

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* 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 postawie średniej ważonej.

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

Czwartek 15 grudzień 2005

- Bez uszczerbku dla obliczania kosztów inwestycyjnych, odzyskiwanie kosztów może:
 - być rozłożone równomiernie na okres amortyzacji lub ważone względem okresu początkowego, środkowego lub końcowego, pod warunkiem, że takie ważenie 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.
- 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.

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

Czwartek 15 grudzień 2005

4. Udział pojazdów **towarowych** 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 **towarowe**.
 - 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.

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.”