

32006L0038

L 157/8

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

9.6.2006.

DIREKTIVA 2006/38/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 17. svibnja 2006.****o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 71. stavak 1.,

uzimajući u obzir Direktivu 1999/62/EZ ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 7.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽²⁾,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽³⁾,u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora ⁽⁴⁾,

budući da:

- (1) Otklanjanje narušavanja tržišnog natjecanja između prijevoznika u državama članicama, ispravno funkcioniranje unutarnjeg tržišta i poboljšana konkurentnost u potpunosti ovise o uspostavljanju pravičnih mehanizama za naplatu naknada prijevoznicima za korištenje infrastrukture. Određen stupanj usklađenosti već je postignut Direktivom 1999/62/EZ.
- (2) Pravičniji sustav naknada za korištenje cestovne infrastrukture temeljen na načelu „plaća korisnik” i mogućnosti primjene načela „plaća zagađivač”, na primjer primjenom različitih cestarina koje uzimaju u obzir utjecaj vozila na okoliš, bitan je za poticanje održivog prometa u Zajednici. Cilj postizanja optimalnog korištenja postojeće cestovne mreže te postizanja značajnog smanjenja njezinog negativnog utjecaja trebao bi se u interesu zdravoga gospodarskog razvoja i ispravnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta, uključujući rubna područja, postići na takav način da se izbjegne dvostruko oporezivanje i bez nametanja dodatnih opterećenja za prijevoznike.

(3) Komisija je u Bijeloj knjizi „Europska prometna politika za 2010.: vrijeme za odluku” najavila svoju namjeru podnošenja prijedloga direktive o naknadama za korištenje cestovne infrastrukture. Europski parlament je potvrdio potrebu naplaćivanja naknada za infrastrukturu kad je donio svoju rezoluciju ⁽⁵⁾ o zaključcima Bijele knjige 12. veljače 2003. Nakon Europskog vijeća u Göteborgu 15. i 16. lipnja 2001. koje je posvetilo posebnu pozornost problemu održivog prometa, Europsko vijeće u Kopenhagenu 12. i 13. prosinca 2002. i Europsko vijeće u Bruxellesu 20. i 21. ožujka 2003. također su pozdravili namjeru Komisije da predloži novu Direktivu o „eurovinjeti”.

(4) U stavku 29. zaključaka predsjedništva s njegove sjednice u Göteborgu, Europsko vijeće navodi da politika održivog prometa treba riješiti probleme porasta opsega prometa i razina zastoja, buke i zagađenja te poticati korištenje onih vrsta prijevoza koje ne ugrožavaju okoliš, kao i potpunu internalizaciju društvenih i okolišnih troškova.

(5) Pri određivanju cestarina, u Direktivi 1999/62/EZ uzimaju se u obzir troškovi izgradnje, rada, održavanja i razvoja infrastrukture. Potrebna je posebna odredba kako bi se osigurala jasnoća u odnosu na troškove izgradnje koji se mogu uzeti u obzir.

(6) Odvijanje međunarodnog cestovnog prijevoza usredotočeno je na transeuropsku cestovnu prometnu mrežu. Osim toga, za komercijalan prijevoz je bitno ispravno funkcioniranje unutarnjeg tržišta. Dakle, okvir Zajednice bi se trebao odnositi na komercijalan prijevoz transeuropskom cestovnom mrežom kako je utvrđeno u Odluci br. 1692/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 1996. o smjernicama Zajednice za razvoj transeuropske prometne mreže ⁽⁶⁾. Države članice bi trebale imati pravo da, u skladu s načelom supsidijarnosti sukladno Ugovoru, slobodno zaračunavaju cestarine ili korisničke naknade na cestama koje nisu u sklopu transeuropske cestovne mreže. Ako države članice odluče zadržati ili uvesti cestarine i/ili korisničke naknade na

⁽¹⁾ SL L 187, 20.7.1999., str. 42. Direktiva kako je izmijenjena Aktom o pristupanju iz 2003.

⁽²⁾ SL C 241, 28.9.2004., str. 58.

⁽³⁾ SL C 109, 30.4.2004., str. 14.

⁽⁴⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 20. travnja 2004. (SL C 104 E, 30.4.2004., str. 371.). Zajedničko stajalište Vijeća od 6. rujna 2005. (SL C 275 E, 8.11.2005., str. 1.) i stajalište Europskog parlamenta od 15. prosinca 2005. (još nije objavljeno u Službenom listu). Odluka Vijeća od 27. ožujka 2006.

⁽⁵⁾ SL C 43 E, 19.2.2004., str. 250.

⁽⁶⁾ SL L 228, 9.9.1996., str. 1. Odluka kako je zadnje izmijenjena Odlukom br. 884/2004/EZ (SL L 167, 30.4.2004., str. 1.).

nekim dijelovima transeuropske cestovne mreže na svojem državnom području zbog razloga poput njihove izoliranosti ili niske razine zagušenja ili zagađenja, ili tamo gdje je to bitno za uvođenje novih režima cestarina, izbor dijelova mreže na kojima će se primjenjivati cestarina ili naknada ne bi trebao biti diskriminirajući u odnosu na međunarodni promet i ne bi trebao rezultirati narušavanjem tržišnog natjecanja među prijevoznicima. Isti se zahtjevi trebaju primjenjivati na slučajeve kada država članica zadržava ili uvodi cestarine i/ili korisničke naknade na cestama koje nisu dio transeuropske cestovne mreže, kao na primjer na paralelnim cestama, radi upravljanja tokovima prometa.

- (7) Kada država članica odluči proširiti cestarine i/ili korisničke naknade izvan transeuropske cestovne mreže, na primjer da bi uključila paralelne ceste na koje se može preusmjeravati promet s transeuropske cestovne mreže i/ili koje su u izravnom tržišnom natjecanju s određenim dijelovima te mreže, ona treba osigurati koordinaciju s tijelima odgovornim za te ceste.
- (8) Zbog isplativosti pri provedbi sustava cestarina, ne mora nužno cijela infrastruktura na koju se cestarina odnosi biti predmet ograničenja pristupa pomoću kojeg se nadziru zaračunate cestarine. Država članica može odlučiti provoditi ovu Direktivu kroz upotrebu cestarina samo na određenim točkama u infrastrukturi na koju se cestarina odnosi. Time se ne smije diskriminirati promet koji nije lokalne prirode.
- (9) Cestarine bi se trebale temeljiti na načelu povrata infrastrukturnih troškova. U slučajevima kad su takve infrastrukture sufinancirane kroz opći proračun Europske unije, doprinos iz proračuna Zajednice se ne bi trebao vraćati kroz cestarine, osim ako ne postoje posebne odredbe u relevantnim instrumentima Zajednice koji pri utvrđivanju iznosa sufinanciranja Zajednice uzimaju u obzir buduće prihode iz cestarine.
- (10) Činjenica da korisnik može donositi odluke koje će utjecati na opterećenje koje za njega predstavljaju cestarine izborom vozila koja najmanje zagađuju okoliš i izborom manje zagušenih razdoblja ili putova, važna je komponenta sustava cestovnih naknada. Države članice bi stoga trebale imati mogućnost predvidjeti različite cestarine u skladu s kategorijom emisije vozila, („EURO“ klasifikacija), i razinom oštećenja koje vozilo uzrokuje na cestama, te u skladu s mjestom, vremenom i gustoćom prometa. Ovakve razlike u visini cestarina trebale bi biti proporcionalne ciljevima koji se žele postići.
- (11) Aspekti komercijalnog utvrđivanja cijena za korištenje cestovne infrastrukture koji nisu pokriveni ovom Direktivom trebaju biti u skladu s pravilima Ugovora.
- (12) Ova Direktiva ne utječe na slobodu država članica koje uvode sustav cestarina i/ili korisničkih naknada za infrastrukturu da, ne dovodeći u pitanje članke 87. i 88. Ugovora, predvide odgovarajuću nadoknadu za te naknade. Ovakva nadoknada ne bi trebala dovesti do narušavanja tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu i trebala bi podlijegati relevantnim odredbama prava Zajednice, posebno što se tiče najmanjih stopa poreza na vozila koje su navedene u Prilogu I. Direktivi 1999/62/EZ i odredbama Direktive Vijeća 2003/96/EZ od 27. listopada 2003. o restrukturiranju sustava Zajednice za oporezivanje energenata i električne energije ⁽¹⁾.
- (13) Kada države članice ubiru cestarinu ili korisničku naknadu za korištenje cesta u transeuropskoj cestovnoj mreži, one bi u svojim planovima održavanja trebale davati odgovarajuću prednost tim cestama. U interesu uravnoteženog i održivog razvoja prometnih mreža, prihodi od cestarina ili korisničkih naknada trebali bi se koristiti za održavanje odgovarajuće infrastrukture i prometnog sektora u cjelini.
- (14) Posebnu pozornost treba posvetiti gorskim područjima kao što su Alpe ili Pireneji. Pokretanje velikih novih infrastrukturnih projekata često je propadalo zbog nedostatka znatnih financijskih sredstava koji bi za njih bili potrebni. Stoga se u takvim područjima od korisnika može tražiti plaćanje dodatka za financiranje bitnih projekata koji su od vrlo visoke vrijednosti za Europu, uključujući one koji se odnose na druge vrste prometa na istom koridoru. Ovaj bi iznos trebao biti povezan s financijskim potrebama projekta. Također bi trebao biti povezan s osnovnom razinom cestarina kako bi se izbjegle umjetno visoke naknade u bilo kojem koridoru koje bi mogle dovesti do preusmjeravanja prometa na druge koridore čime bi se uzrokovali problemi lokalnog zagušenja prometa i nedovoljnog korištenja mreža.
- (15) Pristojbe bi trebale biti nediskriminirajuće i njihovo ubiranje ne bi trebalo biti povezano s pretjeranim formalnostima niti bi trebalo stvarati prepreke na unutarnjim granicama. Stoga treba poduzeti odgovarajuće mjere kako bi se povremenim korisnicima olakšalo plaćanje, posebno kad se cestarine i/ili korisničke naknade ubiru isključivo pomoću sustava koji zahtijevaju upotrebu uređaja za elektroničko plaćanje (ugrađene u vozilo).
- (16) Kako bi se spriječilo preusmjeravanje prometa zbog različitih režima između država članica i trećih zemalja, Komisija bi kod pregovora o međunarodnim sporazumima trebala nastojati osigurati da treće zemlje ne poduzimaju nikakve mjere, kao što je na primjer trgovinski sustav s pravom tranzita, koje bi mogle imati diskriminirajući učinak na tranzitni promet.

⁽¹⁾ SL L 283, 31.10.2003., str. 51. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2004/75/EZ (SL L 157, 30.4.2004., str. 100.).

- (17) Da bi se osigurala dosljedna i usklađena primjena sustava infrastrukturnih naknada troškovi bi se, pri određivanju novih cestarina, trebali izračunavati u skladu s temeljnim načelima navedenim u Prilogu II. ili bi morali biti na razini koja nije veća od razine koja proizlazi iz primjene tih načela. Ti se zahtjevi ne bi trebali odnositi na postojeća rješenja cestarina, osim u slučaju njihove bitne promjene u budućnosti. Takve bitne promjene uključuju sve značajne promjene prvobitnih odredaba i uvjeta sheme cestarina kroz izmjenu ugovora s operatorom sustava naplaćivanja cestarina, ali isključuju promjene predviđene u izvornoj shemi. U slučaju ugovora o koncesiji, značajne bi se promjene mogle provoditi u skladu s postupkom javne nabave. Da bi se postigla transparentnost bez stvaranja prepreka funkcioniranju tržišnoga gospodarstva i javno-privatnih partnerstava, države članice moraju također obavijestiti Komisiju o jediničnim vrijednostima i drugim parametrima koje namjeravaju primijeniti u izračunavanju različitih elemenata troškova naknada, ili, u slučaju ugovora o koncesiji, o odgovarajućem ugovoru i njegovim osnovnim postavkama, kako bi Komisija mogla dati svoje mišljenje. Mišljenja koja Komisija daje prije uvođenja novih aranžmana cestarina u državama članicama, ni u čemu ne dovode u pitanje obvezu Komisije da u skladu s Ugovorom osigurava primjenu prava Zajednice.
- (18) Kako bi se u budućnosti omogućilo informirano i objektivno odlučivanje o mogućoj primjeni načela „plaća zagađivač” pomoću internalizacije vanjskih troškova za sve vrste prijevoza, trebala bi se razviti jednoobrazna načela izračunavanja na temelju znanstveno priznatih podataka. Pri bilo kakvoj budućoj odluci o ovom pitanju trebalo bi se u potpunosti uzeti u obzir porezno opterećenje kojim su već opterećeni cestovni prijevoznici, uključujući poreze na vozila i trošarine na gorivo.
- (19) Komisija bi trebala početi raditi na razvoju opće prihvatljivog, transparentnog i razumljivog modela za procjenu vanjskih troškova za sve vrste prijevoza koji bi služio kao osnova za buduća izračunavanja infrastrukturnih naknada. Pri izvođenju ovog posla, Komisija bi trebala ispitati sve moguće opcije u odnosu na sastav vanjskih troškova koji se uzimaju u obzir poštujući elemente navedene u svojoj Bijeloj knjizi „Europska prometna politika za 2010.” iz 2001. godine, i pažljivo procjenjujući utjecaj koji bi mogla imati internalizacija različitih opcija troškova. Europski parlament i Vijeće će pažljivo proučiti svaki takav prijedlog Komisije za daljnju reviziju Direktive 1999/62/EZ.
- (20) Za razvoj sustava zaračunavanja naknada za korištenje cestovne infrastrukture još je uvijek potreban daljnji tehnički razvoj. Trebao bi postojati postupak koji bi Komisiji omogućio da nakon savjetovanja s državama članicama zahtjeve Direktive 1999/62/EZ prilagodi tehničkom napretku.
- (21) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive donose se u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji ⁽¹⁾.
- (22) S obzirom na to da cilj ove Direktive, a to je usklađivanje uvjeta koji se primjenjuju na cestarine i korisničke naknade za korištenje cestovne infrastrukture, države članice ne mogu ostvariti samostalnim djelovanjem na zadovoljavajući način, nego ga se zbog njegove europske dimenzije i radi zaštite unutarnjeg tržišta prijevoza može na bolji način ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti zajamčenim u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti navedenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (23) Direktivu 1999/62/EZ treba izmijeniti na odgovarajući način,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

1. Članak 2. Direktive 1999/62/EZ mijenja se kako slijedi:

(a) točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) ‚transeuropska cestovna mreža’ znači cestovna mreža određena u odjeljku 2. Priloga I. Odluci 1692/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 1996. o smjernicama Zajednice za razvoj transeuropske prometne mreže (*) kako je prikazano na kartama. Karte se odnose na odgovarajuće dijelove navedene u operativnom dijelu i/ili u Prilogu II. toj Odluci;

(*) SL L 228, 9.9.1996., str. 1. Odluka kako je zadnje izmijenjena Odlukom br. 884/2004/EZ (SL L 167, 30.4.2004., str. 1.).”;

(b) umeću se sljedeće točke:

„(aa) ‚troškovi izgradnje’ znači troškovi povezani s izgradnjom, uključujući, tamo gdje je to prikladno, troškove financiranja:

— nove infrastrukture ili novih poboljšanja infrastrukture (uključujuće značajne konstrukcijske popravke), ili

⁽¹⁾ SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

- infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture, (uključujući značajne konstrukcijske popravke), koja je bila završena ne više od 30 godina prije 10. lipnja 2008., gdje su režimi cestarine 10. lipnja 2008. već na snazi, ili koja je završena ne više od 30 godina prije utvrđivanja bilo kakvih novih režima cestarina uvedenih nakon 10. lipnja 2008.; troškovi u odnosu na infrastrukturu ili poboljšanja infrastrukture koja je bila završena prije ovih vremenskih ograničenja, mogu se također smatrati troškovima izgradnje u sljedećim slučajevima:
- 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 uvjet za izgradnju dotične infrastrukture koji je ovisio o njezinom predviđenom vijeku trajanja duži od 30 godina.
- U svakom slučaju, udjel troškova izgradnje koji se uzima u obzir ne premašuje udjel trenutnog predviđenog vijeka trajanja komponenata infrastrukture koji će još uvijek biti u upotrebi 10. lipnja 2008. ili na dan uvođenja novih režima cestarina, ako je to poslije.
- Troškovi infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture mogu uključivati bilo koji specifičan izdatak na infrastrukturu koja je projektirana da bi se smanjile smetnje povezane s bukom ili da bi se poboljšala sigurnost ceste, kao i stvarna plaćanja operatora infrastrukture koja se odnose na objektivne aspekte okoliša, kao što je na primjer zaštita od onečišćenja tla;
- (ab) ‚troškovi financiranja‘ znači kamate na zajmove i/ili na povrat na kapital imatelja udjela;
 - (ac) ‚značajni konstrukcijski popravci‘ znači konstrukcijski popravci osim onih popravaka koji više nisu ni od kakve koristi za korisnike ceste, npr. kad su popravci zamijenjeni daljnjom zamjenom površinskog sloja ceste ili nekim drugim građevinskim radovima;”;
 - (c) točka (b) zamjenjuje se sljedećim:
 - (b) „cestarina” znači određen iznos koji se plaća za vozilo koje prelazi određenu udaljenost na infrastrukturama iz članka 7. stavka 1.; taj se iznos temelji na prijedenoj udaljenosti i na tipu vozila;
 - (d) umeće se sljedeća točka:

„(ba) ‚izmjerljiva prosječna cestarina’ znači ukupan prihod prikupljen od cestarina kroz određeno vremensko razdoblje podijeljen s brojem prijedjenih kilometara vozila na određenoj mreži na kojoj se u tom razdoblju naplaćivala cestarina, s tim da se i prihod i kilometri/vozila izračunavaju za vozila na koja se primjenjuje cestarina;”;
 - (e) točke (c), (d), (e) i (f) zamjenjuju se sljedećim:
 - „(c) ‚korisnička naknada’ znači određen iznos uplate kojim se nekom vozilu osigurava pravo da kroz određeno vremensko razdoblje koristi infrastrukture iz članka 7. stavka 1.;
 - (d) ‚vozilo’ znači motorno vozilo ili skup povezanih vozila koje je namijenjeno ili se koristi isključivo za prijevoz tereta cestom i čija maksimalna dopuštena težina u natovarenom stanju prelazi 3,5 tone;
 - (e) vozilo kategorije ‚EURO 0’, ‚EURO I’, ‚EURO II’, ‚EURO III’, ‚EURO IV’, ‚EURO V’, ‚EEV’ znači vozilo koje je u skladu s graničnim emisijama navedenim u Prilogu 0;
 - (f) „tip vozila” znači kategorija u koju vozilo spada prema broju osovin, prema njegovim dimenzijama ili težini, ili prema nekim drugim faktorima klasifikacije vozila koji odražavaju oštećenje ceste, npr. sustav klasifikacije oštećenja ceste naveden u Prilogu IV., uz uvjet da se upotrijebljen sustav klasifikacije temelji na osobinama vozila koje se ili nalaze u dokumentima vozila koji se koriste u svim državama članicama ili su vizualno očigledne.”;
 - (f) dodaju se sljedeće točke:
 - „(g) ‚ugovor o koncesiji’ znači ‚koncesija za javne radove’ ili ‚koncesija za usluge’ kako je definirano u članku 1. Direktive 2004/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka za sklapanje ugovora o javnim radovima, ugovora o javnoj nabavi robe te ugovora o javnim uslugama (*);

- (h) ‚koncesijska cestarina‘ znači cestarina koju ubire koncesionar u skladu s ugovorom o koncesiji.

(*) SL L 134, 30.4.2004., str. 114. Direktiva kako je zadnje izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 2083/2005 (SL L 333, 20.12.2005., str. 28.).”.

2. Članak 7. mijenja se kako slijedi:

- (a) stavci 1., 2., 3. i 4. zamjenjuju se sljedećim:

„1. Države članice mogu zadržati ili uvesti cestarine i/ili korisničke naknade na transeuropskoj cestovnoj mreži, ili na dijelu te mreže, samo pod uvjetima navedenim u stavcima od 2. do 12. Ovim se ne dovodi u pitanje pravo država članica da u skladu s Ugovorom primjenjuju cestarine i/ili korisničke naknade na cestama koje nisu uključene u transeuropsku cestovnu mrežu, *inter alia*, na paralelnim cestama na koje se može preusmjeriti promet s transeuropske cestovne mreže i/ili koje su u izravnom tržišnom natjecanju s nekim dijelovima te mreže, ili pak na neke druge tipove motornih vozila koji nisu pokriveni definicijom ‚vozila‘ na transeuropskoj cestovnoj mreži, pod uvjetom da primjena cestarina i/ili korisničkih naknada na takvim cestama nije diskriminirajuća u odnosu na međunarodni promet i da ne rezultira narušavanjem tržišnog natjecanja između operatora.

1.a Kada država članica odluči zadržati ili uvesti cestarine i/ili korisničke naknade samo na nekim dijelovima transeuropske cestovne mreže, posljedično izuzimanje drugih dijelova, (zbog razloga kao što su njihova izoliranost ili niske razine zagušenja ili onečišćenja, ili tamo gdje je to nužno za uvođenje novog režima cestarina), ne smije prouzrokovati bilo kakvu diskriminaciju u odnosu na međunarodni promet.

2. (a) Država članica može odlučiti zadržati ili uvesti cestarine i/ili korisničke naknade koje se odnose samo na vozila čija najveća dopuštena ukupna težina u natovarenom stanju nije manja od 12 tona. Ako država članica odluči primjenjivati cestarine i/ili korisničke naknade na vozila ispod ove granične težine, tada se primjenjuju odredbe ove Direktive.

- (b) Cestarine i/ili korisničke naknade primjenjuju se na sva vozila od 2012.

- (c) Država članica može odstupiti od zahtjeva iz točke (b) ako smatra da bi proširenje primjene cestarina na vozila lakša od 12 tona:

- imalo značajne negativne učinke na slobodan protok prometa, na okoliš, na razine buke, na zagušenje prometa ili na zdravlje, ili
- uključivalo administrativne troškove koji bi iznosili više od 30 % od ostvarenog dodatnog prihoda.

3. Za korištenje istog dijela ceste ne mogu se za bilo koju kategoriju vozila istodobno ubirati i cestarina i korisnička naknada. Međutim, države članice mogu ipak naplaćivati cestarine na mrežama na kojima se ubiru korisničke naknade za korištenje mostova, tunela i gorskih prijelaza.

4. Cestarine i korisničke naknade ne smiju biti izravno ili neizravno diskriminirajuće u odnosu na nacionalnost prijevoznika, državu ili mjesto poslovnog nastana prijevoznika, ili u odnosu na registraciju vozila, ili ishodište ili odredište prijevoza.”;

- (b) umeću se sljedeći stavci:

„4.a Države članice mogu predvidjeti snižene cestarine ili korisničke naknade, ili izuzeća od obveze plaćanja cestarina ili korisničkih naknada za vozila koja su izuzeta od zahtjeva instaliranja i upotrebe tahografa u skladu s Uredbom Vijeća (EEZ) br. 3821/85 od 20. prosinca 1985. o tahografu u cestovnom prometu (*), i u slučajevima na koje se odnose i primjenjuju uvjeti iz članka 6. stavka 2. točaka (a) i (b) te Direktive.

4.b Budući da tarifne strukture koje uključuju popuste ili sniženja cestarina za česte korisnike mogu rezultirati stvarnim uštedama na administrativnim troškovima operatora infrastrukture, države članice mogu predvidjeti takve popuste ili sniženja pod uvjetom:

- da ispunjavaju uvjete navedene u stavku 10. točki (a),
- da su u skladu s Ugovorom, posebno s njegovim člancima 12., 49., 86. i 87.,
- da ne narušavaju tržišno natjecanje u unutarnjem tržištu,
- da je posljedična tarifna struktura linearna, proporcionalna, dostupna svim korisnicima pod jednakim uvjetima, te da ne dovodi do dodatnih troškova koji se prenose na druge korisnike u obliku viših cestarina.

Takvi popusti ili sniženja nisu ni u kojem slučaju veći od 13 % cestarine koju plaćaju jednaka vozila koja nemaju pravo na popust ili sniženje.

4.c O svim shemama popusta i sniženja obavješuje se Komisija, koja provjerava njihovu usklađenost s uvjetima navedenim u stavcima 4.a i 4.b, te ih odobrava u skladu s postupkom iz članka 9.c stavka 2.;

(*) SL L 370, 31.12.1985., str. 8. Uredba kako je zadnje izmijenjena Uredbom Komisije (EZ) br. 432/2004 (SL L 71, 10.3.2004., str. 3.).”;

(c) stavak 6. mijenja se i glasi:

„6. Režimi za ubiranje cestarina i/ili korisničkih naknada ne smiju financijski ili na bilo koji drugi način staviti neredovite korisnike cestovne mreže u neopravdano nepovoljan položaj. Posebno, kada država članica ubire cestarine i/ili korisničke naknade isključivo pomoću sustava koji zahtijeva upotrebu uređaja ugrađenih u vozilo, ona te uređaje stavlja na raspolaganje pod razumnim administrativnim i gospodarskim uvjetima.”;

(d) brišu se drugi i treći podstavak stavka 7.;

(e) stavci 9. i 10. zamjenjuju se sljedećim:

„9. Cestarine se temelje isključivo na načelu povrata infrastrukturnih troškova. To znači da su izmjerljive prosječne cestarine povezane s troškovima izgradnje te s troškovima rada, održavanja i razvoja dotične infrastrukturne mreže. Izmjerljive prosječne cestarine mogu također uključivati dobit od kapitala ili stopu dobitka na temelju tržišnih uvjeta.

10. (a) Ne dovodeći u pitanje izmjerljive prosječne cestarine iz stavka 9., države članice mogu mijenjati stope cestarina u svrhe kao što su borba protiv oštećenja okoliša, borba protiv zagušenja prometa, smanjenje oštećenja infrastrukture, najbolja moguća upotreba dotične infrastrukture ili u svrhu unapređenja sigurnosti ceste, uz uvjet da takva promjena:

- razmjerna je postavljenom cilju,
- transparentna je i nediskriminirajuća, posebno u odnosu na nacionalnost prijevoznika, državu ili mjesto poslovnog nastana prijevoznika, ili u odnosu na registraciju vozila, ili ishodište ili odredište prijevoza,
- nije osmišljena tako da stvara dodatne prihode od cestarine, s tim da se svako nenamjerno povećanje prihoda, (koje dovodi do izmjerljivih prosječnih cestarina koje nisu u skladu sa stavkom 9.), uravnoteži kroz promjene u strukturi varijacije koja se mora provesti u roku od dvije godine računajući od kraja obračunske godine u kojoj je ostvaren dodatni приход,
- poštuje gornji prag fleksibilnosti naveden u točki (b).

(b) Podložno uvjetima iz točke (a), stope cestarina mogu varirati u skladu s:

- EURO emisijskim razredom, kako je navedeno u Prilogu 0, uključujući razinu PM i NOx, uz uvjet da ni jedna cestarina ne

premašuje više od 100 % cestarinu koja se zaračunava za jednaka vozila koja zadovoljavaju najstrože emisijske standarde, i/ili

— dijelom dana, vrstom dana ili dobi godine, uz uvjet da:

i. ni jedna cestarina ne premašuje više od 100 % cestarinu koja se zaračunava tijekom najjeftinijeg dijela dana, vrste dana ili dobi godine; ili

ii. ako je najjeftinije razdoblje besplatno, kazna za najskuplje razdoblje dana, vrstu dana ili dob godine ne premašuje više od 50 % razinu cestarine koja bi se inače primjenjivala na navedeno vozilo.

Od država članica se zahtijeva da stope po kojima se zaračunavaju cestarine promijene u skladu s prvom alinejom najkasnije do 2010., ili u slučaju ugovora o koncesiji, kod obnove tog ugovora o koncesiji.

Međutim, država članica može odstupiti od ovog zahtjeva:

i. ako bi to ozbiljno ugrozilo cjelovitost sustava cestarina na njezinom državnom području;

ii. ako za navedeni sustav cestarina uvođenje ovakvih razlikovanja ne bi bilo tehnički izvedivo; ili

iii. ako bi to dovelo do skretanja vozila, koja su najveći zagađivači, s transeuropske cestovne mreže s posljedičnim učinkom na sigurnost ceste i javno zdravlje.

O svakom takvom odstupanju obavješćuje se Komisija.

(c) U skladu s uvjetima iz točke (a), stope cestarina mogu u iznimnim slučajevima, za specifične projekte koji su od velikog značaja za Europu biti predmet drugih oblika promjena kako bi se osigurala komercijalna održivost tih projekata kad se oni izlože izravnom tržišnom natjecanju s drugim načinima prijevoza. Posljedična tarifna struktura je linearna, proporcionalna, jasno objavljena, dostupna svim korisnicima pod jednakim uvjetima, te ne dovodi do dodatnih troškova koji se prenose na druge korisnike u obliku viših cestarina. Prije provedbe takvog tarifnog sustava, Komisija provjerava njegovu usklađenost s uvjetima iz ove točke.”;

(f) dodaju se sljedeći stavci:

„11. Ne dovodeći u pitanje članak 9. stavke 1. i 1.a, u izuzetnim slučajevima koji se odnose na infrastrukturu u gorskim područjima može se, nakon što se obavijesti Komisija, zaračunati dodatak na cestarine za određene dijelove ceste:

(a) na kojima dolazi do velikih zagušenja koja utječu na slobodno kretanje vozila; ili

(b) na kojima vozila uzrokuju značajne štete za okoliš

pod uvjetom:

— da se prihod od tog dodatka investira u prioritetne projekte od europskog interesa koji su navedeni u Prilogu III. Odluci br. 884/2004/EZ koji izravno doprinose smanjivanju zagušenja i štetnog utjecaja na okoliš i koji se nalaze na istom koridoru kao i dio ceste za koji se naplaćuje taj dodatak,

— da dodatak, koji se može primijeniti na cestarine koje su izmijenjene u skladu sa stavkom 10., ne premašuje 15 % izmjerljive prosječne cestarine koja je izračunana u skladu sa stavkom 9., osim u slučaju kad se ostvaren prihod investira u prekogranične dijelove prioritetnih projekata od europskog interesa koji uključuju infrastrukturu u gorskim područjima, kada dodatak ne smije biti viši od 25 %,

— da primjena dodatka ne uzrokuje nepravičan postupak prema komercijalnom prometu u usporedbi s drugim korisnicima ceste,

— da se Komisiji prije početka naplaćivanja dodatka dostave financijski planovi za infrastrukturu na kojoj će se taj dodatak naplaćivati, te analiza troškova i koristi novog infrastrukturnog projekta,

— da se unaprijed utvrdi i ograniči razdoblje u kojem će se naplaćivati dodatak, pri čemu je to razdoblje, što se tiče očekivanog prihoda, u skladu s predanim financijskim planovima i analizom troškova i koristi.

Primjena ove odredbe na nove prekogranične projekte ovisi o suglasnosti navedenih država članica.

Kad Komisija primi financijske planove od države članice koja namjerava naplaćivati dodatak, ona te

informacije stavlja na raspolaganje članovima Odbora iz članka 9.c stavka 1. Ako Komisija smatra da planirani dodatak ne zadovoljava uvjete iz ovog stavka, ili ako smatra da će planirani dodatak imati značajne negativne učinke na gospodarski razvoj rubnih područja, ona može u skladu s postupkom iz članka 9.c stavka 2. odbaciti ili zahtijevati izmjenu planova za naknade koje je navedena država članica predala.

12. Kad vozač pri kontroli ne može predočiti dokumente vozila koji su potrebni za utvrđivanje podataka navedenih u prvoj alineji stavka 10. točke (b), te za utvrđivanje tipa vozila, države članice mogu zaračunati najvišu dopuštenu cestarinu.”

3. Umeće se sljedeći članak:

„Članak 7.a

1. Pri utvrđivanju razine izmjerljivih prosječnih cestarina koje se zaračunavaju na određenoj infrastrukturnoj mreži ili na jasno određenom dijelu te mreže, države članice uzimaju u obzir različite troškove navedene u članku 7. stavku 9. Troškovi koji se uzimaju u obzir odnose se na mrežu ili dio mreže na kojima se cestarine ubiru te na vozila kojima se te cestarine naplaćuju. Države članice mogu odlučiti da te troškove ne vraćaju kroz prihod od cestarine, ili da vraćaju samo određeni postotak tih troškova.

2. Cestarine se utvrđuju u skladu s člankom 7. i stavkom 1. ovog članka.

3. Za nove režime cestarina, osim onih koje se odnose na koncesijske cestarine koje države članice uvedu nakon 10. lipnja 2008., države članice izračunavaju troškove upotrebom metodologije koja se zasniva na temeljnim načelima izračuna navedenim u Prilogu III.

Za nove koncesijske cestarine koje se uvedu nakon 10. lipnja 2008., najviša razina cestarina bit će jednaka ili manja od razine koja bi se dobila upotrebom metodologije koja se zasniva na temeljnim načelima izračuna navedenim u Prilogu III. Ova se jednakost procjenjuje na temelju razumno dugog referentnog razdoblja primjerenog prirodni ugovora o koncesiji.

Režimi cestarina koji su 10. lipnja 2008. na snazi, ili za koje su prije 10. lipnja 2008. na temelju postupka javne nabave primljene ponude ili odgovori na poziv za pregovore u okviru postupka za pregovaranje, ne podliježu obvezama iz ovog stavka tako dugo dok ostanu na snazi i uz uvjet da ih se značajno ne promijeni.

4. Najmanje četiri mjeseca prije provedbe novog režima cestarina države članice dostavljaju Komisiji:

(a) u odnosu na režime cestarina osim onih koji se odnose na koncesijske cestarine:

- jedinične vrijednosti i druge parametre upotrijebljene pri izračunu različitih elemenata troškova, i
- jasne podatke o vozilima na koje se odnosi njihov režim cestarina i o geografskom rasponu mreže ili dijela mreže koji je upotrijebljen za izračun svakog troška, te postotak troškova koji žele povratiti;

(b) u odnosu na režime koji se odnose na koncesijske cestarine:

- ugovore o koncesiji ili značajne izmjene tih ugovora,
- polazišne postavke na kojima davatelj koncesije temelji obavijest o koncesiji kako je navedeno u Prilogu VII. B Direktivi 2004/18/EZ; ove polazišne postavke uključuju procjenu troškova iz članka 7. stavka 9. koji se predviđaju koncesijom, predviđen promet prema tipovima vozila, predviđene razine cestarina i geografski raspon mreže obuhvaćen ugovorom o koncesiji.

5. Države članice također, najmanje četiri mjeseca prije njihove provedbe, obavješćuju Komisiju o novim režimima cestarina koji se primjenjuju na paralelnim cestama na koje se može preusmjeriti promet s transeuropske cestovne mreže i/ili koje su u izravnom tržišnom natjecanju s nekim dijelovima te mreže na kojima se ubiru cestarine. Ova obavijest uključuje barem podatke o geografskom rasponu mreže na kojoj se naplaćuje cestarina, o vozilima od kojih se cestarina naplaćuje i o visinama predviđenih cestarina, zajedno s objašnjenjem načina na koji je utvrđena visina cestarine.

6. Za slučajeve koji podliježu obvezama iz stavka 3., Komisija u roku četiri mjeseca od primitka obavijesti u skladu sa stavkom 4. daje svoje mišljenje o tome jesu li te obveze ispunjene.

Komisija može također dati svoje mišljenje za režime cestarina iz stavka 5., posebno što se tiče proporcionalnosti i transparentnosti predloženih režima i njihovog vjerojatnog utjecaja na tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu i na slobodno kretanje robe.

Mišljenja Komisije se stavljaju na raspolaganje Odboru iz članka 9.c stavka 1.

7. Ako država članica želi primijeniti odredbe iz članka 7. stavka 11. u vezi s režimima cestarina koji su 10. lipnja 2008. već na snazi, ona pruža podatke koji pokazuju da je

izmjerljiva prosječna cestarina koja se primjenjuje na navedenu infrastrukturu u skladu s člankom 2.aa, člankom 7. stavkom 9. i člankom 7. stavkom 10.”

4. Umeće se sljedeći članak:

„Članak 7.b

Ova Direktiva ne utječe na slobodu država članica koje uvode sustav cestarina i/ili korisničkih naknada za infrastrukturu kako bi, ne dovodeći u pitanje članke 87. i 88. Ugovora, odredile odgovarajuću nadoknadu za ove naknade.”

5. Članak 8. stavak 2. točka (b) mijenja se i glasi:

„(b) plaćanje jedinstvene korisničke naknade omogućava pristup mreži prema definiciji države članice u skladu s člankom 7. stavkom 1.”

6. Umeće se sljedeći članak:

„Članak 8.a

Svaka država članica nadzire sustav cestarina i/ili korisničkih naknada kako bi osigurala njegovo funkcioniranje na transparentan i nediskriminirajući način.”

7. Članak 9. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Ova Direktiva ne sprečava države članice da na nediskriminirajući način primjenjuju:

(a) određena davanja ili naknade:

- koje se ubiru pri registriranju vozila, ili
- se naplaćuju za vozila ili terete neuobičajenih težina ili dimenzija;

(b) parkirališne naknade i posebne urbane prometne naknade.

1.a Ova Direktiva ne sprečava države članice da na nediskriminirajući način primjenjuju:

- (a) regulatorne naknade koje su posebno osmišljene za borbu protiv zagušenja prometa u određeno vrijeme i na određenom mjestu;
- (b) regulatorne naknade koje su posebno osmišljene za borbu protiv učinaka na okoliš, uključujući lošu kakvoću zraka

na bilo kojoj cesti, posebno u urbanim područjima, uključujući ceste transeuropske cestovne mreže koje presijecaju urbana područja.”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Države članice odlučuju kako se upotrebljava prihod od naknada za korištenje cestovne infrastrukture. Da bi se omogućio razvoj prometne mreže kao cjeline, prihod od naknada bi se trebao upotrijebiti na korist prometnog sektora i za optimiziranje cjelokupnog prometnog sustava.”

8. Umeću se sljedeći članci:

„Članak 9.a

Države članice uspostavljaju odgovarajuće kontrole, te utvrđuju sustav sankcija koje se primjenjuju u slučaju kršenja nacionalnih propisa donesenih na temelju ove Direktive. One poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale njihovu primjenu. Ove sankcije su učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.

Članak 9.b

Komisija pomaže pri uspostavljanju dijaloga i pri razmjeni tehničkog znanja između država članica što se tiče provedbe ove Direktive, a posebno njezinog Priloga III. Komisija u skladu s postupkom iz članka 9.c stavka 3. ažurira i pojašnjava priloge 0., III. i IV. u odnosu na tehnički razvoj, te priloge I. i II. u odnosu na inflaciju.

Članak 9.c

1. Komisiji pomaže Odbor.

2. Pri pozivanju na ovaj stavak, primjenjuju se članci 3. i 7. Odluke 1999/468/EZ uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

3. Pri pozivanju na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Razdoblje utvrđeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ iznosi tri mjeseca.

4. Odbor donosi svoj poslovnik.”

9. Članak 11. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 11.

Najkasnije 10. lipnja 2011. Komisija podnosi Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o provedbi i učincima ove Direktive, uzimajući u obzir tehnološki razvoj i trend gustoće prometa u odnosu na vozila težine između 3,5 i 12 tona, procjenjujući njezin utjecaj na unutarnje tržište,

uključujući otočna područja, područja bez izlaza na more i rubna područja Zajednice, razinu investiranja u ovaj sektor, te njezin doprinos postizanju ciljeva održive prometne politike.

Države članice najkasnije 10. prosinca 2010. dostavljaju Komisiji podatke potrebne za ovo izvješće.

Nakon ispitivanja svih opcija, uključujući troškove povezane s okolišem, bukom, zagušenjem prometa i zdravljem, Komisija najkasnije 10. lipnja 2008. predstavlja opće prihvatljiv, transparentan i sveobuhvatan model za procjenu svih vanjskih troškova koji će poslužiti kao osnova za buduća izračunavanja infrastrukturnih naknada. Ovaj je model popraćen analizom utjecaja internalizacije vanjskih troškova za sve načine prijevoza te strategijom za postupnu provedbu tog modela za sve vrste prijevoza.

Ovo izvješće i model prema potrebi su popraćeni odgovarajućim prijedlozima Europskog parlamenta i Vijeća za daljnju reviziju ove Direktive.”

10. Tablica iz Priloga II. u kojoj su navedeni iznosi godišnjih naknada zamjenjuje se sljedećom tablicom:

	Najviše tri osovine	Najviše četiri osovine
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV i manja onečišćenja	797	1 329

11. Posljednja rečenica Priloga II. zamjenjuje se sljedećim:

„Dnevna korisnička naknada jednaka je za sve kategorije vozila i iznosi 11 eura.”

12. Umeće se Prilog 0., čiji se tekst nalazi u Prilogu I. ovoj Direktivi.

13. Dodaje se Prilog III., čiji se tekst nalazi u Prilogu II. ovoj Direktivi.

14. Dodaje se Prilog IV., čiji se tekst nalazi u Prilogu III. ovoj Direktivi.

Članak 2.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 10. lipnja 2008. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva, zajedno s tablicom koja prikazuje podudaranje odredaba ove Direktive s donesenim nacionalnim odredbama.

Članak 3.

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

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 17. svibnja 2006.

Za Europski parlament

Predsjednik

J. BORRELL FONTELLES

Za Vijeće

Predsjednik

H. WINKLER

PRILOG I.

„PRILOG 0.

GRANIČNE EMISIJE

1. Vozilo kategorije „EURO 0“

Masa ugljičnog monoksida (CO) g/kWh	Masa ugljikovodika (HC) g/kWh	Masa dušikovih oksida (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Vozila kategorija „EURO I“/„EURO II“

	Masa ugljičnog monoksida (CO) g/kWh	Masa ugljikovodika (HC) g/kWh	Masa dušikovih oksida (NOx) g/kWh	Masa čestica (PT) g/kWh
Vozilo kategorije „EURO I“	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Vozilo kategorije „EURO II“	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ Koeficijent granične vrijednosti emisije čestica za motore snage 85 kW ili manje je 1,7.

3. Vozila kategorija „EURO III“/„EURO IV“/„EURO V“/„EEV“

Specifične mase ugljičnog monoksida, ukupni ugljikovodici, dušikovi oksidi i čestice utvrđene testom ESC, te neprozirnost ispušnih plinova utvrđena testom ELR, ne smiju prelaziti sljedeće vrijednosti ⁽¹⁾:

	Masa ugljičnog monoksida (CO) g/kWh	Masa ugljikovodika (HC) g/kWh	Masa dušikovih oksida (NOx) g/kWh	Masa čestica (PT) g/kWh	Ispušni plinovi ⁻¹
Vozilo kategorije „EURO III“	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Vozilo kategorije „EURO IV“	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vozilo kategorije „EURO V“	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Vozilo kategorije „EEV“	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Ciklus provjere sastoji se od niza točaka provjere, s tim da su za svaku točku definirani brzina i obrtni moment koje motor mora imati pri jednakomjernom radu, (test ESC), ili pri promjenjivim uvjetima rada (testovi ETC i ELR).

⁽²⁾ 0,13 za motore s radnim obujmom manjim od 0,7 dm³ i nominalnom brzinom većom od 3 000 min⁻¹.

4. Kako je određeno u Direktivi 88/77/EEZ, mogu se uzeti u obzir buduće emisijske kategorije vozila i buduće izmjene.”

PRILOG II.

„PRILOG III.

TEMELJNA NAČELA ZA RASPODJELU TROŠKOVA I IZRAČUN CESTARINA

Ovim se Prilogom reguliraju temeljna načela za izračun izmjerljivih prosječnih cestarina u skladu s člankom 7. stavkom 9. Obveza da cestarine ovisе o troškovima ne dovodi u pitanje slobodu država članica da u skladu s člankom 7.a stavkom 1. odluče da se svi troškovi ne pokrivaju iz prihoda od cestarina, ili njihovu slobodu da u skladu s člankom 7. stavkom 10. primijene iznose određenih cestarina tako da odstupaju od prosječnih ⁽¹⁾.

Primjena ovih načela mora u potpunosti biti u skladu s drugim postojećim obvezama u skladu s pravom Zajednice, posebno u odnosu na ugovore o koncesiji koji se dodjeljuju u skladu s Direktivom 2004/18/EZ te s drugim instrumentima Zajednice na području javne nabave.

Kada država članica pregovara s jednom ili više trećih strana radi sklapanja koncesijskog ugovora za izgradnju ili poslovanje dijela njezine infrastrukture, ili ako zbog toga stupi u neki drugi dogovor utemeljen na nacionalnom zakonodavstvu ili na ugovoru koji je sklopila vlada države članice, usklađenost s ovim načelima procjenjuje se na temelju rezultata ovih pregovora.

1. Definicija mreže i relevantnih vozila

- Kad se na cjelokupnu transeuropsku cestovnu mrežu ne primjenjuje jedinstven režim cestarina, država članica točno određuje onaj dio ili dijelove mreže na kojima se primjenjuje režim cestarine, kao i sustav koji upotrebljava za kategorizaciju vozila u svrhu primjene različitih iznosa cestarina. Države članice također navode obuhvaća li njihov režim cestarina i vozila ispod praga od 12 tona.
- Kada država članica odluči da za različite dijelove svoje mreže donese različite politike koji se tiču povrata troškova, (kao što je to dopušteno u skladu s člankom 7.a stavkom 1.), za svaki jasno definiran dio mreže troškovi se izračunavaju posebno. Država članica može odlučiti podijeliti svoju mrežu na određen broj jasno definiranih dijelova kako bi se za svaki dio sklopili posebni ugovori o koncesiji ili slično.

2. Troškovi infrastrukture

2.1. Investicijski troškovi

- Investicijski troškovi uključuju troškove izgradnje, (uključujući troškove financiranja), i troškove razvoja infrastrukture, te tamo gdje je to primjenjivo, povrat od investicijskog ulaganja ili stopu dobiti. Također se uključuju troškovi stjecanja zemljišta, planiranja, projektiranja, nadzora građevinskih ugovora i upravljanja projektom, te troškovi za arheološka istraživanja i istraživanja tla, kao i drugi relevantni sporedni troškovi.
- Povrat troškova izgradnje temelji se ili na vijeku trajanja infrastrukture ili na nekom drugom razdoblju amortizacije, (koje nije kraće od 20 godina), koje se smatra prikladnim zbog financiranja kroz ugovor o koncesiji ili na neki drugi način. Trajanje razdoblja amortizacije može biti ključna varijabla u pregovorima za sklapanje ugovora o koncesiji, posebno ako navedena država članica, kao ugovorna strana, želi postaviti gornju granicu izmjerljive prosječne cestarine koja će se primjenjivati.
- Ne dovodeći u pitanje izračun investicijskih troškova, povrat troškova može:
 - biti jednakomjerno raspodijeljen tijekom razdoblja amortizacije, ili izmjerljiv u početnim, srednjim ili kasnijim godinama, uz uvjet da se takva izmjerljivost izvodi na transparentan način,
 - predvidjeti indeksaciju cestarina tijekom razdoblja amortizacije.
- Svi troškovi nastali u proteklom razdoblju temelje se na plaćenim iznosima. Troškovi koji će još nastati u budućnosti, temelje se na razumnim predviđanjima tih troškova.

⁽¹⁾ Ove odredbe zajedno s fleksibilnostima u vezi s načinima povrata troškova tijekom vremena, (vidjeti treću alineju točke 2.1), omogućavaju širok raspon za utvrđivanje cestarina na razinama koje su prihvatljive korisnicima i prilagođene posebnim ciljevima prometne politike države članice.

- Javne investicije se mogu smatrati zajmovima. Kamatna stopa koja se primjenjuje na troškove nastale u proteklom razdoblju je stopa koja se primjenjivala na javne zajmove tijekom tog razdoblja.
- Troškovi se raspoređuju na teška teretna vozila, (HGV), na objektivnoj i transparentnoj osnovi uzimajući u obzir razmjernost prometa teških teretnih vozila koji će se odvijati po mreži i s tim povezane troškove. Vozila/kilometri koje prijeđu teška teretna vozila mogu se u tu svrhu podesiti objektivno opravdanim „čimbenicima izjednačavanja” poput onih navedenih u točki 4. ⁽¹⁾.
- Određivanje procijenjenog povrata od investicijskog ulaganja ili stope dobiti mora biti razumno i odražavati uvjete na tržištu, te se može mijenjati radi poticanja veće učinkovitosti treće ugovorne strane u pogledu zahtjeva koji se postavljaju na kvalitetu usluge. Povrat od investicijskog ulaganja se može proračunati upotrebom gospodarskih pokazatelja, kao što su IRR, (unutarnja stopa povrata investicija), ili WACC (izmjerljiv prosječni trošak kapitala).

2.2. Godišnji troškovi održavanja i troškovi konstrukcijskih popravaka

- Ovi troškovi uključuju godišnje troškove održavanja mreže i periodične troškove povezane s popravcima, učvršćivanjem i mijenjanjem površinskog sloja ceste, kako bi se osiguralo održavanje operativne funkcionalnosti mreže tijekom vremena.
- Ovakvi se troškovi raspoređuju između teških teretnih vozila i ostalog prometa na temelju stvarnih i predviđenih udjela vozila/kilometara, i mogu se prilagođavati objektivno opravdanim faktorima izjednačavanja, poput onih navedenih u točki 4.

3. Troškovi poslovanja, upravljanja i ubiranja cestarina

Ovi troškovi uključuju sve troškove operatora infrastrukture koji nisu sadržani u odjeljku 2., a koji se odnose na provedbu, rad i upravljanje infrastrukturom i sustavom ubiranja cestarine. Oni posebno uključuju:

- troškove izgradnje, uspostave i održavanja naplatnih kućica i drugih sustava naplate,
- svakodnevne troškove rada, upravljanja i provođenja sustava naplate cestarina,
- upravne naknade i pristojbe povezane s ugovorima o koncesiji,
- troškove upravljanja, uprave i usluga povezane s poslovanjem infrastrukture.

Troškovi mogu uključivati povrat od investicijskog ulaganja ili stopu dobiti koji odražavaju stupanj prenesenog rizika.

Ovakvi se troškovi na pravičnoj i transparentnoj osnovi raspodjeljuju na sve klase vozila koje podliježu sustavu naplaćivanja cestarina.

4. Udio teretnog prometa, čimbenici izjednačenja i mehanizam ispravka

- Izračun cestarina se temelji na stvarnim ili predviđenim udjelima prijeđenih kilometara teških teretnih vozila, koji se prema potrebi mogu prilagoditi pomoću čimbenika izjednačenja, kako bi se uvažili povećani troškovi izgradnje i popravaka infrastrukture koju koriste teretna vozila.
- U sljedećoj tablici je prikazan skup okvirnih čimbenika izjednačenja. Ako država članica koristi čimbenike izjednačenja čiji se omjeri razlikuju od onih prikazanih u ovoj tablici, ti se čimbenici moraju temeljiti na objektivno opravdanim kriterijima i moraju biti dostupni javnosti.

⁽¹⁾ Kod primjene čimbenika izjednačavanja, država članica mora voditi računa o izgradnji ceste koja se odvija u više faza ili upotrebom pristupa dugog vijeka trajanja.

Kategorija vozila ⁽¹⁾	Čimbenici izjednačenja		
	Konstruktivski popravak ⁽²⁾	Investicije	Godišnje održavanje
Između 3,5 t i 7,5 t, kategorija 0	1	1	1
> 7,5 t, kategorija I	1,96	1	1
> 7,5 t, kategorija II	3,47	1	1
> 7,5 t, kategorija III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Za određivanje kategorije vozila vidjeti Prilog IV.

⁽²⁾ Kategorije vozila odgovaraju osovinским težinama od 5,5, 6,5, 7,5 i 8,5 tona.

- Režimi naplate cestarina koji se temelje na predviđenim razinama prometa moraju imati korektivni mehanizam pomoću kojeg se cestarine povremeno prilagođavaju kako bi se ispravio bilo kakav pre nizak ili previsok povrat troškova zbog pogrešaka prognoze.”

PRILOG III.

„PRILOG IV.

OKVIRNO UTVRĐIVANJE KATEGORIJE VOZILA

Kategorije vozila su definirane u donjoj tablici.

Vozila se klasificiraju u potkategorije 0, I, II i III u skladu sa štetom koju uzrokuju na površini ceste, uzlaznim slijedom (tako je kategorija III kategorija koja nanosi najveću štetu cestovnoj infrastrukturi). Šteta raste eksponencijalno s porastom osovine težine.

Sva motorna i kombinirana vozila čija je maksimalna dopuštena težina u natovarenom stanju manja od 7,5 tona, pripadaju u kategoriju štetnosti 0.

Motorna vozila

Pogonske osovine sa zračnim ovjesom ili priznatim ekvivalentom ⁽¹⁾		Drugi sustavi ovjesa pogonske osovine		Kategorija štete	
Broj osovine i najveća dopuštena ukupna težina natovarenog vozila (u tonama)		Broj osovine i najveća dopuštena ukupna težina natovarenog vozila (u tonama)			
Ne manje od	Manje od	Ne manje od	Manje od		
<i>Dvije osovine</i>					
7,5	12	7,5	12	I.	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
<i>Tri osovine</i>					
15	17	15	17	II.	
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25				
25	26				
		23	25		
		25	26		
<i>Četiri osovine</i>					
23	25	23	25		I.
25	27	25	27		
27	29				
		27	29	II.	
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

⁽¹⁾ Ovjes koji se priznaje kao ekvivalentan u skladu s definicijom iz Priloga II. Direktivi Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju, za određena cestovna vozila koja prometuju u Zajednici, najvećih dopuštenih dimenzija u nacionalnom i međunarodnom prometu i najvećih dopuštenih težina u međunarodnom prometu (SL L 235, 17.9.1996., str. 59.). Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2002/7/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 67, 9.3.2002., str. 47.).

Kombinirana vozila (vučna vozila s poluprikolicom i teretna vozila s prikolicom)

Pogonske osovine sa zračnim ovjesom ili priznatim ekvivalentom		Drugi sustavi ovjesa pogonske osovine		Kategorija štete
Broj osovine i najveća dopuštena ukupna težina natovarenog vozila (u tonama)		Broj osovine i najveća dopuštena ukupna težina natovarenog vozila (u tonama)		
Ne manje od	Manje od	Ne manje od	Manje od	
2 + 1 osovina				
7,5	12	7,5	12	I.
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
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	
36	38			
2 + 3 osovine				
36	38	36	38	II.
38	40			
		38	40	III.
3 + 2 osovine				
36	38	36	38	II.
38	40			
		38	40	III.
		40	44	
40	44			
3 + 3 osovine				
36	38	36	38	I.
38	40			
		38	40	II.
		40	44"	
40	44	40	44"	