

Czwartek 15 grudzień 2005

P6_TC2-COD(2003)0175

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w drugim czytaniu w dniu 15 grudnia 2005 r. w celu przyjęcia dyrektywy 2006/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając dyrektywę 1999/62/WE⁽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, **którego podstawę stanowią zasady „użytkownik płaci” oraz „zanieczyszczający płaci”, na przykład poprzez wprowadzenie zróżnicowanych opłaty za przejazd w zależności od wpływu pojazdu na środowisko.** Oparty na solidnych podstawach wzrost gospodarczy oraz właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, z **uwzględnieniem regionów peryferyjnych**, wymagają, aby cel, jakim jest optymalne wykorzystanie istniejącej sieci drogowej oraz znaczne zmniejszenie negatywnych skutków korzystania z niej, został osiągnięty **w sposób pozwalający na uniknięcie podwójnego opodatkowania oraz** 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 swojej rezolucji z dnia 12 lutego 2003 r. w sprawie wniosków na temat białej księgi⁽⁵⁾ Parlament Europejski potwierdził konieczność pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury. Po tym jak na szczycie Rady Europejskiej w Göteborgu dnia 15 i 16 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.
- (4) **W punkcie 29 konkluzji Prezydencji z posiedzenia Rady Europejskiej w Göteborgu w dniach 15 i 16 czerwca 2001 r. Rada Europejska stwierdziła, że polityka zrównoważonego rozwoju transportu powinna przeciwdziałać wzrostowi liczby uczestników ruchu drogowego oraz poziomu zatłoczenia na drogach, hałasu i zanieczyszczenia środowiska, a także zachęcać do korzystania z przyjaznych dla środowiska środków transportu oraz do pełnej internalizacji kosztów społecznych i środowiskowych.**
- (5) 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.

⁽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⁾ Stanowisko 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. (Dz.U. C 275 E z 08.11.2005, str. 1) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 grudnia 2005 r.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 43 E z 19.2.2004, str. 250.

Czwartek 15 grudnia 2005

- (6) 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. **Jeżeli Państwo Członkowskie zdecyduje o utrzymaniu lub wprowadzeniu opłat za przejazd i/lub opłat za korzystanie z infrastruktury jedynie na niektórych odcinkach transeuropejskiej sieci drogowej na swoim terytorium, ale nie na innych odcinkach, ze względów takich jak ich izolacja lub słabe natężenie ruchu lub niski poziom zanieczyszczenia lub jeżeli ma to podstawowe znaczenie przy wprowadzaniu nowych systemów pobierania opłat za przejazd, wybór odcinków na których pobiera się opłaty za przejazd lub za korzystanie z infrastruktury nie może być dyskryminujący dla ruchu międzynarodowego i nie może powodować zakłóceń konkurencji dla podmiotów gospodarczych. Takie same wymagania dotyczą przypadków, w których Państwo Członkowskie utrzymuje lub wprowadza opłaty za przejazd i/lub opłaty za korzystanie z infrastruktury, w celu lepszego zarządzania ruchem drogowym, na odcinkach dróg nie należących do transeuropejskiej sieci drogowej, na przykład na drogach równoległych.**
- (7) **Jeżeli Państwo Członkowskie zdecyduje objąć opłatami za przejazd i opłatami za korzystanie z infrastruktury drogi nie należące do transeuropejskiej sieci drogowej, na przykład obejmując nimi drogi równoległe, na które częściowo może zostać skierowany ruch z transeuropejskiej sieci drogowej lub które stanowią bezpośrednią konkurencję dla niektórych części tej sieci, należy zapewnić koordynację z władzami odpowiedzialnymi za te drogi.**
- (8) Ze względu na optymalizację kosztów przy wdrażaniu systemu opłat za przejazd, infrastruktura objęta takimi opłatami nie musi koniecznie w całości podlegać ograniczeniu 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. **Nie powinno to dyskryminować nielokalnego ruchu drogowego.**
- (9) 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 przyszłych wpływów z opłat za przejazd.
- (10) 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 zróżnicowanie opłat za przejazd powinno być proporcjonalne do wyznaczonego celu.
- (11) Ustalanie cen rynkowych za korzystanie z infrastruktury drogowej, w zakresie nieuregulowanym niniejszą dyrektywą, powinno odbywać się zgodnie z postanowieniami Traktatu.
- (12) 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⁾.

⁽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).

Czwartek 15 grudzień 2005

- (13) 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. **Wpływy uzyskane z takich opłat zostaną przeznaczone na konserwację odnośnej infrastruktury i całego sektora ruchu drogowego celem zapewnienia zrównoważonej rozbudowy sieci transportowej.**
- (14) 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 mogłyby to prowadzić do przełożenia ruchu na inne ciągi, a tym samym do lokalnych zatorów komunikacyjnych oraz nieefektywnego wykorzystywania sieci.
- (15) 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).
- (16) **W celu uniknięcia zmian w organizacji ruchu drogowego spowodowanego istnieniem różnych systemów w Państwach Członkowskich i krajach trzecich, Komisja powinna postarać się zapewnić, negocjując umowy międzynarodowe, aby kraje trzecie nie wprowadzały działań, takich jak system handlu prawem tranzytu, które mogłyby mieć dyskryminujący wpływ na ruch tranzytowy.**
- (17) 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 **określonych w załączniku II** 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 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.
- (18) **W celu umożliwienia podjęcia w przyszłości obiektywnej i opartej na rzetelnych danych decyzji dotyczących stosowania zasady „zanieczyszczający płaci” w stosunku do wszystkich środków transportu, należy opracować jednolite zasady obliczania oparte na potwierdzonych naukowo danych, co umożliwi internalizację kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu. Jakąkolwiek decyzję w tej sprawie należy podjąć z pełnym uwzględnieniem obecnego obciążenia podatkowego przedsiębiorstw transportu drogowego, takiego jak podatki od pojazdów i akcyzy paliwowe.**
- (19) **Komisja powinna podjąć prace w celu stworzenia powszechnie stosowanego, przejrzystego i zrozumiałego modelu oceny zewnętrznych kosztów dla wszystkich rodzajów transportu, służącego za podstawę obliczenia w przyszłości opłat za korzystanie z infrastruktury. W ramach podejmowanych w tym celu działań Komisja powinna przeanalizować wszelkie możliwości dotyczące elementów składowych kosztów zewnętrznych, które należy wziąć pod uwagę, z uwzględnieniem elementów wymienionych w Białej Księdze z roku 2001 „Europejska polityka transportowa do roku 2010”,**

Czwartek 15 grudzień 2005

dokładnie analizując skutki internalizacji różnych rozwiązań w zakresie kosztów. Parlament Europejski i Rada starannie przeanalizują wniosek Komisji względem dalszych zmian dyrektywy 1999/62/WE.

- (20) 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 1999/62/WE do postępu technicznego po konsultacji z Państwami Członkowskimi.
- (21) 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⁾.
- (22) 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, ze 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.
- (23) Dyrektywa 1999/62/WE powinna zostać zatem odpowiednio zmieniona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

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

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. 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 ...^(*) lub nie później niż 30 lat przed ustanowieniem nowych systemów pobierania opłat za przejazd wprowadzonych po ...^(*); 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 ...^(*), lub

^(*) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

Czwartek 15 grudzień 2005

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

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 *szczególne* 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;

(*) 24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.”

- c) lit. 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) lit. 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;

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 2083/2005* (Dz.U. L 333 z 20.12.2005, str. 28).”

Czwartek 15 grudnia 2005

- 2) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:
a) ust. 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, **zgodnie z postanowieniami Traktatu**, opłat za przejazdy i/lub opłat za korzystanie z infrastruktury **na drogach nie należących do transeuropejskiej sieci drogowej, w tym na drogach równoległych, na które może zostać skierowany ruch z transeuropejskiej sieci drogowej lub które stanowią bezpośrednią konkurencję dla niektórych części tej sieci**, lub w odniesieniu do innych rodzajów pojazdów silnikowych nieobjętych definicją pojazdu poruszającego się po transeuropejskiej sieci drogowej, **pod warunkiem, że wprowadzenie opłat za przejazdy lub opłat za korzystanie z infrastruktury na takich drogach nie jest dyskryminujące dla ruchu międzynarodowego i nie powoduje zakłóceń konkurencji dla podmiotów gospodarczych.**

1a. Jeżeli Państwo Członkowskie zdecyduje o utrzymaniu lub wprowadzeniu opłat za przejazd i/lub opłat za korzystanie z infrastruktury jedynie na niektórych odcinkach transeuropejskiej sieci drogowej oraz wyłączenie z takich opłat innych odcinków (ze względów takich jak ich izolacja lub słabe natężenie ruchu lub niski poziom zanieczyszczenia lub jeżeli ma to podstawowe znaczenie przy wprowadzaniu nowych systemów pobierania opłat za przejazd) nie może to być w żaden sposób dyskryminujące dla ruchu międzynarodowego.

2.a) 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 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;

b) **opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury będą miały zastosowanie do wszystkich pojazdów od 2012 roku;**

c) **Państwo Członkowskie może odstąpić od stosowania wymagań zawartych w lit. b), jeżeli uzna, że objęcie opłatami za przejazd pojazdów poniżej 12 ton:**

- **spowodowałyby utrudnienia w ruchu oraz miałyby szkodliwy wpływ na środowisko, poziom hałasu, zdrowie lub wywoływałyby zatory w ruchu drogowym; albo**
- **koszty administracyjne wyniosłyby ponad 30 % osiągniętego dochodu.**

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;

Czwartek 15 grudzień 2005

- 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 użytkowników 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.

(¹) Dz.U. L 370 z 31.12.1985, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 432/2004 (Dz.U. L 71 z 10.3.2004, str. 3)."

c) ust. 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 akapit drugi i trzeci;

e) ust. 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, w tym poziomie pyłu (PM10) i tlenków azotu (NO_x), pod warunkiem, że żadna opłata za przejazd nie przekracza dwukrotności opłaty za przejazd pobieranej od pojazdów równorzędnych spełniających najsurowsze normy emisji spalin; lub

Czwartek 15 grudzień 2005

- 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.

Państwa Członkowskie będą zobowiązane do różnicowania opłat za przejazdy zgodnie z pierwszym tiret nie później niż do 2010 roku, lub, w przypadku umów koncesyjnych, w chwili odnowienia takich umów koncesyjnych.

Państwo Członkowskie może jednak odstąpić od tego wymagania, jeżeli:

- i) **spowodowałyby to poważne naruszenie spójności systemów pobierania opłat na terenie tego państwa;**
- ii) **wprowadzenie takiego zróżnicowania nie byłoby technicznie wykonalne w danym systemie pobierania opłat; albo**
- iii) **spowodowałyby to, że pojazdy emitujące największą ilość zanieczyszczeń przystałyby korzystać z transeuropejskich sieci drogowych, co miałooby wpływ na bezpieczeństwo drogowe i zdrowie publiczne.**

Komisja powiadamiana jest o każdym przypadku każdego takiego odstąpienia.

- 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 by 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. **Z zastrzeżeniem art. 9, ust. 1**, 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.

Czwartek 15 grudzień 2005

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) pierwsze tiret, 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 uwzględni 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 ...(*), 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 ...(*) 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 ...(**) 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;
- 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.

Czwartek 15 grudzień 2005

5. Państwa Członkowskie informują Komisję o nowych systemach pobierania opłat za przejazd stosowanych na drogach równoległych, na które może zostać skierowany ruch z transeuropejskiej sieci drogowej lub które stanowią bezpośrednią konkurencję dla niektórych części tej sieci najpóźniej cztery miesiące przed ich wprowadzeniem. W informacji takiej określić należy co najmniej: jaką sieć objęto opłatami, pojazdy objęte opłatami oraz wysokość opłat, wraz z wyjaśnieniem sposobu ich obliczenia.

6. 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.

Komisja może również wydać opinię na temat systemów pobierania opłat za przejazd, o których mowa w ust. 5, w szczególności, jeżeli chodzi o ich proporcjonalność i przejrzystość proponowanych rozwiązań oraz skutków, które najprawdopodobniej będą one miały dla konkurencji na rynku wewnętrznym oraz dla swobodnego przepływu towarów.

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

7. Jeżeli Państwo Członkowskie chce zastosować postanowienia art. 7 ust. 11 w odniesieniu do systemów pobierania opłat już istniejących w dniu ...(*) 24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy, 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.

(*) 24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy."

4) **dodaje się następujący artykuł:**

„Artykuł 7b

Niniejsza Dyrektywa nie narusza wolności Państw Członkowskich, które wprowadzają opłaty za przejazd i/lub opłaty za korzystanie z infrastruktury do udzielania, z zastrzeżeniem art. 87 i 88 Traktatu, odpowiedniego wyrównania za te opłaty.”

5) 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;”

6) **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;”

7) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) **ustęp 1 otrzymuje brzmienie:**

„1. Niniejsza dyrektywa nie stanowi dla Państw Członkowskich przeszkody w niedyskryminacyjnym stosowaniu następujących podatków i opłat:

a) specjalnych podatków lub opłat:

- pobieranych przy rejestracji pojazdów, lub
- nakładanych na pojazdy lub ładunki o ponadnormatywnych masach lub wymiarach;

b) opłat parkingowych oraz specjalnych opłat od poruszania się pojazdów po obszarach miejskich.

Czwartek 15 grudzień 2005

1a. Niniejsza dyrektywa nie stanowi dla Państw Członkowskich przeszkody w niedyskryminacyjnym stosowaniu następujących podatków i opłat:

- a) **opłat regulacyjnych, mających w szczególności przeciwdziałać tworzeniu się zatorów w określonych porach dnia i miejscach;**
- b) **opłat regulacyjnych, mających w szczególności przeciwdziałać negatywnym skutkom dla środowiska naturalnego, z zanieczyszczeniem powietrza włącznie**

na wszelkich drogach, szczególnie w obszarze miejskim, w tym na drogach należących do transeuropejskiej sieci drogowej przechodzących przez obszar miejski."

- b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. **Państwa** Członkowskie określają sposób wykorzystania środków z opłat na rzecz korzystania z infrastruktury drogowej. 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.”

- 8) 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.”

- 9) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

Od ...(*) Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie wprowadzenia w życie i skutków niniejszej dyrektywy, uwzględniając rozwój technologiczny i tendencje w nasileniu ruchu, **w tym wykorzystanie pojazdów o masie powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton**, oraz oceniając ich wpływ na rynek wewnętrzny, w tym na regiony wyspiarskie, regiony bez dostępu do morza i regiony peryferyjne Wspólnoty, poziomy inwestycji w sektorze oraz jej wpływ na realizację celów polityki zrównoważonego rozwoju w **transporcie**.

Czwartek 15 grudzień 2005

Państwa Członkowskie przekazują Komisji informacje niezbędne **do sporządzenia sprawozdania** nie później niż...^(*)

Nie później niż ...^(*) Komisja przedstawia, po zbadaniu wszystkich opcji, w tym kosztów związanych z ochroną środowiska, hałasem, natężeniem ruchu i ochrony zdrowia, powszechnie stosowany, przejrzysty i zrozumiały model oceny wszystkich zewnętrznych kosztów dla wszystkich rodzajów transportu do wykorzystania jako podstawa obliczania opłat za korzystanie z infrastruktury. Model ten jest połączony z analizą wpływu zastosowania kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu oraz strategią na rzecz stopniowego wdrożenia tego modelu we wszystkich środkach transportu.**

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

^(*) 5 lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

^(**) 54 miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

^(***) 2 lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy."

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

	maksymalnie trzy osie	minimalnie cztery osie
EURO 0	1 332	2 223
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV oraz czystsze	797	1329

- 11) ostatnie zdanie załącznika II otrzymuje brzmienie:

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

- 12) dodaje się załącznik 0, którego treść zawarta jest w załączniku I do niniejszej dyrektywy;
- 13) dodaje się załącznik III, którego treść zawarta jest w załączniku II do niniejszej dyrektywy;
- 14) 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 ...^(*) 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 dacie jej opublikowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

^(*) 24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Czwartek 15 grudzień 2005

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

„ZAŁĄCZNIK 0

LIMITY EMISJI

1. Pojazdy „EURO 0”

Emisja tlenku węgla (CO) g/kWh	Emisja węglowodorów (HC) g/kWh	Emisja tlenków azotu (NO _x) 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 (NO _x) 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 (NO _x) g/kWh	Emisja cząstek stałych (PT) g/kWh	Gazy spalinowe ⁿ⁻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⁾ UCykl 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. Przyszłe klasy emisji pojazdów zdefiniowane w dyrektywie 88/77/EWG i jej zmianach mogą być rozważone.”