

I

(Informacje)

RADA

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 33/2005

przyjęte przez Radę w dniu 6 września 2005 r.

w celu przyjęcia dyrektywy 2005/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe

(2005/C 275 E/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1,

uwzględniając dyrektywę 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 7,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽³⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽⁴⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Usunięcie zakłóceń konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi w Państwach Członkowskich, właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego i

poprawa konkurencyjności są uzależnione od ustanowienia sprawiedliwych mechanizmów obciążania przewoźników kosztami korzystania z infrastruktury. Harmonizację osiągnięto już w pewnym stopniu dzięki dyrektywie 1999/62/WE.

(2) Niezbędnym elementem wspierania zrównoważonego rozwoju transportu we Wspólnocie jest sprawiedliwszy system pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej. Oparty na solidnych podstawach wzrost gospodarczy oraz właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego wymagają, aby cel, jakim jest optymalne wykorzystanie istniejącej sieci drogowej oraz znaczne zmniejszenie negatywnych skutków korzystania z niej, został osiągnięty bez nakładania dodatkowych obciążeń na podmioty gospodarcze.

(3) Swoją zamiar przedstawienia wniosku w sprawie dyrektywy dotyczącej opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej Komisja zapowiedziała w białej księdze pt. „Europejska polityka transportowa na rok 2010: Czas na decyzje”. W dniu 12 lutego 2003 r. Parlament Europejski przyjął sprawozdanie z wnioskami na temat białej księgi, w którym potwierdził konieczność pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury. Po tym, jak na szczycie Rady Europejskiej w Göteborgu dnia 15 czerwca 2001 r. szczególną uwagę zwrócono na kwestię zrównoważonego rozwoju transportu, także podczas szczytów Rady Europejskiej w Kopenhadze w dniach 12 i 13 grudnia 2002 r. oraz w Brukseli w dniach 20 i 21 marca 2003 r., z aprobatą przyjęto zamiar Komisji, aby przedstawić nową dyrektywę dotyczącą tzw. eurowiniet.

⁽¹⁾ Dz.U. L 187 z 20.7.1999, str. 42. Dyrektywa zmieniona Aktem Przystąpienia z 2003 r.

⁽²⁾ Dz.U. C 241 z 28.9.2004, str. 58.

⁽³⁾ Dz.U. C 109 z 30.4.2004, str. 14.

⁽⁴⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 20 kwietnia 2004 r. (Dz.U. C 104 E z 30.4.2004, str. 372), wspólne stanowisko Rady z dnia 6 września 2005 r. i stanowisko Parlamentu Europejskiego (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

(4) W kontekście ustalania opłat za przejazd dyrektywa 1999/62/WE uwzględnia koszty budowy, eksploatacji, utrzymania oraz rozwoju infrastruktury. Potrzebny jest konkretny przepis, aby zagwarantować jasność w odniesieniu do rodzaju kosztów budowy, które można uwzględnić.

- (5) Międzynarodowy transport drogowy koncentruje się na transeuropejskiej sieci transportu drogowego. Ponadto prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego jest nieodzowne w transporcie zarobkowym. Z tych powodów transport zarobkowy na transeuropejskich sieciach drogowych powinien być objęty ramami wspólnotowymi, jak to zostało określone w decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej⁽¹⁾. Państwa Członkowskie powinny, zgodnie z zasadą pomocniczości, mieć wybór stosowania, zgodnie z Traktatem, opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury dróg niewchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej.
- (6) Ze względu na optymalizację kosztów przy wdrażaniu systemu opłat za przejazd, infrastruktura objęta takimi opłatami nie musi koniecznie w całości podlegać ograniczeniom dostępu polegającym na kontroli pobierania tych opłat. Państwa Członkowskie mogą wdrożyć niniejszą dyrektywę w taki sposób, aby opłaty za przejazd pobierane były tylko w określonym punkcie infrastruktury objętej tą opłatą.
- (7) Opłaty za przejazd powinny opierać się na zasadzie zwrotu kosztów infrastruktury. Jeżeli taka infrastruktura współfinansowana była z budżetu ogólnego Unii Europejskiej, wkład ze środków wspólnotowych nie powinien podlegać zwrotowi z opłat za przejazd, chyba że w mających zastosowanie instrumentach wspólnotowych postanowiono, że kwota dofinansowania ze środków wspólnotowych ustalana jest przy uwzględnieniu przyszyłych wpływów z opłat za przejazd.
- (8) Fakt, że użytkownik poprzez wybór pojazdów najmniej zanieczyszczających środowisko oraz pór czy tras o mniejszym natężeniu ruchu ma możliwość podejmowania decyzji, które będą wpływały na wysokość obciążających go opłat za przejazd, jest ważnym elementem systemu pobierania opłat. Dlatego Państwa Członkowskie powinny mieć możliwość różnicowania opłat za przejazd zależnie od: kategorii pojazdu pod względem emisji zanieczyszczeń (klasyfikacja „EURO”) i rozmiarów szkód przez niego powodowanych na drodze, miejsca, czasu oraz natężenia ruchu. Takie różnicowanie opłat za przejazd powinno być proporcjonalne do wyznaczonego celu.
- (9) Ustalanie cen rynkowych za korzystanie z infrastruktury drogowej, w zakresie nieuregulowanym niniejszą dyrektywą, powinno odbywać się zgodnie z postanowieniami Traktatu.
- (10) Niniejsza dyrektywa nie ogranicza swobody Państw Członkowskich wprowadzających system opłat za przejazd lub system opłat za korzystanie z infrastruktury, w zapewnieniu, bez uszczerbku dla art. 87 i 88 Traktatu, odpowiedniego wyrównania za powyższe opłaty. Takie wyrównanie nie powinno zakłócać konkurencji na rynku wewnętrznym i powinno podlegać odpowiednim przepisom prawa wspólnotowego, ze szczególnym uwzględnieniem minimalnych stawek podatków pobieranych od pojazdów zawartych w załączniku I do dyrektywy 1999/62/WE oraz przepisów dyrektywy Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej⁽²⁾.
- (11) Jeżeli Państwa Członkowskie pobierają opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z dróg należących do transeuropejskiej sieci drogowej, drogi podlegające takim opłatom powinny mieć status priorytetowy w planach konserwacji dróg opracowywanych przez Państwa Członkowskie.
- (12) Szczególnej uwagi wymagają rejony górskie, np. Alpy czy Pireneje. Ważniejsze nowe przedsięwzięcia infrastrukturalne często nie dochodziły do skutku, gdyż brak było znacznych zasobów finansowych niezbędnych przy takich przedsięwzięciach. Dlatego też możliwe jest, że w takich rejonach od użytkowników wymagana będzie dopłata na finansowanie podstawowych przedsięwzięć o bardzo dużym znaczeniu dla Europy, w tym przedsięwzięć pozwalających na zastosowanie jeszcze jednego środka transportu w tym samym ciągu. Wysokość takiej dopłaty powinna zależeć od potrzeb finansowych przedsięwzięcia. Powinna ona zależeć także od podstawowego poziomu opłat za przejazd, tak aby w żadnym ciągu komunikacyjnym nie powstawały opłaty sztucznie zawyżone, gdyż mogłoby to prowadzić do przełożenia ruchu na inne ciągi, a tym samym do lokalnych zatorów komunikacyjnych oraz nieefektywnego wykorzystywania sieci.
- (13) Opłaty nie powinny powodować dyskryminacji, a ich pobieranie — nadmiernych formalności lub barier na granicach wewnętrznych. Dlatego powinno się przyjąć odpowiednie środki w celu ułatwienia uiszczania opłat użytkownikom nieregularnie korzystającym z sieci, zwłaszcza tam, gdzie opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury pobierane są wyłącznie za pomocą systemu wymagającego użycia urządzenia do elektronicznej płatności (urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe).
- (14) W celu zapewnienia konsekwentnego i zharmonizowanego systemu pobierania opłat w ramach infrastruktury, nowe systemy pobierania opłat za przejazd powinny opierać się na kalkulacji kosztów według podstawowych zasad lub być ustalone w wysokości nieprzekraczającej poziomu wynikającego z zastosowania tych zasad. Wymagania te nie powinny mieć zastosowania do istniejących systemów, chyba że zostaną one zmienione w znacznym stopniu w przyszłości. Takie istotne zmiany obejmowałyby każdą znaczącą modyfikację pierwotnych warunków taryfikatora opłat za przejazd, dokonaną w

⁽¹⁾ Dz.U. L 228 z 9.9.1996, str. 1. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją nr 884/2004/WE (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, str. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, str. 51. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/75/WE (Dz.U. L 157 z 30.4.2004, str. 100).

drodze zmiany umowy z operatorem systemu opłat, natomiast wykluczałyby zmiany przewidziane w pierwotnym taryfikatorze. W wypadku umów koncesyjnych znacząca zmiana mogłaby zostać wprowadzona zgodnie z procedurą udzielania zamówień publicznych. W celu zapewnienia przejrzystości, nie powodując zakłóceń funkcjonowania gospodarki rynkowej oraz partnerstwa publiczno-prywatnego, Państwa Członkowskie powinny także informować Komisję, i tym samym umożliwić jej wydanie opinii, o wartościach jednostkowych i innych parametrach, jakie zamierzają zastosować do obliczenia różnych elementów kosztów zawartych w opłatach lub — w przypadku umów koncesyjnych — do określenia podstawy bazowej i umownej. Opinie przyjęte przez Komisję przed wprowadzeniem nowych systemów pobierania opłat za przejazd w Państwach Członkowskich w niczym nie naruszają wynikającego z Traktatu obowiązku Komisji, aby zapewnić stosowanie prawa wspólnotowego.

- (15) Rozwój systemu pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury wciąż wymaga dalszego postępu technicznego. W tym celu powinna istnieć procedura pozwalająca Komisji na dostosowywanie wymogów dyrektywy 1992/62/WE do postępu technicznego po konsultacji z Państwami Członkowskimi.
- (16) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (17) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie harmonizacja warunków dotyczących opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej, nie może zostać w sposób satysfakcjonujący osiągnięty na poziomie Państw Członkowskich działających samodzielnie i w związku z tym, że względu na jej europejski wymiar oraz w celu ochrony wewnętrznego rynku transportowego, może być on lepiej osiągnięty na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości zawartą w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (18) Dyrektywa 1999/62/WE powinna zostać zatem odpowiednio zmieniona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 1999/62/WE wprowadza się następujące zmiany:

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) litera a) otrzymuje brzmienie:

„a) »transeuropejska sieć drogowa« oznacza sieć drogową określoną w sekcji 2 załącznika I do decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (*) i przedstawioną na mapach. Mapy odnoszą się do odpowiednich sekcji wymienionych w części normatywnej lub w załączniku II do tej decyzji;

(*) Dz.U. L 228 z 9.9.1996, str. 1. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją nr 884/2004/WE (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, str. 1).”;

b) dodaje się następujące litery:

„aa) »koszty budowy« oznaczają koszty związane z budową, w stosownych przypadkach obejmujące również koszty finansowe:

- nowej infrastruktury lub nowych ulepszeń infrastruktury (w tym istotnych prac remontowych); lub
- infrastruktury lub ulepszeń infrastruktury (w tym istotnych prac remontowych) — których budowę lub przeprowadzenie zakończono nie później niż 30 lat przed dniem ... (*), o ile systemy pobierania opłat za przejazd są już stosowane w dniu ... (*) lub nie później niż 30 lat przed ustanowieniem nowych systemów pobierania opłat za przejazd wprowadzonych po dniu ... (*); w przypadku gdy budowę infrastruktury lub ulepszenia infrastruktury zrealizowano przed wyżej wymienionymi terminami, koszty tych prac także można uznać za koszty budowy, jeżeli:

i) Państwo Członkowskie ustanowiło system opłat za przejazd, który przewiduje pokrycie tych kosztów na podstawie umowy z operatorem systemu opłat lub na podstawie innych aktów prawnych mających równorzędny efekt i wchodzących w życie przed dniem ... (*); lub

ii) Państwo Członkowskie może wykazać, że decyzja o budowie danej infrastruktury była uzależniona od tego, czy oczekiwany okres jej żywotności będzie przekraczał 30 lat.

(*) Dwadzieścia cztery miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Odsetek kosztów budowy, który należy uwzględnić, nie może w żadnym przypadku przekroczyć odsetka aktualnego okresu użytkowania komponentów infrastruktury, pozostałego do wykorzystania w dniu ... (*) lub w dniu, w którym wprowadzono nowe systemy pobierania opłat za przejazd, jeżeli nastąpiło to później.

Koszty infrastruktury lub jej ulepszeń mogą obejmować wszelkie wydatki na infrastrukturę, mające na celu zmniejszenie uciążliwości związanych z hałasem lub zwiększenie bezpieczeństwa drogowego, oraz rzeczywiste wydatki poniesione przez operatora infrastruktury z uwagi na obiektywne względy ekologiczne takie jak ochronę gleb przed zanieczyszczeniem;

- ab) »koszty finansowe« oznaczają odsetki od pożyczek lub zwrot z kapitału wniesionego przez udziałowców;
- ac) »istotne prace remontowe« oznaczają prace remontowe z wyłączeniem prac nieprzynoszących już żadnych korzyści użytkownikom dróg, np. kiedy zamiast przeprowadzenia remontu położono nową nawierzchnię lub wykonano inne prace budowlane;”;

c) litera b) otrzymuje brzmienie:

„b) »opłata za przejazd« oznacza określoną kwotę, którą należy uiścić za przejazd pojazdem danej odległości, korzystając z infrastruktury, o której mowa w art. 7 ust. 1; kwotę tę wylicza się w oparciu o przejechaną odległość oraz typ pojazdu;”;

d) dodaje się następującą literę:

„ba) »opłata za przejazd wyliczana na podstawie średniej ważonej« oznacza uzyskany w danym okresie całkowity dochód pochodzący z opłat za przejazd podzielony przez liczbę pojazdokilometrów przejechanych w tym okresie w ramach danej sieci objętej opłatami; zarówno dochód, jak i liczba pojazdokilometrów są obliczane dla pojazdów, których dotyczą opłaty za przejazd;”;

e) litery c), d), e) oraz f) otrzymują brzmienie:

„c) »opłata za korzystanie z infrastruktury« oznacza określoną kwotę, której zapłata daje pojazdowi prawo do korzystania przez dany okres z infrastruktury, o której mowa w art. 7 ust. 1;

d) »pojazd« oznacza pojazd silnikowy, pojazd przegubowy lub zespół pojazdów, którego wyłącznym przeznaczeniem jest przewóz drogowy towarów, o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony;

e) pojazd należący do kategorii »EURO 0«, »EURO I«, »EURO II«, »EURO III«, »EURO IV«, »EURO V«, »EEV« oznacza pojazd spełniający limity emisji określone w załączniku 0 do niniejszej dyrektywy;

(*) Dwadzieścia cztery miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

f) »rodzaj pojazdu« oznacza kategorię, do której pojazd należy według liczby osi, wymiarów lub masy, lub według innych elementów klasyfikacji pojazdów uwzględniających stopień uszkodzenia dróg, np. według systemu klasyfikacyjnego odwołującego się do stopnia uszkodzenia dróg określonego w załączniku IV, pod warunkiem że zastosowany system klasyfikacyjny opiera się na właściwościach pojazdu, które albo są zawarte w dokumentacji pojazdu stosowanej we wszystkich Państwach Członkowskich, albo są widoczne gołym okiem.”;

f) dodaje się następujące litery:

„g) »umowa koncesyjna« oznacza »koncesję na roboty budowlane« lub »koncesję na wykonanie usługi« w rozumieniu art. 1 dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi (*);

h) »opłata w ramach koncesji« oznacza opłatę za przejazd pobieraną przez koncesjonariusza na podstawie umowy koncesyjnej.

(*) Dz.U. L 134 z 30.4.2004, str. 114. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1874/2004 (Dz.U. L 326 z 29.10.2004, str. 17).”;

2) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustępy 1, 2, 3, i 4 otrzymują brzmienie:

„1. Państwa Członkowskie mogą utrzymywać lub wprowadzać opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury w obrębie transeuropejskiej sieci drogowej lub jej części, wyłącznie na warunkach określonych w ust. 2–12. Nie narusza to prawa Państw Członkowskich do stosowania opłat za przejazdy lub opłat za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do dróg nienależących do transeuropejskiej sieci drogowej lub w odniesieniu do innych rodzajów pojazdów silnikowych nieobjętych definicją »pojazdu« poruszających się po transeuropejskiej sieci drogowej, zgodnie z Traktatem.

2. Państwo Członkowskie może postanowić o utrzymaniu lub wprowadzeniu opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury wyłącznie w odniesieniu do pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 12 ton. Jeżeli Państwo Członkowskie postanowi o stosowaniu opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów poniżej powyższego limitu masy, zastosowanie mają przepisy niniejszej dyrektywy.

3. Za korzystanie z tego samego odcinka drogi dana kategoria pojazdów nie może podlegać równocześnie opłatom za przejazd i opłatom za korzystanie z infrastruktury. Jednakże Państwa Członkowskie mogą również nałożyć opłaty za przejazd na sieciach dróg w miejscach, gdzie pobierane są opłaty za korzystanie z mostów, tuneli oraz przełęczy górskich.

4. Opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury nie mogą dyskryminować bezpośrednio ani pośrednio ze względu na narodowość przewoźnika, państwo lub położenie jego siedziby albo miejsce rejestracji pojazdu, ani ze względu na miejsce pochodzenia lub miejsce przeznaczenia transportu.”;

b) dodaje się następujące ustępy:

„4a. Państwa Członkowskie mogą wprowadzić stawki ulgowe w odniesieniu do opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury, jak również zwolnienia z obowiązku wnoszenia opłat za przejazd lub za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów niepodlegających obowiązkowi montażu i stosowania urządzeń rejestrujących zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym (*) oraz w sytuacjach, o których mowa w art. 6 ust. 2 lit. a) oraz b) niniejszej dyrektywy i zgodnie z określonymi tam warunkami.

4b. W związku z tym, że dzięki systemom opłat obejmującym zniżki i ulgi dla częstych użytkowników operator infrastruktury może uzyskiwać rzeczywiste oszczędności kosztów administracyjnych, Państwa Członkowskie mogą wprowadzić takie zniżki i ulgi pod warunkiem że:

- spełniają one warunki określone w ust. 10 lit. a),
- są one zgodne z postanowieniami Traktatu, w szczególności jego art. 12, 49, 86 oraz 87,
- nie powodują one zakłóceń konkurencji na rynku wewnętrznym,
- powstały system opłat jest liniowy, proporcjonalny, dostępny dla wszystkich użytkowników infrastruktury na równych warunkach i nie powoduje dodatkowych kosztów przenoszonych pod postacią wyższych opłat za przejazd na innych użytkownikach infrastruktury.

Powyższe zniżki i ulgi nie mogą w żadnym wypadku być wyższe niż 13 % opłaty za przejazd uiszczanej za równorzędne pojazdy niepodlegające zniżce lub uldze.

4c. O wszelkich taryfach ulgowych i zniżkowych informowana jest Komisja, która sprawdza je pod względem zgodności z warunkami określonymi w ust. 4a oraz 4b oraz zatwierdza je zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9c ust. 2.

(*) Dz.U. L 370 z 31.12.1995, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 432/2004 (Dz.U. L 71 z 10.3.2004, str. 3).”;

c) ustęp 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Rozwiązania dotyczące pobierania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury nie mogą powodować nieuzasadnionych niekorzystnych skutków finansowych lub innych utrudnień dla osób nieregularnie korzystających z sieci drogowej. W szczególności, jeżeli Państwo Członkowskie pobiera opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury wyłącznie z wykorzystaniem systemu, który wymaga użycia urządzenia rejestrującego w pojeździe, zapewnia ono dostęp do takich urządzeń za pomocą odpowiednich rozwiązań administracyjnych i gospodarczych.”;

d) w ust. 7 skreśla się akapity drugi i trzeci;

e) ustępy 9 i 10 otrzymują brzmienie:

„9. Opłaty za przejazd opierają się wyłącznie na zasadzie zwrotu kosztów infrastruktury. W szczególności opłaty za przejazd wyliczane na podstawie średniej ważonej powiązane są z kosztami budowy oraz kosztami eksploatacji, utrzymania oraz rozwoju danej sieci infrastruktury. Opłaty za przejazd wyliczane na podstawie średniej ważonej mogą również obejmować zwrot z kapitału lub marżę określone w oparciu o warunki rynkowe.

10. a) Bez uszczerbku dla opłat za przejazd wyliczanych na podstawie średniej ważonej, o których mowa w ust. 9, Państwa Członkowskie mogą różnicować stawki tych opłat dla celów takich jak walka z zanieczyszczeniem środowiska i zatłoczenie na drogach, minimalizowanie szkód w infrastrukturze, optymalne wykorzystanie danej infrastruktury lub propagowanie bezpieczeństwa drogowego, o ile taka modyfikacja:

- jest proporcjonalna do założonego celu,
- jest przejrzysta i niedyskryminująca, w szczególności ze względu na narodowość przewoźnika, państwo, położenie jego siedziby lub miejsce rejestracji pojazdu oraz miejsce pochodzenia lub przeznaczenia transportu,
- nie zmierza do osiągnięcia dodatkowego dochodu z opłat za przejazd; wszelkie niezamierzone zwiększenie dochodu (powodujące niezgodność opłat za przejazd wyliczanych na podstawie średniej ważonej z ust. 9) równoważone jest poprzez zmiany w strukturze modyfikacji, które muszą być wprowadzone w ciągu dwóch lat od końca roku obrachunkowego, w którym osiągnięty został dodatkowy dochód,
- pozostaje w zgodzie z maksymalną elastycznością progów ustanowionych w lit. b).

b) Z zastrzeżeniem warunków przewidzianych w lit. a) opłaty za przejazd mogą być różnicowane według:

— klasy emisji EURO określonej w załączniku 0, pod warunkiem że żadna opłata za przejazd nie przekracza dwukrotności opłaty za przejazd pobieranej od pojazdów równorzędnych spełniających najsurowsze normy emisji spalin, lub

— pory dnia, kategorii dnia i pory roku, pod warunkiem że:

i) żadna opłata za przejazd nie przekracza dwukrotności opłaty za przejazd pobieranej w najtańszej porze dnia, kategorii dnia czy porze roku; lub

ii) jeżeli do najtańszego okresu stosowana jest stawka zerowa, dopłata za najdroższą porę dnia, kategorię dnia i porę roku nie przekracza połowy stawki opłaty, która w innym razie byłaby zastosowana do danego pojazdu.

c) Z zastrzeżeniem warunków określonych w lit. a), stawki opłat za przejazd mogą w wyjątkowych przypadkach w związku z konkretnymi przedsięwzięciami o doniosłym znaczeniu dla Europy, podlegać innym modyfikacjom, tak aby zapewnić rentowność takich przedsięwzięć w warunkach bezpośredniej konkurencji z innymi rodzajami środków transportu pojazdów. Powstały system opłat musi być liniowy, proporcjonalny, podany do publicznej wiadomości, dostępny na równych warunkach dla wszystkich użytkowników infrastruktury i nie może powodować dodatkowych kosztów przenoszonych pod postacią wyższych opłat za przejazd na innych użytkowników infrastruktury. Przed wdrożeniem takiego systemu opłat Komisja bada go pod kątem zgodności z warunkami niniejszej litery.”;

f) dodaje się następujące ustępy:

„11. W wyjątkowych przypadkach dotyczących infrastruktury w rejonach górskich i po poinformowaniu Komisji możliwe jest pobieranie dopłaty obok opłaty za przejazd określonych odcinków dróg:

a) które są w znacznym stopniu zatłoczone, co utrudnia swobodny przepływ pojazdów; lub

b) których użytkowanie przez pojazdy stanowi przyczynę znacznych szkód w środowisku,

pod warunkiem że:

— dochód osiągnięty z dopłat jest inwestowany w priorytetowe przedsięwzięcia o istotnym znaczeniu dla Europy, określone w załączniku III do decyzji nr 884/2004/WE, które bezpośrednio przyczyniają się do zmniejszenia zatłoczenia dróg lub szkód w środowisku i które dotyczą tego samego ciągu, w którym znajduje się odcinek drogi obłożony dopłatą,

— dopłata, o którą mogą zostać zwiększone opłaty za przejazd różnicowane zgodnie z ust. 10, nie przekracza 15 % opłaty za przejazd wyliczanej na podstawie średniej ważonej zgodnie z ust. 9, z wyjątkiem sytuacji, w których osiągnięty dochód jest inwestowany w transgraniczne odcinki priorytetowych przedsięwzięć o istotnym znaczeniu dla Europy, obejmujące infrastrukturę w regionach górskich — w takich sytuacjach dopłata nie może przekroczyć 25 %,

— zastosowanie dopłaty nie powoduje nierównego traktowania zarobkowego ruchu pojazdów w porównaniu z innymi użytkownikami dróg,

— plany finansowe dla infrastruktury, do której stosuje się dopłatę, oraz analiza zysków i strat przeprowadzona dla nowego przedsięwzięcia infrastrukturalnego są przedkładane Komisji przed zastosowaniem dopłaty;

— okres, w którym ma być stosowana dopłata, jest uprzednio określany i ograniczany, a pod względem oczekiwanego dochodu jest zgodny z przedstawionymi planami finansowymi i analizą zysków i strat.

Zastosowanie niniejszego przepisu do nowych przedsięwzięć transgranicznych podlega zatwierdzeniu przez zainteresowane Państwa Członkowskie.

Po otrzymaniu planu finansowego od Państwa Członkowskiego zamierzającego wprowadzić dopłatę Komisja udostępnia tę informację członkom Komitetu, o którym mowa w art. 9c ust. 1. Jeżeli Komisja stwierdzi, że planowana dopłata nie spełnia warunków przewidzianych w niniejszym ustępie lub że wywrze ona znaczny niekorzystny wpływ na rozwój gospodarczy regionów peryferyjnych, może ona odrzucić projekt wprowadzenia opłat przedstawiony przez zainteresowane Państwo Członkowskie albo wystąpić z wnioskiem o jego zmianę, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9c ust. 2.

12. Jeżeli w razie kontroli kierowca nie jest w stanie przedstawić dokumentów niezbędnych do potwierdzenia informacji, o których mowa w ust. 10 lit. b) tiret pierwsze, oraz rodzaju pojazdu, Państwo Członkowskie może zastosować opłaty za przejazd do najwyższej przewidzianej wysokości.”;

3) dodaje się następujący artykuł:

„Artykuł 7a

1. Przy określaniu poziomów opłat za przejazd wyliczanych na podstawie średniej ważonej pobieranych w odniesieniu do danej sieci infrastruktury lub w odniesieniu do jej wyraźnie określonej części, Państwo Członkowskie uwzględnia różnorodne koszty określone w art. 7 ust. 9. Uwzględnione koszty odnoszą się do sieci lub jej części, za którą są pobierane opłaty za przejazd oraz do pojazdów, które podlegają opłatom za przejazd. Państwa Członkowskie mogą postanowić, że nie będą odzyskiwać tych kosztów z dochodów z opłat za przejazd lub że będą odzyskiwać tylko część tych kosztów.

2. Opłaty za przejazd są określane zgodnie z art. 7 oraz ust. 1 niniejszego artykułu.

3. Dla nowych systemów pobierania opłat za przejazd, innych niż rozwiązania przewidujące opłaty za przejazd w ramach koncesji i wprowadzone przez Państwa Członkowskie po dniu ... (*), Państwa Członkowskie obliczają koszty przy użyciu metody opartej na podstawowych zasadach wyliczeń zawartych w załączniku III.

Dla nowych opłat za przejazd w ramach koncesji wprowadzonych po dniu ... (*), maksymalny poziom opłat jest równorzędny lub niższy od poziomu wynikającego z metodologii opartej na podstawowych zasadach wyliczeń zawartych w załączniku III. Ocena takiej równorzędności jest dokonywana na podstawie odpowiednio długiego okresu odniesienia właściwego dla danego rodzaju umowy koncesyjnej.

Systemy pobierania opłat za przejazd obowiązujące już w dniu ... (*) lub te, na które, zgodnie z procedurą udzielania zamówień publicznych, wpłynęły już oferty lub odpowiedzi na zaproszenie do udziału w procedurze negocjacji, przed dniem ... (*) nie podlegają obowiązkowi zawartym w niniejszym ustępie w okresie ich obowiązywania oraz pod warunkiem że nie zostaną zmienione w znacznym stopniu.

4. Państwa Członkowskie informują Komisję, co najmniej cztery miesiące przed wprowadzeniem nowych systemów pobierania opłat za przejazd:

a) w przypadku systemów pobierania opłat za przejazd innych niż rozwiązania przewidujące opłaty za przejazd w ramach koncesji:

- o wartościach jednostkowych i innych parametrach stosowanych przez nie do obliczania różnych elementów kosztów, oraz
- o czytelnych danych dotyczących pojazdów podlegających ich systemowi opłat za przejazd oraz geograficznego zasięgu sieci drogowej lub jej części, branych pod uwagę przy każdorazowym obliczaniu kosztów oraz procentu kosztów, który starają się odzyskać;

(*) Dwadzieścia cztery miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

b) przypadku systemu pobierania opłat za przejazd przewidującego opłaty za przejazd w ramach koncesji:

- o umowach koncesyjnych lub istotnych zmianach wprowadzonych do takich umów,
- o modelu bazowym, na podstawie którego podmiot udzielający koncesji sformułował ogłoszenie o koncesji na roboty budowlane, o którym mowa w załączniku VII B dyrektywy 2004/18/WE; informacje te zawierają szacunkowe koszty określone w art. 7 ust. 9 przewidziane przez koncesję, prognozowane obciążenie ruchem pojazdów z podziałem na rodzaj pojazdów, przewidywaną wysokość opłat za przejazd oraz określenie geograficznego zasięgu sieci dróg podlegającej umowie koncesyjnej.

5. W przypadkach podlegających wymogom zawartym w ust. 3, Komisja przedstawia, w terminie czterech miesięcy od otrzymania informacji zgodnie z ust. 4, opinię stwierdzającą, czy powyższe wymogi zostały spełnione.

Opinie Komisji są udostępniane Komitetowi, o którym mowa w art. 9c ust. 1.

6. Jeżeli Państwo Członkowskie chce zastosować postanowienia art. 7 ust. 11 w odniesieniu do systemów pobierania opłat już istniejących w dniu ... (*), zainteresowane Państwo Członkowskie musi dostarczyć odpowiednie informacje w celu wykazania, że opłata za przejazd wyliczana na podstawie średniej ważonej zastosowana do danej infrastruktury jest zgodna z art. 2 lit. aa) oraz art. 7 ust. 9 i 10.”;

4) w art. 8 ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) uiszczanie wspólnych opłat za korzystanie z infrastruktury daje dostęp do sieci infrastruktury określonej przez uczestniczące w systemie Państwa Członkowskie zgodnie z art. 7 ust. 1.”;

5) dodaje się następujący artykuł:

„Artykuł 8a

Każde Państwo Członkowskie monitoruje system opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury w celu zapewnienia jego przejrzystego i niedyskryminacyjnego funkcjonowania.”;

6) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 dodaje się literę d) w brzmieniu:

„d) ubezpieczeń obowiązkowych.”;

b) ustęp 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zgodnie z zasadą pomocniczości Państwa Członkowskie określają sposób wykorzystania dochodu z opłat za korzystanie z infrastruktury. Aby umożliwić rozwój sieci transportowej jako całości, dochód z opłat powinien być przekazywany na rzecz sektora transportowego i przyczyniać się do optymalizacji całego systemu transportowego.”;

7) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Państwa Członkowskie ustalają odpowiednie kontrole i określają system sankcji stosowanych za naruszenie przepisów krajowych przyjętych na mocy niniejszej dyrektywy; przyjmują one wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wprowadzenia ich w życie. Ustanowione sankcje powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 9b

Komisja ułatwia dialog i wymianę wiedzy technicznej pomiędzy Państwami Członkowskimi w związku z wprowadzeniem w życie niniejszej dyrektywy, a w szczególności załącznika III. Komisja uaktualnia oraz objaśnia załączniki 0, III i IV w związku z postępem technicznym oraz załączniki I i II w związku z inflacją, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9c ust. 3.

Artykuł 9c

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi trzy miesiące.

4. Komitet przyjmuje swój regulamin.”;

8) artykuł 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

Od dnia ... (*) Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie wprowadzenia w życie i skutków niniejszej dyrektywy, uwzględniając rozwój technologiczny i tendencje w nasileniu ruchu oraz oceniając ich wpływ na rynek wewnętrzny, w tym na regiony wspiarskie, regiony bez dostępu do morza i regiony peryferyjne Wspólnoty, poziomy inwestycji w sektorze oraz jej wpływ na realizację celów polityki zrównoważonego rozwoju w transporcie.

Do sprawozdania dołącza się, w razie potrzeby, wnioski do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wprowadzenia dalszych zmian do niniejszej dyrektywy.

Państwa Członkowskie przekazują Komisji niezbędne informacje nie później niż dnia ... (**).”;

9) tabela zawarta w załączniku II i określająca poziom opłat rocznych otrzymuje brzmienie:

	„maksymalnie trzy osie	minimalnie cztery osie
„EURO 0 „I” EURO I.,	1020	1648

	„maksymalnie trzy osie	minimalnie cztery osie
„EURO II „i” EURO III.,	904	1488
„EURO IV „i” EURO V „i” EEV.,	797	1329”

10) ostatnie zdanie załącznika II otrzymuje brzmienie:

„Dzienna opłata za korzystanie z infrastruktury jest jednokowa dla wszystkich kategorii pojazdów i wynosi 11 EUR.”;

11) dodaje się załącznik 0, którego treść zawarta jest w załączniku I do niniejszej dyrektywy;

12) dodaje się załącznik III, którego treść zawarta jest w załączniku II do niniejszej dyrektywy;

13) dodaje się załącznik IV, którego treść zawarta jest w załączniku III do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem ... (*) i niezwłocznie informują o nich Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji tekst przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą, wraz z tabelą przedstawiającą, w jaki sposób przepisy niniejszej dyrektywy odpowiadają przyjętym przepisom krajowym.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

...

...

Przewodniczący

Przewodniczący

(*) Pięć lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(**) Pięćdziesiąt cztery miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(*) Dwadzieścia cztery miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

ZAŁĄCZNIK I

„ZAŁĄCZNIK 0

LIMITY EMISJI

1. Pojazdy »EURO 0«

Emisja tlenku węgla (CO) g/kWh	Emisja węglowodorów (HC) g/kWh	Emisja tlenków azotu (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Pojazdy »EURO I« /»EURO II«

	Emisja tlenku węgla (CO) g/kWh	Emisja węglowodorów (HC) g/kWh	Emisja tlenków azotu (NOx) g/kWh	Emisja cząstek stałych (PT) g/kWh
pojazdy »EURO I«	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
pojazdy »EURO II«	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ Do wartości limitu emisji cząstek stałych w przypadku silników o mocy znamionowej 85 kW lub mniejszej stosuje się współczynnik 1,7.

3. Pojazdy »EURO III«/»EURO IV«/»EURO V«/»EEV«

Emisje właściwe tlenku węgla, węglowodorów ogółem, tlenków azotu i cząstek stałych określone przez badanie ESC oraz nieprzezroczystość gazów spalinowych określona przez badanie ERL nie mogą przekraczać następujących wartości ⁽¹⁾:

	Emisja tlenku węgla (CO) g/kWh	Emisja węglowodorów (HC) g/kWh	Emisja tlenków azotu (NOx) g/kWh	Emisja cząstek stałych (PT) g/kWh	Gazy spalinowe m ⁻¹
pojazdy »EURO III«	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
pojazdy »EURO IV«	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
pojazdy »EURO V«	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
pojazdy »EEV«	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Cykl badań oznacza ciąg punktów pomiarowych wyznaczonych przez zadane parametry (prędkość i moment obrotowy) w stałych (badanie ESC) lub w zmiennych (badanie ETC i ELR) warunkach pracy silnika.

⁽²⁾ 0,13 dla silników, których jednostkowa pojemność cylindra nie przekracza 0,7 dm³, a nominalna prędkość obrotowa przekracza 3 000 min⁻¹.

4. Może zostać rozważone wprowadzenie lub dalsze zmiany klas emisji pojazdów zgodnie z dyrektywą 88/77/EWG.”

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK III

PODSTAWOWE ZASADY ALOKACJI KOSZTÓW I OBLICZANIA OPŁAT ZA PRZEJAZD

Niniejszy załącznik określa podstawowe zasady obliczania opłat za przejazd na podstawie średniej ważonej zgodnie z art. 7 ust. 9. Obowiązek powiązania opłat za przejazd z kosztami nie narusza swobody Państw Członkowskich, w zakresie wyboru, zgodnie z art. 7a ust. 1, możliwości odstąpienia od pełnego odzyskania kosztów z dochodu z opłat za przejazd, ani ich swobody, zgodnie z art. 7 ust. 10, w zakresie ustalania kwot określonych opłat na poziomie innym niż średni ⁽¹⁾.

Stosowanie niniejszych zasad jest w pełni zgodne z innymi aktualnymi obowiązkami wynikającymi z prawa wspólnotowego, w szczególności z wymogiem zawierania umów koncesyjnych zgodnie z dyrektywą Rady 2004/18/WE i innymi instrumentami wspólnotowymi dotyczącymi zamówień publicznych.

W przypadku gdy Państwo Członkowskie jest zaangażowane w negocjacje z jedną lub kilkoma osobami trzecimi prowadzonymi w celu zawarcia umowy koncesyjnej dotyczącej budowy lub eksploatacji części jego infrastruktury lub z uwagi na ten cel angażuje się w podobne działania oparte na krajowym ustawodawstwie lub w porozumienie, które zawiera rząd Państwa Członkowskiego, zgodność z niniejszymi zasadami oceniana jest na podstawie wyniku tych negocjacji.

1. Definicja sieci i pojazdów objętych przepisami

- Jeżeli nie można wprowadzić jednolitego systemu opłat dla całej transeuropejskiej sieci drogowej, Państwo Członkowskie określa dokładnie część lub części sieci, które będą podlegały systemowi opłat, jak również system, który stosuje do klasyfikacji pojazdów w celu różnicowania opłat. Państwa Członkowskie określają również, czy rozszerzą zakres pojazdów objętych ich systemem opłat poniżej progu 12 ton.
- Jeżeli Państwo Członkowskie postanawia o przyjęciu odmiennej polityki dotyczącej odzyskiwania kosztów poniesionych w związku z różnymi częściami jego sieci (co dopuszcza art. 7a ust. 1), każda dokładnie określona część sieci podlega oddzielnej kalkulacji kosztów. Państwo Członkowskie może postanowić o podzieleniu swojej sieci na dokładnie określone części, tak aby ustalić oddzielne rozwiązania koncesyjne lub podobne rozwiązania dla każdej części.

2. Koszty infrastruktury**2.1 Koszty inwestycji**

- Koszty inwestycji obejmują koszty budowy (w tym koszty finansowe) i koszty rozwoju infrastruktury, a także, w stosowanych przypadkach, zwrot z inwestycji kapitału lub marżę. Koszty te muszą ponadto obejmować koszty nabycia gruntu, planowania, projektowania, nadzoru umów budowlanych i zarządzania przedsięwzięciem oraz badań archeologicznych i geotechnicznych, jak również inne odpowiednie koszty dodatkowe.
- Odzyskiwanie kosztów budowy opiera się albo na oczekiwanym okresie żywotności infrastruktury, albo na takim innym okresie amortyzacji (nie krótszym niż 20 lat), który może być uznany za stosowny ze względu na finansowanie na podstawie umowy koncesyjnej lub w inny sposób. Długość okresu amortyzacji może być kluczową zmienną w negocjacjach dotyczących zawierania umów koncesyjnych, szczególnie jeśli zainteresowane Państwo Członkowskie chce jako część umowy ustalić maksymalny poziom stosowanej opłaty za przejazd wliczanej na podstawie średniej ważonej.
- Bez uszczerbku dla obliczania kosztów inwestycyjnych, odzyskiwanie kosztów może:
 - być rozłożone równomiernie na okres amortyzacji lub wężone względem okresu początkowego, środkowego lub końcowego, pod warunkiem że takie wężenie wyznaczono w przejrzysty sposób;
 - przewidywać indeksację opłat za przejazd w okresie amortyzacji.
- Wszystkie koszty historyczne są oparte na zapłaconych kwotach. Koszty, które jeszcze należy ponieść, zostaną oparte na uzasadnionych prognozach kosztów.

⁽¹⁾ Niniejsze przepisy, wraz z elastycznością w zakresie sposobu, w jaki koszty odzyskiwane są w czasie (por. pkt 2.1 tiret trzecie), zapewniają znaczny margines swobody w ustalaniu opłat na poziomach, które są do przyjęcia dla użytkowników i dostosowane do specyficznych celów polityki transportowej Państwa Członkowskiego.

- Można założyć, że inwestycje rządowe są finansowane z pożyczek. Stopa odsetek, którą należy stosować dla kosztów historycznych, jest ustalana na poziomie stóp stosowanych w tym okresie dla pożyczek rządowych.
- Rozdzielenie kosztów w stosunku do pojazdów ciężarowych odbywa się na obiektywnych i przejrzystych zasadach, z uwzględnieniem proporcji ruchu pojazdów ciężarowych korzystających z sieci oraz związanych z tym kosztów. W tym celu liczba pojazdokilometrów przejechanych przez pojazdy ciężarowe może być skorygowana przez obiektywnie uzasadnione »współczynniki równoważne«, takie jak te zawarte w pkt 4. (¹)
- Rezerwa na pokrycie szacowanego zwrotu z kapitału lub marży musi być uzasadniona w świetle warunków rynkowych i może być różnicowana w celu zachęcenia osoby trzeciej będącej stroną umowy do poprawy w zakresie wymogów dotyczących jakości usług. Zwrot z kapitału może być oceniony przy użyciu wskaźników ekonomicznych, takich jak IRR (wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji) lub WACC (średni ważony koszt kapitału).

2.2 Roczne koszty utrzymania i koszty robót remontowych

- Koszty te obejmują zarówno roczne koszty utrzymania sieci, jak i okresowe koszty związane z remontem, wzmocnieniem i ponownym układaniem nawierzchni, w celu utrzymania stałego poziomu funkcjonalności eksploatacyjnej sieci.
- Koszty takie muszą być rozłożone między pojazdy ciężarowe i inne pojazdy na podstawie aktualnych i prognozowanych udziałów w przejechanych pojazdokilometrach i mogą być korygowane przy pomocy obiektywnie uzasadnionych współczynników równoważnych, takich jak te zawarte w pkt 4.

3. Koszty eksploatacji, zarządzania i pobierania opłat za przejazd

Koszty te obejmują wszystkie koszty ponoszone przez operatora infrastruktury, które nie zostały ujęte w sekcji 2 i które odnoszą się do wykonania i eksploatacji infrastruktury oraz zarządzania nią, jak i do systemu pobierania opłat za przejazd. Obejmują one w szczególności:

- koszty budowy, utworzenia i utrzymania stanowisk do pobierania opłat za przejazd i innych systemów płatności,
- bieżące koszty eksploatacji, administrowania i egzekwowania systemu pobierania opłat,
- opłaty i koszty administracyjne związane z umowami koncesyjnymi,
- koszty zarządzania, administracji i obsługi związane z eksploatacją infrastruktury.

Koszty mogą obejmować zwrot z kapitału lub marżę odzwierciedlającą stopień przeniesionego ryzyka.

Koszty takie muszą być rozdzielone w sprawiedliwy i przejrzysty sposób między klasy pojazdów, które podlegają systemowi pobierania opłat.

4. Udział pojazdów ciężarowych w ruchu, wskaźniki równoważne i mechanizm korekcyjny

- Obliczenie opłat za przejazd oparte jest na aktualnych lub prognozowanych udziałach pojazdów ciężarowych w przejechanych pojazdokilometrach, skorygowanych, o ile jest to pożądane, przy zastosowaniu wskaźników równoważnych, w celu uwzględnienia wyższych kosztów budowy i naprawy infrastruktury, z której korzystają pojazdy ciężarowe.
- Poniższa tabela przedstawia zestawienie orientacyjnych wskaźników równoważnych. W przypadku gdy Państwo Członkowskie stosuje wskaźniki równoważne ze współczynnikami innymi niż w tabeli, muszą się one opierać na obiektywnie uzasadnionych kryteriach i muszą zostać upublicznione.

(¹) Stosowanie współczynników równoważnych przez Państwa Członkowskie może uwzględniać etapową budowę drogi lub opierać się na długookresowej eksploatacji.

Klasa pojazdu ⁽¹⁾	Wskaźniki równoważne		
	Prace remontowe ⁽²⁾	Inwestycje	Roczne utrzymanie
Między 3,5 t a 7,5 t, klasa 0	1	1	1
> 7,5 t, klasa I	1,96	1	1
> 7,5 t, klasa II	3,47	1	1
> 7,5 t, klasa III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Patrz: załącznik IV w celu określenia klasy pojazdu.

⁽²⁾ Klasy pojazdów odpowiadają naciskowi na oś o wartości odpowiednio: 5,5, 6,5, 7,5 i 8,5 ton.

- Systemy opłat oparte na prognozach poziomu natężenia ruchu muszą obejmować mechanizm korekcyjny, przy czym opłaty za przejazd muszą być okresowo dostosowywane, tak aby skorygować za mały lub za duży poziom odzyskiwania kosztów spowodowany błędami w prognozowaniu.”

ZAŁĄCZNIK III

„ZAŁĄCZNIK IV

Orientacyjna klasyfikacja pojazdów

Klasy pojazdów podane są w poniższej tabeli.

Pojazdy podzielono na podkategorie 0, I, II i III, według szkód powodowanych przez nie w nawierzchni dróg, w porządku rosnącym (Klasa III stanowi zatem kategorię pojazdów powodujących największe szkody dla infrastruktury). Szkody rosną wykładniczo wraz ze wzrostem nacisku na oś.

Wszystkie pojazdy silnikowe oraz zespoły pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 7,5 tony należą do klasy 0.

Pojazdy silnikowe

Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznany za równoważne ⁽¹⁾		Inne systemy zawieszenia osi jezdnych		Klasa szkód
Liczba osi i dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Liczba osi i dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		
Nie mniej niż	Mniej niż	Nie mniej niż	Mniej niż	
<i>Dwie osie</i>				
7.5	12	7.5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
<i>Trzy osie</i>				
15	17	15	17	
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			II
		23	25	
		25	26	
<i>Cztery osie</i>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			II
		27	29	
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 59). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 67 z 9.3.2002, str. 47).

Zespoły pojazdów (pojazdy przegubowe oraz pociągi drogowo-)

Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznany za równoważne		Inne systemy zawieszenia osi jezdnych		Klasa szkód
Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		
Nie mniej niż	Mniej niż	Nie mniej niż	Mniej niż	
2 + 1 osie				
7.5	12	7.5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 osie				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 osie				
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 2 osie				
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 osie				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44"	

UZASADNIENIA RADY

I. WSTĘP

Komisja przyjęła swój wniosek w dniu 23 lipca 2003 r.

W dniu 20 kwietnia 2004 r. Parlament Europejski w pierwszym czytaniu zatwierdził swoją opinię.

W dniu 6 września 2005 r. Rada przyjęła wspólne stanowisko zgodnie z art. 251 Traktatu.

Wykonując swoją pracę Rada uwzględniła także opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾ oraz Komitetu Regionów ⁽²⁾.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

Dopiero przy czwartej próbie, w dniu 21 kwietnia 2005 r., Rada była w stanie osiągnąć porozumienie polityczne otwierające drogę do przyjęcia wspólnego stanowiska, zamykając w ten sposób wewnętrzny proces negocjacji trwający od ponad 18 miesięcy. Trudności w osiągnięciu porozumienia są odzwierciedleniem różnych interesów i stanowisk Państw Członkowskich zależnych zarówno od ich położenia geograficznego (w centrum lub na peryferiach rynku wewnętrznego), jak i innych czynników, takich jak stan ich istniejącej sieci drogowej oraz preferowane metody finansowania przedsięwzięć w zakresie infrastruktury.

Negocjacje miały miejsce w kontekście politycznym kształtowanym przez białą księgę Komisji z 2001 r. pt. „Europejska polityka transportowa na rok 2010” ⁽³⁾, która podkreśla kluczową rolę skutecznego pobierania opłat za infrastrukturę transportową jako narzędzia prowadzącego do osiągnięcia równowagi pomiędzy rozwojem różnych rodzajów transportu, w ten sposób dotykając rosnących problemów, takich jak przepełnienie dróg i szkody w środowisku.

1. Kluczowe cele polityki

We wspólnym stanowisku Rada skupiła się na wprowadzeniu szczegółowych dodających nowe wartości poprawek do istniejącej dyrektywy w taki sposób, by nowe ramy prawne odzwierciedlały potrzeby kreowane przez nową politykę transportową Wspólnoty odpowiednią dla XXI w. W szczególności wspólne stanowisko:

- zajmuje się problemami *przepełnienia dróg i szkód w środowisku*,
- zapewnia środek umożliwiający zebranie dodatkowych *funduszy*, na cel inwestowania w *infrastrukturę alternatywną* (przesunięcie modalne),
- zwiększa *przejrzystość i obiektywność ustalania opłat*, połączone z dodatkowymi „narzędziami” umożliwiającymi Komisji skuteczniejsze monitorowanie stosowania się do dyrektywy,
- dostosowuje ramy prawne do modelu *partnerstwa publiczno-prywatnego* dla celów finansowania budowy infrastruktury.

Zmiany odpowiadające tym czterem celom zostały wskazane poniżej.

⁽¹⁾ Dz.U. C 241 z 28.9.2004, str. 58–64.

⁽²⁾ Dz.U. C 109 z 30.4.2004, str. 14–24.

⁽³⁾ COM(2001) 370 z 12.9.2001.

i) *Przepełnienie dróg i szkody w środowisku*

Różnicowanie opłat (art. 7 ust. 10)

Zdolność różnicowania opłat w zależności od klasy emisji EURO i pory dnia stanowi podstawowy mechanizm umożliwiający zajęcie się problemami przepełnienia dróg i szkód w środowisku. Rada, zainspirowana przez Parlament Europejski (poprawka 29), wprowadziła możliwość różnicowania opłat podczas weekendów i dni ustawowo wolnych od pracy. Różnicowanie, na które pozwala tekst Rady, wychodzi jednak daleko poza poprawkę 29. Podstawową różnicą jest fakt, że Parlament opowiada się za ogólnym limitem, zgodnie z którym najwyższa opłata nie może przekraczać dwukrotności opłaty najniższej. Natomiast Rada dla różnic wynikających ze stopnia niszczenia dróg (tj. ciężaru pojazdu, liczby osi) w ogóle nie ogranicza różnicowania opłat, zaś dla klas emisji i różnic czasowych limity 100 % kumulują się. W rezultacie ciężka i zanieczyszczająca środowisko ciężarówka przemieszczająca się w godzinach nasilonego ruchu może zapłacić czterokrotnie więcej niż lżejszy i mniej zanieczyszczający pojazd przemieszczający się, gdy ruch jest mniejszy. Ten efekt jest jeszcze wzmocniony przez wprowadzenie możliwości „opłaty zerowej” w pewnych porach dnia.

Gwarancją uniknięcia nadużyć w wykorzystaniu tych nowych możliwości jest wprowadzenie jasnego i jednoznacznego wymogu, by schematy zróżnicowania opłat były neutralne pod względem dochodów, a niezamierzone nadwyżki dochodów były kompensowane obniżeniem opłat w latach przyszłych. Powyższa zasada neutralności dochodów znalazła się również w poprawce 12 Parlamentu.

Drugim elementem wspólnego stanowiska istotnym dla zagadnień szkód w środowisku i przepełnienia dróg jest dopłata omówiona w następnej sekcji.

ii) *Finansowanie infrastruktury alternatywnej*

Dopłata (art. 7 ust. 11)

Rada zaakceptowała wniosek Komisji dotyczący umożliwienia jej, w wyjątkowych przypadkach, wprowadzania dopłat do opłat drogowych na terenach górskich dotyczących dróg o dużym stopniu przepełnienia lub na których ruch zagraża środowisku. Dla dróg międzynarodowych utrzymuje się poziom 25 %, zaś dla dróg krajowych maksymalna dopłata wynosi 15 %. Sugestia Parlamentu (poprawka 30), by rozszerzyć dopłatę na zanieczyszczone tereny miejskie nie została przyjęta. W tekście wspólnego stanowiska zachowano i wzmocniono wymóg wykorzystania dochodów z dopłat na finansowanie krzyżowe projektów priorytetowych TEN w tym samym korytarzu transportowym.

Dopłaty są znaczącym czynnikiem, gdyż reprezentują dodatkowy dochód netto (przekraczający koszty budowy drogi, której dotyczą) i są precyzyjnie przeznaczone na finansowanie infrastruktury alternatywnej (w większości wypadków kolejowej).

iii) *Przejrzyste i obiektywne poziomy opłat nadzorowane przez Komisję*

Definicja „kosztów budowy” (art. 2 lit. a)a)

Wspólne stanowisko włącza tę nową definicję, zaproponowaną przez Komisję jako środek definiowania uprzednio poniesionych kosztów, które mogą być brane pod uwagę podczas kalkulacji poziomów opłat. Tekst Rady bierze pod uwagę sugestię Parlamentu (poprawka 21), by zezwalać na włączenie tylko części tych kosztów, ale jako odniesienie dla ich podziału stosuje zakładany okres żywotności infrastruktury, a nie okres amortyzacji. (Pojęcie amortyzacji jest trudniejsze do zastosowania, jeżeli budowa infrastruktury nie została sfinansowana z kredytu).

Koszty brane pod uwagę (art. 7 ust. 9)

Wspólne stanowisko opiera się na wniosku Komisji, by dokładniej wyszczególnić koszty, na których mogą się opierać opłaty. Włączono również pewne elementy poprawki nr 28 Parlamentu, takie jak wykreślenie kosztów wypadków niepokrywanych z ubezpieczenia, włączenie zwrotu z kapitału oraz wyjaśnienie, że chodzi o maksymalne poziomy opłat (to wyjaśnienie w tekście Rady znajduje się w art. 7a ust. 1).

Zniżki dla częstych użytkowników (art. 7 ust. 4b–4c)

Artykuł 8b zaproponowany przez Komisję został skreślony i zastąpiony powyższymi przepisami określającymi limit procentowy zniżek dla częstych użytkowników. Stanowi to znaczący wkład w zapewnienie o wiele większej jasności i obiektywności w zakresie poziomu zniżek dopuszczanych przez prawo wspólnotowe.

Metodologia/zasady wyliczeń (załącznik III)

Skrócona metodologia zaproponowana przez Komisję została rozszerzona i rozwinięta do wyczerpującego zestawu zasad wyliczania kosztów i alokacji. Zasady te są wiążące dla wszystkich systemów opłat wprowadzanych w przyszłości, choć systemów opartych na koncesji dotyczą w sposób niebezpośredni. Komisji może aktualizować i wyjaśniać te zasady korzystając z procedury komitologii.

Nadzór systemu (art. 7a)

W art. 7a rozwinięto zapis dotyczący roli Komisji w nadzorowaniu systemu i weryfikacji zgodności nowych ustaleń dotyczących opłat z istniejącymi zasadami, akceptując zarazem sugestię Parlamentu, by wykreślić przepisy mające na celu ustanowienie niezależnych organów nadzoru infrastruktury w Państwach Członkowskich (poprawki 18 i 38).

iv) *Zgodność z partnerstwami publiczno-prywatnymi (PPP)*

Szczegółowe ustalenia dotyczące umów koncesyjnych

Uwzględniając fakt, że partnerstwa publiczno-prywatne oparte na koncesjach stają się najpopularniejszym środkiem finansowania i budowy nowej infrastruktury, Rada wprowadziła do tekstu wspólnego stanowiska elementy mające na celu zapewnienie, że dyrektywa zostanie dostosowana do zasad rządzących funkcjonowaniem PPP. Zmiany te, które stanowią odpowiedź Rady na troskę wyrażoną przez Parlament w poprawkach 9, 33 i 52, dotyczą:

- szczególnego traktowania umów w definicji „kosztów budowy” zawartej w art. 2 lit. aa),
- opisanej w art. 7 ust. 9 możliwości zawarcia w opłatach marży zysku,
- „pośredniego zastosowania” do umów koncesyjnych systemu nadzoru, o którym mowa w art. 7a.

2. *Inne znaczące kwestie***Hipoteka/przeznaczenie dochodów z opłat (art. 9 ust. 2)**

Rada przyjęła w całości subtelny kompromis zaproponowany w tym zakresie przez Parlament Europejski w poprawce 48. Utrzymano jednoznaczne przeznaczenie dochodu z dopłat (art. 7 ust. 11) na reinwestowanie w odpowiednie projekty TEN.

Zewnętrzne koszty środowiskowe

Po przeanalizowaniu poprawek 2, 17, 25, 28, 41 i 50 wprowadzonych przez Parlament, Rada zdecydowała się przychylić się do wniosku Komisji i utrzymać dotychczasowy system oparty na zasadzie zwrotu kosztów infrastruktury.

Zakres stosowania (art. 7 ust. 1 i 2)

Wniosek Komisji wymagałby od Państw Członkowskich zastosowania systemu opłat typu „wszystko albo nic” do wszystkich tras TEN i wszystkich pojazdów o ciężarze równym lub większym niż 3,5 t. Rada uznała, że taki zakres stosowania działałby na niekorzyść wprowadzenia systemu opłat w wielu Państwach Członkowskich, w których nie można się spodziewać społecznej akceptacji dla opłat drogowych. Wniosek Komisji mógłby więc poważnie zaszkodzić osiągnięciu głównego celu, jakim jest stworzenie systemu, w którym użytkownicy infrastruktury transportowej mieliby większy wkład w jej finansowanie. Rada natomiast opowiedziała się za zasadą ramową, zgodnie z którą przepisy Wspólnoty stosuje się do opłat za przejazd pojazdu o ciężarze 3,5 t lub więcej trasą TEN, lecz Państwom Członkowskim pozostawia się możliwość decydowania, do których części ich sieci TEN stosują się opłaty i czy należy ograniczyć opłaty w stosunku do cięższych pojazdów.

W innych punktach dyrektywy Rada stara się ograniczyć sugerowaną przez Komisję elastyczność pozwalającą Państwom Członkowskim ustalać bardzo wysokie opłaty za przejazd określonymi trasami (na przykład trasami z dużym odsetkiem ruchu tranzytowego). Na przykład art. 7 ust. 10 lit. c) zaproponowany przez Komisję, który zezwalał na różnicowanie opłat dla poszczególnych dróg w obrębie sieci, został wykreślony.

Wyrównania dla użytkowników dróg

Podobnie jak Parlament Europejski (patrz: poprawka 36), Rada obawiała się, że środki preferowane we wniosku Komisji polegające na wyrównywaniu przewoźnikom nowych kosztów wynikających z wprowadzenia systemu opłat, tj. obniżek opodatkowania pojazdów, mogą mieć efekt dyskryminujący. Rada nie widziała również żadnego powodu, by „odwołać” harmonizację opodatkowania pojazdów osiągniętą dzięki istniejącej dyrektywie. Z tej przyczyny art. 7b w brzmieniu proponowanym przez Komisję został wykreślony z tekstu Rady i zastąpiony motywem 10, który odnosi się do innych środków wyrównywania kosztów, takich jak obniżki opodatkowania paliw, wykorzystując treść parlamentarnej poprawki nr 13.

3. Poprawki Parlamentu Europejskiego

Odpowiedź Rady na poprawki 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 i 52 została przedstawiona powyżej w związku z podstawowymi zagadnieniami.

Ponadto Rada przyjęła w całości, w części lub zasadniczo poprawki 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 i 43.

III. WNIOSEK

Intensywne i długotrwałe wysiłki Rady w celu osiągnięcia porozumienia w sprawie niniejszego wspólnego stanowiska odzwierciedlają świadomość wagi tego zagadnienia dla szeroko pojętej polityki transportowej Wspólnoty. Wspólne stanowisko ustanawia ramy prawne dla pobierania opłat, które są jaśniejsze i łatwiejsze do zastosowania w sposób przejrzysty, obiektywny i sprawiedliwy, a zarazem tworzą nowe możliwości uzasadnionego wykorzystania opłat drogowych jako narzędzia rozwiązywania problemów zanieczyszczenia środowiska i przepełnienia dróg, przed którymi staje Wspólnota. Tekst wprowadza rzeczywiste, łatwe do zidentyfikowania i wymierne zmiany do dyrektywy z 1999 r., starannie równoważąc potrzebę trwałego rozwoju polityki transportowej oraz wagę należytego funkcjonowania rynku wewnętrznego.