



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 31.5.2017.
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih
infrastruktura za teška teretna vozila**

(Tekst značajan za EGP)

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Učinkovit i pouzdan prometni sustav ključan je za neometano funkcioniranje unutarnjeg tržišta te je jedan od ključnih sektora gospodarstva. Iako je cestovni prijevoz najvažnija vrsta prijevoza u kopnenom prijevoznom sustavu, on je povezan s nizom socioekonomskih i okolišnih problema (npr. klimatske promjene, onečišćenje zraka, buka, zastoje). Određivanje cijena cestovnih naknada može imati ključnu ulogu u poticanju čistijeg i učinkovitijeg cestovnog prijevoza, a njihovo je usklađeno osmišljavanje ključno kako bi se osiguralo pravedno postupanje prema korisnicima cesta i održivo financiranje infrastrukture.

Direktivom 1999/62/EZ¹ utvrđuje se pravni okvir za naplatu upotrebe određenih cesta za teška teretna vozila. Direktivom se nastoje dokinuti narušavanja tržišnog natjecanja među prijevoznim poduzećima postupnim usklađivanjem poreza na vozila i uspostavljanjem pravednih mehanizama naplate infrastrukturnih pristojbi. U njoj se utvrđuju minimalne razine poreza na vozila za teška teretna vozila te se određuju načini naplate infrastrukturnih pristojbi, uključujući razlike u pristojbama s obzirom na utjecaj vozila na okoliš.

Direktiva, međutim, do ovog trenutka ne sadržava elemente koji bi posebno pridonosili smanjenju emisija CO₂ iz prijevoza. Emisije CO₂ iz cestovnog prijevoza su 2014. još uvijek bile za 17 % veće nego 1990. Najveći udio tih emisija potječe iz osobnih automobila (više od 60 %), a udio iz teških teretnih vozila je u porastu. Ako se trenutačna kretanja nastave, smanjenje emisija neće biti dovoljno za postizanje ciljeva EU-a za 2030. i 2050.

Cestovna infrastruktura u mnogim državama članicama propada zbog neodgovarajućeg održavanja. Javna potrošnja na održavanje cesta u EU-u smanjila se za oko 30 % između 2006. i 2013. te je 2013. iznosila 0,5 % BDP-a (u odnosu na 1,5 % 1975. i 0,8 % 2008.). To dovodi do niza negativnih gospodarskih i društvenih učinaka te učinaka na okoliš uključujući povećane operativne troškove vozila, emisije onečišćujućih tvari i buke, dulje trajanje putovanja, prometne nesreće i negativne učinke na gospodarstvo.

Postojeće se zakonodavstvo odnosi samo na teška teretna vozila, a sva ostala vozila njime nisu obuhvaćena. U tom području, koje uključuje posebno osobne automobile i izostanak specifičnih ograničenja, prisutan je rizik od relativno previsokih cijena kratkoročnih vinjeta te zbog toga diskriminacije povremenih korisnika, većinom stranaca. Još je jedan potencijalni problem u pogledu diskriminacije, zajednički svim vrstama vozila, isplata nadoknade domaćim korisnicima u slučaju uvođenja naknada na vremenskoj osnovi.

Negativni učinci cestovnog prijevoza predstavljaju znatne troškove za društvo. Iako automobili i kombiji uzrokuju manje štete na infrastrukturi od teških vozila (teška vozila, uključujući teška teretna vozila i autobuse), osobni automobili uzrokuju oko dvije trećine vanjskih troškova (uključujući troškove uzrokovane klimatskim promjenama, onečišćenjem zraka, bukom, prometnim nesrećama i ostalim negativnim učincima) nastalih cestovnim prijevozom, tj. oko 1,8–2,4 % BDP-a.

¹ Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastrukture za teška teretna vozila, SL L 187, 20.7.1999., str. 42.–50.

Uz to, zagušenja prometa predstavljaju postojan problem unutar i izvan gradskih područja; međutim, države članice tek su ga sporadično počele rješavati. Razdoblja najvećih gužvi u cestovnom prometu uzrokuju znatne društvene troškove koji iznose do 1 % BDP-a EU-a. Dvije trećine tih troškova može se pripisati osobnim automobilima, a 20–30 % međugradskom prometu.

Cilj je inicijative postizanje napretka u primjeni načela „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća” te na taj način promicanje financijski i ekološki održivog te socijalno pravednog cestovnog prijevoza.

Inicijativom se pridonosi programu za prikladnost propisa (REFIT) jer joj je namjena da dovede do ažuriranja i pojednostavnjenja određenih odredaba Direktive.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u predmetnom području**

Ovom se inicijativom nastoji riješiti nedostatke postojećeg zakonodavstva (Direktiva 1999/62/EZ), tj. bolje ispuniti ciljeve zakonodavstva. Predloženim bi se uvjetima pojednostavnile određene odredbe Direktive uklanjanjem razlika u cestarinama temeljenima na Euro emisijskoj normi, čije se koristi sada brzo smanjuju, te uklanjanjem nepraktičnih zahtjeva u pogledu obavješćivanja, posebno u odnosu na naplatu pristojbi za vanjske troškove.

Uz to se predlaže uključivanje autobusa, osobnih automobila i kombija u područje primjene Direktive čime se omogućuje dosljednije određivanje cijena upotrebe infrastrukture u cijelom sektoru cestovnog prometa. S obzirom na prethodno izloženo pitanje emisija CO₂ predlaže se da se takve emisije odražavaju u cestovnim naknadama.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Inicijativa je dio nastojanja Komisije da stvori energetska unija te niza prijedloga koji se odnose na prijevoz s niskim razinama emisija², uključujući reviziju propisa u pogledu emisija CO₂ za automobile i kombije, prijedloge za certifikaciju i praćenje emisija CO₂ iz kamiona i autobusa te izvješćivanje o tim emisijama, kao i povezanih inicijativa u području cestovnog prijevoza, posebno revizije zakonodavstva o uslugama interoperabilne elektroničke naplate cestarine te pravila kojima se uređuje unutarnje tržište usluga cestovnog prijevoza tereta i autobusnog prijevoza.

Predložene su promjene u skladu s ciljevima utvrđenima u Bijeloj knjizi o prometu iz 2011.³ u kojima se preporučuje potpuna primjena načela „onečišćivač plaća” (ugrađenog u Ugovor o funkcioniranju Europske unije) i „korisnik plaća” kako bi se osigurao održiviji prijevoz i financiranje infrastrukture. Kako bi se olakšala naplata na temelju udaljenosti paralelno se revidira zakonodavstvo o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarina⁴. Predložene su promjene u skladu sa zakonodavstvom iz područja okoliša koje se odnosi na emisije i buku iz vozila.

² COM(2016) 501 final: Europska strategija za mobilnost s niskim razinama emisija

³ COM(2011) 144 final: Plan za jedinstveni europski prometni prostor – put prema konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima

⁴ Direktiva 2004/52/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine u Zajednici, SL L 166, 30.4.2004., str. 124. i Odluka Komisije od 6. listopada 2009. o definiranju europske elektroničke naplate cestarine i njezinih tehničkih elemenata, SL L 268, 13.10.2009., str. 11.

Nadalje, inicijativa se širenjem područja primjene nadovezuje na postupke certifikacije koje treba donijeti s obzirom na emisije CO₂ iz teških vozila te na propise kojima se uređuju emisije onečišćujućih tvari i CO₂ iz lakih vozila. Kad je riječ o dijelu cestovne mreže na koji prijedlog utječe, u njemu se poziva na revidirane smjernice Unije za razvoj transeuropske prijevozne mreže.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Pravna osnova za Direktivu 1999/62/EZ članci su 71. i 93. Ugovora o EZ-u (sada članci 91. i 113.).

Odredbe Direktive na koje ovaj prijedlog utječe odnose se na cestarine i korisničke naknade, područje na koje se primjenjuje članak 91. UFEU-a.

U pogledu izmjena određenih odredaba iz poglavlja II. Direktive o porezima na vozila, oni su obuhvaćeni člankom 113. UFEU-a te se uređuju u odvojenom zakonodavnom prijedlogu.

• Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

EU dijeli nadležnost za regulaciju u području prometa s državama članicama, u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (g) UFEU-a. Međutim, samo Unija može prilagođavati postojeća pravila. Proširenje propisa EU-a na druge kategorije vozila opravdano je zbog njihova utjecaja na probleme na razini EU-a i na svjetskoj razini. U pogledu osobnih automobila, minibusa i kombija takvo bi uključivanje posebno pridonijelo sprječavanju da države članice nejednako postupaju s povremenim korisnicima ili vozilima registriranim u inozemstvu. Uključivanje autobusa pomoglo bi umanjiti narušavanje tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu putničkog prijevoza dopuštanjem povlaštenog tretmana (tj. izuzeća od plaćanja pristojbi za upotrebu infrastrukture) tih vozila u odnosu na željeznički prijevoz, za koji se takve naplate vrše.

Općenito je s obzirom na utvrđene probleme njihovo uključivanje opravdano jer sva ta vozila upotrebljavaju istu cestovnu infrastrukturu te pridonose emisijama CO₂, onečišćenju zraka i zagušenju.

• Proporcionalnost

Predloženim se mjerama pridonosi samo postizanju zadanih ciljeva, posebno dosljednoj primjeni načela „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća”, te se njima u tu svrhu ostvaruje samo ono što je nužno.

Proširenje područja primjene na vozila osim teških teretnih vozila potrebno je kako bi se osigurala primjena usklađenih pravila na sva vozila na cestama te kako bi se mogli riješiti problemi koji se ne odnose samo ili prvenstveno na promet teških teretnih vozila (smanjenje kvalitete infrastrukture, visoke emisije CO₂ iz cestovnog prijevoza, onečišćenje zraka, buka, zagušenje ili diskriminacija stranih korisnika).

Troškovi za države članice, poduzeća i građane nisu veliki u odnosu na moguće koristi. Prijedlogom se državama članicama ne nameće primjena cestovnih naknada, nego se usklađuje način na koji bi se takve naknade trebale primjenjivati u cijeloj Uniji. Njime se također ne implicira bilo kakav porast razine postojećih naknada.

Kao dio procjene učinka odbačen je niz mogućih mjera politike na temelju načela proporcionalnosti, kao što su obvezna naplata infrastrukturnih pristojbi ili obvezna naplata naknada zbog zagušenja.

- **Odabir instrumenta**

Budući da je pravni akt koji se izmjenjuje direktiva, akt kojim se ona izmjenjuje trebao bi u načelu zadržati isti oblik.

3. REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINKA

- **Ex post evaluacije/provjera primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Komisija je 2013. objavila svoju evaluaciju Direktive 1999/62/EZ⁵. Vanjska evaluacija provedbe i učinaka politike EU-a o naplaćivanju pristojbi za upotrebu infrastrukture od 1995. objavljena je u siječnju 2014.⁶ Evaluacijama su se utvrdili razni problemi povezani s naplatom cestarina za teška teretna vozila na temelju postojećeg zakonodavnog okvira.

Iako su 24 države članice provele neki oblik naplate cestarine te je prisutna tendencija prelaska na naplatu na temelju udaljenosti na razini cijele mreže, taj je prelazak spor te su prisutne postojane nedosljednosti diljem Unije. Evaluacijom su se otkrile velike nejednakosti među nacionalnim politikama naplate cestarine te se zaključilo da nedostatak usklađenosti u vrsti naknade (vinjete na vremenskoj osnovi, cestarine na temelju udaljenosti, diferencirane ili ne) i vrsti tehnologija koje se upotrebljavaju za prikupljanje naplaćenih iznosa dovodi do dodatnog administrativnog opterećenja i troškova za javna tijela i korisnike.

Iako se Direktivom bolje ispunjavaju postavljeni ciljevi, utvrđen je niz nedostataka:

- područje primjene: moguće je izuzeti teška teretna vozila lakša od 12 tona, što dovodi do nejednakih uvjeta u području prijevoza tereta;
- naknade na vremenskoj osnovi omogućene Direktivom neučinkovite su u pokrivanju troškova infrastrukture, poticanju čišćih, učinkovitijih djelatnosti te smanjivanju zagušenja;
- primjena naplate pristojbi za vanjske troškove presložena je, a za (obveznu) promjenu u skladu s Euro emisijskim normama određena je samo najveća promjena te je državama članicama dana sloboda u okviru te najviše vrijednosti;
- razlike u naknadama za borbu protiv zagušenja: zahtjev za neutralnost prihoda čini se previše nepraktičan u primjeni te bi se njegova primjena samo na teška teretna vozila mogla smatrati nepoštenom iako svi korisnici cesta pridonose zagušenju.

Iako je evaluacija bila usmjerena na postojeće uvjete iz Direktive, informacije dobivene od dionika ukazale su na ostala važna pitanja, uključujući potrebu smanjenja emisija CO₂ iz teških vozila te omogućavanje okvira za naplatu u odnosu na osobne automobile (i na druge kategorije vozila), posebno kako bi se izbjegla diskriminacija povremenih (stranih) korisnika cesta.

⁵ Ex-post evaluacija Direktive 1999/62/EZ kako je izmijenjena, o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastrukture za teška teretna vozila, SWD(2013) 1 final

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

- **Savjetovanja s dionicima**

Savjetovanja s dionicima u skladu s minimalnim standardima za savjetovanje sa zainteresiranim stranama iz Komunikacije Komisije od 11. prosinca 2002. (COM(2002) 704 final).

Primjenjivale su se metode otvorenog i ciljanog savjetovanja te različiti alati za savjetovanje.

1) Standardno dvanaestotjedno otvoreno javno savjetovanje na internetu organizirano je putem internetske stranice „Vaš glas u Europi” na temelju upitnika.

Otvoreno javno savjetovanje održano je od 8. srpnja do 5. listopada uz prihvaćanje kasnih doprinosa. Sadržavalo je dva skupa pitanja: jedan s ciljem razumijevanja percepcija korisnika bio je namijenjen javnosti, a drugi više tehničke prirode bio je namijenjen stručnjacima.

Komisija je primila 135 odgovora na upitnike kao i 48 dodatnih dokumenata. Odgovorima su obuhvaćene različite skupine dionika, uključujući prijevozna poduzeća (42 %), potrošače/građane (14 %), javna tijela (13 %), građevinsku industriju (7 %), udruženja javnog prijevoza (4 %) i pružatelje rješenja/usluga za naplaćivanje cestarina (4 %).

2) Ciljano savjetovanje s određenim dionicima i stručnjacima provedeno je za vrijeme cijelog postupka procjene učinka te je uključivalo:

- a) niz tematskih seminara s dionicima i državama članicama koje je Komisija organizirala tijekom rujna i listopada 2015.
- b) konferenciju o inicijativama za cestovni promet 19. travnja 2016.
- c) 21 razgovor s dionicima odabranima na temelju posebnih potreba za podacima obavio je izvođač koji priprema pomoćnu studiju procjene učinka.

Sažetak primljenih komentara i upotreba rezultata

Prisutna je opća potpora mjerama poticanja upotrebe vozila s učinkovitom potrošnjom goriva, iako je potpora za njihovo provođenje na način da se mijenjaju cestovne naknade manja. Mnogi sudionici razgovora iz država koje nisu članice EU-a podržali su uvođenje razlike na temelju CO₂ te postupno ukidanje diferenciranja Euro emisijskom normom. Iako su izražene nedoumice u pogledu njezine kratkoročne izvedivosti, nije bilo zamjetnog protivljenja prihodovno neutralnoj razlici u naknadama temeljenoj na emisijama CO₂.

Kad je riječ o mogućim mjerama za osiguravanje kvalitete cesta, bilo je znatnih razlika između (1) pogleda izraženih u javnom internetskom savjetovanju i pogleda većine dionika s kojima je vođen razgovor te (2) pogleda država članica s kojima je vođen razgovor. Većina ispitanika iz prve skupine uglavnom podržava mjere kojima se osigurava kvaliteta cestovne infrastrukture. S druge strane, države članice uglavnom ne podržavaju te mjere.

Kad je riječ o mogućim mjerama za izbjegavanje diskriminacije i osiguravanje ravnopravnih uvjeta, mišljenja država članica i ostalih dionika također se razlikuju. Ispitanici u okviru javnog internetskog savjetovanja snažno podupiru primjenu načela „korisnik plaća” i „onečišćivač plaća” te osiguravanje razmjernog utvrđivanja cijena vinjeta od strane EU-a. Veliki broj ispitanika, uključujući i one izvan država članica, podržava ukidanje korisničkih

naknada na vremenskoj osnovi. S druge strane, države članice su podijeljene po pitanju potrebe za daljnjim djelovanjem u tom pogledu.

Kad je riječ o osiguravanju učinkovitog prijevoznog sustava većina je ispitanika u okviru javnog internetskog savjetovanja smatrala da bi rješavanje problema zagušenja trebalo prepustiti državama članicama, s time da najviše ispitanika smatra da bi se naplata naknade zbog zagušenja prometa trebala primjenjivati na sva vozila. Oni koji podupiru naplate naknade zbog zagušenja istaknuli su potrebu da se svakom naplatom naknade zbog zagušenja obuhvate sva vozila, a ne samo teška teretna vozila. Države članice uglavnom su se izjasnile za veću fleksibilnost.

- **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Definiranje problema temeljilo se na evaluacijama za koje se djelomično upotrebljavalo vanjsko stručno znanje (Evaluacija provedbe i učinaka politike EU-a o naplaćivanju pristojbi za upotrebu infrastrukture od 1995., Ažurirani priručnik o vanjskim troškovima prijevoza⁷), dopunjeno dodatnim istraživanjima.

Vanjski ugovornik suradnik pomogao je u izradi prateće studije za procjenu učinka⁸ koja je zaključena u travnju 2017.

- **Procjena učinka**

Inicijativa je popraćena procjenom učinka koja je od Odbora za nadzor regulative dobila pozitivno mišljenje sa zadržkama. Odbor je iznio preporuke u kojima se zahtijeva bolje obrazloženje cilja povezanog sa smanjenjem emisija CO₂ i pojašnjenja s obzirom na

- različit tretman prihoda od naplate cestarina,
- nedostatke postojećeg zakonodavstva,
- odbacivanje određenih mogućnosti i
- očekivane učinke.

Primjedbe su uzete u obzir u revidiranoj procjeni učinka u kojoj se navode dodatni detalji i objašnjenje kako je navedeno u Prilogu I. izvješća o procjeni učinka. Među ostalim prilagodbama napravljene su sljedeće izmjene kako bi se riješila prethodno spomenuta pitanja:

- objašnjenja o komplementarnosti s drugim naknadama/porezima za okoliš te s normama za CO₂ dodana su u definiciju problema te posebno opis uzroka problema. Iako su možda i drugi instrumenti bili učinkoviti, oni nisu bili dovoljni za ograničavanje emisija CO₂ iz prijevoza u onoj mjeri koja se zahtijeva preuzetim obvezama EU-a.
- Objašnjenja o razlozima za drugačije postupanje s prihodima ostvarenima neobveznom naplatom naknada zbog zagušenja dodana su u Prilog u kojem se opisuju zadržane mjere politika. Jedan od glavnih razloga odnosi se na prihvatljivost, pravednost i cilj sprečavanja svakog regresivnog učinka naknade.

⁷ Ricardo-AEA et al (2014), Update of the Handbook on External Costs of Transport: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ Ricardo et al. (2017), Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC.

- Daljnje objašnjenje dodano je opisu evaluacije i provedbe postojećeg zakonodavstva kao i opisu uzroka problema, posebno se pozivajući na ulogu zakonodavstva i njegovih nedostataka.
- Opis razloga za odbacivanje mjera o obveznoj naplati cestovnih naknada te općenitoj namjeni prihoda nadopunjen je dodatnim detaljima.
- Detaljniji opis očekivanih učinaka na emisije CO₂, na predmetne države članice kao i na pojednostavnjenje dodan je u odgovarajućim odjeljcima.

Razmatrale su se četiri opcije politike koje odražavaju sve veći stupanj regulatorne intervencije u slijedu od PO1 do PO4.

Prva opcija politike (PO1) uključuje zakonodavne promjene radi ažuriranja samo nekih odredaba Direktive i proširenja njezina područja primjene na autobuse, kombije i osobne automobile kako bi se potaklo rješavanje svih utvrđenih problema. Promjene povezane s uklanjanjem izuzeća, ažuriranjem zahtjeva o izvješćivanju i najvećim vrijednostima pristojbi za vanjske troškove kao i pojednostavnjenje zahtjeva za naplatu pristojbi za vanjske troškove. Ta opcija uključuje uvođenje zahtjeva za nediskriminaciju i proporcionalnost za naplatu naknada za laka vozila.

Opcija PO2 ima za cilj rješavanje pitanja emisija CO₂ te uključuje postupno ukidanje naknada na vremenskoj osnovi za teška vozila. Ta opcija uključuje pravila o promjeni u infrastrukturnim pristojbama na temelju emisija CO₂ za teška vozila te postupno ukidanje trenutačne promjene na temelju Euro emisijskih normi.

Opcija PO3 (s varijantama a i b) uključuje dodatne mjere za laka vozila kojima se nastoji riješiti pitanje međugradskog zagušenja kao i emisija CO₂ i onečišćujućih tvari iz svih vozila (PO3b). Naposljetku, opcijom PO4 bi naplata pristojbi za vanjske troškove postala obveznom za teška vozila, a za sva bi vozila došlo do postupnog ukidanja mogućnosti naplate naknada na vremenskoj osnovi te bi ostala dostupna samo naplata naknada na temelju udaljenosti.

Procjena učinka, uz pretpostavku zamjene postojećih sustava naplate naknada na vremenskoj osnovi sustavima temeljenima na udaljenosti u okviru opcija od PO2 do PO4 (uz ukidanje naplate kao alternativnu mogućnost za države članice), jasno je pokazala da je opcija PO4 najdjelotvornija, ali bi za pogodnosti koje se njome ostvaruju bilo potrebno platiti najvišu cijenu. Doprinos ostvarenju ciljeva opcijom PO1 bio bi vrlo ograničen, ali praktički bez ikakvih troškova. Opcije PO2 i PO3 su uravnoteženije u pogledu njihovih gospodarskih i društvenih učinaka te učinaka na okoliš, a troškovi ostvarenja tih rezultata bili bi prihvatljivi.

Procjenom učinka varijanta PO3b, koja uključuje promjenu u naknadama za laka vozila na temelju njihovih emisija CO₂ i onečišćujućih tvari, utvrđena je kao najpoželjnija opcija uz mogućnost dopune zahtjevom za naplatom pristojbi za vanjske troškove barem na dijelu mreže za teška vozila te za postupnim ukidanjem naplate naknada na vremenskoj osnovi za laka vozila tijekom dovoljno dugog razdoblja. To su mjere koje su zadržane u ovom prijedlogu koji se stoga nalazi između opcija PO3b i PO4, ali bliže opciji PO4.

Opcijama PO3b i PO4 smanjili bi se troškovi povezani sa zastojem za 2,5 – 6 % ili za 9 – 22 milijarde EUR do 2030., omogućilo bi se ostvarivanje dodatnih prihoda od cestarina u iznosu od 10 – 63 milijarde EUR godišnje te bi se pridonijelo povećanju ulaganja u ceste za 25 – 260 % u odnosu na početne vrijednosti.

Njima bi se znatno smanjila količina emisija CO₂, NO_x i čestičnih tvari iz cestovnog prijevoza. To bi dovelo do pozitivnog učinka na javno zdravlje, razmjerno smanjenju onečišćenja zraka, te do uštede troškova zbog onečišćenja zraka i prometnih nesreća u iznosu od 370 milijuna EUR do 1,56 milijardi EUR do 2030., izraženo kao sadašnja vrijednost.

Opcijama PO3b i PO4 omogućilo bi se stvaranje između 62 000 i 152 000 novih radnih mjesta u slučaju da se samo 30 % od dodatnih prihoda od naplate cestarina ponovno uloži u održavanje cesta. Uz to bi se svim opcijama ostvario doprinos jednakom postupanju prema građanima EU-a smanjenjem cijena kratkoročnih vinjeta na pola.

Opcijom PO3 (varijantama a i b) povećali bi se troškovi prijevoza tereta za 1,1 %, a troškovi prijevoza putnika ostali bi nepromijenjeni. U okviru opcije PO4 troškovi prijevoza putnika i tereta mogli bi se povećati za najviše 1,3 – 2,0 posto, ovisno o stvarnoj stopi primjene naplate naknada na temelju udaljenosti u državama članicama (uz mogućnost uključivanja onih koje trenutačno ne provode naplatu za određene kategorije vozila). Tijela bi trebala pružiti financijsku potporu uvođenju novih sustava naplate cestarina ili proširenja postojećih čiji bi trošak za predmetne države članice ukupno iznosio 2 – 3,7 milijardi EUR do 2030. Proširenjem naplate cestarina na nove dijelove mreže i nove skupine korisnika povećali bi se troškovi usklađivanja za korisnike cesta za 198 do 850 milijuna EUR godišnje od 2025. nadalje.

Učinci na mala i srednja poduzeća, uključujući cjelokupni sektor cestovnog prijevoza tereta, bili bi ograničeni jer cestovne naknade predstavljaju samo mali postotak ukupnih troškova prijevoza. Svako povećanje troškova prenosi se na korisnike (pošiljatelje) ili se kompenzira smanjenjem poreza koje je omogućeno izmjenom poglavlja II. Direktive povezanog s oporezivanjem vozila. Cijene za potrošače ne bi se povećale u prosjeku za više od 0,1 % čak i ako bi se na njih prenijelo 100 % troškova.

• **Primjerenost i pojednostavnjivanje propisa**

Iako bi se regulatorni troškovi povezani s inicijativom, kao i troškovi usklađivanja za velik broj sudionika na tržištu, povećali prelaskom na naplatu cestarine na temelju udaljenosti, ti bi se troškovi kompenzirali povećanjem prihoda (za države članice i subjekte za naplatu cestarina), boljom kvalitetom cesta i pouzdanijim vremenima putovanja (za korisnike cesta), smanjenjem negativnih učinaka na okoliš i zdravlje (građana) te povezanim vanjskim troškovima koje snosi društvo (porezni obveznici).

Dimenzija ovog prijedloga u pogledu REFIT-a posljedica je pojednostavnjivanja i ažuriranja zahtjeva za naplatom cestarina tako da oni budu prikladni za svoju namjenu, to jest:

- zamjena zastarjelog sustava promjene na temelju Euro normi za teška vozila prikladnijim načinom prilagodbe naknada emisijama CO₂,
- pojednostavnjivanje primjene pristojbi za vanjske troškove na onečišćenje zraka i buku (što je bolji instrument od prilagodbe Euro normom) omogućivanjem upotrebe ažuriranih referentnih vrijednosti bez potrebe za provođenjem bilo kakvih izračuna,
- pojednostavnjivanje i ažuriranje primjene dodataka i olakšavanje primjene naknade zbog zagušenja.

Pojednostavnjivanja se uglavnom odnose na nacionalna tijela, a ne na poduzeća. Međutim, te su promjene popraćene zasebnim gore spomenutim prijedlogom kojim se dopušta smanjenje poreza na puštanje u promet, što bi omogućilo da se smanji opterećenje za prijevoznike

(MSP-ove). Ukupni troškovi za korisnike cesta, uključujući građane i poduzeća, vjerojatno će se povećati, iako u manjoj mjeri.

Očekuje se da će inicijativa imati manji pozitivan učinak na konkurentnost zahvaljujući naplati naknada diferenciranoj na temelju emisija CO₂, što dovodi do nešto većeg uvođenja vozila s niskom ili nultom stopom emisija te pokreće inovacije. Povećanje u stopi primjene naplate naknada zbog zagušenja pozitivno bi utjecalo na konkurentnost poduzeća, posebno onih koja primjenjuju način proizvodnje bez zaliha.

- **Temeljna prava**

Ovim Prijedlogom poštuju se temeljna prava i načela posebno priznata Poveljom o temeljnim pravima Europske unije.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog nema nikakav utjecaj na proračun Unije.

5. OSTALI DIJELOVI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

U izvješću o procjeni učinka navodi se skup od sedam ključnih pokazatelja koji će se upotrebljavati za praćenje napretka povezanog s glavnim ciljevima politike: kretanje emisija CO₂ iz teških vozila, stanje cestovne infrastrukture za čiju se upotrebu naplaćuje cestarina, proporcionalnost i obuhvat društvenih troškova cestovnim naknadama i razina zagušenja na međugradskoj mreži u EU-u.

Kako bi se procijenio učinak zakonodavstva bilo bi potrebno provesti temeljitu evaluaciju nakon što se započne s postupnim uvođenjem svih promjena. Odgovarajući vremenski okvir za takvu evaluaciju je pet godina nakon što novi okvir postane u potpunosti primjenjiv. Učinke posrednih koraka moglo bi se procijeniti i ranije.

Prijedlog uključuje posebne zahtjeve za države članice u pogledu izvješćivanja povezane s prihodima od naplate cestarina i upotrebom tih prihoda, kao i s kvalitetom cesta za čiju se upotrebu naplaćuje cestarina.

- **Dokumenti s obrazloženjima (za direktive)**

Uzimajući u obzir područje primjene prijedloga, činjenicu da se njime izmjenjuje samo Direktiva 1999/62/EZ koju su sve države članice u potpunosti prenijele, ne smatra se opravdanim ni razmjernim zahtijevati dokumente s obrazloženjima.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Naslov je prilagođen kako bi odražavao prošireno područje primjene.

Članak 1. – *Predmet i područje primjene*

Članak se mijenja kako bi se u područje primjene pravila o cestarinama i korisničkim naknadama uključila i vozila osim teških teretnih vozila. To se opravdava potrebom da se riješi niz problema koji se ne odnose samo, pa čak ni prvenstveno, na teška teretna vozila.

Članak 2. – *Definicije*

Sljedeće se definicije mijenjaju:

- „transeuropska cestovna mreža”: definicija se ažurira kako bi bila u skladu s pristupom koridora utvrđenim u revidiranim smjernicama za TEN-T u Uredbi (EU) br. 1315/2013;
- „cestarina”: definicija se preformulira kako bi se uzela u obzir mogućnost iz članka 7. da za naplatu naknade zbog zagušenja;
- „vozilo”: predložena nova definicija obuhvaća sva „teška vozila” te sva „laka vozila”, tj. uz teretna vozila iznad granične vrijednosti od 3,5 tona koja su već sad obuhvaćena, obuhvaća osobne automobile, minibus i kombije kao i autobuse;
- „vozilo [određene 'EURO'] kategorije” i „tip vozila”: definicija se preinačuje kako bi uključivala autobuse.

Dodaju se definicije „zagušenje”, „naknada zbog zagušenja”, „cestovni prijevoznik”, različiti tipovi vozila, uključujući „vozila s nultom stopom emisija” kao i „znatno izmijenjeni režim naplate cestarina” kako bi se osigurala pravna jasnoća u pogledu posebnih uvjeta te bolje utvrdilo područje primjene određenih odredaba.

Definicija „ponderirana prosječna pristojba za vanjske troškove” briše se jer je zahtjev za njezin izračun uklonjen.

Članak 7. – *Cestarine i korisničke naknade*

Stavak 1. razdjeljuje se u dva stavka kako bi se naznačila razlika između mreža koje se uglavnom upotrebljavaju u međunarodnom prometu (transeuropska cestovna mreža i autoceste) i ostalih cesta. Predlaže se da se odredbe o nediskriminaciji, proporcionalnosti naknada te ubiranju i plaćanju cestarina i korisničkih naknada primjenjuju i na ostale ceste.

Kako bi se ostvario napredak u primjeni načela „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća” te kako bi se postupno smanjile nejednakosti među različitim sustavima naplate, dodaju se stavci 6. i 7. u svrhu postupnog ukidanja upotrebe korisničkih naknada na vremenskoj osnovi (vinjete) najprije za teška teretna vozila i autobuse, a zatim za osobne automobile i kombije na mrežama koje se upotrebljavaju u međunarodnom prijevozu. Predloženim se datumima državama članicama omogućuje dovoljno vremena da prilagode svoje sustave naplate, ako je potrebno. Različit tretman teških i lakih vozila zajamčen je njihovim različitim učinkom na infrastrukturu i smanjenim stupnjem razvijenosti naplate za laka vozila.

Kako bi se osigurao pravedan tretman prijevoznika, dodaje se stavak 9. kako bi se uklonila mogućnost izuzimanja teških teretnih vozila ispod 12 tona od naplate cestarina te kako bi se proširilo područje primjene bilo kojeg sustava naplate na autobuse. Posljednje se opravdava usporedivim učinkom autobusa na ceste.

Članak 7.a – *Korisničke naknade: proporcionalnost i jednako postupanje*

Člankom 7.a utvrđuju se gornje granične vrijednosti za korisničke naknade te za relativnu razliku u cijeni između godišnjih vinjeta i vinjeta za razdoblja kraća od jedne godine. U tom se kontekstu predlažu sljedeće promjene.

Stavak 1. razdjeljuje se u dva stavka kako bi se naznačilo da se postojeći zahtjevi primjenjuju na teška teretna vozila i autobuse.

Novi stavak 3. odnosi se na osobne automobile te se njime utvrđuju gornje granične vrijednosti razlika u cijeni između godišnjih vinjeta i vinjeta za razdoblja kraća od jedne godine u kojima se na temelju raspoloživih podataka odražavaju relevantni rasporedi upotrebe⁹. U njemu se utvrđuje i datum do kojega je potrebno prilagoditi postojeće sustave vinjeta. Stavak 4. odnosi se na isto pitanje u pogledu minibusa i kombija.

Članak 7.c – *Naplata pristojbi za vanjske troškove*

S obzirom na stavak 1. predlaže se uvođenje referentnih vrijednosti umjesto najviših vrijednosti (utvrđenih u Prilogu III.b). Dodaje se stavak 5. kojim se zahtijeva primjena naplate pristojbi za vanjske troškove barem na onim dijelovima mreže s naplatom cestarina gdje su onečišćenje zraka i buka koje stvara promet teških vozila najznačajniji, npr. zbog brojnosti izloženog stanovništva.

Članak 7.da – *Naplata naknade zbog zagušenja*

Novim člankom 7.da omogućuje se primjena naknade zbog zagušenja – povrh infrastrukturne pristojbe – s ciljem djelotvornog rješavanja problema međugradskog zagušenja. Kako bi se izbjegla diskriminacija korisnika bilo koje kategorije vozila, svaka takva naknada zbog zagušenja mora se primjenjivati na sve kategorije vozila na razmjernan i ujednačen način. Najviše razine naknada i faktori ekvivalentnosti među vozilima utvrđeni su u prilogima V. i VI.

Članak 7.f – *Dodaci*

Predlaže se produljenje mogućnosti primjene dodatka i izvan planinskih područja uz zadržavanje ostalih postojećih uvjeta za njihovu primjenu (redovita zagušenja ili znatna šteta za okoliš te ponovno ulaganje prihoda u projekt iz programa TEN-T). Stavak 4. briše se jer se njime nije pridonijelo financiranju prioritetnih projekata, a moglo bi se ometati primjenu naplate pristojbi za vanjske troškove. Dodatke i naknade zbog zagušenja ne bi trebalo primjenjivati zajedno jer se i jednima i drugima nastoji riješiti problem zagušenja (stavak 5.).

Članak 7.g – *Promjena naknada, posebno za teška vozila*

Predlaže se postupno ukidanje promjena naknada koje su u skladu s Euro emisijskom normom vozila. Dodaje se novi stavak 4. kako bi se uvela promjena infrastrukturnih pristojbi u skladu s emisijom CO₂ teških vozila što je prije moguće nakon što potrebni certificirani podaci o emisijama CO₂ postanu dostupni. Nakon stupanja na snagu, odredbom će se poticati upotreba najčišćih i najučinkovitijih teških vozila.

Pošto se predlaže odvojeno reguliranje naplate naknade zbog zagušenja (novi članak 7.da, vidjeti gore), predlaže se i postupno ukidanje mogućnosti promjene naknada neovisne o prihodima s obzirom na doba dana, dan u tjednu ili godišnje doba (usp. izmjenu u stavku 1., prijašnjem stavku 3.).

Članak 7.ga – *Promjena naknada za laka vozila*

⁹ Vidjeti procjenu učinka kao i Booz & Co. (2012). *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles*. <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

U novom članku 7.ga utvrđuju se načini za promjenu cestarina i korisničkih naknada s obzirom na utjecaj na okoliš osobnih automobila, minibusa i kombija. Promjena se temelji na emisijama CO₂ i tvari koje onečišćuju zrak, kako je utvrđeno u Prilogu VII. Tom odredbom trebalo bi poticati upotrebu čistijih i učinkovitijih vozila.

Članak 7.h – *Obavijesti*

Predlaže se izmjena stavka 3. kako bi se pojednostavnilo prethodno obavješćivanje Komisije u pogledu planirane naplate pristojbi za vanjske troškove ograničavanjem obavješćivanja na osnovne elemente. Kako bi se olakšalo uvođenje naplate pristojbi za vanjske troškove predlaže se uklanjanje stavka 4. o zahtjevu za prethodnom odlukom Komisije.

Članak 7.j – *Ubiranje i plaćanje cestarina i korisničkih naknada*

U stavcima 3. i 4. predlaže se dodavanje upućivanja na naknade zbog zagušenja kako bi se osiguralo da se svi elementi naknade ubiru i plaćaju na usklađen način.

Članak 7.k – *Nadoknade*

Predlaže se ograničavanje mogućnosti davanja nadoknada u slučaju uvođenja cestarina (za razliku od korisničkih naknada). To služi dokidanju postojećeg potencijala za diskriminaciju nerezidentnih korisnika.

Članak 9. – *Upotreba prihoda*

Novim stavkom 3. zahtijeva se da se prihodi od naplate naknade zbog zagušenja upotrebljavaju za rješavanje problema zagušenja, npr., davanjem potpore alternativnim prijevoznim rješenjima ili uklanjanjem uskih grla.

Članak 10.a

Predlaže se izmjena stavka 1. kako bi se ažurirala klauzula o preispitivanju te postigla usklađenost s Prilogom III.b.

Članak 11. – *Izvješćivanje*

Stavak 1. izmjenjuje se kako bi se ažurirali zahtjevi za izvješćivanje o cestarinama, prihodima od cestarina te upotrebi prihoda koji bi trebali sadržavati i informacije o kvaliteti cesta s naplatom cestarine. Postojeća točka (e) u stavku 2. briše se te se dodaju nove točke od (e) do (i) kako bi se uključile informacije o prihodima od naplate naknade zbog zagušenja, ukupnim prihodima od naplate cestovnih naknada, upotrebi tih prihoda te ocjenama održavanja cesta i razine zagušenja. Dodaje se stavak 3. kako bi se odredio najmanji skup pokazatelja povezanih s evaluacijom kvalitete cesta s naplatom cestarine. Dodaju se stavci 4. i 5. kako bi se Komisiji omogućilo utvrđivanje usklađenih pokazatelja provedbenim aktom te izvješćivanje o primjeni tih pokazatelja u državama članicama.

Prilozi

U odjeljku 3. Priloga 0. predlaže se brisanje upućivanja na vozila kategorije „EEV” te dodavanje tablice s graničnim vrijednostima emisija Euro VI. kako bi se u obzir uzela Uredba (EZ) br. 595/2009.

Predložene promjene u Prilogu III. odražavaju uključivanje autobusa u područje primjene Direktive.

Predlaže se ograničavanje odjeljaka 2., 3. i 4. Priloga III.a na slučajeve u kojima država članica namjerava primjenjivati pristojbe za vanjske troškove koje su više od referentnih vrijednosti utvrđenih u Prilogu III.b. Određene odredbe odjeljka 4.2. ažuriraju se kako bi se uzelo u obzir najnovije zakonodavstvo o razini buke motornih vozila.

U Prilogu III.b predlaže se zamjena najviših ponderiranih prosječnih pristojbi za vanjske troškove za onečišćenje zraka i buku referentnim vrijednostima za naplatu pristojbi za vanjske troškove, uključujući troškove onečišćenja zraka i buke koje stvaraju teška teretna vozila (tablica 1.) i autobusi (tablica 2.). Vrijednosti se izračunavaju s obzirom na Ažurirani priručnik o vanjskim troškovima prijevoza¹⁰. Vrijednosti se mogu pomnožiti s dva ne samo u planinskim područjima, nego i oko aglomeracija.

U Prilogu IV. predlaže se uključivanje upućivanja na kombinacije od sedam, osam ili devet osovina u tablicu skupova vozila.

Novim Prilogom V. koji je povezan s predloženim člankom 7.da (o naplati naknade zbog zagušenja) utvrđuje se minimum zahtjeva za ubiranje naknade zbog zagušenja, uključujući u pogledu obuhvaćenih dijelova mreže i razdoblja. Ceste se kategoriziraju u velegradske i nevelegradske kako bi se razlikovalo područja s većom gustoćom naseljenosti od onih s nižom. Kako bi se osiguralo ujednačeno i razmjerno određivanje cijena, utvrđuju se faktori ekvivalentnosti za različite kategorije vozila. U odjeljku 2. zahtijeva se transparentnost izračuna naknada te javna dostupnost iznosa po kategoriji vozila i razdobljima za svaki predmetni segment ceste te njihovo redovito usklađivanje kako bi program ostao djelotvoran.

Novim Prilogom VI. koji je jednako tako povezan s predloženim člankom 7.da ograničava se iznos naknade zbog zagušenja po kilometru na temelju graničnih troškova za zagušenje iz Ažuriranog priručnika o vanjskim troškovima prijevoza.

Novim Prilogom VII. koji je povezan s predloženim člankom 7.ga s obzirom na promjene cestarina i korisničkih naknada za laka vozila u skladu s utjecajem na okoliš utvrđuju se kategorije emisija za potrebe takve promjene. Upućuje se na emisije CO₂ i onečišćivača zraka te se uzimaju u obzir standardne vrijednosti na razini EU-a te najnoviji i najtočniji postupci mjerenja.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

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

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹¹,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija¹²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Napredak prema cilju koji je Komisija utvrdila u svojoj Bijeloj knjizi od 28. ožujka 2011.¹³, to jest pomak u smjeru pune primjene načela „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća”, kako bi se ostvario prihod i osiguralo financiranje za buduća ulaganja u prijevoz bio je spor, a nedosljednosti u primjeni naplate naknada za cestovnu infrastrukturu i dalje su prisutne diljem Unije.
- (2) Komisija je u svojoj Komunikaciji o europskoj strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije¹⁴ objavila da će predložiti reviziju Direktive o naplati naknade za kamione kako bi omogućila naplatu naknada i na temelju diferencijacije s obzirom na emisije ugljičnog dioksida te proširila neka od svojih načela na autobuse te na osobne automobile i kombije.
- (3) Sva teška vozila imaju znatan utjecaj na cestovnu infrastrukturu i pridonose onečišćenju zraka, a laka su vozila izvor većine negativnih učinaka na okoliš i društvenih učinaka iz cestovnog prijevoza povezanih s emisijama i zagušenjem. U interesu jednakog postupanja i poštenog tržišnog natjecanja trebalo bi osigurati da se vozila koja dosad nisu obuhvaćena okvirom utvrđenim u Direktivi 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁵ s obzirom na cestarine i korisničke naknade uključe u

¹¹ SL C , , str. .¹² SL C , , str. .¹³ Bijela knjiga od 28 ožujka 2011. „Plan puta prema jedinstvenom europskom prometnom prostoru – Ususret konkurentnom i učinkovitom prometnom sustavu“ (COM(2011) 144 final).¹⁴ COM(2016) 501 final.¹⁵ Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila (SL L 187, 20.7.1999., str. 42.).

taj okvir. Područje primjene te Direktive stoga bi trebalo proširiti na teška vozila osim onih namijenjenih prijevozu tereta i na laka vozila, uključujući osobne automobile.

- (4) Naknade na vremenskoj osnovi zbog svoje prirode ne odražavaju točno stvarno nastale infrastrukturne troškove te, zbog sličnih razloga, nisu djelotvorne po pitanju poticanja čišćih i učinkovitijih djelatnosti ili smanjenju zagušenja. Stoga bi ih se trebalo postupno zamijeniti naknadama na temelju udaljenosti, koje su pravednije, učinkovitije i djelotvornije.
- (5) Kako bi se osigurala prihvatljivost budućih sustava naplate cestovnih naknada za korisnike, trebalo bi omogućiti državama članicama uvođenje odgovarajućih sustava za ubiranje naknada kao dio većeg paketa usluga mobilnosti. Takvim bi se sustavima trebalo osigurati pravednu raspodjelu infrastrukturnih troškova i odražavati načelo „onečišćivač plaća”. Sve države članice koje uvide takav sustav trebale bi osigurati njegovu usklađenost s odredbama Direktive 2004/52/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶.
- (6) S obzirom na teška vozila važno je osigurati da svaka naknada na vremenskoj osnovi koja se primjenjuje na laka vozila bude razmjerna, uključujući s obzirom na razdoblja upotrebe kraća od jedne godine. U tom se pogledu treba uzeti u obzir činjenica da je raspored upotrebe za laka vozila drugačiji od onoga za teška vozila. Izračun razmjernih naknada na vremenskoj osnovi mogao bi se temeljiti na dostupnim podacima o rasporedima putovanja.
- (7) Na temelju Direktive 1999/62/EZ pristojba za vanjske troškove može se uvesti na razini koja je blizu graničnih društvenih troškova upotrebe predmetnog vozila. Ta se metoda pokazala najpravednijim i najučinkovitijim načinom kako bi se u obzir uzeli negativni učinci na okoliš i zdravlje od onečišćenja zraka i buke koje stvaraju teška vozila te bi se njome osigurao pravedan doprinos teških vozila u postizanju normi EU-a za kvalitetu zraka¹⁷ i svih primjenjivih graničnih ili ciljnih vrijednosti za buku. Primjenu takvih naknada trebalo bi stoga olakšati.
- (8) U tu bi svrhu najviše ponderirane prosječne pristojbe za vanjske troškove trebalo zamijeniti izravno primjenjivim referentnim vrijednostima koje se ažuriraju s obzirom na inflaciju, ostvareni znanstveni napredak u procjenjivanju vanjskih troškova cestovnog prijevoza te kretanja u sastavu voznog parka.
- (9) Promjenom infrastrukturnih pristojbi s obzirom na Euro emisijsku normu pridonijelo se upotrebi čišćih vozila. Međutim, očekuje se da nakon obnove voznih parkova promjena troškova na toj osnovi na međugradskoj mreži do kraja 2020. više neće biti aktualna te bi je stoga do tog trenutka trebalo postupno ukinuti. Od toga bi trenutka trebalo sustavnije primjenjivati naplatu pristojbi za vanjske troškove kao ciljano sredstvo za povrat vanjskih troškova s obzirom na situacije u kojima je to najpotrebnije.
- (10) Udio emisija CO₂ iz teških vozila je u porastu. Promjenom infrastrukturnih pristojbi s obzirom na takve emisije može se pridonijeti poboljšanjima u tom području te bi je stoga trebalo uvesti.

¹⁶ Direktiva 2004/52/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine u Zajednici (Tekst značajan za EGP), *SL L 166*, 30.4.2004., str. 124.–143.

¹⁷ Direktiva 2008/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 21. svibnja 2008. o kvaliteti zraka i čišćem zraku za Europu, *SL L 152*, 11.6.2008., str. 1.–44.

- (11) Laka vozila stvaraju dvije trećine negativnih učinaka cestovnog prijevoza na okoliš i zdravlje. Stoga je važno poticati upotrebu najčišćih i najučinkovitijih vozila u smislu potrošnje goriva diferenciranjem cestovnih naknada na temelju faktora sukladnosti utvrđenih u Uredbi Komisije (EU) 2016/427¹⁸, Uredbi Komisije (EU) 2016/646¹⁹ i Uredbi Komisije (EU) 2017/xxx²⁰.
- (12) Kako bi se potakla upotreba najčišćih i najučinkovitijih vozila, države članice trebale bi primjenjivati znatno snižene cestarine i korisničke naknade za ta vozila.
- (13) Zagušenja na cestama kojima pridonose sva motorna vozila u različitim razmjerima predstavljaju troškove u iznosu od približno 1 % BDP-a. Znatno se dio tih troškova može pripisati međugradskom zagušenju. Stoga bi trebalo dopustiti uvođenje posebne naknade zbog zagušenja pod uvjetom da se ona primjenjuje na sve kategorije vozila. Kako bi naplaćeni iznos bio djelotvoran i razmjernan trebalo bi ga izračunati na temelju graničnog troška za zagušenje te diferencirati s obzirom na mjesto, vrijeme i kategoriju vozila. Kako bi se pozitivan učinak naknade zbog zagušenja iskoristio u najvećoj mogućoj mjeri, odgovarajuće prihode trebalo bi dodijeliti projektima kojima se problemi nastoje riješiti na njihovu izvoru.
- (14) Naknade zbog zagušenja trebale bi na razmjernan način odražavati stvarne troškove koje svako vozilo izravno prouzroči ostalim korisnicima cesta i neizravno društvu kao cjelini. Kako bi se izbjeglo da one nerazmjerno ometaju slobodno kretanje ljudi i roba, trebalo bi ih ograničiti na određene iznose koji odražavaju granični trošak za zagušenje u uvjetima gotovo potpunog iskorištenja kapaciteta, to jest kad se opseg prometa približi cestovnom kapacitetu.
- (15) Promjena infrastrukturnih pristojbi neovisna o prihodima koja se primjenjuje na teška teretna vozila nije optimalan instrument u svrhu smanjenja zagušenja te bi je trebalo postupno ukinuti.
- (16) Dodacima infrastrukturnoj pristojbi također bi se moglo dati koristan doprinos rješavanju problema povezanih sa znatnom štetom za okoliš ili zagušenjima izazvanima upotrebom određenih cesta, i to ne samo unutar planinskih područja. Stoga bi trenutačno ograničenje dodataka na takva područja trebalo ukloniti. Kako bi se izbjegla dvostruka naplata korisnicima, dodatke bi trebalo isključiti na cestovnim dionicama na koje se primjenjuje naknada zbog zagušenja.
- (17) U slučaju da država članica uvede sustav naplate cestovnih naknada, odobravanje nadoknada moglo bi, ovisno o pojedinom slučaju, dovesti do diskriminacije nerezidentnih korisnika cesta. Stoga bi mogućnost odobravanja nadoknade u takvom slučaju trebalo ograničiti na slučajeve cestarina te ona više ne bi trebala biti dostupna u slučaju korisničkih naknada.
- (18) Kako bi se iskoristile potencijalne sinergije među postojećim sustavima naplate cestovnih naknada za smanjivanje operativnih troškova, Komisija bi se trebala potpuno uključiti u suradnju među državama članicama koje namjeravaju uvesti zajedničke sustave naplate cestovnih naknada.

¹⁸ Uredba Komisije (EU) 2016/427 od 10. ožujka 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 692/2008 s obzirom na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6) (*SL L 82, 31.3.2016., str. 1.–98.*).

¹⁹ Uredba Komisije (EU) 2016/646 od 20. travnja 2016. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 692/2008 s obzirom na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 6) (*SL L 109, 26.4.2016., str. 1.–22.*).

²⁰

- (19) Cestovnim naknadama mogu se mobilizirati resursi kojima se pridonosi financiranju održavanja i razvoja visokokvalitetne prometne infrastrukture. Stoga je primjereno potaknuti države članice na upotrebu prihoda od cestovnih naknada u tu svrhu te od njih zahtijevati odgovarajuće izvješćivanje o upotrebi takvih prihoda. Time bi se posebno pomoglo u prepoznavanju mogućih praznina u financiranju i podizanju prihvatljivosti naplate cestovnih naknada u javnosti.
- (20) Budući da poseban cilj ove Direktive – osigurati da se nacionalni sustavi određivanja cijena koji se primjenjuju na vozila osim teških teretnih vozila primjenjuju unutar usklađenog okvira kojim se osigurava jednako postupanje u cijeloj Uniji – nije moguće u dovoljnoj mjeri ostvariti na razini države članice, nego se zbog prekogranične naravi cestovnog prijevoza i drugih pitanja koja bi se trebala riješiti ovom Direktivom on može na bolji način postići na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (21) Potrebno je osigurati da pristojbe za vanjske troškove i dalje odražavaju trošak onečišćenja zraka i buke koje stvaraju teška vozila što je moguće točnije, a da sustav naplate ne postane prekomjerno složen, kako bi se potaknula upotreba najučinkovitijih vozila u smislu potrošnje goriva te ažurirala djelotvornost poticaja i diferenciranje cestovnih naknada. Stoga bi Komisiji trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije za potrebe prilagodbe referentnih vrijednosti za naplatu pristojbi za vanjske troškove znanstvenom napretku, utvrđivanja načina za promjenu infrastrukturnih pristojbi neovisnu o prihodima na temelju emisija CO₂ iz teških vozila te prilagodbe načina promjene infrastrukturnih pristojbi za laka vozila tehničkom napretku. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.²¹ Posebno, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (22) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu relevantnih odredaba ove Direktive, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Za donošenje provedbenih akata o uspostavi usklađenog skupa pokazatelja za evaluaciju kvalitete cestovnih mreža trebalo bi primjenjivati savjetodavni postupak. Te bi se ovlasti trebale izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća²².
- (23) Direktivu 1999/62/EZ stoga bi trebalo na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Direktiva 1999/62/EZ mijenja se kako slijedi:

²¹ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

²² Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

(1) naslov se zamjenjuje sljedećim:

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

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

„Članak 1.

1. Ova se Direktiva primjenjuje na:

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

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

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

Članak 2.

Za potrebe ove Direktive:

- (1) „transeuropska cestovna mreža” znači cestovna prijevozna infrastruktura iz odjeljka 3. u poglavlju II. Uredbe (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća* kako je prikazana na zemljovidima u Prilogu I. toj Uredbi;
- (2) „troškovi izgradnje” znači troškovi povezani s izgradnjom, uključujući, tamo gdje je to prikladno, troškove financiranja jednoga od sljedećeg:
 - (a) nove infrastrukture ili novih poboljšanja infrastrukture (uključujući značajne konstrukcijske popravke);
 - (b) infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture, uključujući značajne konstrukcijske popravke, završene ne više od 30 godina prije 10. lipnja 2008., gdje su režimi naplate cestarina 10. lipnja 2008. već bili na snazi, ili završene ne više od 30 godina prije utvrđivanja bilo kakvih novih režima cestarina uvedenih nakon 10. lipnja 2008.;
 - (c) infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture završene prije 10. lipnja 2008.:
 - i. ako je država članica uspostavila sustav cestarina koji omogućava povrat tih troškova na temelju ugovora s operatorom sustava naplaćivanja ili na temelju drugih pravnih akata s jednakim učinkom koji su stupili na snagu prije 10. lipnja 2008. ili
 - ii. ako država članica može pružiti dokaz da je izgradnja dotične infrastrukture bila uvjetovana njezinim predviđenim vijekom trajanja dužim od 30 godina.
- (3) „troškovi financiranja” znači kamate na zajmove i povrat na svako financiranje vlasničkim kapitalom koje omogućuju dioničari;
- (4) „značajni konstrukcijski popravci” znači konstrukcijski popravci osim onih popravaka koji više nisu ni od kakve koristi za korisnike ceste, posebno kad su

popravci zamijenjeni daljnjom zamjenom površinskog sloja ceste ili nekim drugim građevinskim radovima;

(5) „autocesta” znači cesta posebno projektirana i izgrađena za promet motornih vozila koja nema neposredan pristup susjednim zemljištima te koja ispunjava sljedeće kriterije:

(a) ima, osim na posebnim mjestima ili privremeno, odvojene kolničke trake za promet u dva smjera međusobno odijeljene trakom koji nije namijenjen za promet ili, izuzetno, na neki drugi način;

(b) ne križa se na istoj razini niti s jednom cestom, željezničkom ili tramvajskom prugom, biciklističkom stazom ili pješačkom stazom;

(c) posebno je označena kao autocesta;

(6) „cestarina” znači određeni iznos koji se temelji na udaljenosti koju je određena vrsta vozila prešla na određenoj infrastrukturi, čijim se plaćanjem ostvaruje pravo na upotrebu infrastrukture vozilom, koja obuhvaća infrastrukturnu pristojbu te ovisno o slučaju naknadu zbog zagušenja ili pristojbu za vanjske troškove ili obje;

(7) „infrastrukturna pristojba” znači pristojba koja se naplaćuje za nadoknadu troškova gradnje, održavanja, poslovanja i razvoja vezanih uz infrastrukturu, a koji su nastali u državi članici;

(8) „pristojba za vanjske troškove” znači pristojba koja se naplaćuje kako bi se u državi članici nadoknadili troškovi povezani s onečišćenjem zraka ili bukom zbog prometa ili s oba ta faktora;

(9) „zagušenje” znači situacija u kojoj se opseg prometa približava cestovnom kapacitetu ili ga premašuje;

(10) „naknada zbog zagušenja” znači naknada koja se naplaćuje po vozilu kako bi se u državi članici nadoknadili troškovi nastali zbog zagušenja te kako bi se zagušenje smanjilo;

(11) „trošak onečišćenja zraka zbog prometa” znači trošak štete uzrokovane ispuštanjem čestičnih tvari i prekursora ozona, kao što su dušikov oksid i hlapljivi organski spojevi, za vrijeme rada vozila;

(12) „trošak onečišćenja bukom zbog prometa” znači trošak štete uzrokovane bukom koju emitiraju vozila ili koja nastaje zbog dodira vozila s površinom ceste;

(13) „ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba” znači ukupan prihod od infrastrukturne pristojbe tijekom određenog razdoblja podijeljen s brojem kilometara koje su teška vozila prešla na dionicama ceste na kojima se naplaćivala pristojba tijekom tog razdoblja;

(14) „korisnička naknada” znači plaćanje određenog iznosa čime vozilo za određeno razdoblje stječe pravo upotrebe infrastrukture utvrđeno člankom 7. stavcima 1. i 2.;

(15) „vozilo” znači motorno vozilo, na četiri kotača ili više, ili kombinacija vozila namijenjena ili korištena za prijevoz putnika ili robe cestom;

(16) „teško vozilo” znači teško teretno vozilo ili autobus;

(17) „teško teretno vozilo” znači vozilo namijenjeno prijevozu robe koje ima najveću dopuštenu masu koja premašuje 3,5 tone;

- (18) „autobus” znači vozilo namijenjeno prijevozu više od osam putnika, uz vozača, koje ima najveću dopuštenu masu koja premašuje 3,5 tone;
- (19) „lako vozilo” znači osobni automobil, minibus ili kombi;
- (20) „osobni automobil” znači vozilo s četiri kotača namijenjeno prijevozu putnika, ali ne više od osam putnika uz vozača;
- (21) „minibus” znači vozilo namijenjeno prijevozu više od osam putnika, uz vozača, koje ima najveću dopuštenu masu koja ne premašuje 3,5 tone;
- (22) „kombi” znači vozilo namijenjeno prijevozu tereta koje ima najveću dopuštenu masu koja ne premašuje 3,5 tone;
- (23) „vozilo s nultom stopom emisija” znači vozilo bez emisija ispušnih plinova;
- (24) „prijevoznik” znači bilo koje poduzeće za prijevoz robe ili putnika cestama;
- (25) „vozilo kategorije ,EURO 0’, ,EURO I’, ,EURO II’, ,EURO III’, ,EURO IV’, ,EURO V’, ,EURO VI’” znači teško vozilo s emisijama ispod razine graničnih emisija navedenih u Prilogu 0.;
- (26) „tip vozila” znači kategorija u koju teško vozilo spada s obzirom na broj osovine, njegove dimenzije ili masu, ili druge faktore klasifikacije vozila koji odražavaju oštećivanje ceste, npr. sustav klasifikacije oštećivanja ceste naveden u Prilogu IV., uz uvjet da se upotrijebljeni sustav klasifikacije temelji na karakteristikama vozila koje se nalaze u dokumentima vozila koji se upotrebljavaju u svim državama članicama ili su vidljive;
- (27) „ugovor o koncesiji” znači „ugovor o javnoj nabavi radova” kako je definirano u članku 1. Direktive 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća**;
- (28) „koncesijska cestarina” znači cestarina koju ubire koncesionar u skladu s ugovorom o koncesiji;
- (29) „znatno izmijenjeni režim naplate cestarina ili naknada” znači režim naplate cestarina ili naknada koji je izmijenjen na način da utječe na promjenu troškova ili prihoda od najmanje 5 % u usporedbi s prethodnom godinom, nakon korekcije za inflaciju mjerenu promjenama u harmoniziranom indeksu potrošačkih cijena za cijeli EU, osim energije i neprerađene hrane, koji je objavila Komisija (Eurostat).

Za potrebe točke 2.:

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

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

****** Direktiva 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o javnoj nabavi i o stavljanju izvan snage Direktive 2004/18/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 65.)”;

(3) članak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 7.

1. Ne dovodeći u pitanje članak 9. stavak 1.a, države članice mogu zadržati ili uvesti cestarine i korisničke naknade na transeuropskoj cestovnoj mreži ili na određenim dionicama te mreže te na bilo kojoj dodatnoj dionici njihove mreže autocesta koje nisu dio transeuropske cestovne mreže pod uvjetima utvrđenim u stavcima od 3. do 9. ovog članka i člancima od 7.a do 7.k.

2. Stavkom 1. ne dovodi se u pitanje pravo država članica da, u skladu s Ugovorom o funkcioniranju Europske unije, naplaćuju cestarine i korisničke naknade na drugim cestama, pod uvjetom da uvođenje cestarina i korisničkih naknada na tim drugim cestama ne dovodi do diskriminacije međunarodnog prometa i ne remeti tržišno natjecanje među prijevoznicima. Cestarine i korisničke naknade koje se primjenjuju na cestama osim cesta koje su dio transeuropske cestovne mreže i autocesta moraju ispunjavati uvjete utvrđene u stavcima 3. i 4. ovog članka, članku 7.a te članku 7.j stavcima 1., 2. i 4.

3. Države članice ne smiju za niti jednu kategoriju vozila naplatiti i cestarinu i korisničku naknadu za upotrebu iste dionice ceste. Međutim, država članica koja na svojoj mreži naplaćuje korisničku naknadu može također naplaćivati i cestarinu za upotrebu mostova, tunela i planinskih prijevoja.

4. Cestarinama i korisničkim naknadama ne smije se neposredno ili posredno diskriminirati korisnike cesta na temelju njihova državljanstva, države članice ili treće zemlje nastana prijevoznika ili registracije vozila, ili polazne ili krajnje točke prijevoza.

5. Države članice mogu uvesti sniženje cijena cestarina ili korisničkih naknada, ili izuzeće od obaveze plaćanja cestarina ili korisničkih naknada za teška vozila koja su oslobođena od zahtjeva za ugradnju i upotrebu tahografa na temelju Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća* te u slučajevima obuhvaćenima uvjetima utvrđenima člankom 6. stavkom 2. točkama (a), (b) i (c) ove Direktive.

6. Ne dovodeći u pitanje stavak 9., države članice od 1. siječnja 2018. ne smiju uvoditi korisničke naknade za teška vozila. Korisničke naknade uvedene prije tog datuma mogu se nastaviti primjenjivati do 31. prosinca 2023.

7. Od [datum stupanja na snagu ove Direktive] države članice ne smiju uvoditi korisničke naknade za laka vozila. Korisničke naknade uvedene prije tog datuma postupno se ukidaju do 31. prosinca 2027.

8. Za teška vozila država članica može do 31. prosinca 2019. izabrati da cestarine ili korisničke naknade naplaćuje samo za vozila koja imaju najvišu dopuštenu masu ne manju od 12 tona ako smatra da bi obuhvaćanje vozila najveće dopuštene mase manje od 12 tona:

(a) stvorilo značajne nepovoljne učinke na slobodan protok prometa, okoliš, razine buke, zagušenje, zdravlje ili sigurnost na cestama zbog preusmjerenja prometa;

(b) prouzročilo administrativne troškove u iznosu od više od 30 % od dodatnog prihoda koji bi se ostvario tim obuhvaćanjem.

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

9. Od 1. siječnja 2020. cestarine i korisničke naknade koje se primjenjuju na teška vozila primjenjuju se na sva teška vozila.

10. Cestarine i korisničke naknade za teška vozila s jedne i za laka vozila s druge strane mogu se uvesti ili zadržati neovisno jedne od drugih.

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

(4) članak 7.a zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 7 a.

1. Korisničke naknade razmjerne su trajanju upotrebe infrastrukture.

2. Dok se na teška vozila primjenjuju korisničke naknade, upotreba infrastrukture mora se učiniti dostupnom barem za sljedeća razdoblja: jedan dan, jedan tjedan, jedan mjesec i jednu godinu. Mjesečna cijena ne smije prelaziti 10 % godišnje cijene, tjedna cijena ne smije prelaziti 5 % godišnje cijene, a dnevna cijena ne smije prelaziti 2 % godišnje cijene.

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

Države članice utvrđuju korisničke naknade, uključujući i upravne troškove, za sve kategorije teških vozila, na razini koja ne prelazi najviše cijene utvrđene u Prilogu II.

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

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

Za sustave naplate korisničkih naknada donesene prije 31. svibnja 2017. države članice mogu zadržati cijene iznad graničnih vrijednosti utvrđenih u prvom podstavku koje su na snazi prije tog datuma te odgovarajuće više cijene za ostala razdoblja upotrebe, u skladu s načelom jednakog postupanja. Međutim, one moraju poštovati granične vrijednosti utvrđene u prvom podstavku kao i u drugom podstavku čim znatno izmijenjeni režim naplate cestarina ili drugih naknada stupi na snagu, a najkasnije od 1. siječnja 2024.

4. Za minibus i kombije države članice moraju ispunjavati zahtjeve iz stavka 2. ili stavka 3. Države članice, međutim, utvrđuju korisničke naknade za minibus i kombije koje su više od onih za osobne automobile najkasnije od 1. siječnja 2024.”;

(5) članak 7.c zamjenjuje se sljedećim:

"Članak 7.c

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

Za teška vozila pristojba za vanjske troškove promjenjiva je i određuje se u skladu s minimalnim zahtjevima i metodama iz Priloga III.a, pri čemu se poštuju referentne vrijednosti utvrđene u Prilogu III.b.

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

3. Pristojba za vanjske troškove povezana s onečišćenjem zraka zbog prometa ne primjenjuje se na teška vozila koja ispunjavaju najstrože EURO emisijske norme.

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

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

5. Države članice koje naplaćuju cestarine od 1. siječnja 2021. primjenjuju pristojbu za vanjske troškove na teška vozila barem na onom dijelu mreže iz članka 7. stavka 1. na kojem je šteta za okoliš od teških vozila veća od prosječne štete za okoliš od teških vozila definirane u skladu s relevantnim zahtjevima za izvješćivanje iz Priloga III.a.”;

(6) umeće se sljedeći članak 7.da:

"Članak 7.da

1. Države članice mogu u skladu sa zahtjevima utvrđenima u Prilogu V. uvesti naknadu zbog zagušenja na svakoj dionici njihove cestovne mreže koja je podložna zagušenjima. Naknada zbog zagušenja može se primjenjivati samo na one dionice ceste koje su redovito zagušene i samo tijekom razdoblja kada su obično zagušene.

2. Države članice određuju cestovne dionice i razdoblja iz stavka 1. na temelju objektivnih kriterija povezanih s razinom izloženosti cesta i njihove okolice zagušenjima, kao što su prosječna kašnjenja ili duljine kolona.

3. Naknada zbog zagušenja uvedena na svakoj dionici cestovne mreže primjenjuje se na nediskriminirajući način na sve kategorije vozila, u skladu sa standardnim faktorima ekvivalentnosti utvrđenima u Prilogu V.

4. Naknada zbog zagušenja odražava troškove koje vozilo prouzroči ostalim korisnicima cesta i neizravno društvu, ali ne smije premašivati najviše dopuštene razine utvrđene u Prilogu VI. za svaku vrstu ceste.

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

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

"Članak 7.f

1. Nakon obavješćivanja Komisije, država članica može primijeniti dodatak infrastrukturnoj pristojbi koja se naplaćuje na određenim cestovnim dionicama koje su redovito zagušene ili čija upotreba uzrokuje znatnu štetu za okoliš ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

(a) prihod ostvaren tim dodatkom ulaže se u financiranje izgradnje prometne infrastrukture osnovne mreže utvrđene u skladu s poglavljem III. Uredbe (EU) br. 1315/2013 kojom se izravno pridonosi ublažavanju zagušenja ili štete za okoliš i koja se nalazi na istom koridoru kao cestovna dionica na koju se taj dodatak primjenjuje;

(b) dodatak ne prelazi 15 % od ponderirane prosječne infrastrukturne pristojbe izračunane u skladu s člankom 7.b stavkom 1. i člankom 7.e, osim u slučaju ako se ostvareni prihod uloži u prekogranične dionice koridora osnovne mreže, u kojem slučaju dodatak ne smije prelaziti 25 %;

(c) primjena dodatka nema za posljedicu nepravedno postupanje prema komercijalnom prometu u usporedbi s ostalim korisnicima cesta;

(d) Komisiji se prije početka primjene dodatka predaje opis točne lokacije za koju će se dodatak primjenjivati te dokaz o odluci da se financira izgradnja koridora osnovne mreže navedeni u točki (a);

(e) razdoblje tijekom kojeg će se dodatak primjenjivati unaprijed je definirano i ograničeno te je, u smislu očekivanog prihoda, to razdoblje u skladu s financijskim planovima i analizama troškova i koristi za projekte koji se sufinanciraju iz prihoda ostvarenog tim dodatkom.

1.a U slučaju novih prekograničnih projekata, dodaci se primjenjuju samo ako su sve države članice uključene u taj projekt suglasne.

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

3. Nakon što od države članice koja namjerava primjenjivati dodatak primi tražene informacije, Komisija te informacije stavlja na raspolaganje članovima Odbora iz članka 9.c. Ako Komisija smatra da planirani dodatak ne ispunjava uvjete utvrđene u stavku 1. ili ako smatra da će planirani dodatak imati značajne negativne učinke na gospodarski razvoj rubnih regija, ona može putem provedbenih akata odbiti planove o naknadama koje je podnijela predmetna država članica ili zatražiti njihove izmjene. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 9.c stavka 2.

4. Iznos dodatka oduzima se od iznosa pristojbe za vanjske troškove izračunane u skladu s člankom 7.c, osim za vozila iz EURO emisijskih normi 0, I i II od 15. listopada 2011., III i IV od 1. siječnja 2015., V od 1. siječnja 2019. te VI od siječnja 2023. nadalje. Svi prihodi ostvareni od istovremene primjene dodatka i pristojbi za vanjske troškove ulažu se u

financiranje izgradnje koridora osnovne mreže navedenih u dijelu I. Priloga I. Uredbi (EU) br. 1316/2013.

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

Članak 7.g

1. Do 31. prosinca 2021. infrastrukturna pristojba može se mijenjati u svrhu smanjenja zagušenja, svođenja štete na infrastrukturi na najmanju moguću mjeru te što učinkovitije upotrebe predmetne infrastrukture ili promicanja sigurnosti na cestama ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

- (a) promjena je transparentna, javno objavljena i dostupna svim korisnicima pod jednakim uvjetima;
- (b) promjena se primjenjuje ovisno o dobu dana, danu u tjednu ili godišnjem dobu;
- (c) nijedna infrastrukturna pristojba ne iznosi više od 175 % iznad najviše razine ponderirane prosječne infrastrukturne pristojbe iz članka 7.b;
- (d) vršna razdoblja tijekom kojih se naplaćuje viša infrastrukturna pristojba s ciljem smanjenja zastoja ne traju dulje od pet sati na dan;
- (e) na dionicama ceste zahvaćenima zagušenjima promjena infrastrukturne pristojbe oblikuje se i primjenjuje na transparentan i prihodovno neutralan način tako da se prijevoznici koji putuju tijekom nevršnih razdoblja ponude snižene cijene cestarina, a povišene cijene cestarina prijevoznici koji na toj dionici ceste putuju tijekom vršnih razdoblja.

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

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

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

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

Sva takva odstupanja ili izuzeća priopćuju se Komisiji.

3. Ako u slučaju pregleda vozila vozač ili, ako je primjenjivo, prijevoznik ne može predložiti dokumente vozila potrebne kako bi se odredilo emisijsku normu vozila za potrebe stavka 2., države članice mogu primijeniti najvišu naplativu cestarinu.

4. Unutar jedne godine nakon što objavi službene podatke o emisijama CO₂ u skladu s Uredbom (EU) .../...***** Komisija donosi delegirani akt u skladu s člankom 9.e u kojem se utvrđuju referentne vrijednosti emisija CO₂ uz odgovarajuću kategorizaciju predmetnih teških vozila.

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

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

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

(8) umeće se sljedeći članak 7.ga:

„Članak 7.ga

1. Za laka vozila države članice mogu do 31. prosinca 2021. mijenjati cestarine i korisničke naknade s obzirom na utjecaj vozila na okoliš.

2. Države članice od 1. siječnja 2022. mijenjaju cestarine i, u slučaju korisničkih naknada, barem godišnje naknade, na temelju emisija CO₂ i onečišćujućih tvari iz vozila u skladu s pravilima utvrđenima u Prilogu VII.

3. Ako u slučaju pregleda vozila vozač ili, ako je primjenjivo, prijevoznik ne može predložiti dokumente vozila potrebne kako bi se odredilo emisijske razine vozila (certifikat o sukladnosti) u skladu s Uredbom Komisije (EU) .../...*****, države članice mogu primijeniti najvišu naplativu cestarinu ili najvišu godišnju korisničku naknadu.

4. Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 9.e kojima se mijenja Prilog VII. radi prilagodbe u njemu utvrđenih načina primjene tehničkom napretku.

***** Uredba Komisije (EU) 2017/xxx of xxx o dopuni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila, o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 i Uredbe Komisije (EU) br. 1230/2012 te o stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 692/2008 (SL L xxx) i Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL L 263, 9.10.2007., str. 1.)";

(9) članak 7.h mijenja se kako slijedi:

- (a) u stavku 1. uvodni tekst zamjenjuje se sljedećim:
„Najmanje šest mjeseci prije provedbe novog ili znatno izmijenjenog režima naplate cestarina temeljenog na infrastrukturnim pristojbama, države članice Komisiji šalju.”;
- (b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:
„3. Prije provedbe novog ili znatno izmijenjenog režima naplate cestarina temeljenog na pristojbama za vanjske troškove, države članice obavješćuju Komisiju o predmetnoj mreži, predviđenim stopama po kategoriji vozila i emisijskoj normi.”;
- (c) stavak 4. briše se;
- (10) članak 7.i mijenja se kako slijedi:
- (a) u stavku 2. točke (b) i (c) zamjenjuju se sljedećim:
„(b) takvi popusti ili sniženja odražavaju stvarne uštede u upravnim troškovima postupanja prema čestim korisnicima u odnosu na povremene korisnike;
(c) takvi popusti ili sniženja ne prelaze 13 % iznosa infrastrukturne pristojbe koju plaćaju jednakovrijedna vozila koja ne ostvaruju pravo na popust ili sniženje.”;
- (b) stavak 3. mijenja se kako slijedi:
„3. Podložno uvjetima predviđenima u članku 7.g stavku 1. točki (b) i u članku 7.g stavku 5., tarife cestarina mogu za specifične projekte od visokog značaja za Europu utvrđene u Prilogu I. Uredbi (EU) br. 1315/2013 podlijegati drugim oblicima promjene kako bi se osigurala tržišna održivost takvih projekata ako su izloženi izravnom tržišnom natjecanju s drugim oblicima prijevoza. Dobivena tarifna struktura mora biti linearna, razmjerna, javno objavljena i dostupna svim korisnicima pod jednakim uvjetima te ne smije dovesti do dodatnih troškova koji bi se prenosili na ostale korisnike u obliku viših cestarina.”;
- (11) članak 7.j mijenja se kako slijedi:
- (a) u stavku 1. druga rečenica zamjenjuje se sljedećim:
„S tim ciljem države članice surađuju u uspostavi metoda naplate koje korisnicima cesta omogućuju njihovo plaćanje 24 sata na dan uobičajenim sredstvima plaćanja, barem na glavnim prodajnim mjestima unutar ili izvan država članica u kojima se one primjenjuju.”;
- (b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:
„3. Ako država članica cestarinu naplaćuje po vozilu, ukupan iznos cestarine, iznos infrastrukturne pristojbe, iznos pristojbe za vanjske troškove i iznos naknade zbog zagušenja, ako se primjenjuju, naznačeni su na računu koji se izdaje korisniku ceste, ako je moguće elektroničkim putem.”;
- (c) u stavku 4. prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:
„Ako je to ekonomski izvedivo, države članice pristojbe za vanjske troškove i naknade zbog zagušenja naplaćuju putem elektroničkog sustava koji ispunjava zahtjeve iz članka 2. stavka 1. Direktive 2004/52/EZ.”;

(12) članak 7.k zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 7.k

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

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

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

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

(14) članak 9. mijenja se kako slijedi:

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

(b) dodaje se sljedeći stavak 3.:

„3. Prihodi ostvareni naknadama zbog zagušenja ili ekvivalent tih prihoda u financijskoj vrijednosti upotrebljavaju se za rješavanje problema zagušenja, posebno:

(a) podupiranjem zajedničke prometne infrastrukture i usluga;

(b) uklanjanjem uskih grla u transeuropskoj prometnoj mreži;

(c) razvojem alternativne infrastrukture za korisnike prijevoza.”;

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

„Članak 9.d

Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 9.e kojima se mijenja Prilog 0., iznosi u tablicama 1. i 2. u Prilogu III.b te formule u odjeljcima 4.1. i 4.2. Priloga III.a radi njihove prilagodbe znanstvenom i tehničkom napretku.

Članak 9.e

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

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 7.g stavka 4., članka 7.ga stavka 4. i članka 9.d dodjeljuje se Komisiji na neodređeno razdoblje počevši od [datum stupanja na snagu ove Direktive].

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 7.g stavka 4., članka 7.ga stavka 4. i članka 9.d. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

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

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 7.g stavka 4., članka 7.ga stavka 4. i članka 9.d stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.”;

(16) članci 9.f i 9.g brišu se;

(17) članak 10.a zamjenjuje se sljedećim:

„1. Iznosi u eurima iz Priloga II. i iznosi u centima iz tablica 1. i 2. u Prilogu III.b prilagođavaju se svake dvije godine kako bi se uzele u obzir promjene u Harmoniziranom indeksu potrošačkih cijena za cijeli EU, osim energije i neprerađene hrane, koji je objavila Komisija (Eurostat). Prva prilagodba provodi se do 31. ožujka [godina koja slijedi dvije godine nakon stupanja na snagu ove Direktive].

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

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

(18) članak 11. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 11.

1. Države članice svake godine objavljuju u zbirnom obliku izvješće o cestarinama i korisničkim naknadama naplaćenima na njihovu državnom području, uključujući podatke o upotrebi prihoda i kvaliteti cesta na koje se primjenjuju cestarine ili korisničke naknade, kako je utvrđeno u stavcima 2. i 3.

2. Izvješće koje se objavljuje u skladu sa stavkom 1. mora uključivati podatke o:

- (a) pristojbi za vanjske troškove koja se naplaćuje za svaku kombinaciju razreda vozila, vrste ceste i razdoblja;
- (b) promjeni infrastrukturne pristojbe prema vrsti vozila;
- (c) ponderiranoj prosječnoj infrastrukturnoj pristojbi i ukupnom prihodu ostvarenom naplatom infrastrukturne pristojbe uz navođenje svakog mogućeg odstupanja u odnosu na stvarne infrastrukturne troškove koje proizlazi iz promjene infrastrukturne pristojbe;
- (d) ukupnom prihodu ostvarenom naplatom pristojbi za vanjske troškove;
- (e) ukupnom prihodu ostvarenom naplatom naknada zbog zagušenja;
- (f) ukupnim prihodima ostvarenima naplatom cestarina i/ili korisničkih naknada;

(g) upotrebi prihoda ostvarenih primjenom ove Direktive i načinu na koji se tom upotrebom državama članicama omogućilo ostvarivanje ciljeva iz članka 9. stavaka 2. i 3.;

(h) ocjeni, na temelju objektivnih kriterija, stanja održavanja cestovne infrastrukture na državnom području države članice i razvoju tog stanja od zadnjeg izvješća;

(i) ocjeni razine zagušenja mreže za koju se naplaćuje cestarina u vršnim razdobljima, na temelju obavljenih stvarnih prometnih opažanja reprezentativnog broja zagušenih odsječaka ceste predmetne mreže i razvoju stanja od zadnjeg izvješća.

3. Za evaluaciju kvalitete dijelova cestovne mreže na kojima se primjenjuju cestarine ili korisničke naknade države članice upotrebljavaju ključne pokazatelje uspješnosti. Ti pokazatelji moraju uključivati barem:

- (a) kvalitetu površine ceste;
- (b) sigurnost na cestama;
- (c) razinu zagušenja.

4. Unutar tri godine nakon [datum stupanja na snagu revidirane Direktive] Komisija donosi provedbeni akt u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 9.c stavka 2. kako bi se utvrdio usklađeni skup pokazatelja.

5. Unutar šest godina nakon [datum stupanja na snagu revidirane Direktive] Komisija objavljuje izvješće koje se temelji na primjeni indikatora iz stavka 4. u državama članicama”;

(18) prilozi se mijenjaju kako slijedi:

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

Članak 2.

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

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

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

Članak 3.

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

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu

*Za Europski parlament
Predsjednik*

*Za Vijeće
Predsjednik*