**MINISTARSTVO MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE**

Na temelju članka 9. stavka 11. Zakona o cestama („Narodne novine“, broj 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19, 144/21, 114/22, 114/22, 04/23, 133/23.), ministar mora, prometa i infrastrukture, uz prethodnu suglasnost ministra vanjskih i europskih poslova donosi:

**PRAVILNIK**

**O IZMJENAMA I DOPUNAMA PRAVILNIKA O CESTARINI**

Članak 1.

U Pravilniku o cestarini („Narodne novine“, broj 130/2013, 122/2014, 96/2017 i 151/2022), u članku 1. stavku 1. dodaje se točka 4. koja glasi:

„ 4. Direktivom 2022/362 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. veljače 2022. kojom se mijenja Direktiva 1999/62/EZ, 1999/37/EZ i (EU) 2019/520 u pogledu naknada koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za vozila.“

Članak 2.

Članak 2. stavak 2. mijenja se i glasi:

„Pojmovi korišteni u ovom Pravilniku imaju sljedeće značenje:

- »skupina vozila« je skupina u koju se raspoređuju vozila za potrebe naplate cestarine, sukladno tehničkim osobinama koje su naznačene u prometnoj dozvoli, odnosno u odgovarajućoj ispravi koja zamjenjuje prometnu dozvolu;

- »točka naplate« je početna i završna točka (čvorište, točka razgraničenja između pravnih osoba koje upravljaju autocestom odnosno objektom s naplatom) od koje i do koje se naplaćuje korištenje autoceste odnosno objekt na državnoj cesti za koje je sukladno Zakonu o cestama uvedena naplata cestarine (u daljnjem tekstu: autocesta i objekt s naplatom);

- »zatvoreni sustav naplate cestarine« je sustav u kojem su između dvije točke naplate u funkciji najmanje dvije naplatne postaje, od kojih je jedna ulazna a druga izlazna;

- »otvoreni sustav naplate cestarine« je sustav u kojem je između dvije točke naplate u funkciji jedna naplatna postaja, koja je istovremeno ulazna i izlazna;

- »dionica autoceste« je dio autoceste između dvije točke naplate;

- »troškovi izgradnje« su troškovi povezani s izgradnjom autoceste i objekta s naplatom uključujući, kad je to prikladno, troškove financiranja nove infrastrukture, njezinih poboljšanja, odnosno znatnih konstrukcijskih popravaka, postojeće infrastrukture ili njezinih poboljšanja;

- »troškovi financiranja« su kamate na kredit, javni kapital ili izdane obveznice iz kojih je financirana investicija u infrastrukturu te povrat na svako financiranje vlasničkim kapitalom koje omogućuju dioničari;

- »investicijski troškovi« su troškovi koji uključuju troškove izgradnje s troškovima financiranja, troškove vezane uz rješavanje imovinskopravnih odnosa, planiranja i projektiranja, nadzora i upravljanja projektom, arheoloških i drugih istraživanja te tamo gdje je to primjenjivo i stopu povrata troškova izgradnje;

- »značajni konstrukcijski popravci« znači konstrukcijski popravci isključujući one popravke koji više nemaju nikakvu korist za korisnike, osobito ako su radovi na popravku zamijenjeni daljnjim presvlačenjem ceste ili drugim građevinskim radovima;

- »trošak emisija CO2 zbog prometa« znači trošak štete uzrokovane ispuštanjem CO2 za vrijeme prometovanja vozila;

- »teško vozilo« znači vozilo čija najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila prelazi 3,5 tone;

- »teško teretno vozilo« znači teško vozilo namijenjeno prijevozu tereta;

- »lako vozilo« znači vozilo čija najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila ne prelazi 3,5 tone;

- »emisije CO2« vozila znači njegove specifične emisije CO2 navedene u dokumentima s informacijama za kupca, čiji je sadržaj određen propisima o službenoj potrošnji goriva i službenim specifičnim emisijama CO2;

- »vozilo s nultim emisijama« znači vozilo bez motora s unutarnjim izgaranjem;

- »teško vozilo s niskim emisijama« znači „teško vozilo s niskim emisijama” kako je definirano u članku 3. točki 12. Uredbe (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO2 za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (dalje: Uredba (EU) 2019/1242 ) ili teško vozilo koje nije obuhvaćeno člankom 2. stavkom 1. točkama od (a) do (d) te uredbe, a čije su emisije CO2 niže od 50 % referentnih emisija CO2 pripadajuće skupine vozila, osim vozila s nultim emisijama;

- »tip teškog vozila« znači kategorija u koju teško vozilo spada s obzirom na broj osovina, njihove dimenzije ili masu, ili druge osobine klasifikacije vozila koji odražavaju oštećivanje ceste, kao što je 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;

- »referentne emisije CO2 skupine vozila« znači za vozila obuhvaćena Uredbom (EU) 2019/1242, iznos izračunan u skladu s formulom u točki 3. Priloga I. te uredbe, a za vozila koja nisu obuhvaćena Uredbom (EU) 2019/1242, prosječna vrijednost svih emisija CO2 vozila u toj skupini vozila, koja je prijavljena u skladu s Uredbom (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća za prvo razdoblje izvješćivanja koje će započeti nakon datuma na koji se, u skladu s člankom 24. Uredbe (EU) 2017/2400 оd 12. prosinca 2017. o provedbi Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na utvrđivanje emisija CO2 i potrošnje goriva teških vozila te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011 (dalje: Uredba (EU) 2017/2400), zabranjuje registracija, prodaja ili stavljanje u upotrebu vozila iz te skupine vozila koja ne ispunjavaju obveze iz članka 9. Uredbe (EU) 2017/2400;

- »bitno izmijenjen režim naplate cestarina ili naknada« znači režim naplate cestarina ili naknada u kojem se očekuje da će izmjena cijena povećati prihode za više od 10 % u usporedbi s prethodnom obračunskom godinom, isključujući učinak povećanja prometa i nakon korekcije za inflaciju mjerenu na temelju promjena u harmoniziranom indeksu potrošačkih cijena (HIPC) za cijeli EU, isključujući energiju i neprerađenu hranu, kako ga je objavila Komisija (Eurostat);

- »naknada zbog zagušenja« je naknada koja se naplaćuje po vozilu kako bi se nadoknadili troškovi nastali zbog zagušenja te kako bi se zagušenje smanjilo, o čemu Vlada Republike Hrvatske donosi posebnu odluku;

- »infrastrukturna pristojba« je pristojba koja se naplaćuje za nadoknadu nastalih troškova izgradnje, održavanja, upravljanja, poslovanja i razvoja, vezanih za autocestu i/ili dionicu autoceste;

- »ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba« je ukupan prihod od infrastrukturne pristojbe tijekom određenog razdoblja, podijeljen s brojem kilometara koje su vozila prešla na autocestama i objektima pod naplatom na kojima se naplaćivala infrastrukturna pristojba tijekom toga razdoblja.“

Članak 3.

Dosadašnja Glava „II. SKUPINE VOZILA“ članak 2. postaje Glava „II. SKUPINE VOZILA“ članak 3.

U dosadašnjoj tablici u članku 2., koji postaje članak 3., stavku 2. točka II mijenja se i glasi:

„a) Motorna vozila s dvije osovine visine iznad 1,90 m, kojima najveća dopuštena masa ne prelazi 3500 kg b) Motorna vozila I i IA skupine koja vuku priključno vozilo, neovisno o broju osovina i visini priključnog vozila.“

U dosadašnjem članku 2., koji postaje članak 3., stavak 4. mijenja se i glasi:

„(4) Ukoliko osobno vozilo vuče prikolicu, a u istom se nalazi osoba s invaliditetom kojoj je sukladno Zakonu o povlasticama u prometu izdana Nacionalna iskaznica za osobe s invaliditetom s pravom na povlasticu za oslobođenje od plaćanja cestarine tada se za prikolicu naplaćuje cestarina u iznosu cestarine za IA skupinu vozila.“

Članak 4.

Dosadašnji članak 3. postaje članak 4.

U dosadašnjem članku 3., koji postaje članak 4. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Cestarina je naknada za korištenje autoceste ili pojedinog cestovnog objekata na državnoj cesti, vozilom, koja se plaća u iznosu određenom na temelju udaljenosti između dvije točke naplate i skupine vozila u koju je vozilo raspoređeno sukladno članku 3. ovog Pravilnika te uključuje jednu ili više sljedećih pristojbi i naknada:

- infrastrukturnu pristojbu

- naknadu zbog zagušenja

- pristojbu za vanjske troškove.“

U dosadašnjem članku 3. koji postaje članak 4. stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Jedinična cijena po kilometru može se utvrditi različito za pojedinu dionicu autoceste i objekt s naplatom.“

U dosadašnjem članku 3. koji postaje članak 4. dodaje se stavak 9. koji glasi:

„(9) Naplata cestarine te nadzor nad plaćanjem cestarine mora se provoditi na način da se što manje ometa slobodni tok prometa te da se u najmanjoj mogućoj mjeri provode obvezne kontrole ili provjere na unutarnjim granicama Europske unije.“

Članak 5.

Dosadašnji članak 4. postaje članak 5.

Članak 6.

Dosadašnji članak 5. postaje članak 6.

Dosadašnji članak 5., koji postaje članak 6. mijenja se i glasi:

„(1) Infrastrukturna pristojba naplaćuje se radi povrata infrastrukturnih troškova koji se odnose na autocestu, dionicu autoceste odnosno na objekt pod naplatom, za nadoknadu nastalih troškova izgradnje, poboljšanja, održavanja, upravljanja, poslovanja i razvoja, vezanih uz autocestu i objekt s naplatom.

(2) Ponderirana prosječna infrastrukturna pristojba može uključivati povrat na kapital i /ili profitnu maržu na temelju tržišnih uvjeta.

(3) Za potrebe stavka 1. i 2. ovog članka, u obzir se uzimaju troškovi koji se odnose na autocestu i/ili dionicu autoceste na kojoj se naplaćuju infrastrukturna pristojba za teška vozila te na vozila kojima se naplaćuje ta pristojba.

(4) Troškovi izgradnje za ranije izgrađene autoceste i objekte s naplatom koji se uzimaju u obzir za izračun infrastrukturne pristojbe odgovaraju sadašnjoj vrijednosti autoceste i objekta s naplatom na dan uvođenja novog izračuna cestarina prema ovom Pravilniku.

(5) Troškovi infrastrukture ili poboljšanja infrastrukture mogu uključivati sva ulaganja vezana za zaštitu od buke, uvođenje inovativnih tehnologija, poboljšanje sigurnosti i/ili zaštite okoliša, kao i stvarna plaćanja Hrvatskih autocesta d.o.o. i koncesionara koja odgovaraju objektivnim elementima u vezi s okolišem poput zaštite od onečišćenja tla.

(6) Troškovi izgradnje ne mogu biti veći od njihove vrijednosti na dan 10. lipnja 2008., nakon obračunate amortizacije.

(7) Ukupan iznos cestarine, iznos infrastrukturne pristojbe te iznos pristojbe za vanjske troškove i iznos naknade zbog zagušenja mora biti naznačen na računu koji se izdaje korisniku autoceste i objekta s naplatom.“

Članak 7.

Dosadašnji članak 6. postaje članak 7.

Članak 8.

Dosadašnji članak 7. postaje članak 8.

U dosadašnjem članku 7. koji postaje članak 8., u 1. stavku riječi „člankom 6.“ zamjenjuju se riječima „člankom 7.“

U dosadašnjem članku 7. koji postaje članak 8., u 4. stavku riječi „člankom 6.“ zamjenjuju se riječima „člankom 7.“

U dosadašnjem članku 7. koji postaje članak 8., u 5. stavku riječi „člankom 6.“ zamjenjuju se riječima „iz članka 9.“

Članak 9.

Dosadašnji članak 8. postaje članak 9.

U dosadašnjem članku 8., koji postaje članak 9. stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Pristojba za vanjske troškove prema ovom Pravilniku predstavlja pristojbu koja se naplaćuje radi nadoknade nastalih troškova vezanih za onečišćenje zraka i/ili štetne učinke buke i/ili emisije CO2 koje uzrokuje cestovni promet te se usklađuje s minimalnim zahtjevima i metodama i referentnim vrijednostima utvrđenih u prilozima II i III ovog Pravilnika“

U dosadašnjem članku 8., koji postaje članak 9. stavak 2. mijenja se i glasi:

„(2) Trošak onečišćenja bukom zbog prometa izračunava se utvrđivanjem investicijskih i drugih troškova na autocesti i objektu s naplatom za aktivnosti provedene prema akcijskom planu zaštite od buke radi smanjenja izloženosti stanovništva uz autocestu prekomjernoj buci.“

U dosadašnjem članku 8., koji postaje članak 9. u stavku 8. riječi „pomorstva, prometa i infrastrukture“ zamjenjuju se riječima „nadležno za infrastrukturu“.

U dosadašnjem članku 8., koji postaje članak 9. dodaju se stavci:

„(9) Ako se uvede pristojba za vanjske troškove za onečišćenje zraka, ona se naplaćuje u utvrđenoj visini za teška vozila na autocesti i/ili dionici autoceste na kojoj je uvedena naplata cestarine, počevši od 25. ožujka 2026. godine.

(10) Pristojba za vanjske troškove za onečišćenje zraka ne naplaćuje se za laka i teška vozila koja ispunjavaju najstrože emisije CO2 (vozila s nultim i niskim emisijama CO2) i najstrože emisijske norme EURO.

(11) Ako je to utvrđeno posebnom odlukom, pristojba za vanjske troškove ne primjenjuje se na one dionice cesta gdje bi to dovelo do preusmjeravanja vozila koja najviše onečišćuju što bi imalo negativne učinke na sigurnost na cestama i javno zdravlje.“

Članak 10.

Dosadašnji članak 9. postaje članak 10.

U dosadašnjem članku 9. koji postaje članak 10., stavak 1. mijenja se i glasi:

„(1) Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionar mogu, radi smanjenja zagušenja, protočnosti i sigurnosti prometa vozila na pojedinoj autocesti, dionici autoceste i objektu s naplatom te njihovog učinkovitog korištenja, prilagođavati visinu infrastrukturne pristojbe pod sljedećim uvjetima:

- informacija o promjenama mora biti transparentna, javno objavljena i dostupna svim korisnicima pod jednakim uvjetima,

- prilagodbe se provode ovisno o razdoblju u danu, vrsti dana ili godišnjem dobu,

- ni jedna infrastrukturna pristojba ne iznosi više od 175% iznad najviše razine ponderirane prosječne infrastrukturne pristojbe

- vršna razdoblja tijekom kojih se naplaćuje viša infrastrukturna pristojba s ciljem smanjenja zagušenja ne traju dulje od šest sati na dan,

- na dionici autoceste i/ ili objektu s naplatom zahvaćenom zagušenjima prilagodba infrastrukturne pristojbe oblikuje se i primjenjuje transparentno i neutralno u pogledu prihoda tako da se korisnicima cesta koji putuju tijekom navršenih razdoblja ponude snižene cijene cestarina, a povišene cijene cestarina korisnicima cesta koji na istoj dionici autoceste i/ ili objektu s naplatom putuju tijekom vršnih razdoblja;

- na dotičnoj cestovnoj dionici ne naplaćuje se naknada zbog zagušenja.“

U dosadašnjem članku 9. koji postaje članak 10., dodaju se stavci 5., 6., i 7. koji glase:

„(5) Prije primjene odredbi ovog članka Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionar infrastrukturnu pristojbu za teška vozila prilagođavaju prema emisijskom razredu Euro vozila tako da nijedna infrastrukturna pristojba ne prelazi istu pristojbu za ekvivalentna vozila koja ispunjavaju najstrože emisijske norme Euro za više od 100 %. Nakon što infrastrukturne pristojbe budu prilagođene u skladu s člankom 10. ovog Pravilnika, prilagođavanje prema emisijskom razredu Euro može prestati.

(6) Iznosi dobiveni prilagodbom infrastrukturne pristojbe nisu namijenjeni ostvarivanju dodatnih prihoda.

(7) Iznimno od odredbe stavka 1. ovog članka, visina infrastrukturne pristojbe ne prilagođava se ako bi se time ozbiljno narušila međusobna povezanost sustava cestarina ili ne bi bilo tehnički izvedivo uvesti navedeno prilagođavanje u sustav cestarina, ili bi isto dovelo do preusmjeravanja vozila koja uzrokuju najviše onečišćenja što bi imalo negativne učinke na sigurnost na cestama i na javno zdravlje te ako cestarina uključuje pristojbu za vanjske troškove za onečišćenje zraka.“

Članak 11.

Dosadašnji članak 10. postaje članak 11.

U dosadašnjem članku 10., koji postaje članak 11., stavak 3. mijenja se i glasi:

(3) Umanjenje infrastrukturne pristojbe prema odredbama ovoga članka iznosi:

- za vozila emisijskog razreda EURO VI električna vozila 13 % ,

- za vozila emisijskog razreda EURO V, EEV 10 %,

- za vozila emisijskog razreda EURO IV 5 %.

Članak 12.

Iza dosadašnjeg članka 10., koji postaje članak 11. dodaje se članak 11.a koji glasi:

„(1) Temeljem provedbenih akata Komisije o referentnim emisijama CO2, Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionari trebaju prilagoditi visinu infrastrukturne pristojbe za teška vozila u razdoblju od dvije godine.

(2) O prilagodbi visine infrastrukturne pristojbe za teška vozila Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionari izvještavaju Ministarstvo.

(3) Nakon ispunjenja uvjeta, utvrđivat će se emisijski razredi CO2 za svaki tip teških vozila, a koja se klasifikacija ponovno procjenjuje svakih šest godina nakon datuma prve registracije te se vozilo, prema potrebi, ponovno klasificira u odgovarajući emisijski razred na temelju tada primjenjivih pragova.“

Članak 13.

Dosadašnji članak 11. postaje članak 12.

U dosadašnjem članku 11. koji postaje članak 12., u stavku 7., riječi pomorstva, prometa“ zamjenjuju se riječima „nadležan za infrastrukturu“

Članak 14.

Iza članka 12. dodaje se članak 13. koji glasi:

„(1) Ako vozač ili pružatelj usluge Europske elektroničke naplate cestarine (EENC ), ne može predočiti dokaze o emisijskom razredu vozila za potrebe ostvarivanja prava i obveza iz ovog Pravilnika ili to ne učini u roku iz stavka 3. ovog članka, Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionari mogu naplatiti najvišu naplativu cestarinu.

(2) Ako je to osigurano, korisnik cesta prije upotrebe infrastrukture može prijaviti emisijski razred vozila elektroničkim putem, te može i neelektroničkim sredstvima dostaviti dokaze u slučaju provjere ili radi ostvarivanja prava propisanih ovim Pravilnikom.

(3) Dokaze iz ovog članka korisnik može dostaviti prije upotrebe infrastrukture, a najkasnije 30 dana nakon uporabe kako bi se osigurao povrat svih razlika između cestarina koje se primjenjuju i cestarina koje odgovaraju emisijskom razredu dotičnog vozila kako to proizlazi iz dokaza dostavljenih u primjenjivom roku.

(4) Kad se u cijelosti na cjelokupnoj mreži autocesta uspostavi elektronički sustav za naplatu cestarine infrastrukturne pristojbe, pristojbe za vanjske troškove i naknade zbog zagušenja naplaćuju se i ubiru putem tog sustava.“

Članak 15.

Iza članka 13. dodaje se članak 14. koji glasi:

„(1) Hrvatske autoceste d.o.o. i koncesionari obvezni su na internetu javno objavljivati sljedeće podatke o naplaćenim cestarinama:

* ponderiranoj prosječnoj pristojbi za vanjske troškove i iznosima koji se naplaćuju za svaku skupinu vozila, autocestu i objekt s naplatom,
* visini i promjeni infrastrukturne pristojbe prema kategoriji vozila i tipu teškog vozila te prilagođavanju infrastrukturne pristojbe prema okolišnoj učinkovitosti vozila i ovisno o dobu dana, danu u tjednu ili godišnjem dobu
* ponderiranoj prosječnoj infrastrukturnoj pristojbi i ukupnom prihodu ostvarenom od infrastrukturnih pristojbi,
* ukupnom prihodu ostvarenom od pristojbi za vanjske troškove koja se naplaćuje za svaku kombinaciju razreda vozila, vrste ceste i vremenskog razdoblja,
* ukupnom prihodu ostvarenom naplatom naknada zbog zagušenja po kategoriji vozila
* koncesijskim cestarinama,
* korištenju prihoda ostvarenih naplatom cestarine odnosno infrastrukturne pristojbe i pristojbe za vanjske troškove.
* razvoju naplate za upotrebu cestovne infrastrukture, odnosno obuhvaćene mreže i kategorije vozila, uključujući sva izuzeća ako postoje
* ukupnom prihodu ostvarenom cestarinama
* upotrebi prihoda ostvarenih primjenom ovog pravilnika i načinu na koji se tom upotrebom omogućilo razvoj prometne mreže kao cjeline ili ako su takvi prihodi namijenjeni državnom proračunu, podatke o razini rashoda dodijeljenih za infrastrukturu cestovnog prijevoza i održive prometne projekte kao i razvoju zajedničkih vozila koja pripadaju različitim emisijskim razredima na cestama na kojima se naplaćuje cestarina

(2) Podaci iz stavka 1. ovoga članka objavljuju se do 25. ožujka tekuće godine za prethodnu godinu, počevši s objavom podataka za 2024.“

Članak 16.

Dosadašnji članak 12. postaje članak 15.

U dosadašnjem članku 12., koji postaje članak 15., stavak 3. mijenja se i glasi:

„(3) Ministarstvo najmanje šest mjeseci prije uvođenja novog ili bitno izmijenjenog režima naplate cestarina ili naknada, određenih na temelju infrastrukturnih pristojbi, o tome obavještava Europsku komisiju i provodi postupak za dobivanje mišljenja Europske komisije.“

U dosadašnjem članku 12., koji postaje članak 15., dodaje se stavak 4. koji glasi:

„(4) Prije provedbe novog ili bitno izmijenjenog režima naplate cestarina temeljenog na pristojbama za vanjske troškove ili naknadama zbog zagušenja, Ministarstvo obavještava Komisiju o mreži, predviđenim cijenama po kategoriji vozila i emisijskom razredu i, ako je to primjenjivo, dostavlja obavijest Komisiji u skladu s Prilozima ovog Pravilnika.

Članak 17.

Članak 13. briše se.

Članak 18.

Dosadašnji članak 14. postaje članak 16. mijenja se i glasi:

„(1) Koncesijske cestarine koje su u primjeni sukladno ugovorima o koncesiji sklopljenim prije 24. ožujka 2022. godine ne podliježu usklađivanju s odredbama ovoga Pravilnika, do isteka roka na koji su ugovori sklopljeni, dok se ti ugovori bitno ne izmijene u skladu s primjenjivim odredbama zakona koji uređuje područje koncesija.

(2) Važeći režimi naplate cestarina ili naknada uspostavljeni prije stupanja na snagu ovog Pravilnika primjenjuju se i ostaju na snazi do bitne, odnosno drugačije izmjene.“

Članak 19.

Dosadašnji članak 15. postaje članak 17.

Članak 20.

Dodaju se Prilozi 0,I,II,III,IV,V,VI,VII koji glase:

*PRILOG 0.*

**GRANIČNE EMISIJE**

1. **Vozilo kategorije „EURO 0”**

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

2. **Vozila kategorija „EURO I”/„EURO II”**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Masa ugljičnog monoksida (CO) g/kWh** | **Masa ugljikovodika (HC) g/kWh** | **Masa dušikovih oksida (NOx) g/kWh** | **Masa čestica (PT) g/kWh** |
| Vozilo kategorije „EURO I” | 4,9 | 1,23 | 9,0 | 0,4  [(1)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324#E0019) |
| Vozilo kategorije „EURO II” | 4,0 | 1,1 | 7,0 | 0,15 |
| (1)   Koeficijent granične vrijednosti emisije čestica za motore snage 85 kW ili manje je 1,7. | | | | |

3. **Vozila kategorija „EURO III”/„EURO IV”/„EURO V”/„EEV”**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Specifične mase ugljičnog monoksida, ukupni ugljikovodici, dušikovi oksidi i čestice utvrđene testom ESC, te neprozirnost ispušnih plinova utvrđena testom ELR, ne smiju prelaziti sljedeće vrijednosti**[**(1)**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324#E0020)**:** | | | | | |
|  | **Masa ugljičnog monoksida (CO) g/kWh** | **Masa ugljikovodika (HC) g/kWh** | **Masa dušikovih oksida (NOx) g/kWh** | **Masa čestica (PT) g/kWh** | **Ispušni plinovi-1** |
| Vozilo kategorije „EURO III” | 2,1 | 0,66 | 5,0 | 0,10  [(2)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324#E0021) | 0,8 |
| Vozilo kategorije „EURO IV” | 1,5 | 0,46 | 3,5 | 0,02 | 0,5 |
| Vozilo kategorije „EURO V” | 1,5 | 0,46 | 2,0 | 0,02 | 0,5 |
| Vozilo kategorije „EEV” | 1,5 | 0,25 | 2,0 | 0,02 | 0,15 |
| (1)   Ciklus provjere sastoji se od niza točaka provjere, s tim da su za svaku točku definirani brzina i obrtni moment koje motor mora imati pri jednakomjernom radu, (test ESC), ili pri promjenjivim uvjetima rada (testovi ETC i ELR).  (2)   0,13 za motore s radnim obujmom manjim od 0,7 dm3 i nominalnom brzinom većom od 3 000 min-1. | | | | | |

Granične vrijednosti emisija Euro VI

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Granične vrijednosti** | | | | | | | |
| **CO**  **(mg/kWh)** | **THC**  **(mg/kWh)** | **NMHC**  **(mg/kWh)** | **CH4**  **(mg/kWh)** | **NOx (1)**  **(mg/kWh)** | **NH3**  **(ppm)** | **masa čestica (PM)**  **(mg/kWh)** | **broj čestica (PM)**  **(#/kWh)** |
| WHSC (CI) | 1 500 | 130 |  |  | 400 | 10 | 10 | 8,0 x 1011 |
| WHTC (CI) | 4 000 | 160 |  |  | 460 | 10 | 10 | 6,0 x 1011 |
| WHTC (PI) | 4 000 |  | 160 | 500 | 460 | 10 | 10 | 6,0 x 1011 |
| *Napomena:*  PI = vanjski izvor paljenja.  CI = kompresijsko paljenje.  (1)  Dopuštena razina komponente NO2 u graničnoj vrijednosti NOx može biti određena naknadno.; | | | | | | | | |

*PRILOG I.*

**TEMELJNA NAČELA ZA RASPODJELU TROŠKOVA I IZRAČUN CESTARINA**

Ovaj Prilog određuje temeljna načela za izračun ponderirane prosječne infrastrukturne pristojbe

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 koji se odnose na teška vozila utvrđuju se na pravednoj i transparentnoj osnovi uzimajući u obzir udio prometa teških vozila u cestovnoj mreži i s tim povezane troškove. Kilometri koje prijeđu teška vozila mogu se u tu svrhu prilagoditi primjenom objektivno opravdanih ‚faktora ekvivalentnosti’ poput onih utvrđenih u točki 4.

***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.

Ti se troškovi raspoređuju na teška vozila i ostali promet na temelju stvarnih i predviđenih udjela kilometara vozila i može ih se prilagoditi s pomoću objektivno opravdanih „faktora ekvivalentnosti” poput onih utvrđenih u točki 4.

***Troškovi poslovanja, upravljanja i ubiranja cestarina***

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

troškove izgradnje, uspostave i održavanja naplatnih kućica i drugih sustava naplate,

svakodnevne troškove rada, upravljanja i provođenja sustava naplate cestarina,

upravne naknade i pristojbe povezane s ugovorima o koncesiji,

troškove upravljanja, uprave i usluga povezane s poslovanjem infrastrukture.

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

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

***Udio teških vozila u prometu, faktori ekvivalentnosti i korektivni mehanizam***

Izračun cestarina temelji se na stvarnim ili predviđenim udjelima prijeđenih kilometara teških vozila koji se prema potrebi mogu prilagoditi primjenom faktora ekvivalentnosti kako bi se uvažili povećani troškovi izgradnje i popravaka infrastrukture kojom se koriste teška vozila.

U sljedećoj tablici je prikazan skup okvirnih čimbenika izjednačenja.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Kategorija vozila**[**(1)**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324#E0025) | **Čimbenici izjednačenja** | | |
| **Konstrukcijski popravak**[**(2)**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324#E0026) | **Investicije** | **Godišnje održavanje** |
| Između 3,5 t i 7,5 t, kategorija 0 | 1 | 1 | 1 |
| > 7,5 t, kategorija I | 1,96 | 1 | 1 |
| > 7,5 t, kategorija II | 3,47 | 1 | 1 |
| > 7,5 t, kategorija III | 5,72 | 1 | 1 |
| (1)   Za određivanje kategorije vozila vidjeti Prilog IV.  (2)   Kategorije vozila odgovaraju osovinskim težinama od 5,5, 6,5, 7,5 i 8,5 tona. | | | |

*PRILOG II.*

REFERENTNE VRIJEDNOSTI PRISTOJBE ZA VANJSKE TROŠKOVE

U ovom se Prilogu utvrđuju referentne vrijednosti pristojbe za vanjske troškove, uključujući troškove onečišćenja zraka i onečišćenja bukom.

**Tablica 1.**

**Referentne vrijednosti za pristojbu za vanjske troškove za teška teretna vozila**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Razred vozila** | **Cent/vozilo-kilometar** | **Prigradski**[**(1)**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324#E0031) | **Međugradski**[**(2)**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324#E0032) |
| Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila manjom od 12 tona ili s dvije osovine | Euro 0 | 18,6 | 9,9 |
| Euro I | 12,6 | 6,4 |
| Euro II | 12,5 | 6,3 |
| Euro III | 9,6 | 4,8 |
| Euro IV | 7,3 | 3,4 |
| Euro V | 4,4 | 1,8 |
| Euro VI | 2,3 | 0,5 |
| Manje onečišćujuće od Euro VI, uključujući vozila s nultim emisijama | 2,0 | 0,3 |
| Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila između 12 i 18 tona ili s tri osovine | Euro 0 | 24,6 | 13,7 |
| Euro I | 15,8 | 8,4 |
| Euro II | 15,8 | 8,4 |
| Euro III | 12,5 | 6,6 |
| Euro IV | 9,2 | 4,5 |
| Euro V | 5,6 | 2,7 |
| Euro VI | 2,8 | 0,7 |
| Manje onečišćujuće od Euro VI, uključujući vozila s nultim emisijama | 2,3 | 0,3 |
| Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila između 18 i 32 tona ili s četiri osovine | Euro 0 | 27,8 | 15,8 |
| Euro I | 20,4 | 11,3 |
| Euro II | 20,4 | 11,2 |
| Euro III | 16,3 | 8,9 |
| Euro IV | 11,8 | 6,0 |
| Euro V | 6,6 | 3,4 |
| Euro VI | 3,1 | 0,8 |
| Manje onečišćujuće od Euro VI, uključujući vozila s nultim emisijama | 2,5 | 0,3 |
| Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila iznad 32 tone  ili s pet ili više osovina | Euro 0 | 33,5 | 19,4 |
| Euro I | 25,0 | 14,1 |
| Euro II | 24,9 | 13,9 |
| Euro III | 20,1 | 11,1 |
| Euro IV | 14,2 | 7,5 |
| Euro V | 7,6 | 3,8 |
| Euro VI | 3,4 | 0,8 |
| Manje onečišćujuće od Euro VI, uključujući vozila s nultim emisijama | 2,8 | 0,3 |
| (1)   „Prigradski” znači područja s gustoćom naseljenosti između 150 i 900 stanovnika/km2 (medijan gustoće naseljenosti od 300 stanovnika/km2).  (2)   „Međugradski” znači područja s gustoćom naseljenosti manjom od 150 stanovnika/km2. | | | |

*PRILOG III.*

**REFERENTNE VRIJEDNOSTI PRISTOJBE ZA VANJSKE TROŠKOVE ZA EMISIJE CO2**

U ovom se Prilogu utvrđuju referentne vrijednosti pristojbe za vanjske troškove, uzimajući u obzir troškove emisija CO2.

**Tablica 1.**

**Referentne vrijednosti pristojbe za vanjske troškove za emisije CO2 za teška teretna vozila**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Razred vozila** |  | **Cent/vozilo-kilometar** | **Međugradske ceste (uključujući autoceste)** |
| Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila manjom od 12 tona  ili s dvije osovine | emisijski razred CO2 1 | Euro 0 | 4,5 |
| Euro I  Euro II  Euro III  Euro IV  Euro V  Euro VI | 4,0 |
| emisijski razred CO2 2 | | 3,8 |
| emisijski razred CO2 3 | | 3,6 |
| Vozilo s niskim emisijama | | 2,0 |
| Vozilo s nultim emisijama | | 0 |
| Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila između 12 i 18 tona  ili s tri osovine | emisijski razred CO2 1 | Euro 0 | 6,0 |
| Euro I  Euro II  Euro III | 5,2 |
| Euro IV  Euro V  Euro VI | 5,0 |
| emisijski razred CO2 2 | | 4,8 |
| emisijski razred CO2 3 | | 4,5 |
| Vozilo s niskim emisijama | | 2,5 |
| Vozilo s nultim emisijama | | 0 |
| Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila između 18 tona i 32 tone  ili s četiri osovine | emisijski razred CO2 1 | Euro 0 | 7,9 |
| Euro I | 6,9 |
| Euro II |
| Euro III |
| Euro IV | 6,7 |
| EU Euro RO V |
| Euro VI |
| emisijski razred CO2 2 | | 6,4 |
| emisijski razred CO2 3 | | 6,0 |
| Vozilo s niskim emisijama | | 3,4 |
| Vozilo s nultim emisijama | | 0 |
| Teško teretno vozilo s najvećom tehnički dopuštenom masom opterećenog vozila iznad 32 tone  ili s pet ili više osovina | emisijski razred CO2 1 | Euro 0 | 9,1 |
| Euro I | 8,1 |
| Euro II |
| Euro III |
| Euro IV | 8,0 |
| Euro V |
| Euro VI |
| emisijski razred CO2 2 | | 7,6 |
| emisijski razred CO2 3 | | 7,2 |
| Vozilo s niskim emisijama | | 4,0 |
| Vozilo s nultim emisijama | | 0 |

*PRILOG IV.*

**OKVIRNO UTVRĐIVANJE KATEGORIJE VOZILA**

Kategorije vozila su definirane u donjoj tablici.

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

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

**Motorna vozila**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pogonske osovine sa zračnim ovjesom ili priznatim ekvivalentom**[**(1)**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324#E0033) | | **Drugi sustavi ovjesa pogonske osovine** | | **Kategorija štete** |
| **Broj osovina i najveća dopuštena ukupna težina natovarenog vozila (u tonama)** | | **Broj osovina i najveća dopuštena ukupna težina natovarenog vozila (u tonama)** | |  |
| **Ne manje od** | **Manje od** | **Ne manje od** | **Manje od** |  |
| *Dvije osovine* | | | |  |
| 7,5 | 12 | 7,5 | 12 | I. |
| 12 | 13 | 12 | 13 |  |
| 13 | 14 | 13 | 14 |  |
| 14 | 15 | 14 | 15 |  |
| 15 | 18 | 15 | 18 |  |
| *Tri osovine* | | | |  |
| 15 | 17 | 15 | 17 |  |
| 17 | 19 | 17 | 19 |  |
| 19 | 21 | 19 | 21 |  |
| 21 | 23 | 21 | 23 |  |
| 23 | 25 |  |  |  |
| 25 | 26 |  |  |  |
|  |  | 23 | 25 | II. |
|  |  | 25 | 26 |  |
| *Četiri osovine* | | | |  |
| 23 | 25 | 23 | 25 | I. |
| 25 | 27 | 25 | 27 |  |
| 27 | 29 |  |  |  |
|  |  | 27 | 29 | II. |
|  |  | 29 | 31 |  |
|  |  | 31 | 32 |  |
| 29 | 31 |  |  |  |
| 31 | 32 |  |  |  |
| (1)   Ovjes koji se priznaje kao ekvivalentan u skladu s definicijom iz Priloga II. Direktivi Vijeća 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. o utvrđivanju, za određena cestovna vozila koja prometuju u Zajednici, najvećih dopuštenih dimenzija u nacionalnom i međunarodnom prometu i najvećih dopuštenih težina u međunarodnom prometu (SL L 235, 17.9.1996., str. 59.). Direktiva kako je zadnje izmijenjena Direktivom 2002/7/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 67, 9.3.2002., str. 47.). | | | | |

**Skupovi vozila (zglobna vozila i cestovni vlakovi)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Pogonske osovine sa zračnim ovjesom ili priznate kao ekvivalentne** | | **Drugi sustavi ovjesa pogonskih osovina** | | **Kategorija štetnosti** |
| **Broj osovina i najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila**  **(u tonama)** | | **Broj osovina i najveća tehnički dopuštena masa opterećenog vozila**  **(u tonama)** | |  |
| **Ne manje od** | **Manje od** | **Ne manje od** | **Manje od** |  |
| 2  + 1 osovina | | | |  |
| 7,5  12  14  16  18  20  22  23  25 | 12  14  16  18  20  22  23  25  28 | 7,5  12  14  16  18  20  22  23  25 | 12  14  16  18  20  22  23  25  28 | I. |
| 2  + 2 osovine | | | |  |
| 23  25  26  28 | 25  26  28  29 | 23  25  26  28 | 25  26  28  29 |  |
| 29 | 31 | 29 | 31 | II. |
| 31 | 33 | 31 | 33 |  |
| 33  36 | 36  38 | 33 | 36 | III. |
| 2  + 3 osovine | | | | II. |
| 36  38 | 38  40 | 36 | 38 |  |
|  |  | 38 | 40 | III. |
| 2  + 4 osovine | | | | II. |
| 36  38 | 38  40 | 36 | 38 |  |
|  |  | 38 | 40 | III. |
| 3  + 1 osovina | | | | II. |
| 30  32 | 32  35 | 30 | 32 |  |
|  |  | 32 | 35 | III. |
| 3  + 2 osovine | | | | II. |
| 36  38 | 38  40 | 36 | 38 |  |
|  |  | 38  40 | 40  44 | III. |
| 40 | 44 |  |  |  |
| 3  + 3 osovine | | | |  |
| 36  38 | 38  40 | 36 | 38 | I. |
|  |  | 38 | 40 | II. |
| 40 | 44 | 40 | 44 |  |
| 7 osovina | | | | |
| 40 | 50 | 40 | 50 | II. |
| 50 | 60 | 50 | 60 | III. |
| 60 |  | 60 |  |
| Najmanje 8 osovina | | | | |
| 40 | 50 | 40 | 50 | I. |
| 50 | 60 | 50 | 60 | II. |
| 60 | | 60 | | III. |

*PRILOG V.*

MINIMALNI ZAHTJEVI ZA NAPLATU NAKNADE ZBOG ZAGUŠENJA

U ovom se Prilogu utvrđuju minimalni zahtjevi za naplatu naknade zbog zagušenja, a sukladno odluci Vlade o naknadi zbog zagušenja.

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

Kad nastupe uvjeti, a sukladno odluci Vlade, točno će se definirati:

(a) dio ili dijelovi mreže koje čine udio u transeuropskoj cestovnoj mreži i na koje će se primjenjivati naknada zbog zagušenja

(b) klasifikacija dijelova mreže na koje se primjenjuje naknada zbog zagušenja u „velegradske” i „nevelegradske”.

**Tablica 1.**

**Kriteriji za klasificiranje cesta u mreži iz točke (a) u „velegradske” i „nevelegradske”**

|  |  |
| --- | --- |
| **Kategorija ceste** | **Kriterij klasificiranja** |
| „velegradska” | dijelovi mreže koji se nalaze unutar aglomeracije s najmanje 250 000 stanovnika. |
| „nevelegradska” | dijelovi mreže koji se ne mogu svrstati pod „velegradska”. |

(c)  razdoblja tijekom kojih se naknada primjenjuje za svaki pojedini segment. Kad se tijekom razdoblja naplate naknada primjenjuju različite razine naknada, navest će se početak i kraj svakog razdoblja za vrijeme kojeg se primjenjuje određena naknada.

Faktorima ekvivalentnosti predviđeni u tablici 2. koriste se u svrhu utvrđivanja omjera između razina naknade za različite kategorije vozila:

**Tablica 2.**

**Faktori ekvivalentnosti za utvrđivanje omjera između razina naknade zbog zagušenja za različite kategorije vozila**

|  |  |
| --- | --- |
| **Kategorija vozila** | **Faktor ekvivalentnosti** |
| Laka vozila | 1 |
| Kruta teška teretna vozila | 1,9 |
| Turistički autobusi i obični autobusi | 2,5 |
| Zglobna teška teretna vozila | 2,9 |

**2.   Iznos pristojbe**

Za svaki razred vozila, segment ceste i razdoblje država članica ili, prema potrebi, određuje se specifični pojedinačni iznos utvrđen u skladu s odredbama Odjeljka 1. ovog Priloga uzimajući u obzir odgovarajuće referentne vrijednosti utvrđene u tablici u Prilogu VI. Sustav naplate koji iz toga proizlazi mora biti transparentan, javno objavljen i dostupan svim korisnicima pod jednakim uvjetima.

Prije uvođenja naknade zbog zagušenja pravodobno će se objaviti sljedeći podaci:

(a) svi parametri, podaci i druge informacije potrebne da bi se razumjelo kako se klasificiraju ceste i vozila te određuju razdoblja primjene naknade;

(b) potpun opis naknada zbog zagušenja koje se primjenjuju na svaku kategoriju vozila na svakom cestovnom segmentu i za svako vremensko razdoblje.

Naknada se utvrđuje tek nakon što se razmotre rizici od preusmjeravanja prometa zajedno sa svim negativnim učincima na sigurnost na cestama, okoliš i zagušenje, kao i sva rješenja kojima bi se moglo ublažiti te rizike.

**3.   Praćenje**

Nadzire se učinkovitost sustava naplate naknada na smanjenje zagušenja. Svake tri godine prema potrebi prilagođava se strukturu naknada, razdoblje (ili razdoblja) naplate i specifični iznos naknade utvrđen za svaku kategoriju vozila, vrstu ceste i razdoblje u odnosu na promjene u ponudi i potražnji u području prijevoza.

*PRILOG VI.*

REFERENTNE VRIJEDNOSTI NAKNADE ZBOG ZAGUŠENJA

Ovim se Prilogom utvrđuju referentne vrijednosti naknade zbog zagušenja.

Referentne vrijednosti predviđene u tablici u nastavku primjenjuju se na laka vozila. Naknade zbog zagušenja za druge kategorije vozila utvrđuju se množenjem naknade za laka vozila s faktorima ekvivalentnosti predviđenima u tablici u Prilogu V.

**Tablica**

**Referentne vrijednosti naknade zbog zagušenja za laka vozila**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Cent/vozilo-kilometar** | **Velegradske** | **Nevelegradske** |
| Autoceste | 25,9 | 23,7 |
| Glavne ceste | 61,0 | 41,5 |

*PRILOG VII.*

**VRIJEDNOSTI EMISIJA**

U ovom se Prilogu utvrđuju vrijednosti emisija za onečišćujuće tvari prema kojima se diferenciraju cestarine.

**Tablica**

**Kriteriji vrijednosti emisija za onečišćujuće tvari za laka vozila**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Cestarine | 5 – 15 % ispod najviše cijene | 15 – 25 % ispod najviše cijene | 25 – 35 % ispod najviše cijene | Do 75 % ispod najviše cijene |
| Vrijednosti emisija | Euro-6d-temp-x [(1)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324#E0034) | Euro-6d-x [(1)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324#E0034) | Deklarirane najviše vrijednosti RDE-a za emisije onečišćujućih tvari [(2)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324#E0035) < 80 % primjenjivih graničnih vrijednosti emisija | Vozila s nultim emisijama |
| (1)   gdje x može biti prazan ili jedno od sljedećeg (EVAP, EVAP-ISC, ISC ili ISC-FCM).  (2)   i za NOx i za PN kako su navedeni u točki 48.2 certifikata o sukladnosti u Dodatku Prilogu VIII. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2020/683 [(\*1)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A01999L0062-20220324#E0036) оd 15. travnja 2020. o provedbi Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na administrativne zahtjeve za homologaciju i nadzor tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 163, 26.5.2020., str. 1.). | | | | |

Članak 21.

Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmoga dana od objave u »Narodnim novinama«.

Klasa:

Urbroj:

Zagreb, \_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2024.

Ministar

**Oleg Butković**, v. r.