



USVOJENI TEKSTOVI

P8_TA(2018)0423

Naknade koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila *I**

Zakonodavna rezolucija Europskog parlamenta od 25. listopada 2018. o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

(Redovni zakonodavni postupak: prvo čitanje)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir Prijedlog Komisije upućen Europskom parlamentu i Vijeću (COM(2017)0275),
- uzimajući u obzir članak 294. stavak 2. i članak 91. stavak 1. Ugovora o funkciranju Europske unije, u skladu s kojima je Komisija podnijela Prijedlog Parlamentu (C8-0171/2017),
- uzimajući u obzir članak 294. stavak 3. Ugovora o funkciranju Europske unije,
- uzimajući u obzir obrazloženo mišljenje austrijskog Saveznog vijeća, podneseno u okviru Protokola br. 2 o primjeni načela supsidijarnosti i proporcionalnosti, u kojem se izjavljuje da Nacrt zakonodavnog akta nije u skladu s načelom supsidijarnosti,
- uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora od 18. listopada 2017.¹,
- uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija od 1. veljače 2018.²,
- uzimajući u obzir članak 59. Poslovnika,
- uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam i mišljenje Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane (A8-0202/2018),
 1. usvaja sljedeće stajalište u prvom čitanju;
 2. poziva Komisiju da predmet ponovno uputi Parlamentu ako zamijeni, bitno izmijeni ili namjerava bitno izmijeniti svoj Prijedlog;

¹ SL C 81, 2.3.2018., str. 188.

² SL C 176, 23.5.2018., str. 66.

3. nalaže svojem predsjedniku da stajalište Parlamenta proslijedi Vijeću, Komisiji i nacionalnim parlamentima.

Stajalište Europskog parlamenta usvojeno u prvom čitanju 25. listopada 2018. radi donošenja Direktive (EU) .../... 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 nacrta 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.

budući da:

- (1) Napredak prema cilju koji je Komisija utvrdila u svojoj Bijeloj knjizi od 28. ožujka 2011.¹, to jest pomak u smjeru pune primjene načela „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.
- (1a) *Komisija je u toj Bijeloj knjizi odredila 2020. godinu kao rok za „cjelovitu i obveznu internalizaciju vanjskih troškova cestovnog i željezničkog prometa (uključujući troškove buke, lokalnog onečišćenja i zastoja, uz obveznu naknadu za uobičajeno trošenje)”. [Am. 1]*
- (1b) *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 2017., dugotrajna izloženost tim trima onečišćujućim tvarima uzrokovala je tijekom 2014. preranu smrt 399 000 (u slučaju PM_{2,5}), 75 000 (u slučaju NO₂), odnosno 13 600 (u slučaju O₃) osoba u Uniji. [Am. 2]*

¹ Bijela knjiga od 28 ožujka 2011. „Plan puta prema jedinstvenom europskom prometnom prostoru – Ususret konkurentnom i učinkovitom prometnom sustavu“ (COM(2011)0144).

- (1c) *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 9 000 slučajeva prerane smrti može pripisati srčanim bolestima prouzročenima bukom iz prometa. [Am. 3]*
- (1d) *Podsjeća da je, prema podacima iz izvješća o kvaliteti zraka u Europi Europske agencije za okoliš iz 2017., sektor cestovnog prometa 2015. proizveo najviše emisiju NO_x te je bio drugi najveći izvor onečišćenja čadom. [Am. 4]*
- (2) Komisija je u svojoj Komunikaciji o europskoj strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije¹ objavila da će predložiti reviziju Direktive o naplati naknade za kamione kako bi omogućila naplatu naknada i na temelju diferencijacije s obzirom na emisije ugljičnog dioksida te proširila neka od svojih načela na autobuse te na osobne automobile i kombije.

¹ COM(2016)0501.

- (3) Sva teška vozila imaju znatan utjecaj na cestovnu infrastrukturu i pridonose onečišćenju zraka, a laka su vozila izvor većine negativnih učinaka na okoliš i društvenih učinaka iz cestovnog prijevoza povezanih s emisijama i zagušenjem. U interesu jednakog postupanja i poštenog tržišnog natjecanja trebalo bi osigurati da se vozila koja dosad nisu obuhvaćena okvirom utvrđenim u Direktivi 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹ s obzirom na cestarine i korisničke naknade uključe u taj okvir. Područje primjene te Direktive stoga bi trebalo proširiti na teška vozila osim onih namijenjenih prijevozu tereta i te na laka vozila, uključujući i osobne automobile. *Naknade za osobne automobile moguće bi se prilagoditi kako bi se izbjeglo prekomjerno kažnjavanje čestih korisnika. U svrhu jednakog postupanja potrebno je osigurati da se naknade primjenjuju bez diskriminacije, na temelju kategorije vozila te različito s obzirom na učinak vozila na infrastrukturu, okoliš i društvo te s obzirom na socioekonomski položaj određenih korisnika koji su primorani koristiti vozilo kako bi došli do svojeg radnog mjesto.* [Am. 5]

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.).

- (3a) *Kako bi se uspostavilo unutarnje tržišta cestovnog prijevoza s jednakim uvjetima, pravila bi se trebala primjenjivati na isti način. Jedan od glavnih ciljeva ove Direktive je ukloniti narušavanje tržišnog natjecanja među korisnicima. Stoga je u područje primjene naknada za teška vozila potrebno uvrstiti kombije koji obavljaju cestovni prijevoz tereta.* [Am. 6]
- (3b) *Kako bi se osigurala njezina proporcionalnost, ta bi se mjera trebala odnositi samo na kombije koji obavljaju cestovni prijevoz tereta i koji su uređeni uredbama (EZ) br. 1071/2009¹ i (EZ) br. 1072/2009² Europskog parlamenta i Vijeća te Uredbom (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća³.* [Am. 7]
- (4) Naknade na vremenskoj osnovi zbog svoje prirode ne odražavaju točno stvarno nastale infrastrukturne troškove te, zbog sličnih razloga, nisu djelotvorne po pitanju poticanja čišćih i učinkovitijih djelatnosti ili smanjenju zagušenja. Stoga **Kod teških vozila naknade na vremenskoj osnovi** bi ih se trebalo postupno zamijeniti naknadama na temelju udaljenosti, koje su pravednije, učinkovitije i djelotvornije. [Am. 8]

¹ Uredba (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (SL L 300, 14.11.2009., str. 51.).

² Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14.11.2009., str. 72.).

³ 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.).

- (4a) *Kako bi se izbjeglo da se postupna zamjena naknada na vremenskoj osnovi naknadama na osnovi udaljenosti pretvoriti u još jednu prepreku prijevozu iz rubnih država i regija prema glavnim europskim tržištima, valja što prije uvesti sustav naknada kako bi se stvorila protuteža dodatnim troškovima i na taj način osiguralo da ta zamjena ne dovede do znatnog gubitka konkurentnosti. [Am. 10]*
- (4b) *Kako bi se spriječio prijelaz prometa na ceste na kojima se ne plaća cestarina, što bi moglo imati ozbiljne posljedice za cestovnu sigurnost i optimalno korištenje cestovne mreže, države članice moraju moći naplaćivati cestarinu na svim cestama koje su u izravnoj konkurenciji s transeuropskim mrežama. [Am. 11]*
- (4c) *Korisničkim naknadama na vremenskoj osnovi vozače se potiče da u razdoblju u kojem je vinjeta važeća više putuju, što predstavlja neispravnu primjenu načela „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća”. [Am. 12]*
- (4d) *Kako bi se osigurala pravilna primjena ove Direktive, okvirnim ugovorima kojima se uređuju ugovori o koncesiji za ubiranje cestovnih naknada trebalo bi se, u skladu s Direktivom 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća, olakšati uskladivanje tih ugovora s promjenama regulatornog okvira Unije. [Am. 13]*

- (4e) *S tim u vezi valja razmotriti mogućnost kompenzacije dodatnih troškova zbog udaljenosti i to osiguranjem pristupa energetski učinkovitijim voznim parkovima i prioritetnim osiguravanjem ekskluzivne infrastrukture ili tehnologija kao što su e-autoceste. Te kompenzacijске mjere mogu biti dio budućeg Instrumenta za povezivanje Europe za razdoblje nakon 2020. [Am. 14]*
- (5) Kako bi se osigurala prihvatljivost budućih sustava naplate cestovnih naknada za korisnike, trebalo bi omogućiti državama članicama uvođenje odgovarajućih sustava za ubiranje naknada kao dio većeg paketa usluga mobilnosti. Takvim bi se sustavima trebalo osigurati pravednu raspodjelu infrastrukturnih troškova-i, odražavati načelo „onečišćivač plaća“ *te bi trebali obuhvaćati namjensku uporabu sredstava prikupljenih od korisničkih naknada. U vezi s time države članice same odlučuju hoće li i na cestama koje ne pripadaju glavnoj prometnoj mreži naplaćivati cestarinu.* Sve države članice koje uvode takav sustav trebale bi osigurati njegovu usklađenost s odredbama Direktive 2004/52/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹.
[Am. 15]
- (5a) *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. [Am. 16]*

¹ Direktiva 2004/52/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarina u Zajednici (Tekst značajan za EGP) (SL L 166, 30.4.2004., str. 124.).

- (5b) *Opsežna naplata cestarina za korištenje svih vrsta cesta pomoću elektroničkih uređaja podrazumijeva masovno prikupljanje i pohranu osobnih podataka pomoću kojih se mogu stvoriti i opsežni profili o mobilnosti. Države članice i Komisija trebali bi se pri provedbi ove Direktive sustavno pridržavati načela ograničenja namjene i smanjenja količine podataka. Tehnička rješenja za prikupljanje podataka povezanih s naplatom cestovnih naknada trebala bi stoga sadržavati mogućnosti plaćanja koje su anonimne ili šifrirane ili pak mogućnost plaćanja unaprijed. [Am. 17]*
- (5c) *Porezi na vozila mogu biti prepreka uvođenju cestarina. Kako bi se podržalo uvođenje cestarina, države članice trebale bi imati veću fleksibilnost kako bi brzo smanjile poreze na vozila, što podrazumijeva smanjenje minimalnih stopa utvrdenih u Direktivi 1999/62/EZ u najkraćem mogućem roku. [Am. 18]*
- (5d) *Posebno je važno da države članice uspostave pravedan sustav naknada kojim se ne kažnjavaju korisnici osobnih automobila koji su zbog svojeg prebivališta u ruralnom, teško dostupnom ili izoliranom području prisiljeni redovito se koristiti cestama ceste koje podliježu naknadama. U okviru politike teritorijalnog razvoja, države članice trebale bi korisnicima s navedenih područja naplaćivati niže naknade. [Am. 20]*

- (6) S obzirom na teška vozila važno je osigurati da svaka naknada, *u slučaju da države članice uvedu naknade* na vremenskoj osnovi koja *koje se primjenjuje primjenjuju* na laka vozila, *one bude razmjerna razmjerne*, uključujući 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 rasporedima putovanja, *pod uvjetom da se njime jamči nediskriminacija.* [Am. 21]
- (7) Na temelju Direktive 1999/62/EZ pristojba za vanjske troškove može, *koja odgovara načelu „onečišćivač plaća”, trebala bi* se uvesti na razini koja je blizu graničnih društvenih troškova upotrebe predmetnog 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 postizanju normi EU-a za kvalitetu zraka¹ i svih primjenjivih graničnih ili ciljnih vrijednosti za buku. Primjenu takvih naknada trebalo bi stoga olakšati. [Am. 22]

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

- (8) U tu bi svrhu ***trebalo uvesti mogućnost primjene*** najviše ponderirane prosječne pristojbe za vanjske troškove ***trebalo na mrežama koje nisu obuhvaćene infrastrukturnom pristojbom i*** zamijeniti ***najviše ponderirane prosječne pristojbe za vanjske troškove*** izravno primjenjivim referentnim ***minimalnim*** vrijednostima koje se ažuriraju s obzirom na inflaciju, ostvareni znanstveni napredak u procjenjivanju vanjskih troškova cestovnog prijevoza te kretanja u sastavu voznog parka. [Am. 23]
- (8a) ***Kako bi se doprinijelo ostvarenju cilja Bijele knjige o prometu koji se odnosi na cjelovitu primjenu načela „onečišćivač plaća”, trebalo bi osigurati da se na mreže koje su obuhvaćene infrastrukturnom pristojbom primjenjuje pristojba za vanjske troškove za teška vozila i kombije koji obavljaju cestovni prijevoz tereta.*** [Am. 24]
- (8b) ***Kako bi se zajamčila primjerena ponovna uporaba prihoda ostvarenih naplatom pristojbi za vanjske troškove, ti bi se prihodi trebali ponovno uložiti u sektor prometne infrastrukture kako bi se promicali održiviji oblici prijevoza s manjim utjecajem na okoliš.*** [Am. 25]

- (9) Promjenom infrastrukturnih pristojbi s obzirom na Euro emisijsku normu pridonijelo se upotrebi čišćih vozila. Međutim, očekuje se da nakon obnove voznih parkova promjena troškova na toj osnovi na međugradskoj mreži do kraja 2020. više neće biti aktualna *manje učinkovita* te bi je stoga do tog trenutka trebalo postupno ukinuti. Od tога bi trenutka trebalo sustavnije primjenjivati naplatu pristojbi za vanjske troškove kao ciljano sredstvo za povrat vanjskih troškova s obzirom na situacije u kojima je to najpotrebniјe. [Am. 27]
- (10) Udio emisija CO₂ iz teških vozila je u porastu. Promjenom infrastrukturnih pristojbi s obzirom na takve emisije može se pridonijeti poboljšanjima u tom području te bi je stoga trebalo uvesti.
- (11) Laka vozila stvaraju dvije trećine negativnih učinaka cestovnog prijevoza na okoliš i zdravlje. Stoga je važno poticati upotrebu najčišćih i najučinkovitijih vozila u smislu potrošnje goriva diferenciranjem cestovnih naknada na temelju faktora sukladnosti utvrđenih u Uredbi Komisije (EU) 2016/427¹, Uredbi Komisije (EU) 2016/646² i Uredbi Komisije (EU) 2017/xxx³.

¹ Uredba Komisije (EU) 2016/427 od 10. ožujka 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 692/2008 s obzirom na emisije iz lаких osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6) (SL L 82, 31.3.2016., str. 1.).

² Uredba Komisije (EU) 2016/646 od 20. travnja 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 692/2008 s obzirom na emisije iz lаких osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6) (SL L 109, 26.4.2016., str. 1.).

³ ...

- (12) Kako bi se potakla upotreba najčišćih i najučinkovitijih vozila, države članice trebale bi primjenjivati znatno snižene cestarine i korisničke naknade za ta vozila. *Olakšanje i ubrzanje provedbe tih odredbi iziskuje primjenu sniženih naknada neovisno o stupanju na snagu Uredbe Komisije (EU) .../... o provedbi Uredbe (EZ) br. 595/2009 u pogledu certifikacije emisija CO₂ i potrošnje goriva za teška vozila. Vozila s nultom stopom emisija ne bi trebala podlijetegati nikakvoj pristojbi za vanjske troškove povezanoj s onečišćenjem zraka.* [Am. 28]
- (12a) *Promet preko Alpa za regije kroz koje se odvija predstavlja posebno opterećenje u pogledu buke, onečišćenja zraka i trošenja infrastrukture, što se još više pogoršava zbog cjenovne konkurentnosti s obližnjim koridorima. Pogodenim regijama i državama članicama mora se stoga odobriti velika fleksibilnost u pogledu naplaćivanja vanjskih troškova i provedbe mjera za upravljanje prometom, kako bi se izbjegle neželjene posljedice premještanja i prometa zaobilaznim putevima između koridora.* [Am. 29]

- (13) Zagušenja na cestama kojima pridonose sva motorna vozila u različitim razmjerima predstavljaju troškove u iznosu od približno 1 % BDP-a. Znatan se dio tih troškova može pripisati međugradskom zagušenju. Stoga bi trebalo dopustiti uvođenje posebne naknade zbog zagušenja pod uvjetom da se ona primjenjuje na sve kategorije vozila. Kako bi naplaćeni iznos bio djelotvoran i, razmjeran *i nediskriminirajuć*, trebalo bi ga izračunati na temelju graničnog troška za zagušenje te diferencirati s obzirom na mjesto, vrijeme i kategoriju vozila. *Isto tako, treba pronaći formule za uspostavu ravnoteže i kompenzaciju kojima se ne diskriminiraju radnici koji žive izvan gradova i koji bi već morali snositi troškove i korisničkih naknada i cestarina.* Kako bi se pozitivan učinak naknade zbog zagušenja iskoristio u najvećoj mogućoj mjeri, odgovarajuće prihode trebalo bi dodijeliti projektima kojima se problemi nastoje riješiti na njihovu izvoru. [Am. 30]
- (13a) *U svrhu očuvanja baštine automobilske industrije Unije, države članice trebale bi uspostaviti posebnu kategoriju povijesnih vozila kako bi se mogao prilagoditi iznos različitih naknada koje se primjenjuju u skladu s ovom Direktivom.* [Am. 31]

- (14) Naknade zbog zagušenja trebale bi na razmjeran način odražavati stvarne troškove koje svako vozilo izravno prouzroči ostalim korisnicima cesta i neizravno društvu kao cjelini. Kako bi se izbjeglo da one nerazmjerno ometaju slobodno kretanje ljudi i roba, trebalo bi ih ograničiti na određene iznose koji odražavaju granični trošak za zagušenje u uvjetima gotovo potpunog iskorištenja kapaciteta, to jest kad se opseg prometa približi cestovnom kapacitetu.
- (15) Promjena infrastrukturnih pristojbi neovisna o prihodima koja se primjenjuje na teška teretna vozila nije optimalan instrument u svrhu smanjenja zagušenja te bi je trebalo postupno ukinuti.
- (15a) *Kada je riječ o visokim vanjskim troškovima nesreća, koji godišnje iznose desetke milijardi eura, državama članicama moralo bi se u vezi s odredbama o prosječnim socijalnim troškovima nesreća sa smrtonosnim posljedicama i teških nesreća iz Direktive 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹, omogućiti da učinkovitije internaliziraju troškove koje ne pokrivaju osiguranja. Ti se troškovi dijelom naplaćuju iz sustava socijalne sigurnosti ili ih plaća cijelo društvo, poput administrativnih troškova korištenih javnih usluga, troškova korištenih zdravstvenih usluga te gubitka ljudskog kapitala i troškova povezanih s fizičkim i psihološkim posljedicama. [Am. 32]*

¹ Direktiva 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture (SL L 319, 29.11.2008., str. 59.).

- (16) Dodacima infrastrukturnoj pristojbi također bi se moglo dati koristan doprinos rješavanju problema povezanih sa znatnom štetom za okoliš ili zagušenjima izazvanima upotrebom određenih cesta, i to ne samo unutar planinskih područja. Stoga ~~bi trenutačno ograničenje~~ je potrebno olakšati primjenu dodataka *uklanjanjem postojećih ograničenja* na takva područja trebalo ukloniti kao i njihovo *dodjeljivanje projektima središnje mreže transeuropske prometne mreže*. Kako bi se izbjegla dvostruka naplata korisnicima, ~~dodatake~~ bi trebalo isključiti *bi strože ograničiti dodatke* na cestovnim dionicama na koje se primjenjuje naknada zbog zagušenja. *Takoder je potrebno prilagoditi najvišu razinu ovisno o različitim situacijama.* [Am. 33]
- (17) U slučaju da država članica uvede sustav naplate cestovnih naknada, odobravanje nadoknada moglo bi, ovisno o pojedinom slučaju, dovesti do diskriminacije nerezidentnih korisnika cesta. Stoga bi mogućnost odobravanja nadoknade u takvom slučaju trebalo ograničiti na slučajeve cestarina te ona više ne bi trebala biti dostupna u slučaju korisničkih naknada.

- (17a) *Kao što je to slučaj u pogledu lakih vozila, važno je zajamčiti da se ovom Direktivom ne sprječava slobodno kretanje građana. Državama članicama trebalo bi dopustiti da uvedu popuste i smanjenja kada naknade nerazmjerne utječu na korisnike cesta zbog zemljopisnih ili socijalnih razloga. [Am. 34]*
- (18) Kako bi se iskoristile potencijalne sinergije među postojećim sustavima naplate cestovnih naknada za smanjivanje operativnih troškova, Komisija bi se trebala potpuno uključiti u suradnju među državama članicama koje namjeravaju uvesti zajedničke i interoperabilne sustave naplate cestovnih naknada. [Am. 35]
- (19) Cestovnim naknadama mogu mobiliziraju se mobilizirati resursi kojima se pridonosi finansiranju održavanja, unakrsnom finansiranju alternativnih prometno-infrastrukturnih projekata, održavanju i razvoju razvoju visokokvalitetne prometne infrastrukture i usluga. Stoga je primjereni potaknuti da države članice na upotrebu prihoda upotrebljavaju prihode od cestovnih naknada u tu svrhu te bi od njih trebalo zahtijevati odgovarajuće izvješćivanje o upotrebi takvih prihoda. *Prihode od infrastrukturnih pristojbi i pristojbi za vanjske troškove trebalo bi stoga ponovno uložiti u prometni sektor.* Time bi se posebno pomoglo u prepoznavanju mogućih praznina u finansiranju i podizanju prihvatljivosti naplate cestovnih naknada u javnosti. [Am. 36]

- (20) Budući da poseban cilj ove Direktive – osigurati da se nacionalni sustavi određivanja cijena koji se primjenjuju na vozila osim teških teretnih vozila primjenjuju unutar usklađenog okvira kojim se osigurava jednako postupanje u cijeloj Uniji – nije moguće u dovoljnoj mjeri ostvariti na razini države članice, nego se zbog prekogranične naravi cestovnog prijevoza i drugih pitanja koja bi se trebala riješiti ovom Direktivom on može na bolji način postići 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.

- (21) Potrebno je osigurati da pristojbe za vanjske troškove i dalje odražavaju trošak onečišćenja zraka i buke koje stvaraju teška vozila što je moguće točnije, a da sustav naplate ne postane prekomjerno složen, kako bi se potaknula upotreba najučinkovitijih vozila u smislu potrošnje goriva te ažurirala djelotvornost poticaja i diferenciranje cestovnih naknada. Stoga bi Komisiji trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije za potrebe prilagodbe ~~referentnih~~ ***minimalnih*** vrijednosti za naplatu pristojbi za vanjske troškove znanstvenom napretku, utvrđivanja načina za promjenu infrastrukturnih pristojbi neovisnu o prihodima na temelju emisija CO₂ iz teških vozila te prilagodbe načina promjene infrastrukturnih pristojbi za laka vozila 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 Međuinstитucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.¹ Posebno, 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. [Am. 37]

¹ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

- (21a) *Najkasnije dvije godine nakon stupanja na snagu ove Direktive, Komisija donosi opće primjenjiv, transparentan i jasan okvir za internalizaciju troškova povezanih s okolišem, zagušenjem i zdravljem koji će tvoriti osnovu za buduće izračune infrastrukturnih pristojbi. Pri tome bi Komisija trebala moći predložiti model koji će biti popraćen analizom učinka na internalizaciju vanjskih troškova za sve vrste prijevoza. Kada je riječ o proporcionalnosti, u obzir se moraju uzeti sve vrste prijevoza u pogledu naplaćivanja vanjskih troškova. [Am. 38]*
- (21b) *Države članice trebale bi, u svrhu transparentnosti, korisnicima cesta dati uvid u rezultate ostvarene ponovnim ulaganjem prihoda od infrastrukturnih pristojbi, pristojbi za vanjske troškove i naknada zbog zagušenja. Države članice trebale bi tako objaviti rezultate postignute u području veće cestovne sigurnosti, manjeg utjecaja na okoliš i manjeg zagušenja. [Am. 39]*

- (22) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu relevantnih odredaba ove Direktive, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Za donošenje provedbenih akata o uspostavi usklađenog skupa pokazatelja za evaluaciju kvalitete cestovnih mreža trebalo bi primjenjivati savjetodavni postupak. Te bi se ovlasti trebale izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹.
- (23) Direktivu 1999/62/EZ stoga bi trebalo na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

¹ Uredba (EU) 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.).

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 **na temelju udaljenosti**“; [Am. 40]

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

Članak 2.

Za potrebe ove Direktive:

1. „transeuropska cestovna mreža” znači cestovna prijevozna infrastruktura iz odjeljka 3. u poglavlju II. Uredbe (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća* kako je prikazana na zemljovidima u Prilogu I. toj Uredbi;
2. „troškovi izgradnje” znači troškovi povezani s izgradnjom, uključujući, tamo gdje je to prikladno, troškove financiranja jednoga od sljedećeg::
 - (a) nove infrastrukture ili novih poboljšanja infrastrukture (uključujući značajne konstrukcijske popravke) *ili alternativne prometne infrastrukture u okviru prijelaza na druge oblike prijevoza*; [Am. 41]

- (b) infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture, uključujući značajne konstrukcijske popravke, završene ne više od 30 godina prije 10. lipnja 2008., gdje su režimi naplate cestarina 10. lipnja 2008. već bili na snazi, ili završene ne više od 30 godina prije utvrđivanja bilo kakvih novih režima cestarina uvedenih nakon 10. lipnja 2008.;
 - (c) infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture završene prije 10. lipnja 2008.:
 - i. ako je država članica uspostavila sustav cestarina koji omogućava povrat tih troškova na temelju ugovora s operatorom sustava naplaćivanja 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 vijekom trajanja dužim od 30 godina.
3. „troškovi finansiranja” znači kamate na zajmove i povrat na svako financiranje vlasničkim kapitalom koje omogućuju dioničari;

4. „značajni konstrukcijski popravci” znači konstrukcijski popravci osim onih popravaka koji više nisu ni od kakve koristi za korisnike ceste, posebno kad su popravci zamijenjeni dalnjom zamjenom površinskog sloja ceste ili nekim 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 određena vrsta vozila prešla na određenoj infrastrukturi, čijim se plaćanjem ostvaruje pravo na upotrebu infrastrukture vozilom, koja obuhvaća ~~infrastrukturnu pristojbu te ovisno o slučaju naknadu~~ ~~zbog zagušenja jednu ili više sljedećih naknada: infrastrukturnu pristojbu~~ ili pristojbu za vanjske troškove ili obje; [Am. 42]
7. „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;
8. „pristojba za vanjske troškove” znači pristojba koja se naplaćuje kako bi se u državi članici nadoknadili troškovi povezani s onečišćenjem zraka ili bukom zbog prometa ili s oba ta faktora;
9. „zagušenje” znači situacija u kojoj se opseg prometa približava cestovnom kapacitetu ili ga premašuje;
10. „naknada zbog zagušenja” znači naknada koja se naplaćuje po vozilu kako bi se u državi članici nadoknadili troškovi nastali zbog zagušenja te kako bi se zagušenje smanjilo;

11. „trošak onečišćenja zraka zbog prometa” znači trošak ***zdravstvenih posljedica za ljudе ili*** štete ***za okoliš*** uzrokovane ispuštanjem čestičnih tvari i prekursora ozona, kao što su dušikov oksid i hlapljivi organski spojevi, za vrijeme rada vozila; **[Am. 43]**
12. „trošak onečišćenja bukom zbog prometa” znači trošak ***zdravstvenih posljedica za ljudе ili*** štete ***za okoliš*** uzrokovane bukom koju emitiraju vozila ili koja nastaje zbog dodira vozila s površinom ceste; **[Am. 44]**
13. „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 pristojba tijekom tog razdoblja;
14. „korisnička naknada” znači plaćanje određenog iznosa čime vozilo za određeno razdoblje stjeće pravo upotrebe infrastrukture utvrđeno člankom 7. stavcima 1. i 2.;
15. „vozilo” znači motorno vozilo, na četiri kotača ili više, ili kombinacija vozila namijenjena ili korištena za prijevoz putnika ili robe cestom;

16. „teško vozilo” znači teško teretno vozilo ili autobus;
17. „teško teretno vozilo” znači vozilo namijenjeno prijevozu robe koje ima najveću dopuštenu masu koja premašuje 3,5 tone;
18. „autobus” znači vozilo namijenjeno prijevozu više od osam putnika, uz vozača, koje ima najveću dopuštenu masu koja premašuje 3,5 tone;

18.a „lako vozilo” znači lako vozilo ili osobni automobil; [Am. 46]

19. „lako vozilo” znači osobni automobil ***minibus, kombi minibus*** ili kombi ***namijenjen prijevozu tereta; [Am. 47]***
 20. „osobni automobil” znači vozilo s četiri kotača namijenjeno prijevozu putnika, ali ne više od osam putnika uz vozača;
- 20.a „vozilo od povijesnog interesa” znači vozilo od povijesnog interesa u smislu članka 3. stavka 7. Direktive 2014/45/EU Europskog parlamenta i Vijeća**; [Am. 48]***

21. „minibus” znači vozilo namijenjeno prijevozu više od osam putnika, uz vozača, koje ima najveću dopuštenu masu koja ne premašuje 3,5 tone;
 22. „kombi” znači vozilo namijenjeno prijevozu tereta *koje nije osobni automobil* i koje ima najveću dopuštenu masu koja ne premašuje 3,5 tone; [Am. 49]
- 22.a** „*kombi namijenjen prijevozu tereta*” znači vozilo koje obavlja djelatnost cestovnog prijevoznika iz Uredbe (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća***, kod kojeg je najveća dopuštena masa natovarenog vozila između 2,4 i 3,5 tona te čija visina ne premašuje dva metra; [Am. 50]
- 22.b** „*rad s nultom stopom emisija*” znači vozilo koje vozi bez emisija ispušnih plinova iz ispušne cijevi u cijelosti obuhvaćene cestovne mreže, na provjerljiv način; [Am. 51]

23. „vozilo s nultom stopom emisija” znači vozilo bez emisija ispušnih plinova;
- 23.a „*motocikl*” znači *vozilo s dvama kotačima, s bočnom prikolicom ili bez nje, kao i svaki tricikl ili četverocikl kategorija L3e, L4e, L5e, L6e i L7e iz Uredbe (EU) br. 168/2013; [Am. 52]*
24. „prijevoznik” znači bilo koje poduzeće za prijevoz robe ili putnika cestama;
25. „vozilo kategorije ‚EURO 0‘, ‚EURO I‘, ‚EURO II‘, ‚EURO III‘, ‚EURO IV‘, ‚EURO V‘, ‚EURO VI‘” znači teško vozilo s emisijama ispod razine graničnih emisija navedenih u Prilogu 0.;
26. „tip 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;

27. „ugovor o koncesiji” znači „~~ugovor o javnoj nabavi rada~~“ „koncesija” kako je ~~definirano~~ definirana u članku **5. stavku 14.** Direktive 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća****; [Am. 53]
 28. „koncesijska cestarina” znači cestarina koju ubire koncesionar u skladu s ugovorom o koncesiji;
 29. „znatno izmijenjeni režim naplate cestarina ili naknada” znači režim naplate cestarina ili naknada koji je izmijenjen na način da utječe na promjenu troškova ili prihoda od najmanje 5 % u usporedbi s prethodnom godinom, nakon korekcije za inflaciju mjerenu promjenama u harmoniziranom indeksu potrošačkih cijena za cijeli EU, osim energije i neprerađene hrane, koji je objavila Komisija (Eurostat). *U ugovorima o koncesiji izmjene koje ispunjavaju kriterije navedene u članku 43. stavcima 1. i 2. Direktive 2014/23/EU ne smatraju se znatnima;* [Am. 54]
- 29.a** „*unakrsno financiranje*” znači *financiranje uspješnih alternativnih projekata prometne infrastrukture naplatom cestarina i infrastrukturnih pristojbi za postojeću prometnu infrastrukturu;* [Am. 55]

29.b „Države članice” znači sva nadležna tijela država članica, npr. tijela središnje državne vlasti, nadležna tijela pojedinih saveznih država ili druga teritorijalna nadležna tijela, koja su u okviru svojih ovlasti dužna jamčiti da se poštuje pravo Unije. [Am. 56]

Za potrebe točke 2.:

- (a) u svakom slučaju, dio troškova izgradnje koji se uzima u obzir ne smije premašivati dio trenutačnog predviđenog vijeka trajanja infrastrukturnih komponenata koji je preostao 10. lipnja 2008. ili na dan uvođenja novih režima cestarina, ako je to poslije;
- (b) troškovi infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture mogu uključivati bilo koji specifičan izdatak ~~za infrastrukturu~~, **uključujući i izdatke koji proizlaze iz novih regulatornih zahtjeva**, sa svrhom smanjivanja smetnji povezanih s onečišćenjem bukom, **uvodenja inovativnih tehnologija** ili poboljšavanja sigurnosti ceste, kao i stvarna plaćanja operatora infrastrukture koja se odnose na objektivne elemente okoliša kao što je zaštita od onečišćenja tla; [Am. 57]

-
- * 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 (EZ) br. 1071/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o uspostavljanju zajedničkih pravila koja se tiču uvjeta za obavljanje djelatnosti cestovnog prijevoznika te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 96/26/EZ (SL L 300, 14.11.2009., str. 51.).*
 - **** ~~Direktiva 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o javnoj nabavi i o stavljanju izvan snage Direktive 2004/18/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 65.)~~
Direktiva 2014/23/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o dodjeli ugovora o koncesiji (SL L 94, 28.3.2014., str. 1.).";

2.a u članku 6. stavku 2. dodaje se sljedeća točka:

„(ba) vozila od povijesnog interesa;”; [Am. 58]

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 9. 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 ne remeti tržišno natjecanje 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.

3. Države članice ne smiju za niti jednu kategoriju vozila naplatiti i cestarinu i korisničku naknadu za upotrebu iste dionice ceste. Međutim, država članica koja na svojoj mreži naplaćuje korisničku naknadu može također naplaćivati i cestarinu za upotrebu mostova, tunela i planinskih prijevoja.
4. Cestarinama i korisničkim naknadama ne smije se neposredno ili posredno diskriminirati korisnike cesta na temelju njihova državljanstva, države članice ili treće zemlje nastana prijevoznika ili registracije vozila, ili polazne ili krajnje točke prijevoza.
5. Države članice mogu uvesti sniženje cijena cestarina ili korisničkih naknada, ili izuzeće od obaveze plaćanja cestarina ili korisničkih naknada za teška vozila koja su oslobođena od zahtjeva za ugradnju i upotrebu tahografa na temelju Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća* te u slučajevima obuhvaćenima uvjetima utvrđenima člankom 6. stavkom 2. točkama (a), (b) i (c) ove Direktive.

6. Ne dovodeći u pitanje stavak 9., države članice od ~~1. siječnja 2018.~~ **[datum stupanja na snagu ove Direktive]** ne smiju uvoditi korisničke naknade za teška vozila **i kombije namijenjene prijevozu tereta**. Korisničke naknade uvedene prije tog datuma mogu se nastaviti primjenjivati do 31. prosinca **2022. te će ih od 1. siječnja 2023. zamijeniti infrastrukturne pristojbe za cestovnu mrežu obuhvaćenu ovom Direktivom.** **[Am. 59]**
7. Od [datum stupanja na snagu ove Direktive] države članice ne smiju uvoditi korisničke naknade za laka vozila. Korisničke naknade uvedene prije tog datuma postupno se ukidaju do 31. prosinca 2027.
8. Za teška vozila država članica može do 31. prosinca 2019. izabrati da cestarine ili korisničke naknade naplaćuje samo za vozila koja imaju najvišu dopuštenu masu ne manju od 12 tona ako smatra da bi obuhvaćanje 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 30 % od dodatnog prihoda koji bi se ostvario tim obuhvaćanjem.

Države članice koje odluče naplaćivati cestarinu ili korisničku naknadu ili oboje samo za vozila najviše dopuštene mase ne manje od 12 tona obavješćuju Komisiju o svojoj odluci i razlozima zbog kojih su je donijele.

9. Od 1. siječnja 2020. cestarine i korisničke naknade koje se primjenjuju na teška vozila primjenjuju se na sva teška vozila *i na sve kombije namijenjene prijevozu tereta*. [Am. 61]
10. Cestarine *Do 31. prosinca 2022. cestarine* i korisničke naknade za teška vozila *i kombije namijenjene prijevozu tereta* s jedne i za laka vozila *osim kombija namijenjenih prijevozu tereta* s druge strane mogu se uvesti ili zadržati neovisno jedne od drugih. [Am. 62]

* 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.).”;

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 mora se učiniti dostupnom barem za sljedeća razdoblja: jedan dan, jedan tjedan, jedan mjesec i jednu 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 upravne troškove, za sve kategorije teških vozila, na razini koja ne prelazi najviše cijene utvrđene u Prilogu II.

3. Dok se na osobne automobile primjenjuju korisničke naknade, upotreba infrastrukture mora se učiniti dostupnom barem za sljedeća razdoblja: ***jedan dan, jedan tjedan***, deset dana, jedan mjesec ili dva mjeseca ili oboje i jednu godinu. Dvomjesečna cijena ne smije prelaziti 30 % godišnje cijene, mjesecna cijena ne smije prelaziti 18 % godišnje cijene, a desetodnevna, ***tjedna i dnevna*** cijena ne smije prelaziti 8 % godišnje cijene. [Am. 63]

Države članice mogu upotrebu infrastrukture učiniti dostupnom 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 rasporede upotrebe te upravne troškove.

Za sustave naplate korisničkih naknada donesene prije 31. svibnja 2017. 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 naplate cestarina ili drugih naknada stupi na snagu, a najkasnije od 1. siječnja 2024.

4. Za minibuse, *kombije* i kombije *namijenjene prijevozu tereta* države članice moraju ispunjavati zahtjeve iz stavka 2. ili stavka 3. Države članice, međutim, utvrđuju korisničke naknade za minibuse, *kombije* i kombije *namijenjene prijevozu tereta* koje su više od onih za osobne automobile najkasnije od 1. siječnja 2024.²²; [Am. 64]

4.a Pri proporcionalnosti korisničkih naknada može se voditi računa o posebnostima prijevoza koji počinje u državi članici koja se nalazi na periferiji Unije.”; [Am. 65]

4.a *U članku 7.b dodaje se sljedeći stavak:*

„2.a Dionice autocesta na kojima se primjenjuje infrastrukturna pristojba moraju imati potrebnu infrastrukturu kako bi se osigurala sigurnost prometa za sve korisnike te mogu imati sigurna parkirališta u svim vremenskim uvjetima u skladu s Uredbom (EU) .../... Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa (2017/0122(COD)).”; [Am. 66]

5. članak 7.c zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 7.c

1. Države članice mogu zadržati ili uvesti pristojbu za vanjske troškove, povezana s troškovima onečišćenja zraka ili bukom zbog prometa ili s oboje.

Na dionicama cestovne mreže na kojima se ne plaćaju infrastrukturne pristojbe moguće je uvesti ili zadržati pristojbe za vanjske troškove.

Za teška vozila pristojba za vanjske troškove za onečišćenje zraka ili onečišćenje bukom zbog prometa promjenjiva je i određuje se u skladu s minimalnim zahtjevima i metodama iz Priloga III.a, pri čemu se poštuju referentne barem minimalne vrijednosti utvrđene u Prilogu III.b. [Am. 67]

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 EURO emisijske norme.

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

4. Iznos pristojbe za vanjske troškove određuje predmetna država članica. Ako država članica za tu svrhu imenuje tijelo, to tijelo mora biti pravno i finansijski neovisno od organizacije koja je zadužena za upravljanje ili ubiranje dijela ili čitave pristojbe.
5. Države članice koje naplaćuju cestarine od 1. siječnja 2021. primjenjuju pristojbu za vanjske troškove *za onečišćenje zraka ili onečišćenje bukom zbog prometa* na teška vozila barem na onom dijelu mreže iz članka 7. stavka 1. na kojem je šteta za okoliš od teških vozila veća od prosječne štete za okoliš od teških vozila definirane u skladu s relevantnim zahtjevima za izvješćivanje iz Priloga III-a i kombije namijenjene prijevozu tereta na svim dijelovima mreže iz članka 7. stavka 1. koji podliježu naplati infrastrukturne pristojbe.

[Am. 68]

5.a Od 1. siječnja 2026. pristojba za vanjske troškove uvedena na bilo kojoj dionici cestovne mreže iz članka 7. stavka 1. na nediskriminirajući se način primjenjuje na sve kategorije vozila. [Am. 69]

5.b Države članice mogu primjenjivati odstupanja koja omogućuju prilagodbu pristojbi za vanjske troškove za vozila od povijesnog interesa.”; [Am. 70]

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 zagušnjima. Naknada zbog zagušenja može se primjenjivati samo na one dionice ceste 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. **Međutim, države članice mogu donijeti odluku o izuzeću autobusa radi promicanja kolektivnog prijevoza i socioekonomskog razvoja te teritorijalne kohezije.**
[Am. 72]
4. Naknada zbog zagušenja odražava troškove koje vozilo prouzroči ostalim korisnicima cesta i neizravno društvu, ali ne smije premašivati najviše dopuštene razine utvrđene u Prilogu VI. za svaku vrstu ceste.
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.”;

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

„Članak 7.f

1. Nakon obavljanja 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 ulaze se u financiranje izgradnje prometne infrastrukture ~~osnovne mreže utvrđene u skladu s poglavljem III. Uredbe (EU) br. 1315/2013 kojom se izravno pridonosi ublažavanju zagušenja ili prometnih usluga koje štete za okoliš i koja se nalazi nalaze~~ na istom koridoru kao cestovna dionica na koju se taj dodatak primjenjuje;

[Am. 75]

- (b) dodatak ne prelazi 15 % od ponderirane prosječne infrastrukturne pristojbe izračunane u skladu s člankom 7.b stavkom 1. i člankom 7.e, osim u slučaju ~~ako se ostvareni prihod uloži u prekogranične dionice koridora osnovne mreže, u kojem slučaju~~ ***planinskim područjima u kojima su infrastrukturni troškovi kao i šteta za klimu i okoliš viši tako da*** dodatak ***u tom slučaju*** ne smije prelaziti ~~25~~ ***50 %;*** [Am. 76]
- (c) primjena dodatka nema za posljedicu nepravedno postupanje prema komercijalnom prometu u usporedbi s ostalim korisnicima cesta;
- (d) Komisiji se prije početka primjene dodatka predaje opis točne lokacije za koju će se dodatak primjenjivati te dokaz o odluci da se financira ~~izgradnja koridora osnovne mreže~~ ***prometna infrastruktura ili prometne usluge*** navedeni u točki (a); [Am. 77]

(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. [Am. 78 i 164]~~

2. Dodatak se može primjenjivati na infrastrukturnu pristojbu koja je mijenjana u skladu s člancima 7.g 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 sa savjetodavnim postupkom iz članka 9.c stavka 2. *Ako se primjenjuje na sustave naplate cestarina iz članka 7.e stavka 3., dodatak se ne smatra znatnom izmjenom za potrebe ove Direktive.* [Am. 79]

4. Iznos dodatka oduzima se od iznosa pristojbe za vanjske troškove izračunane u skladu s člankom 7.e, osim za vozila iz EURO emisijskih normi 0, I i II od 15. listopada 2011., III i IV od 1. siječnja 2015., V od 1. siječnja 2019. te VI od siječnja 2023. nadalje. Svi prihodi ostvareni od istovremene primjene dodatka i pristojbi za vanjske troškove ulažu se u finansiranje izgradnje koridora osnovne mreže navedenih u dijelu I. Priloga I. Uredbi (EU) br. 1316/2013.
- [Am. 80]
5. Dodatak se ne smije primjenjivati na cestovnim dionicama na koje se primjenjuje naknada zbog zagušenja.

Članak 7.g

1. Do 31. prosinca 2021. infrastrukturna 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 infrastrukturna 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 infrastrukturna pristojba s ciljem smanjenja zastoja ne traju dulje od pet sati na dan ***ili od broja sati tijekom kojih stopa zagušenja prelazi 100 % kapaciteta; [Am. 81]***
 - (e) na dionicama ceste zahvaćenima zagušenjima promjena infrastrukturne pristojbe oblikuje se i primjenjuje na transparentan i prihodovno neutralan način tako da se prijevoznicima koji putuju tijekom nevršnih razdoblja ponude snižene cijene cestarina, a povišene cijene cestarina prijevoznicima koji na toj dionici ceste putuju tijekom vršnih razdoblja.

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

2. U pogledu teških vozila, države članice do 31. prosinca 2020. mijenjaju infrastrukturnu pristojbu u skladu s EURO emisijskom normom vozila tako da nijedna infrastrukturna pristojba ne iznosi više od 100 % iznad iste pristojbe za ekvivalentna vozila koja ispunjavaju najstrože emisijske norme. Postojeći ugovori o koncesiji mogu se izuzeti od ovog zahtjeva sve dok se ugovor ne obnovi.

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

- i. to bi ozbiljno narušilo međusobnu povezanost sustava cestarina na njezinu državnom području;
- ii. ne bi bilo tehnički praktično uvesti takvu diferencijaciju u predmetni sustav cestarina;
- iii. to bi dovelo do preusmjeravanja vozila koja uzrokuju najviše onečišćenja i imaju negativne učinke na sigurnost na cestama i na javno zdravstvo;
- 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 primjenjivo, prijevoznik ne može predočiti dokumente vozila potrebne vrši update pomoću elektroničkog sustava za naplatu cestarina ili nema valjanu pretplatu ili ako njegovo vozilo nema opremu koju je odobrio subjekt za naplatu cestarine koja je potrebna kako bi se odredilo emisijsku normu vozila za potrebe stavka 2., države članice mogu primijeniti najvišu naplativu cestarinu. [Am. 82]
4. Unutar jedne godine nakon što objavi službene podatke o emisijama CO₂ u skladu s Uredbom (EU) .../...***** Komisija donosi delegirani akt u skladu s člankom 9.e u kojem se utvrđuju referentne vrijednosti emisija CO₂ uz odgovarajuću kategorizaciju predmetnih teških vozila, *vodeći računa o tehnologijama za smanjenje emisija*. [Am. 83]

Unutar jedne godine od stupanja na snagu delegiranog akta države članice mijenjaju infrastrukturnu pristojbu uzimajući u obzir referentne vrijednosti emisija CO₂ i odgovarajuću kategorizaciju vozila. ~~Pristojbe se mijenjaju na način da nijedna infrastrukturna pristojba ne iznosi više od 100 % iznad iste pristojbe za ekvivalentna vozila koja imaju najniže ali ne nulte emisije CO₂. Vozila s nultom stopom emisija uživaju pogodnost smanjenja infrastrukturnih pristojbi za 75 % u odnosu na najvišu stopu.~~ [Am. 84]

4.a S početkom od ... [datum stupanja na snagu ove Direktive] vozila s nultom stopom emisija uživaju pogodnost smanjenja infrastrukturnih pristojbi za 50 % u odnosu na najvišu stopu. To isto smanjenje primjenjuje se u korist rada s nultom stopom emisija, pod uvjetom da se takav rad može dokazati.

[Am. 85]

4.b Komisija do ... izrađuje izvješće o evaluaciji u kojemu procjenjuje tržišni udio vozila s nultom stopom emisija i rada s nultom stopom emisija [pet godina od stupanja na snagu ove Direktive]. Komisija je ovlaštena po potrebi donijeti delegirani akt u skladu s člankom 9.e radi ponovnog izračuna popusta koje se primjenjuje na vozila s nultom stopom emisija u odnosu na najnižu stopu infrastrukturne pristojbe. [Am. 86]

5. Promjene infrastrukturne pristojbe iz stavaka 1., 2. i 4. nisu namijenjene ostvarivanju dodatnih prihoda iz cestarina. Svaki nenamjerni porast prihoda uravnotežuje se promjenama strukture promjene koje se moraju provesti u roku od dvije godine od završetka računovodstvene godine u kojoj je ostvaren dodatni prihod.

* Uredba Komisije (EU) .../... od XXX o provedbi Uredbe (EU) br. 595/2009 u pogledu certifikacije emisija CO₂ i potrošnje goriva za teška vozila i o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L ..., ..., str. ...).”;

8. umijeće se sljedeći članak 7.ga:

„Članak 7.ga

1. Za laka vozila države članice mogu do 31. prosinca 2021. mijenjati cestarine i korisničke naknade s obzirom na utjecaj vozila na okoliš.
2. Države članice od 1. siječnja 2022. mijenjaju cestarine i, u slučaju korisničkih naknada, barem godišnje naknade, na temelju emisija CO₂ i onečišćujućih tvari iz vozila u skladu s pravilima utvrđenima u Prilogu VII.
2.a *Države članice mogu uzeti u obzir poboljšanje ekološke učinkovitosti vozila povezano s preinakama vozila kojima se omogućuje korištenje alternativnih goriva. U tu bi svrhu stalna pretplata ili bilo koji drugi sustav koji odobri operator sustava za naplatu cestarine trebali omogućiti korisnicima da iskoriste pogodnost smanjene cestarine kao nagrade za bolja ekološka svojstva vozila nakon njegove preinake. [Am. 88]*

3. Ako u slučaju pregleda vozila vozač ili, ako je primjenjivo, prijevoznik ***nema preplatničku karticu za cestarinu ili bilo koje drugo sredstvo plaćanja koje je odobrio operator ili pak*** ne može predočiti dokumente vozila potrebne kako bi se odredilo emisijske razine vozila (certifikat o sukladnosti) u skladu s Uredbom Komisije (EU) .../... *****, države članice mogu primijeniti najvišu naplativu cestarinu ili najvišu godišnju korisničku naknadu. ***Ako prijevoznik odgovarajući dokumente kojima se dokazuje razina emisija vozila dostavi naknadno, isplaćuje mu se razlika između primijenjene cestarine ili naknade i odgovarajuće cestarine ili naknade za predmetno vozilo.*** [Am. 89]
3.a Države članice mogu donijeti posebne mjere u pogledu naknada za povijesna vozila. [Am. 90]

4. Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 9.e kojima se mijenja Prilog VII. radi prilagodbe u njemu utvrđenih načina primjene tehničkom napretku *te uzeti u obzir ulogu sastavnih dijelova u poboljšanju i cestovne sigurnosti i dekarbonizacije prometa.* [Am. 91]
-

- * Uredba Komisije (EU) 2017/xxx of xxx o dopuni Uredbe (EZ) br. 715/2007 od 20. lipnja 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 o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 692/2008 (SL L xxx) i Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL L 263, 9.10.2007., str. 1.).”;

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) u članku 7.h stavku 1. točki (a) dodaje se sljedeća alineja:

„– jasne informacije o interoperabilnosti opreme u vozilu koja se nalazi u vozilima za potrebe plaćanja korisničkih naknada i cestarina; u njima moraju biti navedeni razlozi zbog kojih korisnici ne mogu koristiti drugu opremu u vozilu koja se koristi u drugim državama članicama u svrhu tog režima naplate cestarina.”; [Am. 92]

(ab) umeće se sljedeći stavak:

„1.a Ugovornim okvirom kojim su uređeni odnosi između koncedenata i koncesionara nastoji se omogućiti prilagodljivost ugovora o koncesiji razvoju regulatornog okvira na razini Unije ili na nacionalnoj razini u pogledu obveza utvrđenih člancima 7.c, 7.da, 7.g i 7.ga ove Direktive.”;
[Am. 93]

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Prije provedbe novog ili znatno izmijenjenog režima naplate cestarina temeljenog na pristojbama za vanjske troškove, države članice obavješćuju Komisiju o predmetnoj mreži, predviđenim stopama po kategoriji vozila i emisijskoj normi.”;

(c) stavak 4. briše se;

10. članak 7.i mijenja se kako slijedi:

(-a) u stavku 2. uvodni dio zamjenjuje se sljedećim:

„2. Države-Za teška teretna vozila i kombije namijenjene prijevozu tereta države članice mogu predvidjeti popuste ili sniženja infrastrukturne pristojbe pod uvjetom da:”; [Am. 94]

- (a) u stavku 2. točke (b) i (c) zamjenjuju se sljedećim:
- „(b) takvi popusti ili sniženja odražavaju stvarne uštede u upravnim troškovima postupanja prema čestim korisnicima u odnosu na povremene korisnike;
- (c) takvi popusti ili sniženja ne prelaze ~~13~~ **20** % iznosa infrastrukturne pristojbe koju plaćaju jednakovrijedna vozila koja ne ostvaruju pravo na popust ili sniženje *i vozila za lokalni i/ili redovni prijevoz.*”; [Am. 95]

(aa) umeće se sljedeći stavak:

„2.a Za laka vozila, osobito za česte korisnike u područjima raštrkanih naselja i gradskih predgrađa, države članice mogu predvidjeti popuste ili sniženja infrastrukturne pristojbe pod uvjetom da:

(a) tako prilagođena tarifna struktura razmjerna je, javno objavljena i dostupna korisnicima pod jednakim uvjetima te ne uzrokuje dodatne troškove koji se prenose na ostale korisnike u obliku viših cestarina;

(b) *ti popusti i smanjenja doprinose:*

- i. *socijalnoj koheziji i/ili*
- ii. *osiguranju mobilnosti u rubnim regijama i/ili udaljenim područjima;”; [Am. 96]*

(ab) *umeće se sljedeći stavak:*

„2.b Države članice ili nadležna tijela mogu uvesti paušalno izuzeće po prijeđenom kilometru na određenoj cestovnoj dionici pri čemu moraju voditi računa o obrascima mobilnosti i gospodarskom interesu rubnih regija, pod uvjetom da je tako prilagođena tarifna struktura razmjerna, javno objavljena i dostupna korisnicima pod jednakim uvjetima te da ne uzrokuje dodatne troškove koji se prenose na ostale korisnike u obliku viših cestarina;”; [Am. 97]

(b) stavak 3. mijenja se kako slijedi:

„3. Podložno uvjetima predviđenima u članku 7.g stavku 1. točki (b) i u članku 7.g stavku 5., tarife cestarina mogu za specifične projekte od visokog značaja za Europu utvrđene u Prilogu I. Uredbi (EU) br. 1315/2013 podlijegati drugim oblicima promjene kako bi se osigurala tržišna održivost takvih projekata ako su izloženi izravnom tržišnom natjecanju s drugim oblicima prijevoza. Dobivena tarifna struktura mora biti ~~linearna, razmjerna~~, javno objavljena i dostupna svim korisnicima pod jednakim uvjetima ~~te ne smije dovesti do dodatnih troškova koji bi se prenosili na ostale korisnike u obliku viših cestarina.~~”; [Am. 98]

(ba) umeće se sljedeći stavak

„3.a U planinskim područjima države članice ili nadležna tijela mogu prilagođavati cestarine za teška vozila na temelju prijeđene udaljenosti vozila kako bi se socioekonomski utjecaj smanjio na najmanju moguću mjeru, pod sljedećim uvjetima:

- (a) *Prilagodbom prema prijedenoj udaljenosti vožnje uzimaju se u obzir različite značajke prijevoza na male i velike udaljenosti te posebno dostupne mogućnosti za promjenu oblika prijevoza;*
- (b) *Prilagodba se primjenjuje na nediskriminirajući način;*
- (c) *Tehnička oprema omogućuje otkrivanje ulazne i izlazne točke vozila na državnim granicama.*”; [Am. 99]

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 naplate koje korisnicima cesta omogućuju njihovo plaćanje 24 sata na dan ***na graničnim ili bilo kojim drugim prodajnim mjestima, uz mogućnost dobivanja računa,*** uobičajenim sredstvima plaćanja, ~~barem na glavnim prodajnim mjestima među kojima je i elektroničko plaćanje~~, unutar ili izvan država članica u kojima se one primjenjuju.”; **[Am. 100]**

(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 ***na zahtjev*** izdaje korisniku ceste, ako je moguće elektroničkim putem.”; **[Am. 101]**

(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 putem elektroničkog sustava koji ispunjava zahtjeve iz članka 2. stavka 1. Direktive 2004/52/EZ.”;

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 *pod uvjetom da ne narušavaju djelovanje lokalnih i/ili redovnih prijevoznika i da nemaju negativan učinak na njih.*”;

[Am. 102]

13. u članku 8. stavak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) u točki (a) upućivanje na „članak 7. stavak 7.” zamjenjuje se upućivanjem na „članak 7.a”;

(b) u točki (b) riječi „i 2.” umeću se nakon „člankom 7. stavkom 1.”;

13.a Umeće se sljedeći članak:

„Članak 8.a

Praćenje i izvješćivanje

- 1. Svaka država članica imenuje neovisno tijelo koje je zaduženo za nadzor nad infrastrukturnim pristojbama i za poštovanje ove Direktive.**
- 2. Nadzorno tijelo provodi ekonomске i financijske kontrole nad ugovorima o koncesiji posebno kako bi se osiguralo poštovanje članka 7.b.**
- 3. Države članice obavještavaju Komisiju o imenovanju nadzornog tijela.”;**
[Am. 103]

14. članak 9. mijenja se kako slijedi:

(-a) u članku 9. stavku 2. uvodni dio zamjenjuje se sljedećim:

„2. Države članice odlučuju o uporabi prihoda ostvarenih na temelju ove Direktive. Kako bi se omogućio razvoj prometne mreže kao cjeline, prihodi ostvareni od pristojba za infrastrukturne i vanjske troškove, ili ekvivalent tih prihoda u finansijskoj vrijednosti, upotrebljavaju se ~~u korist prometnog za održavanje cestovne mreže~~ sektora i za optimizaciju čitavog prometnog sustava. Posebno, prihodi ostvareni od pristojbi za vanjske troškove ili ekvivalent ~~evnih tih~~ prihoda u finansijskoj vrijednosti, trebali bi **upotrebljavaju se upotrijebiti** tako da se prijevoz učini održivijim, uključujući jedno ili više od dolje navedenog.”; [Am. 104]

(-aa) u stavku 2. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) smanjenjem onečišćenja **zraka i onečišćenja bukom** zbog cestovnog prometa ~~na izvoru~~;”; [Am. 105]

(-ab) u stavku 2. umeće se sljedeća točka:

„(ba) finansiranjem kolektivnih i održivih oblika prijevoza;”;

[Am. 106]

(-ac) u stavku 2. točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) razvojem drugih oblika infrastrukture *infrastrukture za alternativna goriva u skladu s Direktivom 2014/94/EU i razvojem alternativnih usluga* za korisnike prijevoza i/ili proširenjem postojećih kapaciteta;”;

[Am. 107]

(-ad) u stavku 2. točka (f) zamjenjuje se sljedećim:

„(f) podupiranjem transeuropske prometne mreže *i uklanjanjem uskih grla;*”;

[Am. 108]

(-ae) u stavku 2. točka (h) zamjenjuje se sljedećim:

„(h) poboljšanjem sigurnosti u cestovnom prometu *i sigurnosti cestovne infrastrukture;* i”;

[Am. 109]

(-af) u stavku 2. točka i. zamjenjuje se sljedećim:

(i), „i. omogućavanjem sigurnih i zaštićenih parkirališnih mesta;”; [Am. 110]

- (a) u stavku 2. briše se drugi podstavak;
- (b) dodaje se sljedeći stavak 3.:

„3. Prihodi ostvareni naknadama zbog zagušenja ili ekvivalent tih prihoda u finansijskoj vrijednosti upotrebljavaju se za rješavanje problema zagušenja, posebno primjerice: [Am. 111]

- (a) podupiranjem zajedničke prometne infrastrukture i usluga;
- (b) uklanjanjem uskih grla i dovršavanjem veza koje nedostaju u njihovim mrežama gdje god se primjenjuje naknada te u transeuropskoj prometnoj mreži; [Am. 112]
- (c) razvojem alternativne infrastrukture i multimodalnih čvorista za korisnike prijevoza.”; [Am. 113]

(ba) umeće se sljedeći stavak:

„3.a Prihodi od infrastrukturnih pristojbi i pristojbi za vanjske troškove upotrebljavaju se na području na kojem se nalazi cestovna dionica na kojoj se primjenjuju pristojbe.”; [Am. 114]

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

„Članak 9.d

Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 9.e kojima se mijenja Prilog 0., iznosi u tablicama 1. i 2. u Prilogu III.b te formule u odjeljcima 4.1. i 4.2. Priloga III.a 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 7.g stavka 4., članka 7.ga stavka 4. i članka 9.d dodjeljuje se Komisiji na neodređeno razdoblje *od pet godina* počevši od [datum stupanja na snagu ove Direktive]. *Komisija sastavlja izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije isteka petogodišnjeg razdoblja. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju ne usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.*
[Am. 115]
3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 7.g stavka 4., članka 7.ga stavka 4. i 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 doneše delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
 6. Delegirani akt donesen na temelju članka 7.g stavka 4., članka 7.ga stavka 4. i 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 prodlužuje 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:

- „1. Iznosi u eurima iz Priloga II. i iznosi u centima iz tablica 1. i 2. 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 [godina koja slijedi dvije godine nakon stupanja na snagu ove Direktive].

Iznosi se prilagođuju automatski povećanjem 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. do 31. ožujka godine koja slijedi nakon isteka dvije kalendarske godine 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 ili nadležna tijela na potpuno transparentan i jasan način pružaju informacije o uporabi dobivenih prihoda od cestovnih korisnika.

[Am. 116]

1. Države članice svake godine objavljaju u zbirnom obliku izvješće o cestarinama i korisničkim naknadama naplaćenima na njihovu državnom području, uključujući podatke o upotrebi prihoda i kvaliteti cesta na koje se primjenjuju cestarne ili korisničke naknade, kako je utvrđeno u stvcima 2. i 3.
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 infrastrukturne pristojbe prema vrsti vozila;

- (c) ponderiranoj prosječnoj infrastrukturnoj pristojbi i ukupnom prihodu ostvarenom naplatom infrastrukturne pristojbe uz navođenje svakog mogućeg odstupanja u odnosu na stvarne infrastrukturne troškove koje proizlazi iz promjene infrastrukturne pristojbe;
- (d) ukupnom prihodu ostvarenom naplatom pristojbi za vanjske troškove;
- (e) ukupnom prihodu ostvarenom naplatom naknada zbog zagušenja;
- (ea) *ukupnim prihodima prikupljenim putem dodataka i cestovnim dionicama na kojima su prikupljeni; [Am. 117]***
- (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. stavaka 2. i 3.;

- (h) ocjeni, na temelju objektivnih kriterija, stanja održavanja cestovne infrastrukture na državnom području države članice i razvoju tog stanja od zadnjeg izvješća;
 - (i) ocjeni razine zagušenja mreže za koju se naplaćuje cestarina u vršnim razdobljima, na temelju obavljenih stvarnih prometnih opažanja reprezentativnog broja zagušenih odsječaka ceste predmetne mreže i razvoju stanja od zadnjeg izvješća.
3. Za evaluaciju kvalitete dijelova cestovne mreže na kojima se primjenjuju cestarine ili korisničke naknade države članice upotrebljavaju ključne pokazatelje uspješnosti. Ti pokazatelji moraju uključivati barem:
- (a) kvalitetu površine ceste;
 - (b) sigurnost na cestama;
 - (c) razinu zagušenja.

- 3.a Države članice objavljaju rezultate ponovnih ulaganja infrastrukturnih pristojbi i pristojbi za vanjske troškove kao i koristi u pogledu povećane sigurnosti na cestama, smanjenog utjecaja na okoliš i smanjenja prometnih gužvi. [Am. 118]*
4. Unutar tri godine nakon [datum stupanja na snagu revidirane Direktive] Komisija donosi provedbeni akt u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 9.c stavka 2. kako bi se utvrdio usklađeni skup pokazatelja.
 5. Unutar šest godina nakon [datum stupanja na snagu revidirane Direktive] Komisija objavljuje izvješće koje se temelji na primjeni indikatora iz stavka 4. u državama članicama.
- 5.a U roku od pet godina nakon stupanja na snagu ove Direktive, Komisija podnosi izvješće o razvoju tržišnog udjela vozila s nultom stopom emisija i, prema potrebi, u skladu s time izmjenjuje stopu smanjenja koja se primjenjuje na ta vozila.”; [Am. 119]*

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 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 . 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 ...

Za Europski parlament

Predsjednik

Za Vijeće

Predsjednik

PRILOG

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

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

i. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„3. Vozila „EURO III”/„EURO IV”/„EURO V”;

ii. u tablici se briše redak koji se odnosi na vozilo „EEV”;

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)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10^{11}
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10^{11}
WHTC (PI)	4 000		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 ~~sve vrste~~ vozila utvrđuju se na pravednoj i transparentnoj osnovi uzimajući u obzir udio prometa teških ~~svih vrsta~~ vozila u cestovnoj mreži i s tim povezane troškove. Kilometri koje prijeđu teška vozila mogu se u tu svrhu prilagoditi primjenom objektivno opravdanih „faktorima ekvivalentnosti” poput onih utvrđenih u točki 4.

(*) [Am. 120]

* 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.”;

– u točki 2.2. druga alineja zamjenjuje se sljedećim:

„– Ti se troškovi raspoređuju na teška ~~vezila i ostali promet laka vozila~~ 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.”; [Am. 121]

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.”;

(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 dijelove svoje cestovne mreže za koje se naplaćuje pristojba za vanjske troškove.

~~Ako država članica namjerava naplaćivati pristojbu za vanjske troškove samo na dijelovima cestovne mreže koje čini njezin dio u transeuropskoj mreži i njezinim autocestama, ti će se 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~~
- ~~— 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 nesrazmernih troškova. [Am. 122]~~

2. Obuhvaćena vozila, ceste i razdoblja

~~Ako država članica namjerava primjenjivati više pristojbe za vanjske troškove od referentnih vrijednosti utvrđenih u Prilogu III.b, ona obavješćuje Komisiju o klasifikaciji vozila na temelju koje će varirati pristojbe za vanjske troškove. Ona također 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 mjerila uključuju se u obavijest. [Am. 123]

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.

Za svaku vrstu vozila, vrstu ceste i razdoblje 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 treba biti pravodobna i prije provedbe.

Objavljaju 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 cestovnog prometa, 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 tarifnu strukturu 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 su isti kao oni kojima se država članica koristi za utvrđivanje nacionalnih evidencija emisije predviđenih u Direktivi (EU) 2016/2284 Europskog parlamenta i Vijeća od o smanjenju nacionalnih emisija određenih atmosferskih onečišćujućih tvari * (kojom se traži uporaba smjernica EMEP-a/EEA-e o evidencijama emisija onečišćujućih tvari u zraku.) 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 mjerena 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:

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

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

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

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 vozila)
—	a i b	su ponderi koje utvrđuje država članica tako da nastali trošak ponderirane prosječne buke po prijeđenom 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 uzima se iz strateških karata buke, sastavljenih u skladu s člankom 7. Direktive 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća***.

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

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.

-
- * 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:
<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>
 - *** 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.).”;

(d) Prilog III.b zamjenjuje se sljedećim:

„PRILOG III.b

REFERENTNE *MINIMALNE* VRIJEDNOSTI PRISTOJBE ZA VANJSKE TROŠKOVE

U ovom se Prilogu utvrđuju ~~referentne~~ *minimalne* vrijednosti pristojbe za vanjske troškove, uključujući troškove onečišćenja zraka i onečišćenja bukom. [Am. 126]

Tablica 1: referentne *minimalne* vrijednosti za pristojbu za vanjske troškove za teška teretna vozila [Am. 127]

Razred vozila	Cent/vozilo-kilometar	Prigradske ceste ⁽¹⁾	Međugradske ceste ⁽²⁾
Teška teretna vozila koja imaju najveću dopuštenu masu u opterećenom stanju manju od 14 tona ili dvije osovine	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Manji onečišćivač od EURO VI	2,5	0,3
Teretna vozila koja imaju najveću dopuštenu masu u opterećenom stanju između 14 i 28 tona ili tri osovine	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Manji onečišćivač od EURO VI	2,5	0,3
Teška teretna vozila koja imaju najveću dopuštenu masu u opterećenom stanju između 28 i 40 tona ili četiri osovine	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Manji onečišćivač od EURO VI	2,5	0,3
Teška teretna vozila koja imaju najveću dopuštenu masu u opterećenom stanju veću od 40 tona ili 5 ili više osovina	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Manji onečišćivač od EURO VI	2,5	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 2: referentne **minimalne** vrijednosti pristojbe za vanjske troškove za autobuse [Am. 128]

Razred vozila	Cent/vozilo-kilometar	Prigradski ⁽¹⁾	Međugradski ⁽²⁾
Autobus čija najveća dopuštena masa iznosi 18 tonaili koji ima dvije osovine	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
Autobus čija najveća dopuštena masa iznosi više od 18 tonaili ima tri ili više osovina	Manji onečišćivač od EURO VI	1,4	0,2
	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Manji onečišćivač od EURO VI	1,4	0,2

⁽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 tablica 1. i 2. mogu se u planinskim područjima i oko aglomeracija pomnožiti s ***referentnim*** faktorom do najviše 24, ako je to opravdano manjom disperzijom, nagibom cesta, 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.”*; [Am. 129]

Tablica 3: Minimalne vrijednosti pristojbe za vanjske troškove za osobne automobile (cent/vozilo-kilometar):

<i>Vozilo</i>	<i>Motor</i>	<i>Euro norma</i>	<i>Prigradske ceste</i>	<i>Međugradske ceste</i>
<i>Dizelski automobil</i>	<1.4l	<i>Euro 2</i>	1,9	0,9
		<i>Euro 3</i>	1,6	0,9
		<i>Euro 4</i>	1,3	0,7
		<i>Euro 5</i>	0,9	0,5
		<i>Euro 6</i>	0,6	0,3
	1.4-2.0l	<i>Euro 0</i>	3,6	1,0
		<i>Euro 1</i>	1,9	0,9
		<i>Euro 2</i>	1,8	0,8
		<i>Euro 3</i>	1,7	0,9
<i>Benzinski automobil</i>	>2.0l	<i>Euro 4</i>	1,4	0,7
		<i>Euro 5</i>	0,9	0,5
		<i>Euro 6</i>	0,6	0,3
		<i>Euro 0</i>	3,9	1,3
		<i>Euro 1</i>	1,9	0,9
		<i>Euro 2</i>	1,8	0,9
	<1.4l	<i>Euro 3</i>	1,7	0,9
		<i>Euro 4</i>	1,4	0,7
		<i>Euro 5</i>	0,9	0,5
		<i>Euro 6</i>	0,6	0,3
	1.4-2.0l	<i>Euro 0</i>	3,7	2,4
		<i>Euro 1</i>	1,0	0,4
		<i>Euro 2</i>	0,7	0,3
		<i>Euro 3</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 4</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 5</i>	0,5	0,2
		<i>Euro 6</i>	0,5	0,2

	<i>Euro 5</i>	0,4	0,2
	<i>Euro 6</i>	0,4	0,2
>2.0l	<i>Euro 0</i>	4,0	3,0
	<i>Euro 1</i>	1,0	0,4
	<i>Euro 2</i>	0,5	0,3
	<i>Euro 3</i>	0,5	0,2
	<i>Euro 4</i>	0,5	0,2
	<i>Euro 5</i>	0,4	0,2
	<i>Euro 6</i>	0,4	0,2

[Am. 124]

Tablica 4.: Minimalne vrijednosti pristojbe za vanjske troškove za laka vozila (cent/vozilo-kilometar):

<i>Vozilo</i>	<i>Euro norma</i>	<i>Prigradske ceste</i>	<i>Međugradske ceste</i>
<i>Benzinsko lako vozilo</i>	<i>Euro 1</i>	<i>2,4</i>	<i>0,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>1,9</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>1,8</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>1,7</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Dizelsko lako vozilo</i>	<i>Euro 1</i>	<i>4,0</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>4,1</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>3,5</i>	<i>1,3</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>3,0</i>	<i>1,1</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>2,2</i>	<i>0,8</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,9</i>	<i>0,5</i>

[Am. 125]

(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	
2 + 1 osovine				
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	
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
<i>3 + 2 osovine</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
				III
		38	40	
		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	
60		60		III
<i>8 ili 9 osovina</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III";

(ea) u Prilogu IV. dodaje se sljedeći stavak:

„Za sva motorna vozila koja koriste alternativna goriva najveća dopuštena masa povećava se za najviše jednu tonu zbog dodatne mase koju iziskuje tehnologija za alternativna goriva.”; [Am. 130]

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 naknada zbog zagušenja.

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

Države članice točno definiraju:

- (a) dijelove svoje mreže koje čini njihov dio 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) 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
Autobusi	<u>2,51,5</u>
Zglobna teška teretna vozila	2,9

[Am. 131]

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 najveće 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.

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 razrede 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 cestovnog prometa, okoliš i zagušenje, kao i sva rješenja koja bi mogla ublažiti te rizike.

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

PRILOG VI.

NAJVIŠA RAZINA NAKNADE ZBOG ZAGUŠENJA

Ovim se Prilogom utvrđuju najviše razine naknada zbog zagušenja.

Najviše razine propisane u tablici u nastavku primjenjuju se na laka vozila. Naknade za druge kategorije vozila utvrđuju se množenjem naknade za laka vozila s faktorima ekivalentnosti iz tablice u Prilogu V.

Tablica: Najviša razina naknade zbog zagušenja za laka vozila

Cent/vozilo-kilometar	Velegradske	Nevelegradske
Autoceste	67	34
Glavne ceste	198	66

PRILOG VII.

VARIJACIJA CESTARINA I KORISNIČKIH NAKNADA ZA LAKA VOZILA

U ovom se Prilogu utvrđuju emisijske kategorije prema kojima se mogu diferencirati cestarine i korisničke naknade.

Emisije onečišćujućih tvari mjere se u skladu s Uredbom Komisije (EU) .../...*.

Niže stope primjenjuju se za sve osobne automobile i laka gospodarska vozila sa specifičnim emisijama CO₂ izmjerena u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća** koje su ispod ciljanih razina za cijeli vozni park utvrđenih Uredbom (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća*** i Uredbom (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća****.

Tablica: emisijske kategorije lakih vozila

Faktor sukladnosti	1,5 – 2,1	1 – 1,5	Niži od 1	Vozila bez emisija
Naknada po km	10 % ispod najviše stope	20 % ispod najviše stope	30 % ispod najviše stope	75 % ispod najviše stope

-
- * Uredba Komisije (EU) .../... od XXX o izmjeni Uredbe Komisije (EU) 2017/xxx i Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na stvarne emisije tijekom vožnje lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6) [Stvarne emisije tokom vožnje (RDE) 3] (SL L ...,2017., str.).
 - ** Uredba (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. 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 (SL L 171, 29.6.2007., str. 1.).
 - *** Uredba (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile u okviru integriranog pristupa Zajednice smanjenju emisija CO₂ iz lakih vozila (SL L 140, 5.6.2009., str. 1.).
 - **** Uredba (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2011. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO₂ iz osobnih i lakih gospodarskih vozila (SL L 145, 31.5.2011., str. 1.)”.