

Środa, 11 marca 2009 r.

Pobieranie opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe *I**

P6_TA(2009)0113

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (COM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD))

(2010/C 87 E/61)

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2008)0436),
- uwzględniając art. 251 ust. 2 oraz art. 71 ust. 1 traktatu WE, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony przez Komisję (C6-0276/2008),
- uwzględniając art. 51 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii (A6-0066/2009),

1. zatwierdza po poprawkach wniosek Komisji;
2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do swojego wniosku lub zastąpienie go innym tekstem;
3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

P6_TC1-COD(2008)0147

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 11 marca 2009 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy 2009/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej 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 wniosek Komisji ||,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomicznego-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,⁽¹⁾ Dz.U. [...] z [...], s. [...].⁽²⁾ Dz.U. C 120 z 28.5.2009, s. 47.

Środa, 11 marca 2009 r.

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Promocja zrównoważonego transportu jest jednym z kluczowych elementów wspólnej polityki transportowej. W tym celu należy zmniejszyć negatywne oddziaływanie transportu, w szczególności zatory, które utrudniają mobilność, zanieczyszczenie, które wywołuje szkody dla zdrowia i środowiska, oraz wpływ działalności transportowej na zmiany klimatyczne. Wymogi ochrony środowiska muszą zostać ponadto włączone do procesu określania i realizacji polityki Wspólnoty w innych dziedzinach, w tym wspólnej polityki transportowej. **Należy także pogodzić w wyważony sposób i w ramach strategii lizbońskiej na rzecz wzrostu i zatrudnienia następujące priorytetowe cele, a mianowicie ochronę środowiska, spójność społeczną i ekonomiczną oraz konkurencyjność UE.**
- (2) Cel dotyczący zmniejszenia negatywnych skutków działalności transportowej należy realizować w taki sposób, aby uniknąć nieproporcjonalnych przeszkód dla swobody przepływu w interesie solidnego wzrostu gospodarczego i prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego. **Należy również podkreślić, że zasada internalizacji kosztów zewnętrznych działa jak instrument zarządzania i dlatego należy z niej korzystać w celu nakłaniania użytkowników dróg oraz odnośnych sektorów przemysłowych do wykorzystania i powiększenia posiadanego przez nich potencjału w zakresie przyjaznego dla środowiska transportu, np. poprzez zmianę sposobu prowadzenia pojazdów lub dalszy rozwój technologiczny. Ogromne znaczenie ma znalezienie sposobów i środków służących ograniczeniu szkód powodowanych przez transport drogowy, a nie tylko pokrywanie z uzyskiwanych przychodów powstających w związku z tym kosztów.**
- (3) Aby odpowiednio zoptymalizować system transportowy, we wspólnej polityce transportowej należy korzystać z kombinacji instrumentów mających na celu poprawę infrastruktury i technologii transportowych oraz zapewnienie skuteczniejszego zarządzania stroną popytową transportu. Wymaga to dalszego stosowania zasady „użytkownik płaci” oraz rozwijania zasady „zanieczyszczający płaci” w sektorze transportu.
- (4) W art. 11 dyrektywy 1999/62/WE || ⁽²⁾ zobowiązano Komisję do przedstawienia modelu oceny kosztów zewnętrznych wynikających z użytkowania infrastruktury transportowej, który służyć będzie jako podstawa przyszłych obliczeń opłat infrastrukturalnych. Modelowi temu towarzyszyć miała analiza skutków internalizacji kosztów zewnętrznych dla wszystkich rodzajów transportu i strategia stopniowego wdrażania tego modelu oraz, w stosownych przypadkach, wnioski dotyczące dalszej zmiany wspomnianej dyrektywy.
- (5) Aby przybliżyć się do celu, jakim jest zrównoważona polityka transportowa, ceny transportu powinny lepiej odzwierciedlać **zewnętrzne** koszty związane z korzystaniem z pojazdów, pociągów, samolotów i statków **■**. Wymaga to zastosowania **spójnego i ambitnego** podejścia we wszystkich sektorach transportu, które uwzględni ich szczególną charakterystykę.
- (6) **Inne rodzaje transportu niż transport drogowy już rozpoczęły internalizację kosztów zewnętrznych a przepisy wspólnotowe obowiązujące w tym zakresie albo przewidują stopniowe wprowadzenie internalizacji, albo co najmniej jej nie zabraniają. Problem emisji CO₂ należy próbować rozwiązać poprzez włączenie lotnictwa do systemu handlu przydziałami emisji (ETS). System ten obejmuje również korzystanie z energii elektrycznej dla pociągów, a w krótkim terminie ma do niego zostać włączony transport morski. Możliwa jest internalizacja innych kosztów zewnętrznych za pomocą opłat lotniskowych, które mogą być zróżnicowane w zależności od wpływu na środowisko, oraz za pomocą opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, zgodnie z dyrektywą 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej ⁽³⁾. Ponadto Komisja powinna w najbliższej przyszłości przedstawić przekształcony pierwszy pakiet kolejowy w celu wprowadzenia ujednoczonych systemów opłat za hałas spowodowany korzystaniem z infrastruktury kolejowej.**

⁽¹⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r.

⁽²⁾ Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42. ||

⁽³⁾ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.

Środa, 11 marca 2009 r.

- (7) *Zgodnie z art. 7 dyrektywy 2001/14/WE, który ustanawia zasady pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, internalizacja kosztów jest już możliwa. Jednak warunkiem wstępnym wprowadzenia na szerszą skalę zmian opłat za dostęp do torów i osiągnięcia pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych w kolejnictwie jest wprowadzenie opłat z tytułu kosztów zewnętrznych również w transporcie drogowym.*
- (8) *W sektorze transportu drogowego są już obecnie stosowane pewne rodzaje podatków i opłat, w tym podatki i opłaty mające częściowo zrekompensować koszty zewnętrzne, takie jak koszty emisji CO₂, podobnie jak w przypadku akcyzy paliwowej.*
- (9) *W sektorze transportu drogowego, opłaty za przejazd będące opłatami z tytułu użytkowania infrastruktury uzależnionymi od pokonanej odległości stanowią uczciwy i skuteczny instrument ekonomiczny służący realizacji || celu polegającego na przejściu na zrównoważoną politykę transportową, ponieważ są bezpośrednio związane z korzystaniem z infrastruktury oraz mogą różnić się w zależności od pokonanej odległości, ekologiczności pojazdów oraz miejsca i czasu ich użytkowania, a zatem możliwe jest ustalenie tych opłat na poziomie odzwierciedlającym koszt zanieczyszczenia i zatoru spowodowanego faktycznym korzystaniem z pojazdów. Opłaty za przejazd nie powodują ponadto zakłócenia konkurencji w ramach rynku wewnętrznego, ponieważ uiszczane są przez wszystkie podmioty bez względu na ich państwo członkowskie pochodzenia lub prowadzenia działalności, oraz proporcjonalnie do intensywności korzystania z sieci drogowej.*
- (10) *Z oceny skutków wynika, że stosowanie opłat za przejazd obliczanych na podstawie kosztu zanieczyszczenia, a w przypadku dróg zatłoczonych, na podstawie kosztu zatoru, może przyczynić się do powstania lub spowodować powstanie sprawniejszego i bardziej przyjaznego dla środowiska transportu drogowego oraz przyczynić się do realizacji strategii UE dotyczącej zwalczania zmian klimatycznych. Doprowadziłoby ono do zmniejszenia zatoru i zanieczyszczenia lokalnego, poprzez zachęcanie do wykorzystywania bardziej ekologicznych technologii pojazdów oraz do ograniczenia pustych przebiegów. W pośredni sposób odegrałoby to znaczącą rolę w zmniejszaniu zużycia paliwa i zwalczaniu zmian klimatycznych. Opłaty za przejazd zatłoczonymi drogami, uwzględniające element kosztu związanego z zatorami, mogą być skuteczne jedynie jako część planu działania obejmującego środki dotyczące innych użytkowników dróg, do których nie ma zastosowania niniejsza dyrektywa, takie jak systemy opłat o podobnym charakterze lub środki o równoważnym skutku, np. ograniczenia w ruchu drogowym lub wyznaczenie pasów dla pojazdów z większą liczbą pasażerów. Dotychczas jednakże nie wykazano w zadowalający sposób, że tego typu opłaty za przejazd wniosły istotne zmiany do podziału na różne rodzaje środków transportu.*
- (11) **||** Zasada, że płaci ten, kto zanieczyszcza, zostanie wprowadzona poprzez pobieranie opłat od takich kosztów zewnętrznych, a to przyczyni się również do zmniejszenia tych kosztów.
- (12) **||** Opracowany przez Komisję model dotyczący obliczania **||** kosztów zewnętrznych dostarcza wiarygodnych metod i szeregu wartości jednostkowych, które mogą służyć za podstawę obliczania opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.
- (13) *Należy w perspektywie średniookresowej podjąć działania w celu doprowadzenia do zbieżności metod wyliczania kosztów zewnętrznych we wszystkich europejskich systemach opłat, aby europejskie przedsiębiorstwa transportowe otrzymały jasne sygnały cenowe skłaniające do optymalizacji zachowań.*
- (14) *Nadal utrzymują się wątpliwości jeśli chodzi o koszty i zalety systemów, które trzeba zainstalować, aby zapewnić zróżnicowanie opłat za korzystanie z infrastruktury na drogach o małym natężeniu ruchu. Dopóki takie wątpliwości nie zostaną rozwiązane, elastyczne podejście na poziomie wspólnotowym wydaje się najwłaściwsze. To elastyczne podejście powinno pozostawić państwom członkowskim możliwość podjęcia decyzji co do tego, czy i na których drogach wprowadzić opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w zależności od lokalnej i krajowej charakterystyki sieci.*
- (15) *Nie należy jednocześnie stosować na terytorium danego państwa członkowskiego czasowych opłat za korzystanie z infrastruktury oraz opłat za przejazd, aby uniknąć fragmentacji systemów opłat, co miałoby negatywne skutki dla branży transportowej, z wyjątkiem pewnych szczególnych przypadków, gdy jest to konieczne do sfinansowania budowy tuneli, mostów lub przejazdów przez przełęcz górskie.*

Środa, 11 marca 2009 r.

- (16) Czasowe opłaty za korzystanie z infrastruktury, pobierane za okres dnia, tygodnia, miesiąca lub roku, nie powinny dyskryminować okazjonalnych użytkowników, ponieważ znaczną ich część będą prawdopodobnie stanowić przewoźnicy zagraniczni. Należy zatem ustalić bardziej precyzyjne proporcje między stawkami dziennymi, tygodniowymi, miesięcznymi i rocznymi. **Ze względu na skuteczność i sprawiedliwość opłaty uzależnione od czasu należy uważać za tymczasowy instrument pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury. W związku z tym należy rozważyć stopniowe zniesienie systemów pobierania opłat uzależnionych od czasu. Państwowi członkowskim posiadającym granice zewnętrzne z krajami trzecimi powinno się zezwalać na odstępstwa oraz dalsze stosowanie pobierania opłat uzależnionych od czasu od pojazdów ciężarowych oczekujących na przejściach granicznych.**
- (17) Należy zapobiec niespójności między systemami opłat w ramach sieci transeuropejskiej oraz w pozostałej części sieci drogowej, która może być wykorzystywana przez ruch międzynarodowy. Te same zasady dotyczące opłat powinny mieć w związku z tym zastosowanie do całej sieci dróg międzymiastowych.
- (18) Należy zezwolić, aby opłaty za przejazd ustalane na podstawie pokonanej odległości uwzględniały element kosztu zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem spowodowanych ruchem drogowym. W przypadku dróg zazwyczaj zatłoczonych oraz w okresach szczytu należy zezwolić, aby koszty zatoru, które ponoszone są w większości na poziomie lokalnym, mogły być również odzyskiwane poprzez opłaty za koszt zewnętrzny. Należy zezwolić na dodanie do kosztu infrastruktury elementu kosztu zewnętrznego uwzględnionego w opłatach za przejazd, pod warunkiem że spełnione zostaną pewne warunki dotyczące obliczania kosztów, aby uniknąć pobierania nadmiernych opłat.
- (19) Aby lepiej odzwierciedlić koszt zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem oraz koszt zatoru, opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych należy zróżnicować w zależności od typu dróg, typu pojazdów i okresów, tzn. okresu dziennego, okresu tygodniowego lub okresu szczytu sezonowego i okresu poza szczytem oraz okresu nocnego.
- (20) Sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego wymaga ram wspólnotowych, aby zagwarantować, że opłaty drogowe, ustalane na podstawie lokalnego kosztu zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem spowodowanych ruchem drogowym oraz kosztu zatoru, były przejrzyste, proporcjonalne i niedyskryminacyjne. Wymaga to wspólnych zasad dotyczących opłat, metod obliczania i wartości jednostkowych kosztów zewnętrznych na podstawie uznanych metod naukowych w połączeniu z mechanizmami dotyczącymi powiadamiania Komisji i składania jej sprawozdań w zakresie systemów opłat za przejazd.
- (21) Organ ustalający koszt zewnętrzny nie powinien być ponadto zainteresowany ustaleniem stawki na zbyt wysokim poziomie, a zatem powinien być niezależny od podmiotu, który pobiera opłaty i zarządza przychodami z opłat. Z doświadczeń wynika, że wprowadzenie dopłaty do opłat za przejazd na obszarach górskich w celu finansowania priorytetowych projektów realizowanych w ramach sieci transeuropejskiej nie jest rozwiązaniem opłacalnym, **jeżeli definicja korytarza nie odpowiada rzeczywistemu ruchowi drogowemu.** Aby temu zaradzić **korytarz, w którym stosowanie dopłat mogłoby być dozwolone, powinien w szczególności obejmować odcinki dróg, na których wprowadzenie dopłaty spowodowałoby przenoszenia ruchu drogowego w kierunku odpowiednich projektów priorytetowych.**
- (22) Aby zapewnić pierwszeństwo realizacji priorytetowych projektów o znaczeniu europejskim państwa członkowskie, które mają możliwość zastosowania dopłaty, powinny skorzystać z tego rozwiązania zanim nałożą opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych. W celu uniknięcia nadmiernego obciążania użytkowników, opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych nie należy łączyć z dopłatą, o ile koszty zewnętrzne nie przekraczają kwoty pobieranej już dopłaty. W takim przypadku właściwe jest zatem odliczenie kwoty dopłaty od opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych.
- (23) Jeżeli pobierane są zróżnicowane opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, różnicowanie opłaty infrastrukturalnej na potrzeby zmniejszania zatoru, optymalizacji wykorzystania infrastruktury, minimalizowania szkód w infrastrukturze czy *promocji* bezpieczeństwa drogowego stanowiłoby nadmierne obciążenie dla pewnych kategorii użytkowników i należy je w związku z tym wykluczyć.
- (24) Zniżki lub ulgi dotyczące opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych nie powinny być dozwolone, ponieważ istnieje znaczące ryzyko, że dyskryminowałyby one bezpodstawnie pewne kategorie użytkowników.

Środa, 11 marca 2009 r.

- (25) Obciążanie kosztami zewnętrznymi za pomocą opłat za przejazd będzie bardziej skuteczne pod względem wpływu na decyzje transportowe, jeżeli użytkownicy będą świadomi tych kosztów. Powinny zostać one zatem wyodrębnione w **klarownym** zestawieniu, na rachunku lub równoważnym dokumencie wydawanym przez podmiot pobierający opłatę. Co więcej, dokument taki może ułatwić przewoźnikom fakturowanie kosztu opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wobec nadawcy lub innych klientów.
- (26) Zastosowanie elektronicznych systemów poboru opłat za przejazd ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia zakłócenia swobodnego przepływu ruchu oraz zapobieżenia niekorzystnym skutkom dla środowiska lokalnego powodowanym przez kolejki przy bramkach poboru opłat. Należy zatem zapewnić pobór **opłaty za korzystanie z infrastruktury i** opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych za pomocą takiego systemu, spełniającego wymogi dyrektywy 2004/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie ⁽¹⁾, która przewiduje odpowiednie i proporcjonalne środki zapewniające właściwe rozwiązanie problemów dotyczących kwestii technicznych, prawnych, handlowych oraz kwestii związanych z ochroną danych i prywatności podczas wdrażania elektronicznego systemu poboru opłat za przejazd. Ponadto tego rodzaju systemy należy zaprojektować w taki sposób, aby uniknąć barier drogowych oraz umożliwić późniejsze rozszerzenie tych systemów po niskim koszcie na wszelkie drogi równoległe. Należy jednakże ustanowić przepis przewidujący okres przejściowy, aby umożliwić dokonanie niezbędnych dostosowań.
- (27) *Istotne znaczenie ma, aby cele niniejszej dyrektywy zostały osiągnięte w sposób nienaruszający prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Ważne jest ponadto, aby uniknąć w przyszłości sytuacji, w której kierowcy pojazdów ciężarowych będą obciążani coraz mniej kompatybilnym i coraz droższym sprzętem elektronicznym w swoich szoferkach i narażeni na ryzyko jego błędnej obsługi. Nie można dopuścić do mnożenia technologii. Powinno się zatem jak najszybciej osiągnąć interoperacyjność systemów pobierania opłat we Wspólnocie, jak przewidziano w dyrektywie 2004/52/WE. Należy dolożyć starań w celu ograniczenia liczby urzędzeń w pojeździe do jednego przyrządu umożliwiającego stosowanie różnych taryf obowiązujących w różnych państwach członkowskich.*
- (28) *Komisja powinna podjąć wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia szybkiego wprowadzenia do końca 2010 r. prawdziwie interoperacyjnego systemu, zgodnie z dyrektywą 2004/52/WE.*
- (29) Z uwagi na przejrzystość prawną należy określić przypadki, w których zezwala się na stosowanie specjalnych opłat regulacyjnych mających na celu ograniczenie zatoru lub przeciwdziałanie oddziaływaniu na środowisko, w tym niskiej jakości powietrza.
- (30) *Państwa członkowskie powinny móc korzystać z budżetu Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) i funduszy strukturalnych, aby ulepszyć infrastrukturę transportową w celu zredukowania zewnętrznych kosztów transportu w ogóle i wdrożenia elektronicznych systemów pobierania opłat wynikających z postanowień niniejszej dyrektywy.*
- (31) Zgodnie z celami polityki transportowej, ustanowionymi w niniejszej dyrektywie, dodatkowe przychody uzyskane z opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych należy przeznaczyć w **pierwszej kolejności na ograniczenie i zlikwidowanie zewnętrznych kosztów transportu drogowego, tam gdzie jest to możliwe. Można je również wykorzystać w celu ogólnego propagowania zrównoważonej mobilności.** Projekty takie powinny mieć zatem na celu ułatwienie prowadzenia skutecznej polityki cenowej, zmniejszenie u źródła zanieczyszczenia spowodowanego przez transport drogowy, łagodzenie jego skutków, poprawę wyników pojazdów **drogowych w** zakresie emisji CO₂ i zużycia energii, a także **poprawę istniejącej infrastruktury drogowej lub** rozwijanie alternatywnej infrastruktury dla użytkowników transportu. Obejmuje to, między innymi, działania badawcze i rozwojowe w zakresie bardziej ekologicznych pojazdów oraz realizację części transportowej planów działań, przewidzianych w dyrektywie Rady 96/62/WE z dnia 27 września 1996 r. w sprawie oceny i zarządzania jakością otaczającego powietrza ⁽²⁾ oraz w dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku ⁽³⁾, które mogą przewidywać środki mające na celu ograniczenie zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem spowodowanych ruchem drogowym w otoczeniu rozbudowanej infrastruktury oraz w aglomeracjach. Zarezerwowanie tych przychodów nie zwalnia państw członkowskich z obowiązku informowania Komisji o określonych środkach krajowych, ustanowionego w art. 88 ust. 3 Traktatu, ani nie przesądza o wyniku żadnych postępowań wszczętych na mocy art. 87 i 88 Traktatu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 124. ||

⁽²⁾ Dz.U. L 296 z 21.11.1996, s. 55. ||

⁽³⁾ Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12.

Środa, 11 marca 2009 r.

- (32) W celu sprzyjania interoperacyjności planów opłat za przejazd, **należy zachęcać** państwa członkowskie do współpracy w zakresie wprowadzenia wspólnego systemu opłat za przejazd, pod warunkiem spełnienia pewnych wymogów. **Komisja powinna wspierać państwa członkowskie, które chcą współpracować w celu wprowadzenia wspólnego systemu pobierania opłat za przejazd przez ich terytoria traktowane jako całość.**
- (33) Kompleksowa ocena doświadczeń nabytych w państwach członkowskich stosujących opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych, zgodnie z niniejszą dyrektywą, powinna we właściwym czasie zostać przekazana przez Komisję Radzie i Parlamentowi Europejskiemu. Ocena ta powinna również obejmować analizę stanu realizacji strategii dotyczącej zwalczania zmian klimatycznych, w tym *analizę postępu* prac nad wprowadzeniem wspólnego podatku związanego ze zmianami klimatycznymi w dyrektywie Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej⁽¹⁾, w tym od paliwa używanego przez pojazdy ciężarowe. **Należy także sporządzić kompleksową ocenę internalizacji kosztów zewnętrznych dla wszystkich środków transportu, która mogłaby stać się podstawą dalszych wniosków legislacyjnych w tej dziedzinie. Powinno to zapewnić wprowadzenie sprawiedliwego i konkurencyjnego systemu internalizacji kosztów zewnętrznych, dzięki któremu uniknąć by można zakłóceń na rynku wewnętrznym w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu.**
- (34) Artykuł 55 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności ||⁽²⁾ stanowi, że przychody uzyskane z opłat ponoszonych bezpośrednio przez użytkowników należy uwzględnić przy ustalaniu luki w finansowaniu w przypadku projektów generujących dochód. Ponieważ jednak przychody uzyskane z opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych zarezerwowane są dla projektów mających na celu zmniejszenie u źródła zanieczyszczenia spowodowanego przez transport drogowy, łagodzenie jego skutków, poprawę wyników pojazdów w zakresie emisji CO₂ i zużycia energii, a także **poprawę istniejącej infrastruktury drogowej lub** rozwijanie alternatywnej infrastruktury dla użytkowników transportu, nie należy ich uwzględniać przy obliczaniu luki w finansowaniu.
- (35) Należy przyjąć środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽³⁾.
- (36) Komisja powinna w szczególności zostać uprawniona do dokonywania aktualizacji załączników 0, III, IIIa i IV w związku z postępem naukowym i technicznym oraz **załączników I, II i IIIa** w związku z inflacją. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne dyrektywy 1999/62/WE, powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (37) Ponieważ cel *niniejszej dyrektywy*, jakim jest sprzyjanie różnicowaniu opłat na podstawie kosztów zewnętrznych, stanowiącemu środek na rzecz zrównoważonego transportu, nie może zostać osiągnięty w wystarczającym stopniu przez same państwa członkowskie, a zatem, ze względu na skalę i skutki działania, może zostać w większym stopniu osiągnięty na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodne z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną we wspomnianym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia zamierzonego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

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

1. W art. 2, litery b) i ba) zastępuje się tekstem w brzmieniu:

„b »opłata za przejazd« oznacza określoną kwotę uiszczaną za przejazd pojazdem, ustalaną na podstawie odległości pokonanej w ramach danej infrastruktury, obejmującą opłatę infrastrukturalną i/lub opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych;

⁽¹⁾ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51. ||

⁽²⁾ Dz.U. L 210 z 31.7.2006, s. 25. ||

⁽³⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23. ||

Środa, 11 marca 2009 r.

- ba) »opłata infrastrukturalna« oznacza opłatę pobieraną w ramach opłaty za przejazd na potrzeby odzyskania kosztów związanych z infrastrukturą, poniesionych przez **jedno lub kilka państw członkowskich – w przypadku wspólnej realizacji projektu infrastrukturalnego**;
- bb) »opłata z tytułu kosztów zewnętrznych« oznacza opłatę pobieraną w ramach opłaty za przejazd na potrzeby odzyskania kosztów **poniesionych przez państwo członkowskie**, związanych z zanieczyszczeniem powietrza i zanieczyszczeniem hałasem spowodowanych ruchem drogowym;
- bc) »koszt zanieczyszczenia powietrza spowodowany ruchem drogowym« oznacza koszt szkód wywołanych pewnymi szkodliwymi emisjami do atmosfery w trakcie eksploatacji pojazdu;
- bd) »koszt zanieczyszczenia hałasem spowodowany ruchem drogowym« oznacza koszt szkód wywołanych hałasem emitowanym przez pojazd lub wzajemnym oddziaływaniem pojazdu i powierzchni drogi;

■

- be) »opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej« oznacza łączne przychody z opłaty infrastrukturalnej w danym okresie, podzielone przez liczbę pojazdokilometrów pokonanych na odcinkach drogi, na których w tym okresie pobierana jest opłata;
- bf) »opłata z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczana na podstawie średniej ważonej« oznacza łączne przychody w państwie członkowskim z opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w danym okresie, podzielone przez liczbę pojazdokilometrów pokonanych na odcinkach drogi, na których w tym okresie pobierana jest opłata;»

2. Artykuły 7, 7a i 7b zastępuje się tekstem w brzmieniu:

„Artykuł 7

1. Państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić opłaty za przejazd lub **opłaty z tytułu korzystania z infrastruktury na transeuropejskiej sieci drogowej lub na dowolnym odcinku ich sieci drogowej, na którym odbywa się zazwyczaj znaczący międzynarodowy transport towarowy**, na warunkach określonych w ust. 2, 3 i 4 niniejszego artykułu lub w art. 7a-7j.

2. Państwa członkowskie nie nakładają jednocześnie na swoim terytorium opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury ■ *Państwo członkowskie, które pobiera opłatę za korzystanie z infrastruktury w swojej sieci, mogą jednakże nałożyć opłaty za przejazd mostami, tunelami i przełęczami górskimi.*

3. Opłaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury nie mogą być dyskryminujące, bezpośrednio ani pośrednio, ze względu na przynależność państwową przewoźnika, ze względu na państwo członkowskie lub kraj trzeci prowadzenia działalności lub rejestracji pojazdu ani ze względu na pochodzenie lub miejsce docelowe operacji transportowej.

4. Państwa członkowskie mogą przewidzieć obniżone stawki opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury lub zwolnienia z obowiązku uiszczania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury w przypadku pojazdów zwolnionych z wymogu instalowania i używania wyposażenia rejestrującego na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (*), oraz w przypadkach objętych i podlegających warunkom zawartym w art. 6 ust. 2 lit. a) i b) niniejszej dyrektywy.

5. Do dnia 31 grudnia 2011 r. państwo członkowskie może zdecydować o stosowaniu opłaty za przejazd i/lub opłaty za korzystanie z infrastruktury jedynie w odniesieniu do pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie rzeczywistej nie mniejszej niż 12 ton. Od dnia 1 stycznia 2012 r. opłaty za przejazd i/lub opłaty za korzystanie z infrastruktury mają zastosowanie do wszystkich pojazdów w rozumieniu art. 2 lit. d), o ile państwo członkowskie nie uzna, że rozszerzenie stosowania opłat na pojazdy o masie poniżej 12 ton: (**)

■

Środa, 11 marca 2009 r.

Artykuł 7a

1. Opłaty za korzystanie z infrastruktury są proporcjonalne do czasu użytkowania infrastruktury i można je uiszczać za okres dnia, tygodnia, miesiąca i roku. W szczególności **miesięczna** stawka nie może **przekraczać 10 % stawki rocznej**, stawka tygodniowa nie może **przekraczać 5 % stawki rocznej**, a **stawka dzienna nie może przekraczać 2 % stawki rocznej**.

■

2. Państwo członkowskie, którego to dotyczy, ustala wysokość opłat za korzystanie z infrastruktury wraz z kosztami administracyjnymi dla wszystkich kategorii pojazdów na poziomie nie wyższym niż maksymalne stawki określone w załączniku II.

Artykuł 7b

1. Opłata infrastrukturalna opiera się na zasadzie odzyskania kosztów infrastruktury. Opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej jest powiązana z kosztami budowy, eksploatacji, utrzymania i rozwoju danej sieci infrastruktury **oraz zagwarantowania w niej standardów bezpieczeństwa**. Opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej może także uwzględniać zwrot z kapitału lub marżę zysku opartą na warunkach rynkowych.

2. Opłata z tytułu kosztów zewnętrznych jest powiązana z kosztem zanieczyszczenia powietrza spowodowanego ruchem drogowym, kosztem zanieczyszczenia hałasem spowodowanego ruchem drogowym lub z obydwo ma wspomnianymi kosztami. W przypadku zatłoczonych odcinków dróg, opłata z tytułu kosztów zewnętrznych może także uwzględniać koszt zatoru w okresach, kiedy odcinki te są zatłoczone.

3. Uwzględnione koszty odnoszą się do sieci lub tej jej części, na której pobierane są opłaty za przejazd, oraz do pojazdów podlegających opłacie za przejazd. Państwa członkowskie mogą zdecydować o odzyskiwaniu tylko części tych kosztów.

Artykuł 7c

1. Opłata z tytułu kosztów zewnętrznych jest zróżnicowana w zależności od typu drogi i klasy emisji EURO (**załącznik IIIa, tabela 1**), a w przypadku, gdy opłata uwzględnia koszt zatoru lub zanieczyszczenia spowodowanego ruchem drogowym, także w zależności od okresu.

2. Kwotę opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych dla każdej kombinacji klasy pojazdu, typu drogi i okresu ustala się zgodnie z minimalnymi wymaganiami, wspólnymi wzorami oraz maksymalnymi należnymi kosztami zewnętrznymi określonymi w załączniku IIIa.

3. Opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych nie stosuje się do pojazdów spełniających przyszłe normy emisji EURO zanim zaczną one obowiązywać zgodnie z właściwymi przepisami.

4. Kwotę opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych **ustala każde państwo członkowskie. Jeżeli państwo członkowskie wyznaczy organ do wykonywania tego zadania**, organ ten jest prawnie i finansowo niezależny od **podmiotu odpowiedzialnego** za zarządzanie **całością lub częścią** opłat **oraz** za pobór **całości lub części** opłat ■.

Artykuł 7d

1. Państwa członkowskie obliczają opłatę infrastrukturalną, używając metody opartej na podstawowych zasadach obliczeniowych określonych w załączniku III.

2. W przypadku opłat za przejazd wynikających z koncesji, maksymalny poziom opłaty infrastrukturalnej jest równy lub niższy od poziomem, który wynikałby z użycia metody opartej na podstawowych zasadach obliczeniowych określonych w załączniku III. Oceny takiej równowartości dokonuje się na podstawie okresu odniesienia o długości odpowiedniej do charakteru danej umowy koncesyjnej.

Środa, 11 marca 2009 r.

3. Plany opłat za przejazd, które obowiązywały już w dniu 10 czerwca 2008 r., lub w odniesieniu do których otrzymano przed dniem 10 czerwca 2008 r. oferty lub odpowiedzi na zaproszenia do negocjacji w procedurze negocjacyjnej w ramach procesu udzielania zamówienia publicznego, nie podlegają obowiązkom określonym w ust. 1 i 2 tak długo, jak pozostają one w mocy oraz pod warunkiem, że nie zostały w znaczący sposób zmienione.

Artykuł 7e

1. W wyjątkowych przypadkach dotyczących infrastruktury w regionach górskich i w **konurbacjach** oraz po poinformowaniu Komisji, do opłaty infrastrukturalnej, pobieranej na szczególnych odcinkach dróg dotkniętych poważnym zatorem lub takich, gdzie użycie pojazdów powoduje znaczne szkody w środowisku, może zostać dodana dopłata **drogowa**, pod warunkiem że:

- a) przychody uzyskane z dopłaty są inwestowane w finansowanie **projektów mających na celu promowanie zrównoważonej mobilności i przyczynianie** się bezpośrednio do łagodzenia zatoru lub szkód w środowisku, i które zlokalizowane są w tym samym korytarzu co odcinek drogi, na którym stosuje się dopłatę;
- b) dopłata nie przekracza 15 % opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej, obliczonej zgodnie z art. 7b ust. 1 i art. 7d, z wyjątkiem sytuacji, gdy uzyskane przychody są inwestowane w transgraniczne odcinki projektów **mających na celu promowanie zrównoważonej mobilności**, obejmujących infrastrukturę w regionach górskich - w takich przypadkach dopłata nie może przekraczać 25 %;
- c) zastosowanie dopłaty nie spowoduje niesprawiedliwego traktowania przewozów komercyjnych w porównaniu do pozostałych użytkowników dróg;
- d) opis dokładnej lokalizacji dopłaty oraz dowód decyzji o finansowaniu **projektów**, o których mowa w lit. a), zostaną przedłożone Komisji przed wprowadzeniem dopłaty; oraz
- e) okres, w którym dopłata ma być stosowana, jest z góry określony i ograniczony oraz jest spójny, pod względem oczekiwanych przychodów, z planami finansowymi oraz z analizą kosztów i korzyści dla projektów współfinansowanych przy pomocy przychodów z dopłaty.

Akapit pierwszy ma zastosowanie do nowych projektów transgranicznych podlegających zgodzie wszystkich państw zaangażowanych w taki projekt.

2. Po poinformowaniu Komisji, dopłatę można również stosować na odcinku drogi, który stanowi alternatywną trasę wobec trasy objętej dopłatą, o której mowa w ust. 1, jeżeli:

— zastosowanie dopłaty na danej drodze spowodowałoby przeniesienie znaczącej części ruchu na tę alternatywną trasę; oraz

— spełnione są warunki określone w ust. 1 akapit pierwszy lit. a)- e).

3. Dopłatę można stosować w przypadku opłaty infrastrukturalnej zróżnicowanej zgodnie z art. 7f.

4. Po otrzymaniu wymaganych informacji od państwa członkowskiego zamierzającego zastosować dopłatę, Komisja udostępnia je członkom komitetu, o którym mowa w art. 9c. Jeżeli Komisja uzna, że planowana dopłata nie spełnia warunków określonych w ust. 1, lub jeżeli uzna, że planowana dopłata będzie miała znaczące niekorzystne skutki dla rozwoju gospodarczego regionów peryferyjnych, może odrzucić plany dotyczące opłat przedłożone przez dane państwo członkowskie lub zażądać ich zmiany, zgodnie z procedurą konsultacyjną, o której mowa w art. 9c ust. 2.

Środa, 11 marca 2009 r.

5. W przypadku odcinków dróg, dla których spełnione są kryteria stosowania dopłaty na podstawie ust. 1, państwa członkowskie nie mogą nakładać opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, chyba że stosowana jest dopłata.

I

Artykuł 7f

1. Stawki opłat za przejazd obejmujących jedynie opłatę infrastrukturalną różnicuje się w zależności od klasy emisji EURO (*załącznik IIIa, tabela 1*) w taki sposób, aby żadna opłata za przejazd nie była wyższa o więcej niż 100 % od opłaty za przejazd nakładanej na równoważne pojazdy spełniające najsurowsze normy emisji.

2. Jeżeli w przypadku kontroli kierowca nie jest w stanie przedstawić dokumentów pojazdu koniecznych do ustalenia klasy emisji EURO, państwa członkowskie mogą zastosować opłatę za przejazd na najwyższym możliwym poziomie, **pod warunkiem że istnieje możliwość późniejszego skorygowania i zwrotu nadpłaconej kwoty.**

3. Państwa członkowskie mogą różnicować opłaty za przejazd obejmujące jedynie opłatę infrastrukturalną w celu zmniejszenia zatoru, minimalizacji szkód w infrastrukturze i optymalizacji wykorzystania danej infrastruktury lub promocji bezpieczeństwa drogowego, pod warunkiem że:

- a) zróżnicowanie jest przejrzyste, otwarcie publikowane i obowiązuje wszystkich użytkowników na równych warunkach; oraz
- b) zróżnicowanie stosuje się w zależności od pory dnia, kategorii dnia lub pory roku;
- c) żadna opłata za przejazd nie jest wyższa o więcej niż **500 %** od opłaty za przejazd pobieranej w ciągu najtańszej pory dnia, kategorii dnia lub pory roku.

4. Zróżnicowania, o których mowa w ust. 1 i 3, nie mogą mieć na celu uzyskania dodatkowych przychodów z opłat za przejazd. Wszelki niezamierzony wzrost przychodów jest równoważony zmianami struktury zróżnicowania, które muszą zostać wdrożone w terminie dwóch lat od końca roku obrachunkowego, w którym takie dodatkowe przychody zostały uzyskane.

5. Jeżeli opłata za przejazd obejmuje opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych, ust. 1 i 3 nie mają zastosowania do tej części opłaty za przejazd, która stanowi opłatę infrastrukturalną.

Artykuł 7g

1. Co najmniej na sześć miesięcy przed wdrożeniem nowego planu opłat za przejazd przewidującego opłatę infrastrukturalną, państwa członkowskie przekazują Komisji:

- a) w odniesieniu do planów opłat za przejazd innych niż plany obejmujące opłaty za przejazd wynikające z koncesji:
 - wartości jednostkowe i inne parametry stosowane do obliczania różnych elementów kosztu infrastruktury, oraz
 - jasne informacje na temat pojazdów objętych planem opłat za przejazd, zakres geograficzny sieci lub części sieci, brany pod uwagę przy każdym obliczeniu kosztu, oraz odsetek kosztów, które mają zostać odzyskane;
- b) w odniesieniu do planów opłat za przejazd obejmujących opłaty za przejazd wynikające z koncesji:
 - umowy koncesyjne lub znaczące zmiany w takich umowach,

Środa, 11 marca 2009 r.

- wariant podstawowy, na podstawie którego udzielający koncesji przygotował ogłoszenie o koncesji, określone w załączniku VII B do dyrektywy 2004/18/WE; tego rodzaju wariant podstawowy obejmuje szacunkowe koszty określone w art. 7b ust. 1 przewidziane koncesją, prognozę dotyczącą ruchu drogowego w podziale na typ pojazdu, przewidziane poziomy opłat za przejazd oraz zakres geograficzny sieci objętej umową koncesyjną.
2. W terminie sześciu miesięcy od otrzymania wszystkich niezbędnych informacji zgodnie z ust. 1, Komisja wydaje opinię dotyczącą tego, czy obowiązki wynikające z art. 7d zostały wypełnione. Opinie Komisji są udostępniane Komitetowi, o którym mowa w art. 9c **oraz Parlamentowi Europejskiemu.**
3. Co najmniej na sześć miesięcy przed wdrożeniem nowego planu opłat za przejazd przewidującego opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych, państwa członkowskie przekazują Komisji:
- precyzyjne informacje *wskazujące* odcinki dróg, na które ma zostać nałożona opłata z tytułu kosztów zewnętrznych, opisujące klasę pojazdów, typ dróg oraz dokładne okresy, według których różnicowana będzie opłata z tytułu kosztów zewnętrznych;
 - przewidywaną opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczaną na podstawie średniej ważonej oraz przewidywane łączne przychody;
 - nazwę organu wyznaczonego zgodnie z art. 7c ust. 3 do celów ustalania kwoty opłaty oraz nazwisko jego przedstawiciela; oraz
 - parametry, dane i informacje konieczne do wyjaśnienia sposobu stosowania metody obliczeniowej określonej w załączniku IIIa;
- e) przewidywane przeznaczenie opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych;**
- f) szczegółowy plan określający sposób, w jaki dodatkowe przychody uzyskane z tytułu kosztów zewnętrznych zostaną wykorzystane w celu zmniejszenia negatywnych skutków transportu.**
4. W terminie sześciu miesięcy od otrzymania informacji zgodnie z ust. 3, Komisja może podjąć decyzję o zwróceniu się do danego państwa członkowskiego o dostosowanie proponowanej opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, jeżeli uzna, że obowiązki ustanowione przez art. 7b, 7c, 7i lub art. 9 ust. 2 nie zostały wypełnione. Decyzja Komisji jest udostępniana Komitetowi, o którym mowa w art. 9c **oraz Parlamentowi Europejskiemu.**

Artykuł 7h

- Państwa członkowskie nie mogą stosować wobec użytkowników zniżek ani ulg w odniesieniu do tej części opłaty za przejazd, która jest związana z opłatą z tytułu kosztów zewnętrznych.
- Państwa członkowskie mogą przewidzieć zniżki i ulgi dotyczące opłaty infrastrukturalnej, pod warunkiem że:
 - wynikająca z nich struktura opłat jest proporcjonalna, otwarcie publikowana i obowiązuje wszystkich użytkowników na równych warunkach oraz nie prowadzi do przenoszenia dodatkowych kosztów na pozostałych użytkowników w postaci wyższych opłat za przejazd; oraz
 - takie zniżki lub ulgi prowadzą do faktycznych oszczędności w zakresie kosztów administracyjnych oraz nie przekraczają 13 % opłaty infrastrukturalnej ponoszonej przez równoważne pojazdy, które nie kwalifikują się do uzyskania zniżki ani ulgi.

Środa, 11 marca 2009 r.

3. Z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 7f ust. 3 lit. b) oraz w art. 7f ust. 4, opłaty za przejazd mogą w wyjątkowych przypadkach, a mianowicie w odniesieniu do szczególnych projektów o zasadniczym znaczeniu europejskim w **dziedzinie transportu towarowego**, podlegać innym formom różnicowania w celu zapewnienia rentowności handlowej takich przedsięwzięć, jeżeli wystawione są one na bezpośrednią konkurencję ze strony innych rodzajów transportu pojazdowego. Wynikająca z tego struktura opłat jest proporcjonalna, otwarcie publikowana i obowiązuje wszystkich użytkowników na równych warunkach oraz nie prowadzi do przenoszenia dodatkowych kosztów na pozostałych użytkowników w postaci wyższych opłat za przejazd. Komisja weryfikuje zgodność z tymi warunkami przed wdrożeniem przedmiotowej struktury opłat.

Artykuł 7i

1. Opłaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury należy stosować, pobierać i kontrolować ich uiszczanie w sposób stwarzający jak najmniej utrudnień w swobodnym ruchu i pozwalający na uniknięcie jakichkolwiek obowiązkowych kontroli lub zatrzymania pojazdów w momencie przekraczania wewnętrznych granic Wspólnoty. W tym celu państwa członkowskie współpracują w ustanawianiu metod umożliwiających przewoźnikom wnoszenie opłat za korzystanie z infrastruktury 24 godziny na dobę, przynajmniej w głównych punktach sprzedaży, za pomocą wszystkich powszechnie przyjętych środków płatniczych, na obszarze i poza obszarem państw członkowskich, w których opłaty te są stosowane. Państwa członkowskie zapewniają odpowiednie instalacje w punktach wnoszenia opłat za przejazd oraz opłat za korzystanie z infrastruktury przy jednoczesnym utrzymaniu zwykłych norm bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Rozwiązania dotyczące poboru opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury nie powodują nieuzasadnionych utrudnień – natury finansowej lub innej – dla użytkowników, którzy nie korzystają regularnie z sieci drogowej **w stosunku do tych, którzy korzystają z alternatywnych form płatności**. W szczególności, jeżeli państwo członkowskie pobiera opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury wyłącznie przy użyciu systemu, który wymaga zainstalowania urządzenia rejestrującego w pojeździe, państwo to zapewnia wszystkim użytkownikom dostęp do właściwych urządzeń spełniających wymogi dyrektywy 2004/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (***) za pomocą odpowiednich rozwiązań administracyjnych i gospodarczych.

3. Jeżeli państwo członkowskie nakłada na pojazd opłatę **drogową, jej całkowitą kwotę, kwotę opłaty infrastrukturalnej oraz kwotę opłaty** z tytułu kosztów zewnętrznych wskazuje się w dokumencie dostarczonym przewoźnikowi, **w miarę możliwości drogą elektroniczną**.

4. Opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych nakłada się i pobiera za pomocą elektronicznego systemu, który spełnia wymogi art. 2 ust. 1 dyrektywy 2004/52/WE. **Państwa członkowskie współpracują ze sobą również po to, aby korzystać z interoperacyjnych systemów elektronicznych do stosowania na obszarze wszystkich państw, pod warunkiem że w razie potrzeby będzie można dopasować stawki**.

5. **Niezwłocznie po osiągnięciu technicznej operacyjności usług pobierania opłat opartych na systemie nawigacji satelitarnej Galileo, pobiera się opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych za pomocą interoperacyjnego europejskiego systemu elektronicznego pobierania opłat, jak określono w dyrektywie 2004/52/WE**.

Artykuł 7j

Niniejsza dyrektywa nie wpływa na swobodę zapewnienia przez państwa członkowskie, które wprowadzają system opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury, z zastrzeżeniem art. 87 i 88 Traktatu, odpowiedniej rekompensaty za te opłaty, **nawet jeżeli wynikające stąd pobrane kwoty sytuowałyby się poniżej stawek minimalnych określonych w załączniku I**.

(*) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.”

(**) **należy uzupełnić na późniejszym etapie procedury legislacyjnej**.

(***) Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 124.”

3) W rozdziale III dodaje się art. || w brzmieniu:

„Artykuł 8b

1. Dwa państwa członkowskie lub większa ich liczba mogą współpracować przy wprowadzaniu wspólnego systemu opłat za przejazd, stosowanego na ich terytoriach traktowanych jako całość. W takim przypadku państwa członkowskie obowiązane są zapewnić ścisłe włączenie Komisji w taką współpracę, a także w późniejszą eksploatację tego systemu oraz jego ewentualne zmiany.

Środa, 11 marca 2009 r.

2. Wspólny system opłat za przejazd podlega warunkom określonym w art. 7-7j i jest otwarty dla pozostałych państw członkowskich.”

4) W art. 9, ustępy 1a i 2 otrzymują brzmienie:

„1a. Niniejsza dyrektywa nie stanowi dla państw członkowskich przeszkody w niedyskryminacyjnym stosowaniu specjalnych opłat regulacyjnych mających na celu zmniejszenie zatoru lub przeciwdziałanie oddziaływaniu na środowisko, w tym niskiej jakości powietrza, na wszelkich drogach, **w szczególności na obszarach miejskich, w tym drogach należących do sieci transeuropejskich przecinających obszary miejskie.**

2. Państwo członkowskie, które nakłada opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych, zapewnia przeznaczenie przychodów uzyskanych z tej opłaty **w pierwszym rzędzie na ograniczanie, a w miarę możliwości eliminowanie kosztów zewnętrznych wynikających z transportu drogowego. Przychody te można również wykorzystać** na środki mające na celu ułatwienie prowadzenia skutecznej polityki cenowej, zmniejszenie u źródła zanieczyszczenia spowodowanego przez transport drogowy, łagodzenie jego skutków, poprawę wyników pojazdów **transportu drogowego w zakresie emisji CO₂ i zużycia energii**, a także rozwijanie **i poprawę istniejącej infrastruktury drogowej lub rozwijanie** alternatywnej infrastruktury dla użytkowników transportu.

Państwo członkowskie, które nakłada opłatę infrastrukturalną, określa wykorzystanie przychodów uzyskanych z tej opłaty. W celu umożliwienia rozwoju sieci transportowej jako całości przychody z opłat **są wykorzystywane głównie** na rzecz sektora transportu **drogowego** oraz do optymalizacji systemu **transportu drogowego**.

Od 2011 r. co najmniej 15 % przychodów uzyskanych z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych i opłat infrastrukturalnych w każdym państwie członkowskim przeznaczają się na wsparcie finansowe dla projektów TEN-T w celu zwiększania zrównoważonego charakteru transportu. Odsetek ten w miarę upływu czasu stopniowo ulega zwiększeniu.”

5) Artykuły 9b i 9c otrzymują brzmienie:

„Artykuł 9b

Komisja ułatwia dialog i wymianę wiedzy technicznej pomiędzy państwami członkowskimi w związku z wdrożeniem niniejszej dyrektywy, a w szczególności załączników do niej. Komisja uaktualnia załączniki 0, III, IIIa i IV w związku z postępowaniem naukowym i technicznym oraz **załączniki I, II i IIIa** w związku z inflacją. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 9c ust. 3.

Artykuł 9c

1. Komisję wspomaga komitet.

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

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust.1-4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

(*) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.”

6) Artykuł 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

1. Do dnia 31 grudnia 2012 r., a następnie co cztery lata państwa członkowskie, które nakładają opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych lub opłatę infrastrukturalną, sporządzają sprawozdanie o opłatach za przejazd nałożonych na ich terytorium i przekazują je Komisji. Sprawozdanie zawiera informacje na temat:

Środa, 11 marca 2009 r.

- a) opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczanej na podstawie średniej ważonej oraz konkretnych kwot pobieranych w przypadku każdej kombinacji klasy pojazdu, typu drogi i okresu;
- b) łącznych przychodów uzyskanych z opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, a także informacje na temat wykorzystania tych przychodów; ||
- c) **skutków opłat z tytułu kosztów zewnętrznych lub opłaty infrastrukturalnej dla zmiany modalnej, dla optymalizacji transportu drogowego i dla środowiska oraz skutków opłat z tytułu kosztów zewnętrznych dla kosztów zewnętrznych, które państwo członkowskie stara się pokryć za pomocą tychże opłat; oraz**
- d) opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej i łącznych przychodów uzyskanych z opłaty infrastrukturalnej.

2. Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2010 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące dostępności bezpiecznych i pewnych miejsc parkingowych w transeuropejskiej sieci dróg (TERN).

Po konsultacjach z właściwymi partnerami społecznymi do sprawozdania należy dołączyć wnioski w sprawie:

- a) **przeznaczania opłat infrastrukturalnych na utworzenie odpowiedniej liczby bezpiecznych i pewnych obszarów parkingowych w ramach transeuropejskiej sieci drogowej przez operatorów infrastruktury lub władze publiczne odpowiedzialne za transeuropejską sieć drogową;**
- b) **wytycznych dla Europejskiego Banku Inwestycyjnego, Funduszu Spójności i funduszy strukturalnych w celu należytego uwzględnienia bezpiecznych i pewnych obszarów parkingowych przy opracowywaniu i współfinansowaniu projektów transeuropejskiej sieci drogowej.**

3. Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2013 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie wprowadzenia w życie i skutków niniejszej dyrektywy, w szczególności w zakresie skuteczności przepisów dotyczących odzyskiwania kosztów związanych z zatorem i zanieczyszczeniem spowodowanym ruchem drogowym oraz włączenia pojazdów o masie powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton. W sprawozdaniu dokonuje się także oceny:

- a) zasadności uwzględnienia przy obliczaniu opłat za przejazd innych kosztów zewnętrznych, w szczególności kosztu emisji CO₂, w przypadku gdy ustalenia dotyczące wspólnego podatku paliwowego związanego ze zmianami klimatycznymi nie przyniosą jeszcze zadowalających rezultatów, kosztu wypadków oraz kosztów utraty różnorodności biologicznej;
- b) zasadności rozszerzenia zakresu stosowania dyrektywy na inne kategorie pojazdów;
- c) możliwości przyjęcia zrewidowanej klasyfikacji pojazdów do celów różnicowania opłat za przejazd, biorąc pod uwagę ich średni wpływ na środowisko, zator i infrastrukturę, a także ich wyniki w zakresie emisji CO₂ i zużycia energii oraz praktyczne i ekonomiczne możliwości nakładania i egzekwowania opłat za przejazd; ||
- d) technicznych i ekonomicznych możliwości wprowadzenia minimalnych opłat uzależnionych od pokonanej odległości na głównych drogach międzymiastowych. W sprawozdaniu precyzuje się ewentualny typ odcinków dróg, które mogłyby zostać obciążone opłatą, możliwe sposoby nakładania i egzekwowania takich opłat w opłacalny sposób oraz wspólną prostą metodę ustalania stawek minimalnych;
- e) **technicznych i ekonomicznych możliwości stopniowego zniesienia systemów opłat uzależnionych od czasu i wprowadzenia systemów uzależnionych od pokonanej odległości przy koniecznym utrzymaniu odstępstwa dla państw członkowskich posiadających granice zewnętrzne z krajami trzecimi, zezwalającego im na dalsze stosowanie systemów opłat uzależnionych od czasu w odniesieniu do pojazdów ciężarowych oczekujących na przejściach granicznych, oraz**

Środa, 11 marca 2009 r.

f) konieczności złożenia wniosku w sprawie koncepcji zapewnienia spójnej i równoczesnej internalizacji kosztów zewnętrznych dla wszystkich pozostałych środków transportu.

Do sprawozdania załączona jest ocena postępów w zakresie internalizacji kosztów zewnętrznych w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu oraz skierowany do Parlamentu Europejskiego i Rady wniosek w sprawie dalszej zmiany niniejszej dyrektywy.

7) W załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) akapit pierwszy otrzymuje następujące brzmienie:

„Niniejszy załącznik określa podstawowe zasady obliczania opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej, zgodnie z art. 7b ust. 1. Obowiązek powiązania opłat za przejazd z kosztami nie narusza swobody Państw Członkowskich do odstąpienia, zgodnie z art. 7b ust. 3, od pełnego odzyskiwania kosztów poprzez opłaty za przejazd ani ich swobody, zgodnie z art. 7f, ustalania danych opłat na poziomie innym niż średni (*).

(*) Niniejsze przepisy i elastyczność sposobu odzyskiwania kosztów w czasie (zob: pkt 2.1 tiret trzecie), zapewniają znaczny margines swobody w ustalaniu opłat na poziomach, które są do przyjęcia dla użytkowników i dostosowane do konkretnych celów polityki transportowej państwa członkowskiego.”

b) w punkcie 1 tiret drugie wyrażenie »art. 7a ust. 1« zastępuje się wyrażeniem »art. 7b ust. 3«.

8) Po załączniku III dodaje się tekst załącznika do niniejszej dyrektywy jako załącznik IIIa.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzają przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 31 grudnia 2010 r. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

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 ||

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

Środa, 11 marca 2009 r.

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK IIIa

MINIMALNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE NAKŁADANIA OPŁATY Z TYTUŁU KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH ORAZ ELEMENTY MAKSYMALNEGO KOSZTU ZEWNĘTRZNEGO PODLEGAJĄCEGO OPŁACIE

Niniejszy załącznik określa minimalne wymagania dotyczące nakładania opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych oraz elementy maksymalnego dozwolonego kosztu uwzględnianego przy ustalaniu kwoty opłaty.

1. Części danej sieci

Państwo członkowskie szczegółowo określa część lub części sieci, które podlegają opłacie z tytułu kosztów zewnętrznych.

Państwo członkowskie **może nałożyć** opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych tylko na część lub części sieci w **oparciu o obiektywne kryteria**.

■

2. Uwzględniane pojazdy, drogi i okresy

Państwo członkowskie powiadamia Komisję o klasyfikacji pojazdów, według której różnicowana będzie opłata za przejazd. Państwo członkowskie powiadamia także Komisję o lokalizacji dróg podlegających wyższym opłatom z tytułu kosztów zewnętrznych (zwanych dalej »drogami podmiejskimi«) oraz dróg podlegających niższym opłatom z tytułu kosztów zewnętrznych (zwanych dalej »innymi drogami międzymiastowymi«).

W stosownych przypadkach, powiadamia także Komisję o dokładnych okresach odpowiadających okresowi nocnemu i poszczególnym okresom szczytów dziennych, tygodniowych lub sezonowych, w czasie których może zostać nałożona wyższa opłata z tytułu kosztów zewnętrznych w celu odzwierciedlenia większego zatoru lub większej uciążliwości z powodu hałasu.

Klasyfikacja dróg i ustalenie okresów opiera się na obiektywnych kryteriach związanych z poziomem narażenia dróg i obszarów sąsiadujących na zator i zanieczyszczenie, takich jak gęstość zaludnienia, roczna liczba szczytów zanieczyszczeń zmierzonych zgodnie z dyrektywą 96/62/WE, średni ruch dobowy i godzinowy oraz poziom usług (wyrażoną w procentach część dnia lub roku, kiedy wykorzystanie drogi jest zbliżone lub przewyższa przepustowość, średnie opóźnienia i/lub długości kolejek). Użyte kryteria zostają przedstawione w powiadomieniu.

3. Kwota opłaty

Dla każdej **klasy emisji Euro** pojazdu, typu drogi i okresu, niezależny organ określa indywidualną, konkretną kwotę. Wynikająca z tego struktura opłat jest przejrzysta, otwarcie opublikowana i obowiązuje wszystkich użytkowników na równych warunkach.

Przy ustalaniu opłat niezależny organ postępuje według zasady skutecznej polityki cenowej, czyli stosuje cenę zbliżoną do społecznego krańcowego kosztu użycia pojazdu. Opłata zostaje ustalona na poziomie jak najbardziej zbliżonym do kosztów zewnętrznych, które mogą zostać przypisane do danej kategorii użytkowników dróg.

Opłatę ustala się także po uwzględnieniu ryzyka odplywu ruchu drogowego, łącznie z wszelkimi niekorzystnymi skutkami w zakresie bezpieczeństwa drogowego, środowiska i zatoru, oraz rozwiązań zmierzających do złagodzenia takich rodzajów ryzyka.

Niezależny organ monitoruje skuteczność systemu opłat w miejscach, gdzie jest on stosowany, w zakresie zmniejszenia szkód w środowisku wynikających z transportu drogowego oraz w zakresie zmniejszenia zatoru. Organ ten dostosowuje regularnie strukturę opłat oraz konkretną kwotę opłaty dla danej klasy **emisji Euro** pojazdu, typu drogi i okresu do zmian popytu w transporcie.

4. Elementy kosztów zewnętrznych

4.1. Koszt zanieczyszczenia powietrza spowodowanego ruchem drogowym

W przypadku gdy państwo członkowskie decyduje się uwzględnić koszt zanieczyszczenia powietrza spowodowanego ruchem drogowym w opłacie z tytułu kosztów zewnętrznych, niezależny organ oblicza należny koszt zanieczyszczenia powietrza spowodowanego ruchem drogowym stosując poniższe wzory lub przyjmując wartości jednostkowe z tabeli 1, jeżeli te ostatnie są niższe.

$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$, gdzie:

Środa, 11 marca 2009 r.

PCV_{ij} oznacza koszt zanieczyszczenia powietrza przez pojazd klasy i na drodze typu j (euro/pojazdokilometr)

EF_{ik} oznacza czynnik emisji zanieczyszczeń k i klasy pojazdu i (gram/kilometr)

PC_{jk} oznacza pieniężny koszt zanieczyszczenia k dla typu drogi j (euro/gram).

Pod uwagę brane są jedynie emisje pyłu zawieszonego oraz prekursorów ozonu, takich jak tlenek azotu i lotnych związków organicznych. Czynniki emisji będą takie same jak te użyte przez państwo członkowskie do sporządzenia krajowej inwentaryzacji zanieczyszczeń przewidzianej w dyrektywie 2001/81/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2001 r. w sprawie krajowych poziomów emisji dla niektórych rodzajów zanieczyszczenia powietrza ⁽¹⁾ (która wymaga użycia podręcznika inwentaryzacji emisji EMEP/CORINAIR) ⁽²⁾. Pieniężny koszt zanieczyszczeń przyjmuje się z tabeli 13 »Podręcznika dotyczącego szacowania kosztów zewnętrznych w sektorze transportu« (Handbook on estimation of external cost in the transport sector) ||.

Tabela 1: **Maksymalny należny pieniężny** koszt zanieczyszczenia powietrza **przez wszelkie pojazdy danej klasy**

Eurocent/pojazdokilometr	Drogi podlegające wyższym opłatom z tytułu kosztów zewnętrznych/ Podmiejskie drogi i autostrady	Drogi podlegające niższym opłatom z tytułu kosztów zewnętrznych/ Międzyzmiastowe drogi i autostrady
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V ■	3	2
EURO VI	2	1
Mniej zanieczyszczające niż EURO VI, np. hybrydowe i elektryczne pojazdy ciężarowe lub pojazdy zasilane przez połączenie gazu ziemnego z wodorem oraz z napędem wodorowym.	0	0

Wartości w eurocentach, 2000 r.

Wartości w tabeli 1 przedstawiają średnie arytmetyczne wartości podanych w tabeli 15 »Podręcznika dotyczącego szacowania kosztów zewnętrznych w sektorze transportu« || dla pojazdów należących do różnych klas wagowych. Państwa członkowskie mogą stosować współczynnik korygujący do wartości z tabeli 1 w celu odzwierciedlenia faktycznego składu floty pod względem rozmiarów pojazdów. Wartości w tabeli 1 można pomnożyć przez współczynnik wynoszący maksymalnie 2 w przypadku obszarów górskich w zakresie, w jakim jest to uzasadnione nachyleniem dróg, wysokością i/lub inwersjami temperatury.

Niezależny organ może przyjąć metody alternatywne, stosując dane z pomiarów zanieczyszczeń powietrza i lokalną wartość pieniężnego kosztu zanieczyszczeń powietrza, pod warunkiem że wyniki nie przekraczają wyników, które zostałyby uzyskane za pomocą powyższych wzorów lub powyższych wartości jednostkowych dla jakiegokolwiek klasy pojazdów.

Wszystkie parametry, dane oraz inne informacje konieczne do wyjaśnienia sposobu obliczenia kosztu zanieczyszczenia powietrza podaje się do wiadomości publicznej.

4.2. Koszt zanieczyszczenia hałasem spowodowanego ruchem drogowym

W przypadku gdy państwo członkowskie decyduje się uwzględnić cały koszt zanieczyszczenia hałasem spowodowanego ruchem drogowym lub jego część w opłacie z tytułu kosztów zewnętrznych, niezależny organ oblicza należny koszt zanieczyszczenia hałasem spowodowanego ruchem drogowym, stosując poniższe wzory lub przyjmując wartości jednostkowe z tabeli 2, jeżeli te ostatnie są niższe.

$$NCV_{ij} \text{ (dzień)} = \sum^k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

⁽¹⁾ Dz.U. L 309 z 27.11.2001, s. 22.

⁽²⁾ Metodologia Europejskiej Agencji Środowiska. ||

Środa, 11 marca 2009 r.

$NCV_{ij}(\text{noc}) = n \times NCV_{ij}(\text{dzień})$, gdzie:

NCV_{ij} oznacza koszt hałasu powodowanego przez pojazd klasy i na drodze typu j (euro/pojazdokilometr)

NC_{jk} oznacza koszt hałasu na osobę narażoną na drodze typu j na poziom hałasu k (euro/osobę)

POP_k oznacza ludność narażoną na dzienny poziom hałasu k na kilometr (osoba/kilometr)

ADT oznacza średniodobowy ruch (w pojazdach)

n oznacza współczynnik korygujący dla nocy.

Liczbę ludności narażoną na poziom hałasu k przyjmuje się ze strategicznych map hałasu, sporządzonych na podstawie art. 7 dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. ⁽¹⁾

Koszt na osobę narażoną na poziom hałasu k przyjmuje się z tabeli 20 »Podręcznika dotyczącego szacowania kosztów zewnętrznych w sektorze transportu« ||.

Średniodobowy ruch zakłada współczynnik wagowy o wartości nieprzekraczającej 4 pomiędzy pojazdami ciężarowymi a samochodami osobowymi.

Tabela 2: Należny koszt hałasu powodowanego przez pojazdy

Eurocent/pojazdokilometr	Dzień	Noc
Drogi podmiejskie	1,1	2
Inne drogi międzymiastowe	0,13	0,23

Wartości w eurocentach, 2000 r.

Źródło: »Podręcznik dotyczący szacowania kosztów zewnętrznych w sektorze transportu« (Handbook on estimation of external cost in the transport sector), tabela 22 ||

Wartości z tabeli 2 można pomnożyć przez współczynnik wynoszący maksymalnie 5 w przypadku obszarów górskich w zakresie, w jakim jest to uzasadnione nachyleniem dróg, inwersjami temperatury i/lub »efektem amfiteatru« dolin.

Wszystkie parametry, dane oraz inne informacje konieczne do wyjaśnienia sposobu obliczenia należnego kosztu hałasu podaje się do wiadomości publicznej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12.”

Publiczny dostęp do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji (przekształcenie) ***I

P6_TA(2009)0114

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji (przekształcenie) (COM(2008)0229 – C6-0184/2008 –2008/0090 (COD))

(2010/C 87 E/62)

(Procedura współdecyzji: pierwsze czytanie)

Wniosek został zmieniony w dniu 11 marca 2009 w następujący sposób ⁽¹⁾:

⁽¹⁾ Sprawa została następnie odesłana do komisji zgodnie z artykułem 53 ust. 2 (A6-0077/2009).