., III., III.a, III.b i IV. mijenjaju se kako slijedi:

(a) Prilog 0., odjeljak 3. mijenja se kako slijedi:

[...] [...] [...] iii. dodaje se sljedeće:

„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.”;

(b) Prilog III. mijenja se kako slijedi:

i. dio 2. mijenja se kako slijedi:

– u 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 4.¹⁰”;

– u 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.”;

ii. u Dijelu 4. naslov i prva alineja zamjenjuju se sljedećim:

„4. UDIO TEŠKIH VOZILA U PROMETU, FAKTORI EKVIVALENTNOSTI I KOREKTIVNI MEHANIZAM

– 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 teretna vozila.”;

¹⁰ Prilikom primjene faktora ekvivalentnosti u državama članicama može se uzeti u obzir gradnja cesta koja se odvija u više faza ili upotrijebiti pristup dugog vijeka trajanja.

(c) Prilog III.a 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 djelu ili dijelovima cestovne mreže koje čini njezin udio u transeuropskoj mreži i njezinim autocestama, taj će se dio ili dijelovi odabrati nakon analize kojom se utvrđuje:

- da vozila na cestama na kojima se naplaćuje pristojba za vanjske troškove uzrokuju veću štetu za okoliš od prosječne štete procijenjene na temelju izvješćivanja o kvaliteti zraka, nacionalnih evidencija emisija, količine prometa te u skladu s Direktivom 2002/49/EZ u pogledu buke, **ili drugog jednakovrijednog izvora podataka**, ili
- da bi nametanje pristojbe za vanjske troškove na drugim dijelovima cestovne mreže jednakog sastava moglo imati negativne učinke na okoliš ili sigurnost prometa, ili bi naplaćivanje i ubiranje pristojbe za vanjske troškove dovelo do nesrazmjernih troškova.

2. Obuhvaćena vozila, ceste i razdoblja

Ako država članica namjerava primjenjivati više pristojbe za vanjske troškove od referentnih vrijednosti utvrđenih u Prilogu III.b ili **Prilogu III.c**, ona obavješćuje Komisiju o klasifikaciji vozila na temelju koje 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 (dalje u tekstu: prigradske ceste (uključujući autoceste)) i cesta na kojima se naplaćuju niže pristojbe za vanjske troškove (dalje u tekstu: međugradske ceste (uključujući autoceste)).

Prema potrebi obavješćuje Komisiju i o točnim razdobljima koja odgovaraju noćnom razdoblju tijekom kojeg se može primijeniti viša pristojba za vanjske troškove buke kojom se u obzir uzimaju veće smetnje zbog buke.

Klasifikacija cesta na prigradske (uključujući autoceste) i međugradske (uključujući autoceste) te definicija razdoblja temelje se na objektivnim mjerilima 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 utvrđene u Direktivi 2008/50/EZ. Korištena mjericila 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 razdoblje, **ovisno o slučaju**, država članica, ili prema potrebi, neovisno tijelo određuje jedinstveni specifični iznos. Sustav naplate koji iz toga proizlazi mora biti transparentan, javan i dostupan svim korisnicima pod jednakim uvjetima. Objava treba biti pravodobna i prije provedbe. Objavljuju se svi parametri, podaci i ostale informacije nužne kako bi se razumjelo na koji se način računaju razni elementi vanjskih troškova.

Prilikom određivanja pristojba države članice ili, prema potrebi, neovisno tijelo vode 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 su razmotreni rizici od preusmjeravanja prometa zajedno sa svim negativnim učincima na sigurnost na cestama, okoliš i zastoje, kao i sva rješenja koja bi mogla ublažiti te rizike.

Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo nadzire učinkovitost naplate pristojba na smanjenje štete za okoliš nastale zbog cestovnog prometa. Ona svake dvije godine prema potrebi prilagođava sustav naplate i specifični iznos pristojbe utvrđene za dani razred vozila, vrstu ceste i razdoblje s obzirom na promjene u ponudi i potražnji u sektoru prijevoznih usluga.

4. Elementi vanjskih troškova

4.1. Trošak onečišćenja zraka zbog prometa

Ako država članica namjerava primijeniti više pristojbe za vanjske troškove od referentnih vrijednosti navedenih u Prilogu III.b, ta država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo izračunava naplativ 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 onečišćivača k i vozila razreda i (gram/vozilo-kilometar)
- PC_{jk} = monetarni trošak onečišćivača k za vrstu ceste j (euro/gram)

Faktori emisije isti su kao oni kojima se država članica koristi za utvrđivanje nacionalnih evidencija emisije predviđenih u Direktivi (EU) 2016/2284 Europskog parlamenta i Vijeća o smanjenju nacionalnih emisija određenih atmosferskih onečišćujućih tvari¹¹ (kojom se traži uporaba smjernica EMEP-a/EEA-e o evidencijama emisija onečišćujućih tvari u zraku¹²). Monetarni trošak onečišćivača procjenjuje država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo iz članka 7.c stavka 4. na temelju znanstveno potvrđenih metoda.

Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo mogu primijeniti znanstveno potvrđene alternativne metode za izračun vrijednosti troška onečišćenja zraka koristeći se podacima mjerenja onečišćenja zraka i lokalnom vrijednosti monetarnog troška onečišćenja zraka.

4.2. Trošak onečišćenja bukom zbog prometa

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

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

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

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

¹¹ 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.)

¹² Metodologija Europske agencije za okoliš: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

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 prijađenom kilometru vozila odgovara NCV_j (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 u skladu s člankom 7. Direktive 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹³, **ili drugog jednakovrijednog izvora podataka.**

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

¹³ Direktiva 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju bukom okoliša (SL L 189, 18.7.2002., str. 12.).

Ponderirani prosječni dnevni promet treba u obzir uzeti faktor ekvivalentnosti „e” između teških teretnih vozila i osobnih automobila na temelju razine emisije buke prosječnog osobnog automobila i prosječnog teškog teretnog vozila uzimajući u obzir Uredbu (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.

Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo može uvesti različite pristojbe za buku kako bi nagradili uporabu manje bučnih 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 temelju znanstvenih dokaza koristeći se pristupom izbjegavanja troškova, posebno uzimajući u obzir i objašnjavajući sljedeće aspekte:

- **odabir ciljne razine emisija;**
- **procjenu mogućnosti ublažavanja;**
- **procjenu osnovnog scenarija;**
- **izbjegavanje rizika i gubitaka;**
- **ponderiranje vlasničkog kapitala.**

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

(d) Prilog III.b 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

<i>Razred vozila</i>	<i>Cent/vozilo-kilometar</i>	Prigradski ⁽¹⁾	Međugradski ⁽²⁾
<i>Teška teretna vozila koja imaju najveću dopuštenu masu u opterećenom stanju manju od [...] 12 tona ili dvije osovine</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 18,6	[...] 9,9
	<i>EURO I</i>	[...] 12,6	[...] 6,4
	<i>EURO II</i>	[...] 12,5	[...] 6,3
	<i>EURO III</i>	[...] 9,6	[...] 4,8
	<i>EURO IV</i>	[...] 7,3	[...] 3,4
	<i>EURO V</i>	[...] 4,4	[...] 1,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,3	[...] 0,5
	<i>Manji onečišćivač od EURO VI, uključujući vozila s nultim emisijama</i>	[...] 2,0	0,3
<i>Teška teretna vozila koja imaju najveću dopuštenu masu u opterećenom stanju između [...] 12 i [...]</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 24,6	[...] 13,7
	<i>EURO I</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO II</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO III</i>	[...] 12,5	[...] 6,6

18 tona <i>ili tri osovine</i>	<i>EURO IV</i>	[...] 9,2	[...] 4,5
	<i>EURO V</i>	[...] 5,6	[...] 2,7
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,8	[...] 0,7
	<i>Manji onečišćivač od EURO VI, uključujući vozila s nulnim emisijama</i>	[...] 2,3	0,3
<i>Teška teretna vozila koja imaju najveću dopuštenu masu u opterećenom stanju između [...] 18 tona i [...] 32 tone</i> <i>ili četiri osovine</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 27,8	[...] 15,8
	<i>EURO I</i>	[...] 20,4	[...] 11,3
	<i>EURO II</i>	[...] 20,4	[...] 11,2
	<i>EURO III</i>	[...] 16,3	[...] 8,9
	<i>EURO IV</i>	[...] 11,8	[...] 6,0
	<i>EURO V</i>	[...] 6,6	[...] 3,4
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,1	0,8
	<i>Manji onečišćivač od EURO VI, uključujući vozila s nulnim emisijama</i>	2,5	0,3
<i>Teška teretna vozila koja imaju najveću dopuštenu masu u opterećenom stanju veću od [...] 32 tone</i> <i>ili pet ili više osovina</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 33,5	[...] 19,4
	<i>EURO I</i>	[...] 25,0	[...] 14,1
	<i>EURO II</i>	[...] 24,9	[...] 13,9
	<i>EURO III</i>	[...] 20,1	[...] 11,1
	<i>EURO IV</i>	[...] 14,2	[...] 7,5

	<i>EURO V</i>	[...] 7,6	[...] 3,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,4	[...] 0,8
	<i>Manji onečišćivač od EURO VI, uključujući vozila s nultim emisijama</i>	[...] 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.

[Tablica je izbrisana]

Vrijednosti iz tablice [...] 1. [...] mogu se u planinskim područjima i oko aglomeracija pomnožiti s faktorom do najviše 2, ako je to opravdano manjom disperzijom, nagibom cesta, visinom ili temperaturnim inverzijama.”;

(da) Novi Prilog III.c umeće se kako slijedi:

„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 za pristojbu za vanjske troškove za emisije CO₂ za teška teretna vozila

Razred vozila	Cent/vozilo-kilometar	Međugradske ceste (uključujući autoceste)
Teška teretna vozila koja imaju najveću dopuštenu masu u opterećenom stanju manju od 12 tona ili koji ima dvije osovine	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	EURO IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	Vozilo s niskim emisijama	2,0
	Vozilo s nultim emisijama	0
Teška teretna vozila koja imaju najveću dopuštenu	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2

masu u opterećenom stanju između 12 i 18 tona ili tri osovine	EURO II	5,2
	EURO III	5,2
	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Vozilo s niskim emisijama	2,5
	Vozilo s nultim emisijama	0

Razred vozila	Cent/vozilo-kilometar	Međugradske ceste (uključujući autoceste)
Teška teretna vozila koja imaju najveću dopuštenu masu u opterećenom stanju između 18 i 32 tone ili četiri osovine	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	Vozilo s niskim emisijama	3,4
	Vozilo s nultim emisijama	0
Teška teretna vozila koja imaju najveću dopuštenu masu	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1

u opterećenom stanju veću od 32 tone ili pet ili više osovina	EURO II	8,1
	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Vozilo s niskim emisijama	4,0
	Vozilo s nulnim emisijama	0

- (e) u Prilogu IV. tablica s naslovom „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 dopuštena bruto masa opterećenog vozila (u tonama)	Broj osovina i najveća dopuštena bruto masa opterećenog vozila (u tonama)	

Ne manje od	Manje od	Ne manje od	Manje od	
<i>2 + 1 osovina</i>				
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	
<i>2 + 2 osovine</i>				
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			

<i>2 + 3 osovine</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>2 + 4 osovine</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 1 osovine</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
<i>3 + 2 osovine</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

<i>3 + 3 osovine</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 osovina</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>barem 8 [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III”;

- (2) dodaju se sljedeći prilozi V., VI. i VII.:

„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 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. stavcima 1. i 3.;
- (b) razvrstavanje dijelova mreže na koje se primjenjuje naknada zbog zagušenja u „velegradske” i „nevelegradske”. Države članice primjenjuju kriterije navedene u tablici 1. za potrebe razvrstavanja svakog cestovnog segmenta. Tablica 1: Kriteriji za razvrstavanje cesta u mreži iz točke (a) u „velegradske” i „nevelegradske”

Kategorija ceste	Kriterij razvrstavanja
„Velegradska”	Dijelovi mreže koji se nalaze unutar aglomeracije s najmanje 250 000 stanovnika.
„Nevelegradska”	Dijelovi mreže koji se ne mogu razvrstati u velegradske ceste.

- (c) razdoblja tijekom kojih se naknada primjenjuje za svaki pojedini segment. Kad se tijekom razdoblja primjene naknade 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 navedenima u tablici 2. u svrhu utvrđivanja omjera između visine naknada za različite kategorije vozila:

Tablica 2: Faktori ekvivalentnosti za utvrđivanje omjera naknada za zagušenje za različite kategorije vozila

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

2. Iznos naknade

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, javan i dostupan svim korisnicima pod jednakim uvjetima.

Država članica prije uvođenja naknade zbog zagušenja pravovremeno objavljuje sve sljedeće podatke:

- (a) sve parametre, podatke i druge informacije potrebne za razumijevanje načina razvrstavanja cesta i vozila te određuju razdoblja primjene naknade;
- (b) potpun opis naknada zbog zagušenja koje se primjenjuju na pojedine kategorije vozila na svakom segmentu ceste i za svako razdoblje.

Države članice stavljaju na raspolaganje Komisiji sve informacije koje se objavljuju u skladu s točkama (a) i (b).

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

Ako država članica namjerava primijeniti veće naknade zbog zagušenja u odnosu na referentne vrijednosti iz Priloga VI., obavješćuje Komisiju o sljedećem:

- i. lokaciji cesta na kojima se primjenjuju naknade zbog zagušenja;
- ii. razvrstavanju cesta u „velegradske” i „nevelegradske”, kako je određeno u odjeljku 1. točki (b);
- iii. razdobljima tijekom kojih se naknada primjenjuje, kako je navedeno u odjeljku 1. točki (c);
- iv. svakom djelomičnom ili potpunom izuzeću koje se primjenjuje na minibus i obične autobuse te turističke autobuse.

3. Praćenje

Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo nadzire učinkovitost naplate naknada na smanjenje zagušenja. Ona svake **tri** godine prema potrebi prilagođava sustav naplate, razdoblje naplate i specifični iznos naknade utvrđene za danu kategoriju vozila, vrstu ceste i razdoblje s obzirom na promjene u ponudi i potražnji u sektoru prijevoznih usluga.

PRILOG VI.

[...] REFERENTNE VRIJEDNOSTI NAKNADE ZBOG ZAGUŠENJA

Ovim se Prilogom utvrđuju [...] **referentne vrijednosti** naknada zbog zagušenja.

[...] **Referentne vrijednosti** predviđene u tablici u nastavku primjenjuju se na laka vozila. Naknade za druge kategorije vozila utvrđuju se množenjem naknade za laka vozila s faktorima ekvivalentnosti iz tablice 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.ga stavkom 1. točkom (b).

Tablica: mjerila vrijednosti emisija za onečišćujuće tvari za laka vozila

Cestarine i korisničke naknade	10 % ispod najviše stope	20 % ispod najviše stope	30 % ispod najviše stope	75 % ispod najviše stope
Vrijednosti emisija	Euro-6d-temp-x [#]	Euro-6d-x [#]	Deklarirane maksimalne 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)

^{##} za i NO_x i PN kako su navedeni u točki 48.2 certifikata o sukladnosti iz Priloga IX. Direktivi 2007/46/EZ.