

■ **B** DIREKTIVA 1999/62/EZ EUROPSKOGA PARLAMENTA I VIJEĆA  
od 17. lipnja 1999.

**o pristojbama koje se naplaćuju za upotrebu određenih infrastruktura  
za teška teretna vozila**

(SL L 187, 20.7.1999., str. 42.)

S izmjenom:

	Službeni list		datum
	Br.	Str.	
■ <b><u>M1</u></b> Direktiva 2006/38/EZ Europskog Parlamenta i Vijeća od	L 157	8	9.06.2006.
■ <b><u>M2</u></b> Direktiva Vijeća 2006/103/EZ od 20. studenog 2006.	L 363	344	20.12.2006.

S izmjenom:

■ <b><u>A1</u></b> Članak koji se odnosi na uvjete pristupanja Češke Republike, Republike Estonije, Republike Cipra, Republike Latvije, Republike Litve, Republike Mađarske, Republike Malte, Republike Poljske, Republike Slovenije i Slovačke Republike te usklađivanje s Ugovorima o osnivanju Europske unije.	L 236	33	23.9.2003.
---	-------	----	------------

**■B****DIREKTIVA 1999/62/EZ EUROPSKOGA PARLAMENTA I VIJEĆA****od 17. svibnja 2006.****o pristojbama koje se naplaćuju za upotrebu određenih infrastruktura za teška teretna vozila**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 71. stavak 1. i članak 93,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskoga i socijalnoga odbora<sup>1</sup>,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija<sup>2</sup>,postupajući u skladu s postupkom utvrđenim člankom 251. Ugovora<sup>3</sup>,

budući da:

(1) uklanjanje neravnopravnoga položaja u tržišnom natjecanju među prijevozničkim tvrtkama iz država članica zahtijeva usklađivanje sustava ubiranja poreza i uspostavljanje pravednih mehanizama naplate troškova infrastrukture prijevoznicima.

(2) se ovi ciljevi mogu se postići samo u fazama.

(3) je određeni stupanj usklađenja sustava ubiranja poreza već postignut primjenom Direktive Vijeća 92/81/EEZ, od 19. listopada 1992., o usklađivanju trošarina na mineralna ulja<sup>4</sup> i Direktive Vijeća 92/82/EEZ, od 19. listopada 1992., o usklađivanju stopa trošarina na mineralna ulja<sup>5</sup>.

(4) je presudom Suda Europskih zajednica od 5. srpnja 1995. u slučaju C-21/94 Europski parlament protiv Vijeća<sup>6</sup> poništena Direktiva Vijeća 93/89/EEZ od 25 listopada 1993. o primjeni poreza za države članice na neka vozila za cestovni prijevoz roba te cestarina i

<sup>1</sup> SL C 59, 26. veljače 1997., str. 9

<sup>2</sup> SL C 206, 7. srpnja 1997., str.17

<sup>3</sup> Mišljenje dostavljeno 3. srpnja 1999. (još neobjavljeno u Službenom listu).

<sup>4</sup> Mišljenje Europskog parlamenta od 17. srpnja 1997. (SL C 286, 22. rujna 1997., str. 217), Zajednički stav Vijeća od 18. siječnja 1999. (SL C 58, 1. ožujka 1999., str.1) i Odluka Europskog parlamenta od 7. svibnja 1999. (još neobjavljena u Službenom listu).

<sup>5</sup> SL L 316, 31. listopada 1992., str 12. Direktiva prema zadnjim izmjenama i dopunama Direktive 94/74/EZ (SL L 365, 31. prosinca 1994., str 46).

<sup>6</sup> SL L 316, 31. listopada 1992., str 19. Direktiva prema izmjenama i dopunama Direktive 94/74/EZ. [1995] ECR I-1827.

<sup>7</sup> SL L 36, 9. veljače 1988., str 33. Direktiva prema zadnjim izmjenama i dopunama Direktive 96/1/EZ (SL L 40, 17. veljače 1996., str.1).

<sup>8</sup> SL L 279, 12. studenoga 1993., str. 32

---

naplate korištenja nekih vrsta infrastrukture<sup>7</sup>, dok odredbe Direktive ostaju na snazi do usvajanja nove Direktive Vijeća; stoga se Direktiva 93/89/EEZ zamjenjuje ovom Direktivom.

(5) bi prilagodba nacionalnih sustava ubiranja poreza pod sadašnjim okolnostima trebala biti ograničena na namjenska vozila čija bruto nosivost prelazi određeni limit.

(6) bi u tom cilju trebale biti određene minimalne stope poreza na cestovna vozila koji se trenutno primjenjuju u državama članicama ili onih koje bi ih mogle zamijeniti.

(7) kroz razliku u visini poreza ili pristojba trebalo bi poticati korištenje vozila koja su prihvatljivija za cestovni sustav i koja manje zagađuju okoliš, pod uvjetom da ta razlika ne utječe na funkcioniranje unutarnjeg tržišta.

(8) je prikladno da se nekim državama članicama odobri period odstupanja od primjene minimalnih stopa kako bi im se olakšala prilagodba porezima koji se zahtijevaju ovom Direktivom.

(9) određeni oblici lokalnoga prijevoza roba koji samo u maloj mjeri utječu na tržište prijevoza Zajednice trenutno podliježu smanjenim stopama poreza na vozila; u cilju osiguranja nesmetanog prijevoza države članice trebale bi biti ovlaštene da dozvole privremeno odstupanje od minimalnih stopa.

(10) bi državama članicama trebala biti dozvoljena primjena smanjenih stopa ili izuzeće od poreza na vozila u slučaju kada se radi o vozilima čije korištenje neće utjecati na tržište prijevoza Zajednice.

(11) bi trebalo u cilju razmatranja nastajanja nekih posebnih situacija, utvrditi postupak kojim bi se omogućilo državama članicama pravo da zadrže daljnja izuzeća ili smanjenja. .

(12) postojeća narušavanja tržišnog natjecanja ne mogu ukloniti samo usklađivanjem poreza ili trošarina na gorivo; međutim, do uspostave tehnički i gospodarski prikladnijih oblika ubiranja poreza takve nepravilnosti mogu se ublažiti mogućnošću zadržavanja ili uvođenja cestarina i/ili korisničkih pristojbi; osim toga, državama članicama trebalo bi biti omogućeno naplaćivanje pristojbi za korištenje mostova, tunela i planinskih prijevoja.

(13) zbog posebnih uvjeta na nekim alpskim cestama moglo bi biti prikladno da država članica ne primijeni sustav korisničkih pristojbi u pažljivo određenom dijelu svoje mreže autocesta kako bi se primijenila naplata pristojbe vezane za infrastrukturu.

(14) cestarine i korisničke pristojbe ne smiju diskriminirati niti iziskivati pretjerane formalnosti ili stvarati prepreke za promet na unutarnjim granicama; stoga bi trebale biti poduzete prikladne mjere u cilju omogućavanja plaćanja cestarina i korisničkih pristojbi u bilo koje vrijeme i različitim sredstvima plaćanja.

(15) bi se stope korisničkih pristojbi trebale temeljiti na duljini korištenja dotične infrastrukture i razlikovati prema troškovima koje su prouzročila cestovna vozila.

---

(16) bi smanjene stope korisničkih pristojbi trebale biti privremeno primijenjene na vozila registrirana u Grčkoj zbog poteškoća uzrokovanih njenim geopolitičkim položajem.

(17) je u cilju osiguranja ravnomjerne primjene korisničkih pristojbi i cestarina potrebno utvrditi pravila kojima bi se odredio njihov način primjene, primjerice svojstva infrastrukture na koju se primjenjuju, najviše razine nekih stopa i druge opće uvjete koji trebaju biti zadovoljeni; dobro određene prosječne cestarine morale bi biti dovedene u odnos s troškovima izgradnje, upotrebom i razvojem predmetne infrastrukturne mreže.

(18) bi države članice trebale moći odvojiti određeni postotak od korisničkih pristojbi ili cestarine u svrhu zaštite okoliša i uravnoteženog razvoja transportne mreže, pod uvjetom da se taj iznos izračuna u skladu s odredbama ove Direktive.

(19) su iznosi predviđeni ovom Direktivom izraženi u nacionalnim valutama država članica utvrđeni 1. siječnja 1999. kada je vrijednost eura utvrđena u skladu s Uredbom Vijeća (EZ) br. 2866/98 od 31. prosinca 1998. po stopama konverzije između eura i valuta država članica koje su usvojile euro<sup>8</sup>; prikladno je da države članice koje nisu usvojile euro godišnje preispitaju iznose iz ove Direktive u nacionalnoj valuti i prilagode ih u slučaju kada je to potrebno, vodeći računa o promjenama tečaja valute; godišnje prilagodbe u nacionalnoj valuti ne moraju biti obvezatne ako je promjena koja proizlazi iz primjene novih tečajnih stopa manja od određenog postotka.

(20) bi se trebao primjenjivati princip teritorijalnosti; dvije ili više država članica mogu surađivati u cilju uvođenja zajedničkog sustava korisničkih pristojbi, koje su u skladu s nekim dodatnim uvjetima.

(21) se u skladu s principom proporcionalnosti, ova Direktiva ograničava na traženi minimum za postizanje svojih ciljeva iz stavka trećeg, članka 5. Sporazuma.

(22) bi se trebao odrediti strogi raspored preispitivanja odredbi ove Direktive i, ako je potrebno, razmotriti njihovu prilagodbu, s ciljem razvijanja sustava porezne naplate još jačeg teritorijalnog karaktera.

USVOJILI SU OVU DIREKTIVU:

## **POGLAVLJE I.**

### **Opće odredbe**

#### *Članak 1.*

Ova se Direktiva primjenjuje na porez na vozila, cestarine i korisničke pristojbe uvedene na vozila, u skladu s člankom 2.

Ova se Direktiva ne odnosi na vozila koja se bave prijevozom isključivo na neeuropskom području država članica.

<sup>8</sup> SL L 359, 31. prosinca 1998., str. 1.

Također se ne odnosi na vozila registrirana na Kanarskom otočju, Ceuti i Melili, Azorima ili Madeiri i prijevozne aktivnosti isključivo na tim područjima ili između tih područja i matične zemlje Španjolske odnosno Portugala.

## *Članak 2.*

U svrhu ove Direktive:

(a) **M1** »transeuropska cestovna mreža« je cestovna mreža definirana u Odjeljku 2. Priloga I. Odluci 1692/96/EZ Europskoga parlamenta i vijeća od 23. srpnja 1996. o smjernicama Zajednice za razvoj transeuropske prometne mreže<sup>(2)</sup> kako je prikazano na kartama. Karte se odnose na odgovarajuće dijelove navedene u izvedbenom dijelu i/ili u Prilogu II. toj Odluci;

<sup>(1)</sup> SL L 359, 31.12.1998., str. 1.

<sup>(2)</sup> SL L 228, 9.9.1996., str. 1 Odluka kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Odlukom br. 884/2004/EZ (SL L 167, 30.4.2004., str. 1.).

### **M1**

(aa) «troškovi izgradnje» su troškovi povezani s izgradnjom, uključujući, tamo gdje je to prikladno, troškove financiranja:

- nove infrastrukture ili novih poboljšanja infrastrukture (uključujući značajne konstrukcijske popravke), ili

- infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture (uključujući značajne konstrukcijske popravke) koja je bila završena ne više od 30 godina prije 10. lipnja 2008., gdje su režimi cestarine 10. lipnja 2008. već na snazi, ili koja je završena ne više od 30 godina prije utvrđivanja bilo kakvih novih režima cestarina uvedenih nakon 10. lipnja 2008.; troškovi u odnosu na infrastrukturu ili poboljšanja infrastrukture koja je bila završena prije ovih vremenskih ograničenja, mogu se također smatrati troškovima izgradnje u sljedećim slučajevima:

(i.) ako je država članica uspostavila sustav cestarina koji omogućava povrat ovih troškova na temelju ugovora s operatorom sustava naplaćivanja ili na temelju drugih pravnih akata s jednakim učinkom koji su stupili na snagu prije 10. lipnja 2008., ili

(ii.) ako država članica može pružiti dokaz da je uvjet za izgradnju dotične infrastrukture koji je ovisio o njezinom predviđenom vijeku trajanja duži od 30 godina.

U svakom slučaju, udio troškova izgradnje koji se uzima u obzir ne smije premašivati udio trenutnog predviđenog vijeka trajanja komponenata infrastrukture koji će još uvijek biti u upotrebi 10. lipnja 2008. ili na dan uvođenja novih režima cestarina, ako je to kasnije.

Troškovi infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture mogu uključivati bilo koji specifičan izdatak na infrastrukturu koja je projektirana da bi se smanjile smetnje povezane s bukom ili

da bi se poboljšala sigurnost ceste, kao i stvarna plaćanja operatora infrastrukture koja se odnose na objektivne aspekte okoliša, kao što je na primjer zaštita od onečišćenja tla;

(ab) «troškovi financiranja» su kamate na zajmove i/ili povrat bilo kakvog financiranja emisijom dionica koje su uložili dioničari;

(ac) «značajni konstrukcijski popravci» su konstrukcijski popravci osim onih popravaka koji više nisu od nikakve koristi za korisnike ceste, npr. kada su popravci zamijenjeni daljnjom zamjenom površinskog sloja ceste ili nekim drugim konstrukcijskim radovima';

(b) 'cestarina' znači određeni iznos koji se plaća za vozilo koje prelazi određenu udaljenost na infrastrukturama iz članka 7. stavka 1.; taj se iznos temelji na prijedenoj udaljenosti i na tipu vozila,

(ba) '«izmjerljiva prosječna cestarina» je ukupni prihod prikupljen od cestarina kroz određeno vremensko razdoblje podijeljen s brojem prijedjenih kilometara vozila na određenoj mreži na kojoj se u tom razdoblju naplaćivala cestarina, s tim da se i prihod i kilometri/vozila izračunavaju za vozila na koja se primjenjuje cestarina;';

## **B**

(c) **M1** «korisnička pristojba» znači određeni iznos uplate kojom se nekom vozilu osigurava pravo da kroz određeno vremensko razdoblje koristi infrastrukture iz članka 7. stavka 1.;

(d) «vozilo» znači motorno vozilo ili priključno kombinirano vozilo koje je namijenjeno ili se koristi isključivo za prijevoz robe cestom i čija maksimalna dopuštena težina u natovarenom stanju prelazi 3,5 tone;

(e) vozilo kategorije «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «EEV» znači vozilo koje je u skladu s graničnim emisijama navedenim u Prilogu 0;

(f) «tip vozila» znači kategoriju u koju vozilo spada prema broju osovina, prema njegovim dimenzijama ili težini, ili prema nekim drugim faktorima klasifikacije vozila koji odražavaju oštećenje ceste, npr. sustav klasifikacije oštećenja ceste naveden u Prilogu IV., uz uvjet da se upotrijebljeni sustav klasifikacije temelji na osobinama vozila koje se ili nalaze u dokumentima vozila koji se koriste u svim državama članicama ili su vizualno očigledne.';

## **M1**

(g) «koncesijski ugovor» je «koncesija za javne radove» ili «koncesija za usluge» kako je definirano u članku 1. Direktive 2004/18/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o koordinaciji postupaka za dodjeljivanje ugovora o javnim radovima, ugovora o javnoj nabavi i ugovora o javnim uslugama <sup>(1)</sup>;

(h) «koncesijska cestarina» je cestarina koju ubire koncesionar u skladu s koncesijskim ugovorom.'

<sup>(1)</sup> SL L 134, 30.4.2004., str. 114. Direktiva kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom Komisije (EZ-a) br. 2083/2005 (SL L 333, 20.12.2005., str. 28.).

**B**

**POGLAVLJE II**

**Porezi na motorna vozila**

*Članak 3*

1. Porezi na motorna vozila na koje se članak odnosi su sljedeći:

- Belgija:

taxe de circulation sur le véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen

**M2**

- *Bugarska:*

данък върху превозните средства

**A1**

- *Češka Republika:*

silnični dan,

**B**

- *Danska:*

vaegtafgift of motorkeretrajer m.v.,

- *Njemačka:*

kratfahrzeugsteuer,

**A1**

- *Estonija:*

Raskeveokimaks,

**B**

- *Grčka*

Τέλη κυκλοφορίας

- *Španjolska:*

(a) impuesto sobre vehiculos de traccion mecanica;

(b) impuesto sobre actividades economicas (samo s obzirom na iznos ubranog poreza za motorna vozila)

- *Francuska:*

(a) taxe spéciale sur certain véhicules routiers;

(b) taxe différentielle sur le véhicules a moteur,

- *Irska:*

vehicle excise duty,

- *Italija:*

(a) tassa automobilistica;

(b) addizionale del 5% sulla tassa automobilistica;

## **A1**

- *Cipar:*

*FALI TEKST*

- *Latvija:*

Transportlidzekla ikgadeja nodeva,

- *Litva:*

(a) Transporto priemoniui savinunku ar valdytoju naudotojo mokestis;

(b) Mokestis už Lietuvoje iredistruotas krovines transporto priemones,

## **B**

- *Luksemburg:*

taxe sur les véhicules automoteurs,

## **A1**

- *Mađarska:*

*Gepjarmuado,*

- *Malta:*

Licenzja tat-triq/road licence fee,

## **B**

- *Nizozemska:*

motorrijtuigenbelasting,



-*Austrija:*

Kraftfahrzeugsteuer,

**A1**

- *Poljska:*

Podatek od srodkow transportowych,

**B**

- *Portugal:*

(a) imposto de camionagem;

(b) imposto de circulação

**M2**

- *Rumunjska:*

Taxa asupra mijloacelor de transport,

**A1**

- *Slovenija:*

letno povracilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,

- *Slovačka:*

cestna dan,

**B**

- *Finska:*

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,

- *Švedska:*

fordonsskatt,

- UK

(a) vehicle excise duty

(b) motor vehicle licence.

2. Države članice koje zamjenjuju bilo koji porez naveden u stavku 1. sa drugim porezom iste vrste obavještavaju o tome Komisiju koja vrši potrebne izmjene i dopune.

*Članak 4.*

Sustav naplate i prikupljanja poreza iz članka 3. odredit će države članice.

*Članak 5.*

Što se tiče vozila registriranih u državama članicama, poreze iz članka 3. ubire isključivo država članica gdje je vozilo registrirano.

*Članak 6.*

1. Bez obzira na strukturu poreza iz članka 3., države članice utvrđuju stope da bi osigurale da porezna stopa za svaku kategoriju ili potkategoriju vozila iz Dodatka I. nije niža od minimuma utvrđenog u Dodatku.

U roku od dvije godine nakon stupanja na snagu ove Direktive, Grčka, Italija, Portugal i Španjolska ovlaštene su primijeniti niže stope ali samo do 65% manje od minimuma određenog u Dodatku I.

2. Države članice mogu primijeniti niže stope ili izuzeti od plaćanja:

(a) vozila koja se koriste u svrhu nacionalne ili civilne obrane, koja koriste službe protupožarne zaštite ili druge hitne službe i policija, kao i vozila za održavanje cesta.

(b) vozila koja se samo povremeno kreću javnim prometnicama države članice u kojoj su registrirana i kojima se koriste fizičke i pravne osobe čija osnovna djelatnost nije prijevoz roba, pod uvjetom da prijevozne radnje tih vozila ne narušavaju tržišno natjecanje i pod uvjetima sporazuma s Komisijom.

3. (a) Jednoglasnom odlukom o prijedlogu Komisije, Vijeće može ovlastiti državu članicu da zadrži izuzeće od plaćanja ili sniženje poreza na vozila na temelju određene politike socijalno-gospodarske prirode ili uzimajući u obzir infrastrukturu dotične države. Takva izuzeća ili sniženja mogu se primijeniti samo na vozila registrirana u onim zemljama članicama koje vrše aktivnosti prijevoza isključivo unutar pažljivo definiranoga dijela svojega područja.

(b) Svaka država članica koja želi zadržati spomenuto izuzeće ili sniženje obavještava o tome Komisiju i dostavlja joj sve potrebne informacije. Komisija obavještava druge zemlje članice o predloženom izuzeću ili sniženju u roku od mjesec dana.

Smatra se da je Vijeće dopustilo izuzeće od plaćanja ili sniženje ako u roku od dva mjeseca od datuma kada su druge države članice obaviještene u skladu s prvom točkom, niti Komisija niti bilo koja država članica ne zatraže od Vijeća da preispita taj predmet.

4. Ne dovodeći u pitanje drugu točku stavka 1. i stavak 2. i 3. ovog članka ili članka 6. Direktive Vijeća 92/106/EEZ od 7. prosinca 1992. o uspostavljanju zajedničkih pravila za

neke vrste kombiniranoga prijevoza roba među državama članicama <sup>1</sup>, države članice mogu uskratiti izuzeće ili sniženje poreza iz članka 3. ako bi njihovom primjenom porez bio niži od minimuma iz stavka 1. ovog članka.

### III. POGLAVLJE

#### Cestarine i korisničke pristojbe

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

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

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

(b) Cestarine i/ili korisničke pristojbe primjenjivat će se na sva vozila od 2012. godine.

(c) Država članica može odstupiti od zahtjeva iznesenog u točki (b) ako smatra da bi proširenje primjene cestarina na vozila lakša od 12 tona:

- imalo značajne negativne učinke na slobodan protok prometa, na okoliš, na razine buke, na zagušenje prometa ili na zdravlje, ili

- zahtijevalo administrativne troškove koji bi iznosili više od 30 % od ostvarenog dodatnog prihoda.

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

<sup>1</sup> SL L 368, 17. prosinca 1992., str 38.

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

### **M1**

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

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

- da ispunjavaju uvjete navedene u stavku 10. točki (a)

- da su u skladu s Ugovorom, posebno s njegovim člancima 12., 49., 86. i 87.

- da ne narušavaju tržišno natjecanje u unutarnjem tržištu

- da je rezultirajuća tarifna struktura linearna, proporcionalna, dostupna svim korisnicima pod jednakim uvjetima, te da ne dovodi do dodatnih troškova koji se prenose na druge korisnike u obliku viših cestarina.

Ovakvi popusti ili sniženja ne smiju ni u kojem slučaju biti veći od 13 % cestarine koju plaćaju jednaka vozila koja nemaju pravo na popust ili sniženje.

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

### **B**

5. Cestarine i korisničke pristojbe primjenjivat će se i prikupljati a njihovo će se plaćanje nadzirati na način da se utjecaj na protočnost prometa smanji na najmanju moguću mjeru te da se izbjegnu sve obavezne kontrole ili provjere na unutarnjim granicama Zajednice. U tom cilju države članice će surađivati pri utvrđivanju metoda kojima bi se prijevoznicima omogućilo plaćanje korisničkih pristojbi 24 sata dnevno barem na glavnim naplatnim punktovima, uz mogućnost upotrebe svih vrsta platežnih sredstava, izvan i unutar država članica gdje se one primjenjuju. Države članice prikladno će opremiti punktove na kojima se vrši plaćanje cestarine i korisničkih pristojbi kako bi se zadovoljili uobičajeni standardi sigurnosti na cestama.

<sup>(1)</sup> SL L 370, 31.12.1985., str. 8. Uredba kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom Komisije (EZ-a) br. 432/2004 (SL L 71, 10.3.2004., str. 3.).

6. **M1** Režimi za ubiranje cestarina i/ili korisničkih pristojbi ne smiju financijski ili na bilo koji drugi način staviti neredovite korisnike cestovne mreže u neopravdano nepovoljan položaj. Posebno, kada država članica ubire cestarine i/ili korisničke pristojbe isključivo pomoću sustava koji zahtijeva upotrebu naprave ugrađene u vozilo, ona te uređaje mora staviti na raspolaganje pod razumnim administrativnim i gospodarskim uvjetima.;

7. Država članica o kojoj je riječ određuje korisničke pristojbe, uključujući administrativne troškove, za sve kategorije vozila u iznosu koji ne prelazi maksimalnu stopu utvrđenu u Dodatku II.

## **B**

8. Stope korisničkih pristojbi proporcionalne su trajanju korištenja infrastrukture.

Država članica može primjenjivati samo godišnje stope za vozila registrirana u dotičnoj državi.

9. **M1** Cestarine se temelje isključivo na načelu povrata infrastrukturnih troškova. To znači da su izmjerljive prosječne cestarine povezane s troškovima izgradnje te s troškovima rada, održavanja i razvoja dotične infrastrukturne mreže. Izmjerljive prosječne cestarine mogu također uključivati dobit od kapitala ili stopu dobitka na temelju tržišnih uvjeta.

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

- razmjerna postavljenom cilju;

- transparentna i nediskriminirajuća, posebno u odnosu na nacionalnost prijevoznika, državu ili mjesto poslovnog nastana prijevoznika, ili u odnosu na registraciju vozila, ili ishodište ili odredište prijevoza;

- da nije osmišljena tako da stvara dodatne prihode od cestarine, s tim da se svako nenamjerno povećanje prihoda (koje dovodi do izmjerljivih prosječnih cestarina koje nisu u skladu sa stavkom 9.) uravnoteži kroz promjene u strukturi varijacije koja se mora provesti u roku od dvije godine računajući od kraja obračunske godine u kojoj je ostvaren dodatni prihod;

- da poštuje gornji prag fleksibilnosti naveden u točki (b).

(b) Poštujući uvjete iz točke (a), stope cestarina mogu varirati u skladu s:

- EURO emisijskim razredom, kako je navedeno u Prilogu 0, uključujući razinu PM i NO<sub>x</sub>, uz uvjet da niti jedna cestarina ne premašuje više od 100% cestarinu koja se zaračunava za jednaka vozila koja zadovoljavaju najstrože emisijske standarde; i/ili

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

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

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

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

Međutim, država članica može odstupiti od ovog zahtjeva:

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

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

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

O svakom takvom odstupanju mora se obavijestiti Komisija.

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

## **M1**

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

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

(b) na kojima vozila uzrokuju značajne štete za okoliš,

pod uvjetom:

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

- da dodatak, koji se može primijeniti na cestarine koje su izmijenjene u skladu sa stavkom 10., ne premašuje 15 % izmjerljive prosječne cestarine koja je izračunata u skladu sa stavkom 9., osim u slučaju kada se ostvareni prihod investira u prekogranične dijelove prioriternih projekata od europskog interesa koji uključuju infrastrukturu u gorskim područjima, kada dodatak ne smije premašivati 25 %,
- da primjena dodatka ne rezultira nepravičnim postupkom prema komercijalnom prometu u usporedbi s drugim korisnicima ceste,
- da se Komisiji prije početka naplaćivanja dodatka dostave financijski planovi za infrastrukturu na kojoj će se taj dodatak naplaćivati, te analiza troškova i koristi novog infrastrukturnog projekta,
- da se unaprijed definira i ograniči razdoblje u kojem će se naplaćivati dodatak, pri čemu je to razdoblje, što se tiče očekivanog prihoda, u skladu s predanim financijskim planovima i analizom troškova i prednosti.

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

Kada Komisija primi financijske planove od države članice koja namjerava naplaćivati dodatak, ona te informacije stavlja na raspolaganje članovima Odbora iz članka 9.c stavka 1. Ukoliko Komisija smatra da planirani dodatak ne zadovoljava uvjete iz ovog stavka, ili ako smatra da će planirani dodatak imati značajne negativne učinke na gospodarski razvoj rubnih područja, ona može u skladu s postupkom iz članka 9.c stavka 2. odbiti ili zahtijevati izmjenu planova za pristojbe koje je dotična država članica predala.

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

### *Članak 7.a*

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

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

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

Za nove koncesijske cestarine koje se uvedu nakon 10. lipnja 2008., najviša razina cestarina bit će jednaka ili manja od razine koja bi se dobila upotrebom metodologije koja se zasniva na

temeljnim načelima izračuna navedenim u Prilogu III. Ova se jednakost procjenjuje na temelju razumno dugog referentnog razdoblja primjerenog prirodi koncesijskog ugovora.

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

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

(a) što se tiče režima cestarina osim onih koji se odnose na koncesijske cestarine:

- jedinične vrijednosti i druge parametre upotrijebljene pri izračunu različitih elemenata troškova, i

- jasne podatke o vozilima na koje se odnosi njihov režim cestarina i o geografskom rasponu mreže ili dijela mreže koji je upotrijebljen za izračun svakog troška, te postotak troškova koji žele povratiti;

(b) što se tiče režima koji se odnose na koncesijske cestarine:

- koncesijske ugovore ili značajne izmjene tih ugovora,

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

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

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

Komisija može također dati svoje mišljenje za režime cestarina iz stavka 5., posebno što se tiče razmjernosti i transparentnosti predloženih režima i njihovog vjerojatnog utjecaja na tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu i na slobodu kretanja roba.

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

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



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

4. umeće se sljedeći članak:

#### *Članak 7.b*

Ova Direktiva ne utječe na slobodu država članica koje uvode sustav cestarina i/ili korisničkih pristojbi za infrastrukturu kako bi, ne dovodeći u pitanje članke 87. i 88. Ugovora, predvidjeli odgovarajuću naknadu za ove pristojbe.

### **B**

#### *Članak 8.*

1. Jedna ili više država članica mogu surađivati na uvođenju zajedničkog sustava korisničkih pristojbi primjenjivima na njihovom ukupnom području. U tom slučaju, te države članice osiguravaju najužu uključenost Komisije u pripremu predmetnog sustava kao i u njegovu primjenu i moguće preinake.

2. Osim uvjeta iz članka 7., zajednički sustav podliježe sljedećim uvjetima:

(a) zajedničku stopu korisničke pristojbe određuju uključene države članice u veličini koja ne prelazi maksimalnu stopu iz članka 7., stavka 7.

(b) **M1** plaćanje zajedničke korisničke pristojbe omogućuje pristup mreži koju definiraju uključene države članice prema članku 7., stavku 1.;

(c) druge države članice mogu se uključiti u zajednički sustav;

(d) uključene zemlje članice izrađuju skalu koja omogućuje da svaka od njih dobije pravedno raspodijeljen pripadajući dio prihoda koji proizlaze iz naplate korisničkih pristojbi.

### **M1**

#### *Članak 8.a*

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

## IV POGLAVLJE

### Završne odredbe

#### *Članak 9*

1. **M1** Ova direktiva ne sprječava države članice da primijene:

- (a) određene poreze ili pristojbe
  - ubrane pri registraciji vozila, ili
  - nametnute vozilima ili teretima čije dimenzije ili težina prelaze normu;

(b) parkirališne pristojbe i određene naknade za gradski promet;

1a. Ovom se Direktivom države članice ne sprječavaju da na nediskriminirajući način primjenjuju:

(a) regulatorne pristojbe koje su posebno osmišljene za borbu protiv zagušenja prometa u određeno vrijeme i na određenom mjestu;

(b) regulatorne pristojbe koje su posebno osmišljene za borbu protiv učinaka na okoliš, uključujući lošu kakvoću zraka

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

2. **M1** Države članice odlučuju kako se upotrebljava prihod od pristojbi za upotrebu cestovne infrastrukture. Da bi se omogućio razvoj prometne mreže kao cjeline, prihod od pristojbi bi se morao upotrijebiti na korist prometnog sektora i za optimiziranje cjelokupnog prometnog sustava.

#### *Članak 9.a*

Države članice moraju uspostaviti odgovarajuće kontrole, te utvrditi sustav kazni koje se primjenjuju u slučaju kršenja nacionalnih propisa donesenih na temelju ove Direktive. One moraju poduzeti sve potrebne mjere kako bi osigurale njihovu primjenu. Ove kazne moraju biti djelotvorne, razmjerne i odvrćajuće.

#### *Članak 9.b*

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

*Članak 9.c*

1. Komisiji pomaže Odbor.
2. Pri pozivanju na ovaj stavak, primjenjuju se članci 3. i 7. Odluke 1999/468/EZ u odnosu na odredbe njezinog članka 8.
3. Pri pozivanju na ovaj stavak, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ u odnosu na odredbe njezinog članka 8.

Razdoblje iz članka 5. stavka 6. Odluke 1999/468/EZ iznosi tri mjeseca.

4. Odbor donosi svoj poslovnik.

**B***Članak 10.*

1. U svrhu ove Direktive, tečajne stope između eura i nacionalnih valuta država članica koje nisu usvojile euro su one koje vrijede prvoga radnog dana u listopadu i koje su objavljene u Službenom listu Europskih zajednica; one stupaju na snagu 1. siječnja naredne kalendarske godine.
2. Države članice koje nisu usvojile euro mogu zadržati iznose koji su na snazi u vrijeme godišnjega podešavanja iz stavka 1., ako konverzija iznosa izraženoga u eurima pokazuje promjenu manju od 5% kada se izrazi u nacionalnim valutama.

**M1***Članak 11.*

Najkasnije 10. lipnja 2011. Komisija će Europskom parlamentu i Vijeću podnijeti izvješće o provedbi i učincima ove Direktive, uzimajući u obzir tehnološki razvoj i trend gustoće prometa u odnosu na vozila težine između 3,5 i 12 tona, procjenjujući njezin utjecaj na unutarnje tržište, uključujući otočna područja, područja bez izlaza na more i rubna područja Zajednice, razinu investiranja u ovaj sektor, te njezin doprinos postizanju ciljeva održive prometne politike.

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

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

Ovo izvješće i model bit će po potrebi popraćeni odgovarajućim prijedlozima Europskog parlamenta i Vijeća za daljnju reviziju ove Direktive.

**B**

*Članak 12.*

1. Države članice će donijeti potrebne zakone, i druge propise potrebne kako bi se uskladili s odredbama ove Direktive prije 1. srpnja 2000. One će o tome odmah obavijestiti Komisiju.

Kada države članice budu donosile ove mjere, te će mjere prilikom njihove službene objave sadržavati uputu na ovu Direktivu ili će se uz njih navesti takva uputa. Način toga upućivanja predvidjet će države članice.

2. Države članice će Komisiji dostaviti tekst glavnih odredaba nacionalnoga prava koji budu donijele u području na koje se odnosi ova Direktiva. Komisija će o tome obavijestiti ostale države članice.

*Članak 13.*

Ova Direktiva stupa na snagu na dan objave u Službenom listu Europskih zajednica.

*Članak 14.*

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

**M1***PRILOG 0***GRANIČNE EMISIJE****1. Vozilo kategorije «EURO 0»**

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

**2. Vozila kategorija «EURO I»/«EURO II»**

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

<sup>1</sup> Koeficijent granične vrijednosti emisije čestica za motore snage 85 kW ili manje je 1,7.

**3. Vozila kategorija «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«EEV»**

Specifične mase ugljičnog monoksida, ukupni ugljikovodici, dušikovi oksidi i čestice utvrđeni ESC testom, te neprozirnost ispušnih plinova utvrđena ELR testom, ne smiju prelaziti sljedeće vrijednosti<sup>1</sup>:

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

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

<sup>2</sup> 0,13 za motore s radnim obujmom manjim od 0,7 dm<sup>3</sup> i nominalnom brzinom većom od 3000 min<sup>-1</sup>.

4. Kako je definirano Direktivom 88/77/EEZ mogu se uvažiti buduće emisijske kategorije vozila i buduće izmjene i dopune.

## PRILOG I.

## MINIMALNE POREZNE STOPE PRIMJENJIVE NA VOZILA

## Motorna vozila

Broj osovine i maksimalna dozvoljena bruto nosivost ( u tonama)		Minimalna porezna stopa ( u eurima/godišnje)	
Ne manje od	Manje od	Pogonske osovine sa zračnom suspenzijom ili priznatim ekvivalentom <sup>9</sup>	Drugi sistemi pogonskog ovjesa
<b>Dvije osovine</b>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<b>Tri osovine</b>			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<b>Četiri osovine</b>			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

<sup>1</sup> Ovjes koji se priznaje kao ekvivalent u skladu s definicijom iz Dodatka II. Direktive Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996, koja utvrđuje, za neka cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice, maksimalne dozvoljene dimenzije u nacionalnom i međunarodnom prometu i maksimalne dozvoljene težine u međunarodnom prometu (SL L 235, 17.rujna 1996., str. 59)

**KOMBINIRANA VOZILA (ZGLOBNA VOZILA I CESTOVNI VLAKOVI)**

Broj osovine i maksimalna dozvoljena bruto nosivost ( u tonama)		Minimalna porezna stopa ( u eurima/godišnje)	
Ne manje od	Manje od	Pogonske osovine sa zračnim ovjesom ili priznatim ekvivalentom <sup>1</sup>	Drugi sustavi pogonskog ovjesa
<b>2+1 osovine</b>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307
<b>2+2 osovine</b>			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
<b>2+3 osovine</b>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<b>3+2 osovine</b>			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<b>3+3 osovine</b>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

<sup>1</sup> Ovjes koji se priznaje kao ekvivalent u skladu s definicijom iz Dodatka II. Direktive Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996, koja utvrđuje, za neka cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice, maksimalne dozvoljene dimenzije u nacionalnom i međunarodnom prometu i maksimalne dozvoljene težine u međunarodnom prometu (SL L 235, 17.rujna 1996., str. 59)

---



*PRILOG II.***MAKSIMALNI IZNOSI KORISNIČKIH PRISTOJBA U EURIMA, UKLJUČUJUĆI ADMINISTRATIVNE TROŠKOVE IZ ČLANKA 7., STAVKA 7.****Godišnji****M1**

	Maksimalno tri osovine	minimalno četiri osovine
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV i čišći	797	1 329

**B****Mjesečno i tjedno**

Maksimalne mjesečne i tjedne stope su u razmjeru s trajanjem korištenja infrastrukture

**Dnevno****M1**

Dnevna korisnička pristojba jednaka je za sve kategorije vozila i iznose do EUR 11.

---

*PRILOG III.***TEMELJNA NAČELA ZA RASPODJELU TROŠKOVA I IZRAČUN CESTARINA**

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

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

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

**1. Definicija mreže i relevantnih vozila**

- Kada se na cjelokupnu transeuropsku cestovnu mrežu ne primjenjuje jedinstven režim cestarina, država članica točno određuje onaj dio ili dijelove mreže na kojima se primjenjuje režim cestarine, kao i sustav koji upotrebljava za kategorizaciju vozila u svrhu primjene različitih iznosa cestarina. Države članice također navode da li njihov režim cestarina obuhvaća i vozila ispod praga od 12 tona.

- Kada država članica odluči da za različite dijelove svoje mreže usvoji različite politike koji se tiču povrata troškova (kao što je to dopušteno u skladu s člankom 7.a stavkom 1.), za svaki jasno definiran dio mreže troškovi se izračunavaju posebno. Država članica može odlučiti podijeliti svoju mrežu na određeni broj jasno definiranih dijelova kako bi se za svaki dio sklopili posebni koncesijski ugovori ili slično.

**2. Troškovi infrastrukture****2.1 Investicijski troškovi**

- Investicijski troškovi uključuju troškove izgradnje (uključujući troškove financiranja) i troškove razvoja infrastrukture, te tamo gdje je to primjenjivo, povrat od investicijskog ulaganja ili stopu dobiti. Također se uključuju troškovi stjecanja zemljišta, planiranja, projektiranja, nadzora građevinskih ugovora i upravljanja projektom, te troškovi za arheološka istraživanja i istraživanja tla, kao i drugi relevantni sporedni troškovi.

---

<sup>(1)</sup> Ove odredbe zajedno s fleksibilnostima glede načina povrata troškova tijekom vremena (vidi treću alineju točke 2.1) omogućavaju široki raspon za utvrđivanje cestarina na razinama koje su prihvatljive korisnicima i prilagođene posebnim ciljevima prometne politike države članice.

- 
- Povrat troškova izgradnje temelji se ili na vijeku trajanja infrastrukture ili na nekom drugom razdoblju amortizacije (koje nije kraće od 20 godina), koje se smatra prikladnim radi financiranja kroz koncesijski ugovor ili na neki drugi način. Trajanje razdoblja amortizacije može biti ključna varijabla u pregovorima za sklapanje koncesijskih ugovora, posebno ako dotična država članica, kao ugovorna strana, želi postaviti gornju granicu izmjerljive prosječne cestarine koja će se primjenjivati.
  - Ne dovodeći u pitanje izračun investicijskih troškova, povrat troškova može:
    - biti jednakomjerno raspodijeljen tijekom razdoblja amortizacije, ili izmjerljiv u početnim, srednjim ili kasnijim godinama, uz uvjet da se takva izmjerljivost izvodi na transparentan način,
    - predvidjeti indeksaciju cestarina tijekom razdoblja amortizacije.
  - Svi troškovi nastali u proteklom razdoblju temelje se na plaćenim iznosima. Troškovi koji će još nastati u budućnosti, temelje se na razumnim predviđanjima tih troškova.
  - Javne investicije se mogu smatrati zajmovima. Kamatna stopa koja se primjenjuje na troškove nastale u proteklom razdoblju je stopa koja se primjenjivala na javne zajmove tijekom tog razdoblja.
  - Troškovi se raspoređuju na teška teretna vozila (HGV) na objektivnoj i transparentnoj osnovi uzimajući u obzir razmjer prometa teških teretnih vozila koji će se odvijati po mreži i s tim povezane troškove. Vozila/kilometri koje prijeđu teška teretna vozila mogu se u tu svrhu podesiti objektivno opravdanim «faktorima izjednačavanja» poput onih navedenih u točki 4.<sup>(1)</sup>
  - Određivanje procijenjenog povrata od investicijskog ulaganja ili stope dobiti mora biti razumno i odražavati uvjete na tržištu, te se može mijenjati radi poticanja veće učinkovitosti treće ugovorne strane u pogledu zahtjeva koji se postavljaju na kvalitetu usluge. Povrat od investicijskog ulaganja se može proračunati upotrebom gospodarskih pokazatelja, kao što su IRR (unutarnja stopa povrata investicija) ili WACC (izmjerljivi prosječni trošak kapitala).

## *2.2. Godišnji troškovi održavanja i troškovi konstrukcijskih popravaka*

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

### 3. Troškovi poslovanja, upravljanja i ubiranja cestarina

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

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

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

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

<sup>1</sup> Kod primjene faktora izjednačavanja, država članica mora voditi računa o izgradnji ceste koja se odvija u više faza ili upotrebom pristupa dugog vijeka trajanja

### 4. Udio teretnog prometa, faktori izjednačenja i mehanizam korekcije

- Izračun cestarina se temelji na stvarnim ili predviđenim udjelima prijeđenih kilometara teških teretnih vozila, koji se po potrebi mogu prilagoditi pomoću faktora izjednačenja, kako bi se uvažili povećani troškovi izgradnje i popravaka infrastrukture koju upotrebljavaju teretna vozila.

- U sljedećoj tabeli je prikazan skup okvirnih faktora izjednačenja. Ako država članica koristi faktore izjednačenja čiji se omjeri razlikuju od onih prikazanih u ovoj tabeli, ti se faktori moraju temeljiti na objektivno opravdanim kriterijima i moraju biti dostupni javnosti.

Kategorija vozila <sup>1</sup>	Faktori izjednačenja		
	Konstruktivski popravak <sup>2</sup>	Investicije	Godišnje održavanje
Između 3,5 t i 7,5 t, kategorija 0	1	1	1
> 7,5 t, kategorija I	1,96	1	1
> 7,5 t, kategorija II	3,47	1	1
> 7,5 t, kategorija III	5,72	1	1

<sup>1</sup> Za određivanje kategorije vozila vidi Prilog IV.

<sup>2</sup> Kategorije vozila odgovaraju osovinskim težinama od 5,5, 6,5, 7,5 i 8,5 tona.

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

## PRILOG IV.

## OKVIRNO UTVRĐIVANJE KATEGORIJE VOZILA

Kategorije vozila su definirane u donjoj tabeli.

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

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

**Motorna vozila**

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

<sup>1</sup> Ovjes koji se priznaje kao ekvivalentan u skladu s definicijom iz Priloga II. Direktivi Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. kojom se za određena cestovna vozila koja prometuju u Zajednici predviđaju najveće dopuštene dimenzije u nacionalnom i međunarodnom prometu i najveće dopuštene težine u međunarodnom prometu (SL L

235. 17.9.1996., str. 59.). Direktiva kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Direktivom 2002/7/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 67, 9.3.2002., str. 47.).

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

Pogonske osovine sa zračnim, ovjesom ili priznatim ekvivalentom		Drugi sustavi ovjesa pogonske osovine		Kategorija štete
Broj osovina i maksimalna dopuštena ukupna težina u natovarenom stanju (u tonama)		Broj osovina i maksimalna dopuštena ukupna težina u natovarenom stanju (u tonama)		
Ne manje od	Manje od	Ne manje od	Manje od	
<b>2 + 1 osovina</b>				
7,5	12	7,5	12	I.
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<b>2 + 2 osovine</b>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	
31	33	31	33	III.
33	36	33	36	
36	38			
<b>2 + 3 osovine</b>				
36	38	36	38	III.
38	40			
		38	40	
<b>3 + 2 osovine</b>				
36	38	36	38	II.
38	40			III.
		38	40	
		40	44	
40	44			
<b>3 + 3 osovine</b>				
36	38	36	38	I.
38	40			II.
		38	40	
40	44	40	44	