

32011L0076

14.10.2011.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 269/1

DIREKTIVA 2011/76/EU EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 27. rujna 2011.****o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o pristojbama koje se naplaćuju za korištenje određenih
infrastruktura za teška teretna vozila****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

slobodi kretanja u interesu zdravog ekonomskog rasta, pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta i teritorijalne kohezije.

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 9. stavak 1.,

(3) Kako bi se u skladu s tim postigla što veća učinkovitost prometnog sustava, zajednička prometna politika bi trebala koristiti različite instrumente pomoću kojih bi poboljšala prometnu infrastrukturu i korištenje tehnologija te omogućila učinkovitije upravljanje potražnjom za prometnim uslugama, posebno poticanjem obnavljanja voznoga parka, učinkovitijim korištenjem infrastrukture i komodalnosti. Ovo zahtijeva daljnju primjenu načela „korisnik plaća” te za sve vrste prijevoza u prometnom sektoru razvijanje i provođenje načela „onečišćivač plaća”.

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,

(4) Direktivom 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽⁴⁾, Komisija je pozvana da predstavi model za procjenu svih vanjskih troškova nastalih zbog korištenja prometne infrastrukture, a koji bi poslužio kao temelj za buduće izračune infrastrukturnih pristojbi. Taj model je trebala popratiti analiza učinka internalizacije vanjskih troškova za sve vrste prijevoza i strategija za postupnu provedbu modela te, prema potrebi, prijedlozi za daljnju reviziju te Direktive.

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija ⁽²⁾,u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom ⁽³⁾,

budući da:

(5) Kako bi se približili održivoj prometnoj politici, cijene prijevoza bi trebale bolje odražavati troškove vezane uz onečišćenje zraka i onečišćenje bukom uzrokovane prometom, klimatske promjene i zastoje koji su posljedica stvarne uporabe svih vrsta prijevoza, kako bi se na taj način postigla što bolje korištenje infrastrukture, smanjilo lokalno onečišćenje, upravljalo zastojima i borilo protiv klimatskih promjena uz što manji trošak za gospodarstvo. Za to je potreban stupnjeviti pristup u svim vrstama prijevoza, uzimajući u obzir posebnosti svakog od njih.

(1) Promicanje održivog prometa ključni je element zajedničke prometne politike. Iz tog bi razloga trebalo smanjiti doprinos prometnog sektora klimatskim promjenama i njegove negativne učinke, a posebno zastoje, koji priječe mobilnost, i onečišćenje zraka i onečišćenje bukom, koji štete zdravlju i okolišu. Pored toga, zahtjeve vezane uz zaštitu okoliša potrebno je integrirati u definiciju i provedbu ostalih politika Unije, uključujući zajedničku prometnu politiku.

(2) Cilj smanjenja negativnih učinaka prometa trebalo bi postići tako da se izbjegnu nesrazmjerne prepreke

(6) U svim vrstama prijevoza već je započela internalizacija vanjskih troškova, a relevantni propisi Unije omogućavaju da se internalizacija odvija postupno, ili ju barem ne sprečavaju. Međutim, taj proces je potrebno nadgledati te dalje poticati za sve vrste prijevoza primjenjujući zajednička načela, istodobno uzimajući u obzir posebnosti svake vrste prijevoza.

⁽¹⁾ SL C 255, 22.9.2010., str. 92.

⁽²⁾ SL C 120, 28.5.2009., str. 47.

⁽³⁾ Stajalište Europskog parlamenta od 11. ožujka 2009. (SL C 87 E, 1.4.2010., str. 345.) i Stajalište Vijeća pri prvom čitanju od 14. veljače 2011. (SL C 77 E, 11.3.2011., str. 1.). Stajalište Europskog parlamenta od 7. lipnja 2011. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od 12. rujna 2011.

⁽⁴⁾ SL L 187, 20.7.1999., str. 42.

- (7) U sektoru cestovnog prometa, cestarine koje se računaju kao pristojbe za korištenje infrastrukture na temelju prijeđene udaljenosti, čine pravičan i učinkovit gospodarski instrument za postizanje održive prometne politike, s obzirom da su izravno povezane s korištenjem infrastrukture, ekološkom učinkovitošću vozila te mjestom i vremenom uporabe vozila pa ih je stoga moguće odrediti tako da odražavaju trošak onečišćenja i zastoja uzrokovane stvarnom uporabom vozila. Štoviše, cestarine ne uzrokuju nikakvo remećenje tržišne utrke na unutarnjem tržištu jer ih plaćaju svi operateri bez obzira iz koje su države članice ili kojeg su poslovnog nastana te razmjerno intenzitetu uporabe cestovne mreže.
- (8) Analize učinka pokazuju da bi primjena cestarina izračunanih na temelju troškova onečišćenja te, na cestama s gustim prometom, na temelju većeg variranja cijena cestarina tijekom vršnih razdoblja, mogla imati pozitivan učinak na prometni sustav i doprinijeti strategiji Unije vezanoj uz klimatske promjene. Poticanjem uporabe vozila s čistijim tehnologijama, jačanjem učinkovitosti logističkog ponašanja i smanjenjem broja vožnji nenatovarenih vozila, moglo bi se smanjiti zastoje i lokalno onečišćenje. Neizravno bi to moglo imati važnu ulogu u smanjenju potrošnje goriva i doprinijeti borbi protiv klimatskih promjena.
- (9) Ova Direktiva ne sprečava države članice da ostalim korisnicima cesta, koji nisu obuhvaćeni ovom Direktivom, naplaćuje njihovu uporabu u skladu s nacionalnim propisima.
- (10) Troškovi onečišćenja zraka i onečišćenja bukom, uzrokovani prometom, kao što su zdravstveni troškovi, uključujući zdravstvenu skrb, gubitak usjeva i drugi proizvodni gubici, te troškovi socijalne skrbi, stvaraju se na državnom području države članice u kojoj je prijevoz obavljen. Načelo onečišćivač plaća primjenjuje se naplaćivanjem pristojbe za vanjske troškove koja će doprinijeti smanjenju vanjskih troškova.
- (11) Za potrebe ove Direktive, model izračuna vanjskih troškova onečišćenja zraka i onečišćenja bukom zbog prometa, koji je razvila Komisija, pruža pouzdane metode i navodi niz jediničnih vrijednosti koje mogu poslužiti kao temelj za izračun pristojbi za vanjske troškove.
- (12) I dalje postoje nesigurnosti u vezi s troškovima i koristima sustava potrebnih za uvođenje diferenciranih pristojbi na cestama s malo prometa. Dok se takve nesigurnosti ne otklone, fleksibilan pristup na razini Unije čini se najpogodnijim. Takav bi fleksibilan pristup trebao državama članicama ostaviti otvorenom mogućnost da, na temelju lokalnih i nacionalnih osobina cestovne mreže, odluče hoće li, te na kojim cestama, uvesti pristojbe za vanjske troškove.
- (13) Vremenski ograničene pristojbe koristan su sustav za već valjano načelo „korisnik plaća” kada se sustav naplate temeljen na prijeđenoj udaljenosti, koji bolje odražava stvarno korištenje infrastrukture, trenutno ne primjenjuje. Vremenski ograničene pristojbe koje se naplaćuju na dnevnoj, tjednoj, mjesečnoj ili godišnjoj osnovi ne bi smjele biti diskriminirajuće prema povremenim korisnicima s obzirom da je vjerojatno da su veliki dio takvih korisnika inozemni prijevoznici. Stoga bi za teška teretna vozila trebalo odrediti detaljnije omjere između dnevnih, tjednih, mjesečnih i godišnjih tarifa.
- (14) Kako bi se osiguralo da europski prijevoznici dobiju jasne cjenovne signale, koji djeluju kao poticaj za optimizaciju ponašanja, u srednjoročnom bi razdoblju trebalo poduzeti napore prema dostizanju konvergencije u metodama koje države članice primjenjuju za izračun vanjskih troškova.
- (15) Jasna i transparentna provedba sheme za naplatu pristojbi mogla bi omogućiti bolje funkcioniranje unutarnjeg tržišta. Stoga bi trebalo izbjegavati nedosljedne programe za naplatu pristojba kako se ne bi poremetilo tržišno natjecanje u području međunarodnog prijevoza roba na transeuropskoj cestovnoj mreži ili na određenim dijelovima te mreže, ili na bilo kojim dodatnim dijelovima međupovezanih mreža ili autocesta koji nisu dijelom transeuropske cestovne mreže. Isti načela naplate pristojbe posebno se trebaju primjenjivati na svim dijelovima mreže autocesta države članice.
- (16) Države članice bi na raspolaganju trebale putem cestarina imati mogućnost naplate najviše razine infrastrukturnih i vanjskih troškova koje dopušta ova Direktiva, ali bi trebale imati mogućnost izbora da jedan ili oba troška naplaćuju na nižoj razini ili da ih uopće ne naplaćuju.
- (17) Prilikom određivanja mreže na kojoj će se primjenjivati pristojba za vanjske troškove, države članice bi trebale imati mogućnost izbora da ne naplaćuju pristojbu za vanjske troškove na određenim cestama kako bi poboljšale dostupnost i konkurentnost rubnih, izdvojenih kopnenih i otočnih regija.
- (18) Infrastrukturnoj pristojbi bi trebalo biti moguće dodati element vanjskih troškova temeljen na trošku onečišćenja zraka i onečišćenja bukom uzrokovanih prometom. Trebalo bi dopustiti da se element vanjskih troškova uključen u pristojbu doda trošku korištenja infrastrukture pod uvjetom da se prilikom izračuna troškova poštuju određeni uvjeti kako bi se izbjegla pretjerana naplata troškova.
- (19) Kako bi se bolje izrazili troškovi onečišćenja zraka i onečišćenja bukom uzrokovanih prometom, pristojba za vanjske troškove trebala bi varirati prema vrsti cesta, vrsti vozila i, u slučaju buke, vremenskim razdobljima kada buka nastaje.

- (20) Zastoji imaju negativan učinak jer za korisnike cesta oni općenito predstavljaju gubitak vremena i rasipanje goriva. Diferencijacija infrastrukturnih pristojbi pruža alat za upravljanje zastojima, pod uvjetom da diferencirane cestarine daju jasan i smislen cjenovni signal korisnicima cesta da prilagode svoje ponašanje i tijekom vršnih razdoblja gustoće prometa izbjegniju dionice cesta s gustim prometom.
- (21) Kada se za potrebe smanjenja zastoja na određenoj dionici ceste primjenjuju promjenjive metode, treba ih osmisliti i primijeniti na prihodovno neutralan način koji prijevoznicima koji koriste dotičnu dionicu ceste tijekom ne-vršnih razdoblja u odnosu na one koji ju koriste tijekom vršnih razdoblja garantira značajne financijske prednosti.
- (22) Direktiva 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša⁽¹⁾ već pruža temelj za razvoj i dovršavanje skupa mjera Unije koje se tiču buke koju emitiraju cestovna vozila i infrastrukture tako što od nadležnih tijela zahtijeva da izrade strateške karte buke za glavne ceste i da sastave akcijske planove za smanjenje buke ondje gdje razine izloženosti mogu izazvati štetne posljedice za ljudsko zdravlje.
- (23) Nesmetano funkcioniranje unutarnjeg tržišta zahtijeva uspostavu okvira Unije kako bi se osiguralo transparentno, razmjerno i nediskriminirajuće određivanje cestovnih pristojbi na temelju lokalnih troškova onečišćenja zraka i onečišćenja bukom uzrokovanih prometom te na temelju zastoja. Taj bi okvir trebao uključivati zajednička načela određivanja pristojbe, metode izračuna, najviše razine i jedinične vrijednosti vanjskih troškova temeljene na priznatim znanstvenim metodama, kao i postupke za priopćavanje Komisiji i izvješćivanje Komisije o programima za naplatu cestarine.
- (24) Ako država članica odredi tijelo za određivanje pristojbe za vanjske troškove, ono ne bi trebalo imati interesa u određivanju neopravdana visokih iznosa i stoga bi trebalo biti neovisno o tijelu koje ubire cestarine i upravlja prihodima od cestarina.
- (25) Koridor na kojemu je dopušten dodatak pristojbi može uključivati paralelne i izravno konkurentne planinske dionice ceste unutar razumnih udaljenosti na koje se promet može preusmjeriti kao rezultat uvođenja dodatka pristojbi. U slučaju prekograničnih projekata o primjeni ove odredbe trebale bi se dogovoriti odnosne države članice i Komisija.
- (26) Kako bi se dala prednost izgradnji prioritetnih projekata od europske važnosti navedenih u Prilogu III. Odluci br. 661/2010/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže⁽²⁾, države članice koje imaju mogućnost primjene dodatka bi trebale opciji izgradnje prioritetnih projekata dati prednost pred zaračunavanjem pristojbe za vanjske troškove. Kako bi se izbjeglo prekomjerno zaračunavanje pristojbe korisnicima, pristojba za vanjske troškove ne bi se trebala spajati s dodatkom, osim kada vanjski troškovi prelaze iznos dodatka koji je već naplaćen. Stoga je prikladno, u takvom slučaju, da se iznos dodatka oduzme od iznosa pristojbe za vanjske troškove.
- (27) Popusti ili sniženja pristojbe za vanjske troškove ne bi smjeli biti dozvoljeni s obzirom da bi predstavljali značajan rizik za neopravdanu diskriminaciju određenih kategorija korisnika.
- (28) Podložno relevantnim odredbama Ugovora o funkcioniranju Europske unije o državnim potporama, trebalo bi dopustiti poticajne mjere za putovanja koja uključuju skupe prelaske među različitim vrstama prijevoza, kao što je cesta-more-cesta, u interesu teritorijalne kohezije te veće dostupnosti i konkurentnosti rubnih, izdvojenih kopnenih i otočnih regija.
- (29) Trebalo bi biti moguće, pod određenim uvjetima, dopustiti popuste i sniženja infrastrukturnih pristojbi za bilo koju kategoriju korisnika, kao što su česti korisnici ili za korisnike elektroničkog sustava naplate cestarine.
- (30) Naplata vanjskih troškova putem cestarina učinkovitije će utjecati na odluke korisnika, ako su oni svjesni takvih troškova. Stoga bi takve troškove trebalo posebno prikazati na izvaji, računu ili jednakovrijednom dokumentu kojeg izdaje operater cestarina. Pored toga, takav bi dokument prijevoznicima olakšao prijenos troškova pristojbe za vanjske troškove na otpremnika robe ili na bilo koje druge stranke.
- (31) Uporaba elektroničkog sustava za naplatu cestarina je poželjna kako bi se izbjeglo remećenje slobodnog toka prometa i kako bi se spriječili nepovoljni učinci na lokalni okoliš uzrokovani redovima na naplatnim rampama. Stoga je poželjno da se pristojba za vanjske troškove naplaćuje putem takvih sustava u skladu s Direktivom 2004/52/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine u Zajednici⁽³⁾. S ciljem olakšavanja pravilnog funkcioniranja unutarnjeg tržišta, Komisija bi trebala nadzirati napredak postignut u okviru Direktive 2004/52/EZ kako bi se u dogovorenim razdobljima uvela prava usluga europske elektroničke naplate cestarina koja bi ograničila broj elektroničkih naprava za naplatu cestarine u danom vozilu na jednu jedinicu koja je u potpunosti kompatibilna s elektroničkim sustavima za naplatu cestarine svih država članica.

(1) SL L 189, 18.7.2002., str. 12.

(2) SL L 204, 5.8.2010., str. 1.

(3) SL L 166, 30.4.2004., str. 124.

- (32) Dok su odluke o nacionalnim javnim rashodima, uključujući korištenje prihoda ostvarenih u okviru ove Direktive, u skladu s načelom supsidijarnosti, pitanja država članica, dodatni prihodi ostvareni od pristojbi za vanjske troškove ili ekvivalent ovih prihoda u financijskoj vrijednosti, trebali bi se, u skladu s ciljevima prometne politike ove Direktive, koristiti u korist prijevoznog sektora i općenito za promicanje održive mobilnosti. Stoga bi se takvi projekti trebali odnositi, između ostalog, na olakšavanje učinkovitog određivanja cijena, smanjenje onečišćenja zbog cestovnog prijevoza na mjestu gdje ono nastaje, ublažavanje njegovih učinaka, poboljšanje karakteristika vozila u vezi s emisijom CO₂ i iskorištenjem energije, razvojem alternativne infrastrukture za korisnike prijevoza, optimizacijom logistike ili poboljšanjem sigurnosti na cestama.
- (33) Kako bi se promicala interoperabilnost sustava naplate cestarina, i uz poštovanje određenih uvjeta, dvije ili više država članica trebale bi imati dopuštenje da surađuju u uvođenju zajedničkih sustava cestarina.
- (34) Komisija bi Europskom parlamentu i Vijeću pravovremeno trebala poslati obuhvatnu procjenu iskustava stečenih u državama članicama koje primjenjuju pristojbu za vanjske troškove i/ili infrastrukturnu pristojbu u skladu s ovom Direktivom.
- (35) Uredba Vijeća (EZ) br. 1083/2006 od 11. srpnja 2006. o utvrđivanju općih odredaba o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu i Kohezijskom fondu ⁽¹⁾ predviđa da se prihod ostvaren od pristojba naplaćenih izravno od korisnika mora uzeti u obzir prilikom određivanja financijskog jaza u slučaju projekata koji ostvaruju prihod. Prihod ostvaren od ubiranja pristojba za vanjske troškove, međutim, ne bi se trebao uzeti u obzir prilikom izračuna financijskog jaza budući da bi taj prihod trebao biti potrošen na projekte kojima je cilj smanjenje onečišćenja zbog cestovnog prijevoza na mjestu gdje ono nastaje, ublažavanje njegovih učinaka, poboljšanje karakteristika vozila u vezi s emisijom CO₂ i iskorištenjem energije, te razvojem alternativne infrastrukture za korisnike prijevoza.
- (36) Prilikom primjene alternativnih znanstvenih metoda za izračun pristojbi za vanjske troškove, državama članicama trebalo bi biti omogućeno uzeti u obzir metode za izračun vrijednosti monetarnih troškova vanjskih učinaka koje su navedene u studiji „*Handbook on estimation of external costs in the transport sector*” ⁽²⁾, koja daje pregled najsuvremenije teorije i prakse za procjenu vanjskih troškova.
- (37) U planinskim područjima kako su opisana u studiji „*Mountain areas in Europe: analysis of mountain areas in EU Member States, acceding and other European countries*” koju je 2004. naručila Europska komisija, trebalo bi dozvoliti više pristojbe za vanjske troškove u onoj mjeri u kojoj objektivni znanstveni podaci pokažu da onečišćenje zraka i onečišćenje bukom uzrokuju veću štetu u tim planinskim područjima zbog geografskih okolnosti i fizikalnih karakteristika kao što su nagibi cesta, temperaturne inverzije i učinak amfiteatra u udolinama.
- (38) Kako bi se za provedbu ove Direktive osigurali jednaki uvjeti, provedbene bi ovlasti trebalo prenijeti na Komisiju. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (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 ⁽³⁾.
- (39) Komisiju bi trebalo ovlastiti da donosi delegirane akte u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s određenim prilagodbama Priloga. Od iznimne je važnosti da Komisija tijekom svog pripremnog rada obavi odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na stručnoj razini.
- (40) U skladu s točkom 34. Međuinstitucionalnog sporazuma o boljem zakonodavstvu ⁽⁴⁾ države članice se pozivaju da, za vlastite potrebe i u interesu Unije, sastave vlastite tablice koje, koliko je god to moguće, ilustriraju korelaciju između ove Direktive i mjera za prenošenje, te da te tablice objave.
- (41) Budući da cilj ove Direktive, naime poticanje diferencirane naplate pristojbi na temelju vanjskih troškova kao sredstva postizanja održivog prijevoza, same države članice ne mogu dostatno ostvariti, nego ga se, s obzirom na važnost prekogranične dimenzije prijevoza, može na bolji način ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti, kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Direktiva 1999/62/EZ mijenja se kako slijedi:

1. Članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeća točka:

⁽¹⁾ SL L 210, 31.7.2006., str. 25.

⁽²⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

⁽³⁾ SL L 55, 28.2.2011., str. 13.

⁽⁴⁾ SL C 321, 31.12.2003., str. 1.

„(ad) 'autocesta' znači cesta posebno projektirana i izgrađena za promet motornih vozila koja nema neposrednog pristupa susjednim zemljištima, i koja:

- i. je opremljena, osim na posebnim mjestima ili privremeno, zasebnim prometnim kolnicima za oba smjera prometa, koji su jedan od drugoga odvojeni bilo razdjelnim trakom koji nije namijenjen prometu ili, iznimno, nekim drugim sredstvima;
- ii. se na istoj razini ne križa niti s jednom cestom, željezničkom ili tramvajskom prugom, biciklističkom stazom ili pješačkom stazom; i

iii. posebno je označena kao autocesta;;

(b) točke (b) i (ba) zamjenjuju se sljedećim:

„(b) 'cestarina, znači određeni iznos koji se plaća za vozilo na temelju udaljenosti koju je određena vrsta vozila prešla na danoj infrastrukturi i koja obuhvaća infrastrukturnu pristojbu i/ili pristojbu za vanjske troškove;

(ba) '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;;

(c) umeću se sljedeće točke:

„(bb) 'pristojba za vanjske troškove, znači pristojba koja se naplaćuje kako bi se u državi članici nadoknadili troškovi vezani uz onečišćenje zraka i onečišćenje bukom zbog prometa;

(bc) 'trošak onečišćenja zraka zbog prometa, znači trošak štete uzrokovane ispuštanjem čestica i plinova koji stvaraju ozon (prekursora), kao što su dušikov oksid i hlapivi organski spojevi, za vrijeme rada vozila;

(bd) 'trošak onečišćenja bukom zbog prometa, znači trošak štete uzrokovane bukom koju emitiraju vozila ili koja nastaje zbog dodira vozila i površine ceste;

(be) 'ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba, znači ukupan prihod od infrastrukturne pristojbe tijekom određenog razdoblja podijeljen s brojem vozila kilometara prijeđenim na dionicama ceste na kojima se naplaćivala pristojba tijekom tog razdoblja;

(bf) 'ponderirana prosječna pristojba za vanjske troškove' znači ukupan prihod od pristojbe za vanjske troškove tijekom određenog razdoblja podijeljen s brojem vozila kilometara prijeđenim

na dionicama ceste na kojima se naplaćivala pristojba tijekom tog razdoblja;”;

(d) točka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) 'vozilo' znači motorno vozilo ili kombinacija vozila namijenjena ili korištena za prijevoz roba cestom i čija najveća dopuštena masa iznosi više od 3,5 tona;;

2. Članci 7., 7.a i 7.b zamjenjuju se sljedećim:

„Članak 7.

1. Ne dovodeći u pitanje članak 9. stavak 1.a, države članice mogu zadržati ili uvesti cestarine i/ili pristojbe na trans-europskoj cestovnoj mreži ili na određenim dionicama te mreže, ili na bilo kojoj dodatnoj dionici njihove mreže autocesta koje nisu dio trans-europske cestovne mreže pod uvjetima utvrđenim u stavcima 2., 3., 4. i 5. ovog članka i člancima od 7.a do 7.k. Ovo ne dovodi u pitanje pravo država članica da, u skladu s Ugovorom o funkcioniranju Europske unije, naplaćuju cestarine i/ili pristojbe na drugim cestama, pod uvjetom da uvođenje cestarina i/ili pristojba na tim drugim cestama ne dovodi do diskriminacije međunarodnog prometa i ne remeti tržišnu utrku među prijevoznicima.

2. Države članice ne smiju za niti jednu kategoriju vozila naplatiti i cestarinu i pristojbu za korištenje iste dionice ceste. Međutim, država članica koja na svojoj mreži naplaćuje pristojbu može također naplaćivati i cestarinu za uporabu mostova, tunela i planinskih prijelaza.

3. Cestarine i pristojbe ne smiju neposredno ili posredno diskriminirati prijevoznike na temelju njihove nacionalnosti, države članice ili treće zemlje nastana ili registracije vozila, ili polazne ili krajnje točke prijevoza.

4. Države članice mogu predvidjeti snižene cijena cestarina ili pristojbi, ili izuzeće od obaveze plaćanja cestarina ili pristojbi za vozila koja su oslobođena zahtjeva da ugrade i koriste tahograf na temelju Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 od 20. prosinca 1985. o tahografu u cestovnom prometu (*), i u slučajevima obuhvaćenim člankom 6. stavkom 2. točkama (a) i (b) ove Direktive i uvjetima koji su u njima utvrđeni.

5. Država članica može izabrati da cestarine i/ili pristojbe naplaćuje samo vozilima koja imaju najvišu dopuštenu masu veću od 12 tona ako smatra da bi obuhvaćanje vozila najveće dopuštene mase niže od 12 tona, među ostalim:

(a) stvorilo značajne nepovoljne učinke na slobodan protok prometa, okoliš, razinu buke, zastoje, zdravlje ili sigurnost u prometu zbog preusmjerenja prometa;

- (b) prouzročilo administrativne troškove u iznosu od više od 30 % od dodatnog prihoda koji bi bio ostvaren tim obuhvaćanjem.

Države članice koje odluče naplaćivati cestarinu i/ili pristojbu samo vozilima najviše dopuštene mase više od 12 tona, obavješćuju Komisiju o svojoj odluci i razlozima zbog kojih su je donijele.

Članak 7.a

1. Pristojbe su razmjerne trajanju korištenja infrastrukture, ne prelaze vrijednosti određene u Prilogu II. i valjane su jedan dan, jedan tjedan, jedan mjesec ili jednu godinu. Mjesečna cijena ne prelazi 10 % godišnje cijene, tjedna cijena ne prelazi 5 % godišnje cijene, a dnevna cijena ne prelazi 2 % godišnje cijene.

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

2. Država članica određuje pristojbe, uključujući i upravne troškove, za sve kategorije vozila, na razini koja nije viša od najviših cijena utvrđenih u Prilogu II.

Članak 7.b

1. Infrastrukturalna pristojba temelji se na načelu povrata infrastrukturnih troškova. Ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba ovisna je o troškovima gradnje i troškovima poslovanja, održavanja i razvoja dotične infrastrukturne mreže. Ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba može također uključivati povrat na kapital i/ili marginu profita u tržišnim uvjetima.

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

Članak 7.c

1. Pristojba za vanjske troškove može se odnositi na troškove onečišćenja zraka zbog prometa. Na dionicama ceste koje presijecaju područja sa stanovništvom koje je izloženo emisiji prometne buke, pristojba za vanjske troškove može uključivati trošak emisije buke zbog prometa.

Pristojba za vanjske troškove varira i određuje se u skladu s minimalnim zahtjevima i metodama navedenim u Prilogu III.a, pri čemu se poštuju najviše vrijednosti iz Priloga III.b.

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

3. Pristojba za vanjske troškove koja se odnosi na onečišćenje zraka zbog prometa ne primjenjuje se na vozila koja ispunjavaju najstrože emisijske EURO norme za motore, do četiri godine nakon datuma primjene ovih normi utvrđenih u pravilima kojima se donose te norme.

4. Iznos pristojbe za vanjske troškove određuje dotična država članica. Ako država članica za ovu svrhu imenuje tijelo, to tijelo mora biti pravno i financijski neovisno od organizacije koja je zadužena za upravljanje ili prikupljanje dijela ili čitave pristojbe.

Članak 7.d

Europski parlament i Vijeće tijekom jedne godine nakon donošenja budućih, još strožih emisijskih EURO normi za motore, u skladu s redovnom pravnom procedurom, određuju odgovarajuće najviše vrijednosti u Prilogu III.b.

Članak 7.e

1. Države članice najvišu razinu infrastrukturne pristojbe računaju koristeći se metodologijom utemeljenom na temeljnim načelima izračuna utvrđenim u Prilogu III.

2. U slučaju koncesijskih pristojba, najviša razina infrastrukturne pristojbe jednaka je, ili manja, od razine koja bi nastala kao posljedica uporabe metodologije temeljene na temeljnim načelima izračuna utvrđenim u Prilogu III. Procjena takve jednakovrijednosti donosi se na temelju razumno dugog referentnog razdoblja koje odgovara prirodi ugovora o koncesiji.

3. Dogovori o ubiranju cestarina koji su već bili na snazi do 10. lipnja 2008. ili za koje su u skladu s postupkom javne nabave primljene ponude ili odgovori na pozive za pregovore u okviru postupka pregovaranja prije 10. lipnja 2008. ne podliježu obavezi utvrđenoj u stavcima 1. i 2. sve dok su ti dogovori na snazi i pod uvjetom da nisu bitno mijenjani.

Članak 7.f

1. U iznimnim slučajevima koji se tiču infrastrukture u planinskim područjima, i nakon obavješćivanja Komisije, može se dodati dodatak infrastrukturnoj pristojbi koji se naplaćuje na specifičnim dionicama ceste koje su izložene čestim zastojima, ili čija je uporaba od strane vozila uzrok značajne štete za okoliš, pod uvjetom da:

- (a) se dobitak prikupljen od dodatka uloži u financiranje izgradnje prioritarnih projekata od europskog interesa, definiranih u Prilogu III. Odluci 661/2010/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže (**), koji izravno doprinose ublažavanju zastoja ili štete za okoliš i koji su smješteni u istom koridoru kao i dionica ceste na kojoj se dodatak primjenjuje;

- (b) dodatak ne prelazi 15 % od ponderirane prosječne infrastrukturne pristojbe izračunane u skladu s člankom 7.b stavkom 1. i člankom 7.e, osim u slučaju kada se ostvareni prihod uloži u prekogranične dionice prioritetnih projekata od europskog interesa uključujući infrastrukturu u planinskim područjima, u kojem slučaju dodatak ne smije prelaziti 25 %;
- (c) naplata dodatka nema za posljedicu nepravedan tretman komercijalnog prometa u usporedbi s ostalim korisnicima cesta;
- (d) se Komisiji prije početka naplaćivanja dodatka preda opis točne lokacije za koju će se on naplaćivati te dokaz o odluci da se financira izgradnja prioritetnih projekata navedenih u točki (a);
- (e) je razdoblje tijekom kojeg će se dodatak naplaćivati unaprijed definirano i ograničeno te da je, u smislu očekivanog prihoda, to razdoblje u skladu s financijskim planovima i analizama troškova i koristi za projekte koji su sufinancirani iz prihoda ostvarenog naplatom dodatka.

Prvi podstavak primjenjuje se na nove prekogranične projekte ako se s tim slažu sve države članice uključene u taj projekt.

2. Dodatak se može primjenjivati na infrastrukturnu pristojbu koja je mijenjana u skladu s člankom 7.g.

3. Nakon što od države članice koja namjerava uvesti dodatak primi tražene informacije, Komisija ove podatke 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 odbiti planove za pristojbe koje je predala dotična država članica ili zatražiti njihove izmjene. Ovi se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnom procedurom iz članka 9.c stavka 2.

4. Na dionicama ceste na kojima su ispunjeni kriteriji za uvođenje dodatka u skladu sa stavkom 1., države članice ne mogu naplaćivati pristojbu za vanjske troškove dok se naplaćuje dodatak.

5. Iznos dodatka oduzima se od iznosa pristojbe za vanjske troškove izračunate u skladu s člankom 7.c, osim za vozila s motorima emisijskih normi EURO 0, I i II od 15. listopada 2011., te EURO III od 2015. nadalje. Svi prihodi ostvareni od istovremene naplate dodatka i pristojbe za vanjske troškove ulažu se u financiranje izgradnje prioritetnih projekata od europskog interesa iz Priloga III. Odluci br. 661/2010/EU.

Članak 7.g

1. Države članice mijenjaju infrastrukturnu pristojbu u skladu s EURO emisijskom normom motora ugrađenih u vozila tako da nijedna infrastrukturna pristojba ne iznosi više od 100 % iznad iste pristojbe za ekvivalentna vozila koja ispunjavaju najstrože trenutačno važeće emisijske

norme. Postojeći ugovori o koncesiji izuzeti su od ovog zahtjeva sve dok se ugovor ne obnovi.

Država članica ipak može odstupiti od zahtjeva da mijenja infrastrukturnu pristojbu ako:

- i. bi to ozbiljno narušilo međusobnu povezanost sustava cestarina na njenom području;
- ii. tehnički ne bi bilo praktično uvesti takvu različitost u postojeći sustav cestarina;
- iii. bi to dovelo do preusmjerenja vozila koja uzrokuju najviše onečišćenja i imaju negativne učinke na sigurnost u prometu i javno zdravstvo; ili
- iv. cestarina uključuje vanjske troškove.

Sva takva odstupanja ili izuzeća priopćuju se Komisiji.

2. Ako, u slučaju pregleda vozila, vozač ili, ako je primjenjivo, prijevoznik ne može predložiti dokumente vozila potrebne kako bi se odredio EURO emisijsku normu motora u vozilu, države članice mogu naplatiti najvišu naplativu cestarinu.

3. Infrastrukturna pristojba se također može mijenjati u svrhu smanjenja zastoja, svođenja na minimum štete na infrastrukturi te što učinkovitijeg korištenja dotične infrastrukture ili promicanja sigurnosti na cesti, pod uvjetom da:

- (a) je promjena transparentna, javno objavljena i dostupna svim korisnicima pod jednakim uvjetima;
- (b) se promjena primjenjuje ovisno o dobu dana, danu u tjednu ili sezoni;
- (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;
- (e) se na dionicama ceste zahvaćenim zastojećima promjena infrastrukturne pristojbe oblikuje i primjenjuje na transparentan i prihodovno neutralan način tako da se prijevoznicima koji putuju tijekom ne-vršnih razdoblja ponude snižene cijene cestarina, a povišene cijene cestarina prijevoznicima koji na istoj dionici ceste putuju tijekom vršnih razdoblja;
- (f) država članica koja želi uvesti takve promjene ili izmijeniti postojeću infrastrukturnu pristojbu o tome obavijesti Komisiju i dostavi joj informacije potrebne kako bi se utvrdilo ispunjavanje uvjeta. Na temelju dostavljene informacije, Komisija javno objavljuje i redovito ažurira popis koji sadržava razdoblja tijekom kojih se promjena infrastrukturne pristojbe primjenjuje i odgovarajuće cijene.

4. Promjene infrastrukturne pristojbe iz stavaka 1. i 3. nisu namijenjena za ostvarivanje dodatnih prihoda iz cestarina. Svaki nenamjerni porast prihoda uravnotežuje se promjenom strukture promjene koja se mora provesti u roku od dvije godine od završetka računovodstvene godine u kojoj je ostvaren dodatni prihod.

Članak 7.h

1. Najmanje šest mjeseci prije provedbe novog aranžmana cestarina temeljenog na infrastrukturnim pristojbama, države članice Komisiji šalju:

(a) za aranžmane cestarina, osim onih koji uključuju koncesijske cestarine:

— jedinične vrijednosti i ostale parametre korištenih u izračunu različitih elemenata infrastrukturnog troška, i

— jasnu informaciju o vozilima na koja se odnosi aranžman cestarina, geografski opseg mreže ili dijela mreže, koji se koristi za izračun svakog troška, te postotak troškova koji se namjerava nadomjestiti pristojbama;

(b) za aranžmane cestarina koji uključuju koncesijske cestarine:

— koncesijske ugovore ili značajne izmjene takvih ugovora,

— bazni slučaj na kojem davatelj koncesije temelji obavijest o koncesiji, kako je navedeno u Prilogu VII. B Direktivi 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 ugovorima o javnim uslugama (**); ovaj bazni slučaj uključuje procjenu troškova iz članka 7.b stavka 1. predviđenu u koncesiji, očekivani promet po vrsti vozila, razine predviđenih cestarina i geografski opseg mreže pokrivena ugovorom o koncesiji.

2. U roku od šest mjeseci nakon primitka svih potrebnih informacija u skladu sa stavkom 1., Komisija donosi mišljenje o tome jesu li ispunjene obaveze iz članka 7.e. Mišljenja Komisije stavljaju se na raspolaganje Odboru iz članka 9.c.

3. Prije provedbe novog aranžmana cestarina temeljenog na pristojbama za vanjske troškove, države članice Komisiji šalju:

(a) točne podatke o lokaciji dionica ceste na kojima će se naplaćivati pristojba za vanjske troškove i opis vrste vozila, vrste cesta i točna vremenska razdoblja na temelju kojih će se mijenjati pristojbe za vanjske troškove;

(b) predviđenu ponderiranu prosječnu pristojbu za vanjske troškove i predviđeni ukupni prihod;

(c) ako je primjenjivo, naziv tijela koje je imenovano u skladu s člankom 7.c stavkom 4. kako bi odredilo iznos pristojbe, te ime njegovog predstavnika;

(d) parametre, podatke i informacije potrebne kako bi se demonstriralo kako će se primijeniti metoda izračuna iz Priloga III.a.

4. Komisija donosi odluku o tome jesu li ispunjeni uvjeti iz članka 7.b, 7.c, 7.j ili članka 9. stavka 2. do isteka:

(a) šest mjeseci nakon predaje dokumentacije iz stavka 3.; ili

(b) gdje je primjenjivo, dodatna tri mjeseca nakon primitka dodatnih podataka koje je zatražila Komisija u skladu sa stavkom 3.

Dotična država članica prilagođava predloženu pristojbu za vanjske troškove kako bi bila u skladu s odlukom. Odluka Komisije stavlja se na raspolaganje Odboru iz članka 9.c, Europskom parlamentu i Vijeću.

Članak 7.i

1. Države članice nijednoj skupini korisnika ne omogućuju popuste ili sniženja elementa cestarine koji se odnosi na pristojbu za vanjske troškove.

2. Države članice mogu predvidjeti popuste ili sniženja infrastrukturne pristojbe pod uvjetom da:

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

(b) takvi popusti ili sniženja doprinose stvarnim uštedama u upravnim troškovima; i

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

3. Podložno uvjetima predviđenima u članku 7.g stavku 3. točki (b) i u članku 7.g stavku 4., tarife cestarina mogu, u iznimnim slučajevima, naime za specifične projekte od visokog europskog interesa iz Priloga III. Odluci br. 661/2010/EU, podlijegati drugim oblicima promjene kako bi se osigurala tržišna održivost takvih projekata ako su izloženi izravnom tržišnom natjecanju s drugim oblicima prijevoza vozila. Dobivena tarifna struktura je linearna, razmjerna, javno objavljena i dostupna svim korisnicima pod jednakim uvjetima i ne uzrokuje dodatne troškove koji se prenose na ostale korisnike u obliku viših cestarina. Komisija prije početka primjene nove tarifne strukture provjerava usklađenost s navedenim uvjetima.

Članak 7.j

1. Uvođenje, ubiranje i nadzor plaćanja cestarina i pristojba odvija se tako da se što manje ometa slobodni tijek prometa te da se izbjegnu obavezne kontrole ili provjere na unutarnjim granicama Unije. S tim ciljem države članice surađuju u uspostavi metoda naplate koje prijevoznicima omogućuju njihovo plaćanje 24 sata na dan uobičajenim sredstvom plaćanja, najmanje na glavnim prodajnim mjestima unutar ili izvan država članica u kojima se cestarine i pristojbe primjenjuju. Države članice osiguravaju primjerene objekte na mjestima plaćanja cestarina i pristojba kako bi se održali uobičajeni standardi prometne sigurnosti.

2. Način na koji je uređeno ubiranje cestarina i pristojba ne stavlja povremene korisnike cestovne mreže u neopravdano nepovoljan položaj, bilo financijski ili na neki drugi način. Posebno, ako država članica prikuplja cestarine ili pristojbe isključivo uporabom sustava koji zahtijeva uporabu elektroničke naprave za naplatu ugrađene u vozilo, ona osigurava da svi korisnici pod razumnim upravnim i ekonomskim uvjetima mogu nabaviti odgovarajuće elektroničke naprave za naplatu, koje ispunjavaju zahtjeve Direktive 2004/52/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine u Zajednici (****).

3. Ako država članica cestarinu naplaćuje po vozilu, ukupan iznos cestarine, iznos infrastrukturne pristojbe i/ili iznos pristojbe za vanjske troškove naznačen je na računu koji se izdaje prijevozniku, po mogućnosti elektroničkim sredstvom.

4. Ako je to ekonomski izvedivo, države članice pristojbe za vanjske troškove računaju i ubiru uz pomoć elektroničkog sustava koji ispunjava zahtjeve članka 2. stavka 1. Direktive 2004/52/EZ. Komisija potiče suradnju među državama članicama, koja se može pokazati nužnom kako bi se osigurala interoperabilnost elektroničkih sustava za naplatu cestarina na europskoj razini.

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 i/ili pristojbi za infrastrukturu da predvide odgovarajuću nadoknadu za te pristojbe.

(*) SL L 370, 31.12.1985., str. 8.

(**) SL L 204, 5.8.2010., str. 1.

(***) SL L 134, 30.4.2004., str. 114.

(****) SL L 166, 30.4.2004., str. 124.”

3. Nakon članka 8.a, dodaje se sljedeći članak:

„Članak 8.b

1. Dvije ili više država članica mogu surađivati u uvođenju zajedničkog sustava za cestarine koji je primjenjiv

na njihova združena državna područja kao cjelinu. U takvom slučaju, te države članice obavješćuju Komisiju o takvoj suradnji te o kasnijem funkcioniranju sustava i njegovim mogućim izmjenama.

2. Zajednički sustav cestarina mora ispunjavati uvjete iz članka 7. do 7.k. Druge države članice mogu se pridružiti zajedničkom sustavu.”

4. U članku 9., stavak 1.a i stavak 2. zamjenjuju se sljedećim:

„1.a Ova Direktiva državama članicama ne priječi nediskriminatornu primjenu regulatornih pristojba čija je izričita namjena smanjenje prometnih zastoja ili borba protiv štetnih utjecaja na okoliš, uključujući borbu protiv loše kvalitete zraka na svim cestama smještenim u urbanom području, uključujući transeuropsku mrežu cesta koje presijecaju urbana područja.

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 ovih prihoda u financijskoj vrijednosti, trebali bi se upotrijebiti u korist prometnog sektora i za optimizaciju čitavog prometnog sustava. Posebno, prihodi ostvareni od pristojbi za vanjske troškove ili ekvivalent ovih prihoda u financijskoj vrijednosti, trebali bi se upotrijebiti tako da se prijevoz učini održivijim, uključujući jedno ili više od dolje navedenog:

- (a) omogućavanjem učinkovitijeg oblikovanja cijena;
- (b) smanjenjem onečišćenja zbog cestovnog prometa na izvoru;
- (c) ublažavanjem učinaka onečišćenja zbog cestovnog prometa na izvoru;
- (d) poboljšanjem karakteristika vozila u vezi s emisijom CO₂ i iskorištenja energije;
- (e) razvojem drugih oblika infrastrukture za korisnike prijevoza i/ili proširenjem postojećih kapaciteta;
- (f) podupiranjem transeuropske prometne mreže;
- (g) optimiziranjem logistike;
- (h) poboljšanjem sigurnosti u cestovnom prometu; i
- (i) omogućavanjem sigurnih parkirališnih mjesta.

Za ovaj se stavak smatra da je primjenjiv ako države članice imaju na snazi i provode fiskalnu i financijsku politiku potpore koja nadopunjuje financijsku potporu transeuropskoj mreži i koja ima istu vrijednost kao najmanje 15 % prihoda ostvarenih od infrastrukturnih i pristojba za vanjske troškove u svakoj državi članici.”

5. Članci 9.b i 9.c zamjenjuju se sljedećim:

„Članak 9.b

Komisija olakšava dijalog i razmjenu tehničkih znanja i iskustava između država članica u vezi s provedbom ove Direktive, a posebno njenih Priloga.

Članak 9.c

1. Komisiji pomaže odbor. Taj odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela o mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (*).

2. Prilikom pozivanja na ovaj članak, primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.

Članak 9.d

Komisija donosi delegirane akte u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s:

- prilagodbom Priloga 0 pravnoj stečevini Unije,
- prilagodbom formula iz poglavlja 4.1. i 4.2. Priloga III.a znanstvenom i tehničkom napretku.

Postupci utvrđeni u člancima 9.e, 9.f i 9.g primjenjuju se na delegirane akte navedene u ovom članku.

Članak 9.e

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 9.d dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme.

2. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

3. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u članku 9.f i članku 9.g.

Članak 9.f

1. Europski parlament ili Vijeće mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 9.d.

2. Institucija koja je započela interni postupak o mogućem opozivu delegiranja ovlasti, nastoji o tome obavijestiti drugu instituciju i Komisiju u razumnom roku prije donošenja konačne odluke, navodeći ovlast koja bi mogla biti opozvana i moguće razloge opoziva.

3. Opozivom odluke prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno i odmah proizvodi učinke ili kasnijeg datuma koji je u njoj naveden. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi. Objavljuje se u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 9.g

1. Europski parlament ili Vijeće mogu uložiti prigovor na delegirani akt u roku od dva mjeseca od dana priopćenja.

Na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća ovaj se rok produljuje za dva mjeseca.

2. Ako po isteku tog roka niti Europski parlament niti Vijeće ne iznesu prigovor na delegirani akt, on se objavljuje u *Službenom listu Europske unije* i stupa na snagu na dan koji je u njemu naveden.

Delegirani akt se može objaviti u *Službenom listu Europske unije* i stupiti na snagu i prije isteka tog roka ako i Europski parlament i Vijeće obavijeste Komisiju o svojoj namjeri da neće uložiti prigovore.

3. Ako Europski parlament ili Vijeće ulože prigovor na delegirani akt, on ne stupa na snagu. Institucija koja je uložila prigovor navodi razloge za prigovor na delegirani akt.

(*) SL L 55, 28.2.2011., str. 13.”

6. U članku 10. stavku 1. riječi „Europske zajednice” zamjenjuju se riječima „Europske unije”

7. Nakon članka 10. umeće se sljedeći članak:

„Članak 10.a

1. Iznosi u eurima iz Priloga II. i iznosi u centima iz tablica 1. i 2. u Prilogu III.b preispituju se svake dvije godine počevši od 1. siječnja 2013., kako bi se uzele u obzir promjene u Harmoniziranom indeksu potrošačkih cijena EU, osim energije i neprerađene hrane (objavljenom od strane Komisije (Eurostat)).

Iznosi se prilagođuju automatski povećanjem osnovnog iznosa u eurima ili centima za postotak promjene navedenog indeksa. Dobivene sume zaokružuju se naviše na najbliži euro s obzirom na Prilog II., naviše na najbližu desetinu centa s obzirom na tablicu 1. iz Priloga III.b i naviše na najbližu stotinu centa s obzirom na tablicu 2. iz Priloga III.b.

2. Komisija u *Službenom listu Europske unije* objavljuje prilagođene iznose iz stavka 1. Ti prilagođeni iznosi stupaju na snagu prvog dana u sljedećem mjesecu nakon objave”.

8. Članak 11. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 11.

1. Do 16. listopada 2014., i svake četiri godine nakon toga, države članice koje naplaćuju pristojbu za vanjske troškove i/ili infrastrukturnu pristojbu sastavljaju izvješće o cestarinama, uključujući i koncesijske cestarine, koje se naplaćuju na njihovom državnom području, i prosljeđuju

ga Komisiji koja ga stavlja na raspolaganje ostalim državama članicama. To izvješće ne mora uključivati oblike naplate cestarine koji su bili na snazi do 10. lipnja 2008. i koji ne uključuju pristojbe za vanjske troškove sve dok su ti oblici naplate na snazi i dok nisu značajnije mijenjani. Ovo izvješće sadržava podatke o:

- (a) ponderiranoj prosječnoj pristojbi za vanjske troškove i točne iznose koji se naplaćuju za svaku kombinaciju vrste vozila, vrste ceste i vremenskog razdoblja;
- (b) promjeni infrastrukturne pristojbe prema vrsti vozila i vremenskom razdoblju;
- (c) ponderiranoj prosječnoj infrastrukturnoj pristojbi i ukupnom prihodu ostvarenom kroz infrastrukturnu pristojbu;
- (d) ukupnom prihodu ostvarenom kroz pristojbe za vanjske troškove; i
- (e) aktivnostima poduzetim sukladno članku 9. stavku 2.

2. Do 16. listopada 2015. Komisija, uz pomoć Odbora iz članka 9.c, Europskom parlamentu i Vijeću predstavlja izvješće o provedbi i učincima ove Direktive, posebno u vezi s učinkovitosti odredaba o povratu troškova vezanih uz onečišćenje zbog prometa, te o uključivanju vozila najveće dopuštene mase više od 3,5 i manje od 12 tona. Izvješće također, na temelju kontinuiranog nadzora, analizira i ocjenjuje, među ostalim:

- (a) učinkovitost mjera predviđenih u ovoj Direktivi za otklanjanje negativnih posljedica uzrokovanih cestovnim prometom uzimajući također posebno u obzir, učinak na geografski izolirane i rubne države članice;
- (b) učinak provedbe ove Direktive na usmjeravanje korisnika prema ekološki najprihvatljivijim i najefikasnijim prijevoznim rješenjima, te uključuje podatke o uvođenju pristojba temeljenih na prijedenoj udaljenosti;
- (c) provedbu i učinak promjene infrastrukturnih pristojbi iz članka 7.g na smanjenje lokalnog onečišćenja zraka i zastoja. Izvješće također procjenjuje jesu li najveće promjene i vršno razdoblje iz članka 7.g dovoljni da bi osigurali pravilno funkcioniranje mehanizma promjene;
- (d) znanstveni napredak u procjenjivanju vanjskih troškova prijevoza s ciljem njihove internalizacije; i
- (e) napredak naplate pristojba prema korisnicima cesta i načine postupnog usklađivanja sustava naplate koji se primjenjuje na komercijalna vozila.

Izvješće također ocjenjuje uporabu elektroničkih sustava za naplatu i ubiranje infrastrukturnih i pristojba za vanjske

troškove i njihov stupanj interoperabilnosti u skladu s Direktivom 2004/52/EZ.

3. Izvješće prema potrebi sadrži prijedlog Europskom parlamentu i Vijeću za daljnju reviziju ove Direktive.

4. Komisija do 16. listopada 2012. predstavlja izvješće u kojem su sažete druge mjere, kao što su regulatorne politike, poduzete kako bi se internalizirali ili smanjili vanjski troškovi vezani uz okoliš, buku i zdravlje, koje su proizvele sve vrste prijevoza, uključujući pravnu podlogu i najviše upotrijebljene vrijednosti.

Kako bi se osiguralo pošteno tržišno natjecanje svih vrsta prijevoza uz postupno uvođenje naplate vanjskih troškova svim vrstama prijevoza, izvješće sadržava raspored mjera koje još treba poduzeti kako bi se uzele u obzir druge vrste prijevoza i/ili elementi vanjskog troška koji još nisu uzeti u obzir, uzimajući u obzir napredak u reviziji Direktive vijeća 2003/96/EZ od 27. listopada 2003. o restrukturiranju okvira Zajednice za oporezivanje energenata i električne energije (*).

(*) SL L 283, 31.10.2003., str. 51.”

9. Prilog III. mijenja se kako slijedi:

(a) prvi stavak zamjenjuje se sljedećim:

„Ovaj Prilog određuje temeljna načela za izračun ponderirane prosječne infrastrukturne pristojbe u skladu s člankom 7.b stavkom 1. Obveza povezivanja infrastrukturnih pristojbi s troškovima ne dovodi u pitanje slobodu država članica da se, u skladu s člankom 7.b, stavkom 2., odluče ne pokriti sve troškove iz prihoda ostvarenih infrastrukturnim pristojbama, niti njihovu slobodu da, u skladu s člankom 7.f, iznosi specifičnih infrastrukturnih pristojba odstupaju od prosjeka.”;

(b) u drugom stavku, riječ „Zajednica” zamjenjuje se riječju „Unija”;

(c) u točki 1. druga alineja, riječi „članak 7.a stavak 1.” zamjenjuju se riječima „članak 7.b stavak 2.”

10. Nakon Priloga III umeće se tekst iz Priloga ovoj Direktivi.

Članak 2.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom do 16. listopada 2013. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

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

Obveza prenošenja i provedbe ove Direktive ne odnosi se na države članice sve dok one na svom državnom području ne ubiru niti cestarine niti pristojbe.

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 sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 27. rujna 2011.

Za Europski parlament

Predsjednik

J. BUZEK

Za Vijeće

Predsjednik

M. DOWGIELEWICZ

PRILOG

„PRILOG III.a

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA NAPLATU PRISTOJBE ZA VANJSKE TROŠKOVE

Ovaj Prilog utvrđuje minimalne zahtjeve za naplatu pristojbe za vanjske troškove i za izračun najviše ponderirane prosječne pristojbe za vanjske troškove.

1. Obuhvaćeni dijelovi cestovne mreže

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

Ako država članica izabere naplaćivati pristojbu za vanjske troškove samo na dijelu ili dijelovima cestovne mreže koji su obuhvaćeni ovom Direktivom, taj dio ili dijelovi izabiru se nakon procjene koja je utvrdila da:

- vozila na cestama na kojima se naplaćuje pristojba za vanjske troškove uzrokuju višu štetu za okoliš od prosječne štete na drugim dijelovima cestovne mreže koji spadaju u područje primjene ove Direktive, a za koje se ne naplaćuje pristojba za vanjske troškove, ili
- bi nametanje pristojbe za vanjske troškove na drugim dijelovima cestovne mreže koji spadaju u područje primjene ove Direktive moglo imati negativne učinke na okoliš ili sigurnost prometa, ili bi naplaćivanje i ubiranje pristojbe za vanjske troškove dovelo do nesrazmjernih troškova.

2. Obuhvaćena vozila, ceste i vremenska razdoblja

Država članica obavještuje Komisiju o klasifikaciji vozila prema kojoj se cestarina mijenja. Ona također obavještuje Komisiju o lokaciji cesta na kojima se naplaćuju više pristojbe za vanjske troškove (dalje u tekstu: prigradske ceste (uključujući i autoceste)), i cesta na kojima se naplaćuju niže pristojbe za vanjske troškove (dalje u tekstu: međugradske ceste (uključujući autoceste)).

Prema potrebi ona također obavještuje Komisiju o točnim vremenskim razdobljima koja odgovaraju noćnom razdoblju tijekom kojeg se može primijeniti viša pristojba za vanjske troškove buke, što odražava veću smetnju uzrokovanu bukom.

Klasifikacija cesta na prigradske (uključujući autoceste) i međugradske (uključujući autoceste), i definicija vremenskih razdoblja temeljena je na objektivnim mjerilima vezanim za razinu izloženosti cesta i njihove okoline onečišćenja, kao što su gustoća naseljenosti i godišnji broj razdoblja s najvišim onečišćenjem, izmjerenih u skladu s ovom Direktivom. Korištena mjerila uključuju se u obavijest.

3. Iznos pristojbe

Za svaku vrstu vozila, vrstu ceste i vremensko razdoblje, država članica, ili prema potrebi, neovisno tijelo određuje jedinstveni specifični iznos. Nastala tarifna struktura, uključujući i početno i završno vrijeme svakog noćnog razdoblja, ako pristojba za vanjske troškove uključuje trošak onečišćenja bukom, transparentna je, javna i dostupna svim korisnicima pod jednakim uvjetima. Objava treba nastupiti na vrijeme i prije provedbe. Javno se objavljuju 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 nezavisno tijelo, vode se načelom učinkovitog oblikovanja cijena, to je cijena koja je blizu graničnih društvenih troškova uporabe vozila za koje se naplaćuje pristojba.

Pristojba se također 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 ove rizike.

Država članica, ili prema potrebi neovisno tijelo, nadzire učinkovitost naplate pristojba u smislu smanjenja ekološke štete nastale zbog cestovnog prometa. Ona svake dvije godine prema potrebi prilagođava tarifnu strukturu i specifični iznos pristojbe utvrđene za dati razred vozila, vrstu ceste i vremensko razdoblje promjenama u ponudi i potražnji u sektoru prijevoznih usluga.

4. Elementi vanjskih troškova**4.1. Trošak onečišćenja zraka zbog prometa**

Kada se država članica odluči u pristojbu za vanjske troškove uključiti čitav trošak onečišćenja zraka zbog prometa ili njegov dio, država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo, izračunava trošak onečišćenja zraka zbog prometa koji podliježe davanjima, tako da upotrijebi formulu ili tako da upotrijebi jedinične vrijednosti iz tablice 1. Priloga III.b ako su ove potonje niže:

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

pri čemu je:

- PCV_{ij} = trošak onečišćenja zraka vrstom vozila i na cesti vrste j (euro/vozilo kilometri)
- EF_{ik} = faktor emisije onečišćivača k i vrste vozila i (gram/vozilo kilometri)
- PC_{jk} = monetarni trošak onečišćivača k za vrstu ceste j (euro/gram)

Faktori emisije su isti kao oni kojima se država članica koristi za sastavljanje nacionalnih inventara emisije predviđenih u Direktivi 2001/81/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2001. o nacionalnim emisijskim kvotama za određene onečišćujuće tvari u atmosferi⁽¹⁾ (što zahtijeva uporabu priručnika za inventare emisija EMEP/CORINAIR⁽²⁾). Monetarni trošak onečišćivača procjenjuje država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo, uvažavajući najnovije spoznaje.

Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo mogu primijeniti znanstveno dokazane alternativne metode za izračun vrijednosti troška onečišćenja zraka koristeći se podacima mjerenja onečišćenja zraka i lokalne vrijednosti monetarnog troška onečišćenja zraka, ako ti rezultati ne premašuju jedinične vrijednosti iz tablice 1. Priloga III.b za bilo koju vrstu vozila.

4.2. Trošak onečišćenja zraka bukom zbog prometa

Kada se država članica odluči u pristojbu za vanjske troškove uključiti čitav trošak onečišćenja zraka bukom zbog prometa ili njegov dio, država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo, izračunava trošak onečišćenja zraka bukom zbog prometa koji podliježe davanjima, tako da upotrijebi sljedeće formule ili tako da upotrijebi jedinične vrijednosti iz tablice 2. Priloga III.b ako su ove potonje niže:

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

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

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

Pri čemu je:

- NCV_j = trošak buke jednog teškog teretnog vozila na cesti vrste j (euro/vozilo kilometri)
- 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 ponderirajući faktori koje utvrđuje država članica tako da nastali trošak ponderirane prosječne buke na broj prevezenih kilometara ne premašuje NCV_j (svakodnevno).

Onečišćenje zraka bukom zbog prometa odnosi se na učinak na razine buke mjerene blizu točke izloženosti i iza zidova protiv buke, ako su postavljene.

Stanovništvo izloženo razini buke k uzima se iz strateških karata buke, sastavljenih u skladu s člankom 7. Direktive 2002/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 25. lipnja 2002. o procjeni i upravljanju bukom iz okoliša⁽³⁾.

Trošak po osobi izloženoj razini buke k procjenjuje država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo, uvažavajući najnovije spoznaje.

Za ponderirani prosječni dnevni promet između teških teretnih vozila i osobnih automobila upotrebljava se ekvivalentni faktor 'e' koji je manji ili jednak 4.

⁽¹⁾ SL L 309, 27.11.2001., str. 22.

⁽²⁾ Metodologija Europske agencije za okoliš: <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>.

⁽³⁾ SL L 189, 18.7.2002., str. 12.

Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo mogu primijeniti znanstveno dokazane alternativne metode za izračun vrijednosti troškova buke pod uvjetom da ti rezultati ne prelaze jedinične vrijednosti iz tablice 2. Priloga III.b.

Država članica ili, prema potrebi, neovisno tijelo, mogu uvesti različite pristojbe za buku kako bi nagradili uporabu manje bučnih vozila pod uvjetom da to ne dovodi do diskriminacije stranih vozila. Ako se uvedu različite pristojbe za buku, pristojba za najbučniju kategoriju vozila ne smije biti viša od jediničnih vrijednosti navedenih u tablici 2. Priloga III.b ni četiri puta viša od pristojbe za buku za najmanje bučna vozila.

PRIOLOG III.b

NAJVIŠA DOZVOLJENA PONDERIRANA PROSJEČNA PRISTOJBA ZA VANJSKE TROŠKOVE

Ovaj Prilog utvrđuje parametre za izračun ponderirane prosječne pristojbe za vanjske troškove.

1. Najviši trošak onečišćenja zraka zbog prometa

Tablica 1: Najviši dozvoljeni trošak onečišćenja zraka

| Cent/vozilo kilometri | Prigradske ceste (uključujući autoceste) | Međugradske ceste (uključujući autoceste) |
|------------------------------|---|--|
| EURO 0 | 16 | 12 |
| EURO I | 11 | 8 |
| EURO II | 9 | 7 |
| EURO III | 7 | 6 |
| EURO IV | 4 | 3 |
| EURO V | 0 | 0 |
| nakon 31. prosinca 2013. | 3 | 2 |
| EURO VI | 0 | 0 |
| nakon 31. prosinca 2017. | 2 | 1 |
| Manji onečišćivač od EURO VI | 0 | 0 |

Vrijednosti iz tablice 1. mogu se u planinskim područjima pomnožiti s faktorom do najviše 2, ako je to opravdano nagibom cesta, visinom i/ili temperaturnim inverzijama.

2. Najviši dozvoljeni trošak onečišćenja bukom zbog prometa

Tablica 2: Najviši dozvoljeni trošak onečišćenja bukom

| Cent/vozilo kilometri | Dan | Noć |
|--|-----|-----|
| Prigradske ceste (uključujući autoceste) | 1,1 | 2 |
| Međugradske ceste (uključujući autoceste) | 0,2 | 0,3 |

Vrijednosti iz tablice 2. mogu se u planinskim područjima pomnožiti s faktorom do najviše 2, ako je to opravdano nagibom cesta, temperaturnim inverzijama i/ili učinkom amfiteatra u udolinama.”

IZJAVA KOMISIJE O KORELACIJSKIM TABLICAMA

„Komisija podsjeća na svoju obavezu da, u interesu građana, bolje pripreme zakonodavstva i povećanja pravne transparentnosti te potpore pregledu usklađenosti nacionalnih pravila s odredbama EU-a, osigura da države članice pripreme korelacijske tablice u kojima se povezuju donesene mjere za prijenos s direktivom EU-a i priopće ih Komisiji u okviru prenošenja zakonodavstva EU-a.

Komisija žali zbog pomanjkanja potpore za odredbu iz prijedloga Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o pristojbama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila (Eurovinjeta), čiji je cilj bio uvesti obaveznju pripremu korelacijskih tablica.

Komisija, u duhu kompromisa i kako bi se osiguralo trenutačno usvajanje tog prijedloga, može prihvatiti da se u tekstu obavezna odredba o korelacijskim tablicama zamijeni primjerenom uvodnom izjavom koja države članice potiče na takvu praksu. Komisija će na plenarnoj sjednici u roku od 12 mjeseci nakon donošenja ovog sporazuma i na kraju razdoblja za prijenos pravne stečevine sastaviti izvješće o praksi država članica. Države članice će za vlastite potrebe i u interesu Unije, sastaviti vlastite tablice u kojima se, u što je većoj mjeri moguće, vidjeti korelacija između ove Direktive i mjera za prenošenje, te ih javno objaviti.

Međutim, stajalište koje je Komisija zauzela u ovom dokumentu ne smatra se presedanom. Komisija će nastaviti sa svojim naporima da, zajedno s Europskim parlamentom i Vijećem, nađe primjereni rješenje ovog horizontalnog institucionalnog pitanja.”

IZJAVA MAĐARSKOG, POLJSKOG, DANSKOG I CIPARSKOG PREDSDJEDNIŠTVA VIJEĆA

„Ovime se izjavljuje da dogovor postignut između Vijeća i Europskog parlamenta u trijalogu od 23. svibnja 2011. u vezi s Direktivom Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o pristojbama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila (Eurovinjeta) ne dovodi u pitanje ishod međuinstitucionalnih pregovora o korelacijskim tablicama.”

IZJAVA EUROPSKOG PARLAMENTA

„Europski parlament žali što Vijeće nije bilo spremno prihvatiti obaveznju objavu korelacijskih tablica u kontekstu prijedloga izmjene Direktive 1999/62/EZ. Ovime se izjavljuje da dogovor postignut između Vijeća i Europskog parlamenta u trijalogu od 23. svibnja 2011. u vezi s Direktivom Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o pristojbama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila (Eurovinjeta) ne dovodi u pitanje ishod međuinstitucionalnih pregovora o korelacijskim tablicama.

Europski parlament poziva Europsku komisiju da ga u roku od 12 mjeseci po donošenju ovog sporazuma na plenarnoj sjednici o tome obavijesti i da na kraju razdoblja za prijenos pravne stečevine sastavi izvješće o praksi država članica u vezi s sastavljanja vlastitih javno objavljenih tablica u kojima se, u što je većoj mjeri moguće, vidjeti korelacija između ove Direktive i mjera za prenošenje.”
