

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

STANOWISKO RADY (UE) NR 6/2011 W PIERWSZYM CZYTANIU

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

Przyjęte przez Radę w dniu 14 lutego 2011 r.

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/C 77 E/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

środowiska muszą ponadto być uwzględniane podczas określania i realizacji polityki Unii w innych dziedzinach, w tym wspólnej polityki transportowej.

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Promocja transportu zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju jest jednym z kluczowych elementów wspólnej polityki transportowej. Aby osiągnąć ten cel, należy ograniczyć wpływ sektora transportu na zmianę klimatu oraz jego negatywne oddziaływanie, w szczególności zmniejszyć utrudniające mobilność zatępy komunikacyjne oraz zanieczyszczenie powietrza i zanieczyszczenie hałasem szkodzące zdrowiu i środowisku. Wymogi dotyczące ochrony

(2) Cel polegający na ograniczeniu negatywnego oddziaływania transportu należy realizować w taki sposób, aby uniknąć tworzenia nieproporcjonalnych przeszkód dla swobody przepływu, co byłoby niekorzystne dla stabilnego wzrostu gospodarczego, prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego i spójności terytorialnej.

(3) Aby odpowiednio zoptymalizować system transportowy, we wspólnej polityce transportowej należy korzystać z kombinacji instrumentów mających na celu poprawę infrastruktury transportowej i korzystania z technologii oraz umożliwienie skutecznego zarządzania popytem na usługi transportowe poprzez, w szczególności, wspieranie odnowienia floty, wydajniejsze wykorzystanie infrastruktury i współmodalność. Wymaga to dalszego stosowania zasady „użytkownik płaci” oraz rozwijania i wdrażania zasady „zanieczyszczający płaci” w sektorze transportu we wszystkich rodzajach transportu.

(4) W dyrektywie 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. ⁽⁴⁾ Komisję wezwano do przedstawienia modelu oceny wszelkich zewnętrznych kosztów wynikających z użytkowania infrastruktury transportowej, który służyć będzie jako podstawa obliczania w przyszłości opłat za korzystanie z infrastruktury. Modelowi temu towarzyszyć miała analiza skutków internalizacji kosztów zewnętrznych w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu i strategia stopniowego wdrażania tego modelu oraz, w stosownych przypadkach, wnioski dotyczące dalszych zmian wspomnianej dyrektywy.

⁽¹⁾ Dz.U. C 255 z 22.9.2010, s. 92.

⁽²⁾ Dz.U. C 120 z 28.5.2009, s. 47.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r. (Dz.U. C 87 E z 1.4.2010, s. 345) i stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 14 lutego 2011 r. Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia

⁽⁴⁾ Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42.

- (5) Aby w polityce transportowej skuteczniej uwzględniać zasady zrównoważonego rozwoju, w cenach transportu należy lepiej odzwierciedlić koszty związane z zanieczyszczeniem powietrza i zanieczyszczeniem hałasem spowodowanymi ruchem drogowym, ze zmianą klimatu i zatorami komunikacyjnymi wynikającymi z faktycznego korzystania ze wszystkich rodzajów transportu; pozwoli to zoptymalizować użytkowanie infrastruktury, zmniejszyć zanieczyszczenia lokalne, przeciwdziałać zatorom komunikacyjnym oraz zmianie klimatu jak najniższym kosztem dla gospodarki. Wymaga to zastosowania do wszystkich rodzajów transportu podejścia stopniowego, które uwzględni ich szczególną charakterystykę.
- (6) W sektorze transportu drogowego opłaty za przejazd w formie opłat za użytkowanie infrastruktury uzależnionych od pokonanej odległości stanowią sprawiedliwy i skuteczny instrument ekonomiczny służący osiągnięciu zrównoważonej polityki transportowej, ponieważ są bezpośrednio związane z korzystaniem z infrastruktury, efektywnością środowiskową pojazdów oraz miejscem i czasem ich użytkowania, a zatem możliwe jest ustalenie tych opłat na poziomie odzwierciedlającym koszt związany z zanieczyszczeniem i zatorami komunikacyjnymi spowodowanymi 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 to, z którego państwa członkowskiego pochodzą lub w którym państwie członkowskim mają siedzibę, oraz są proporcjonalne do intensywności korzystania z sieci drogowej.
- (7) Z analizy skutków wynika, że stosowanie opłat za przejazd obliczanych na podstawie kosztu związanego z zanieczyszczeniem, a w przypadku dróg o zagęszczonej sieci – na podstawie większego zróżnicowania stawek opłat za przejazd w okresach dużego natężenia ruchu, mogłoby mieć pozytywny wpływ na system transportowy oraz przyczyniłoby się do realizacji unijnej strategii dotyczącej zmiany klimatu. Mogłoby ono doprowadzić do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i lokalnych zanieczyszczeń poprzez zachęcanie do wykorzystywania bardziej ekologicznych technologii pojazdów, optymalizację rozwiązań logistycznych oraz ograniczenie pustych przebiegów. W pośredni sposób mogłoby odegrać znaczącą rolę w zmniejszaniu zużycia paliwa i walce ze zmianą klimatu.
- (8) Niniejsza dyrektywa nie uniemożliwia państwom członkowskim stosowania krajowych zasad pobierania opłat od innych użytkowników dróg nieobjętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.
- (9) Koszty zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem spowodowanymi ruchem drogowym, takie jak koszty ochrony zdrowia, w tym koszty opieki medycznej, koszty strat w zbiorach i innych strat w produkcji, a także koszty socjalne, ponoszone są na terytorium państwa członkowskiego, w którym odbywa się transport. Zasada „zanieczyszczający płaci” będzie stosowana dzięki pobieraniu opłat związanych z kosztami zewnętrznymi, co przyczyni się do zmniejszenia tych kosztów.
- (10) Do celów niniejszej dyrektywy opracowany przez Komisję model obliczania kosztów zewnętrznych związanych z zanieczyszczeniem powietrza i zanieczyszczeniem hałasem spowodowanymi ruchem drogowym dostarcza wiarygodnych metod i szeregu wartości jednostkowych, które mogą już posłużyć za podstawę obliczania opłat z tytułu kosztów wewnętrznych.
- (11) Nadal utrzymują się wątpliwości, jeżeli chodzi o koszty i zalety systemów, które trzeba wprowadzić, aby zapewnić zróżnicowanie opłat na drogach o małym natężeniu ruchu drogowego. Dopóki takie wątpliwości nie zostaną rozwiane, najważniejsze wydaje się elastyczne podejście na poziomie unijnym. To elastyczne podejście powinno pozostawić państwom członkowskim możliwość podjęcia decyzji, czy i na których drogach wprowadzić opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w zależności od lokalnej i krajowej charakterystyki sieci.
- (12) Opłaty za korzystanie z infrastruktury przez określony czas (dziennie, tygodniowe, miesięczne lub roczne) nie powinny być mniej korzystne dla okazjonalnych użytkowników, ponieważ znaczną ich część będą prawdopodobnie stanowić przewoźnicy zagraniczni. Należy zatem ustalić bardziej precyzyjne proporcje między stawkami dziennymi, tygodniowymi, miesięcznymi i rocznymi dla pojazdów ciężarowych.
- (13) Wyraźne i przejrzyste wdrożenie systemów opłat mogłoby prowadzić do lepszego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Dlatego należy unikać niespójnych systemów opłat, które mogłyby zaburzyć konkurencję w międzynarodowym transporcie towarowym w transeuropejskiej sieci drogowej lub na pewnych odcinkach tej sieci oraz na innych dodatkowych odcinkach ich połączonych sieci drogowych lub autostrad, które nie stanowią części transeuropejskiej sieci drogowej. Te same zasady pobierania opłat powinny mieć zastosowanie w szczególności do wszystkich odcinków sieci autostrad w danym państwie członkowskim.
- (14) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość odzyskiwania w formie opłaty za przejazd jak największej części kosztów infrastruktury i kosztów zewnętrznych dopuszczonych na mocy niniejszej dyrektywy, lecz powinny mieć także możliwość zdecydowania o pobieraniu opłat z tytułu jednego lub obu rodzajów tych kosztów na niższym poziomie lub niepobieraniu takich opłat w ogóle.
- (15) Określając, na której sieci będzie pobierana opłata z tytułu kosztów zewnętrznych, państwa członkowskie powinny mieć możliwość zdecydowania o niepobieraniu opłat z tytułu kosztów zewnętrznych na niektórych drogach, aby poprawić dostęp do regionów peryferyjnych, śródlądowych lub wyspiarskich oraz poprawić ich konkurencyjność.
- (16) Powinna istnieć możliwość dodania do opłaty infrastrukturalnej elementu kosztu zewnętrznego opartego na kosztach związanych z zanieczyszczeniem powietrza i zanieczyszczeniem hałasem spowodowanymi ruchem drogowym. Należy zezwolić na dodanie do kosztu użytkowania infrastruktury elementu kosztu zewnętrznego uwzględnionego w opłatach za przejazd, o ile spełnione zostaną pewne warunki dotyczące obliczania kosztów, co pozwoli uniknąć pobierania nienależnych opłat.

- (17) Aby lepiej odzwierciedlić koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza i zanieczyszczeniem hałasem spowodowanymi ruchem drogowym, opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych należy zróżnicować w zależności od typu dróg i rodzaju pojazdów oraz, w przypadku hałasu, od poszczególnych okresów.
- (18) Zatory komunikacyjne mają negatywne skutki, gdyż dla ogółu użytkowników dróg oznaczają stratę czasu i marnowanie paliwa. Zróżnicowanie opłat infrastrukturalnych może stanowić narzędzie kontroli zatorów komunikacyjnych, pod warunkiem że zróżnicowane opłaty za przejazd będą stanowiły dla użytkowników dróg wyraźny i istotny sygnał cenowy skłaniający ich do zmiany zachowania i unikania dróg, na których występują zatory komunikacyjne, w godzinach dużego natężenia ruchu.
- (19) Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku⁽¹⁾ ustanawia już podstawę rozwijania i uzupełniania zestawu unijnych środków dotyczących hałasu emitowanego przez pojazdy drogowe i infrastrukturę, gdyż nakłada na właściwe organy obowiązek sporządzania strategicznych map hałasu na dużych drogach i sporządzania planów działania służących zmniejszeniu hałasu tam, gdzie oddziaływanie hałasu może powodować szkodliwe skutki dla ludzkiego zdrowia.
- (20) Sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego wymaga ram unijnych, aby zagwarantować, by opłaty drogowe, ustalane na podstawie lokalnego kosztu zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem spowodowanych ruchem drogowym oraz na podstawie kosztu zatorów komunikacyjnych, były przejrzyste, proporcjonalne i niedyskryminacyjne. Ramy te powinny zawierać wspólne zasady dotyczące pobierania opłat, metod obliczeniowych, maksymalnych poziomów i jednostkowych wartości kosztów zewnętrznych ustalonych w oparciu o uznane metody naukowe, a także procedury dotyczące powiadamiania Komisji i składania jej sprawozdań na temat systemów opłat za przejazd.
- (21) Jeżeli państwo członkowskie wyznaczy organ ustalający wysokość opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, nie powinien on mieć możliwości czerpania żadnych korzyści z ustalenia stawki na niewłaściwym poziomie, a zatem powinien być niezależny od podmiotu, który pobiera opłaty i zarządza wpływami z opłat.
- (22) Aby zapewnić pierwszeństwo realizacji priorytetowych projektów o znaczeniu europejskim, określonych w załączniku III do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej⁽²⁾, państwa członkowskie, które mają możliwość zastosowania dopłaty, powinny skorzystać z tego rozwiązania, zanim nałożą opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych. Aby uniknąć nadmiernego obciążania użytkowników, opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych nie należy łączyć z dopłatą, chyba że wysokość kosztów zewnętrznych przekracza wysokość pobieranej już dopłaty. W takim przypadku właściwe jest zatem odliczenie wysokości dopłaty od opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych.
- (23) Nie należy zezwalać na stosowanie zniżek lub ulg na opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, ponieważ istnieje duże ryzyko, że bezpodstawnie dyskryminowałyby one pewne kategorie użytkowników.
- (24) Z zastrzeżeniem odpowiednich postanowień Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczących pomocy państwa, należy zezwolić na stosowanie zachęt w przypadku podróży wiążących się z kosztownymi zmianami środków transportu, np. transport drogowy – morski – drogowy, w interesie spójności terytorialnej oraz dostępności i konkurencyjności regionów peryferyjnych, śródlądowych lub wyspiarskich.
- (25) Powinna istnieć możliwość zezwolenia na stosowanie w pewnych okolicznościach zniżek lub ulg w opłatach infrastrukturalnych dla różnych kategorii użytkowników, np. częstych użytkowników lub użytkowników elektronicznych systemów opłat za przejazd.
- (26) Obciążanie kosztami zewnętrznymi poprzez pobieranie opłat za przejazd będzie miało większy wpływ na decyzje użytkowników, jeżeli będą oni posiadali wiedzę na temat takich kosztów. Dlatego należy te koszty wyodrębnić w zestawieniu, na rachunku lub w równoważnym dokumencie wydawanym przez operatora pobierającego opłaty za przejazd. Co więcej, dokument taki mógłby ułatwić przewoźnikom przenoszenie kosztów związanych z opłatami z tytułu kosztów zewnętrznych na nadawcę lub innych klientów.
- (27) Zastosowanie elektronicznych systemów opłat za przejazd jest wskazane, aby uniknąć zakłóceń w płynnym ruchu pojazdów oraz zapobiegać niekorzystnym skutkom dla środowiska lokalnego powodowanym przez kolejki przy bramkach poboru opłat. Pożądane jest zatem pobieranie opłat z tytułu kosztów zewnętrznych za pomocą takich systemów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie⁽³⁾.
- (28) Pomimo że decyzje w sprawie krajowych wydatków publicznych, w tym wykorzystania wpływów uzyskanych w wyniku wykonania niniejszej dyrektywy, zgodnie z zasadą pomocniczości leżą w kompetencjach państw członkowskich, dodatkowe wpływy uzyskane z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych lub równoważnik finansowej wartości tych wpływów powinno się, zgodnie z celami polityki transportowej, jakim służy niniejsza dyrektywa, wykorzystywać na korzyść sektora transportowego i w celu sprzyjania zrównoważonej mobilności społeczeństwa. Projekty takie powinny być zatem związane, między innymi, z ułatwianiem prowadzenia skutecznej polityki cenowej, zmniejszaniem u źródła zanieczyszczenia spowodowanego przez transport drogowy, łagodzeniem skutków tego zanieczyszczenia, poprawą parametrów pojazdów w zakresie emisji CO₂ i zużycia energii, rozwijaniem alternatywnej infrastruktury dla użytkowników transportu, optymalizacją rozwiązań logistycznych lub poprawą bezpieczeństwa drogowego.

⁽¹⁾ Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12.

⁽²⁾ Dz.U. L 204 z 5.8.2010, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 124.

- (29) W celu sprzyjania interoperacyjności systemów pobierania opłat za przejazd i z zastrzeżeniem spełnienia pewnych warunków, należy zezwolić na współpracę dwóch lub większej liczby państw członkowskich w zakresie wprowadzenia wspólnych systemów opłat za przejazd.
- (30) Komisja powinna we właściwym czasie przekazać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie kompleksową ocenę doświadczeń nabytych w państwach członkowskich stosujących opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych lub opłaty infrastrukturalne zgodnie z niniejszą dyrektywą.
- (31) Rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności⁽¹⁾ stanowi, że wpływy uzyskane z opłat ponoszonych bezpośrednio przez użytkowników muszą być uwzględnione przy ustalaniu luki w finansowaniu w przypadku projektów generujących dochód. Wpływów uzyskanych z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych nie należy jednak uwzględniać przy obliczaniu luki w finansowaniu, gdyż powinny one być wydawane na projekty mające na celu zmniejszenie u źródła zanieczyszczenia spowodowanego przez transport drogowy, łagodzenie skutków tego zanieczyszczenia, poprawę parametrów pojazdów w zakresie emisji CO₂ i zużycia energii, a także rozwijanie alternatywnej infrastruktury dla użytkowników transportu.
- (32) Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do niektórych dostosowań załączników. Szczególne znaczenie ma przeprowadzenie przez Komisję stosownych konsultacji podczas prac przygotowawczych, w tym na szczeblu ekspertów.
- (33) Środki niezbędne do wprowadzenia w życie 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⁽²⁾.
- (34) Przy wprowadzaniu alternatywnych metod naukowych obliczania opłat z tytułu kosztów zewnętrznych państwa członkowskie powinny mieć możliwość uwzględnienia wartości pieniężnych kosztów czynników zewnętrznych, które przewidziane są w „Podręczniku szacowania kosztów zewnętrznych w sektorze transportu” (*Handbook on estimation of external cost in the transport sector*)⁽³⁾ zawierającym przegląd najnowszych teorii i praktyk w zakresie szacowania kosztów zewnętrznych.
- (35) W obszarach górskich opisanych w badaniu: *Obszary górskie w Europie: Analiza obszarów górskich w państwach członkowskich UE, państwach przystępujących i innych państwach europejskich* wykonanym na zlecenie Komisji Europejskiej w roku 2004 powinno się zezwolić na pobieranie wyższych opłat z tytułu kosztów zewnętrznych, o ile obiektywne dane naukowe dowiodą, że zanieczyszczenie powietrza i zanieczyszczenie hałasem mają bardziej szkodliwe skutki w tych obszarach górskich ze względu na okoliczności geograficzne i zjawiska fizyczne, takie jak nachylenie dróg, inwersje temperatury lub „efekt amfiteatralny” w dolinach.
- (36) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽⁴⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzenia – dla własnych celów oraz w interesie Unii – tabel możliwe dokładnie ilustrujących korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, a także do podawania tych tabel do wiadomości publicznej.
- (37) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie zachęcanie do różnicowania opłat na podstawie kosztów zewnętrznych, aby sprzyjać organizacji transportu z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju, nie może zostać osiągnięty w wystarczającym stopniu przez same państwa członkowskie, natomiast ze względu na znaczenie ponadgranicznego wymiaru transportu możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie unijnym, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ;

Artykuł 1

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

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się literę w brzmieniu:

„ad) »autostrada« oznacza drogę specjalnie zaprojektowaną i wybudowaną dla ruchu pojazdów silnikowych, która nie obsługuje przylegających do niej posiadłości, oraz która:

(i) z wyjątkiem specjalnych miejsc lub tymczasowych okoliczności, które to uniemożliwiają, posiada oddzielne jezdnie dla obydwu kierunków ruchu, oddzielone od siebie nieprzeznaczonym do ruchu pasem rozdzielającym lub, wyjątkowo, w inny sposób;

(ii) nie krzyżuje się na jednym poziomie z żadną drogą, linią kolejową, torami tramwajowymi, ścieżką dla rowerów lub drogą dla pieszych; oraz

(iii) jest odpowiednio oznaczona jako autostrada;”;

⁽¹⁾ Dz.U. L 210 z 31.7.2006, s. 25.

⁽²⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

b) lit. b) i ba) otrzymują brzmienie:

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

ba) »opłata infrastrukturalna« oznacza opłatę pobieraną w celu odzyskania kosztów budowy, utrzymania, eksploatacji i rozwoju infrastruktury ponoszonych w danym państwie członkowskim;”;

c) dodaje się litery w brzmieniu:

„bb) »opłata z tytułu kosztów zewnętrznych« oznacza opłatę pobieraną w celu odzyskania kosztów ponoszonych w danym państwie członkowskim i związanych z zanieczyszczeniem powietrza lub zanieczyszczeniem hałasem spowodowanymi ruchem drogowym;

bc) »koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym« oznacza koszt szkód spowodowanych uwolnieniem pyłu zawieszonego oraz prekursorów ozonu, takich jak tlenek azotu i lotne związki organiczne, w trakcie eksploatacji pojazdu;

bd) »koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym« oznacza koszt szkód spowodowanych hałasem emitowanym przez pojazdy lub wywołanym oddziaływaniem między pojazdami a powierzchnią drogi;

be) »opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej« oznacza łączne wpływy 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 wpływy 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;”;

d) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) »pojazd« oznacza pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, który jest przeznaczony lub wykorzystywany do drogowego przewozu towarów i którego maksymalna dopuszczalna masa całkowita wynosi ponad 3,5 tony;”;

2) art. 7, 7a i 7b otrzymują brzmienie:

„Artykuł 7

1. Bez uszczerbku dla art. 9 ust. 1a, państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzać opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury w transeuropejskiej sieci drogowej lub na pewnych odcinkach tej sieci oraz na innych dodatkowych odcinkach ich sieci autostrad, które nie stanowią części transeuropejskiej sieci drogowej, na warunkach określonych w ust. 2, 3, 4 i 5 niniejszego artykułu i w art. 7a–7k. Przepis ten nie narusza prawa państw członkowskich, zgodnie z postanowieniami Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, do stosowania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na innych drogach, pod warunkiem że nałożenie takich opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na tych innych drogach nie jest dyskryminujące dla międzynarodowego ruchu drogowego i nie powoduje zakłóceń konkurencji między operatorami.

2. Państwa członkowskie nie nakładają jednocześnie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury na jednym odcinku drogi na jakąkolwiek kategorię pojazdów. Jednak państwo członkowskie, które pobiera opłatę za korzystanie z infrastruktury w swojej sieci, może nałożyć także opłaty za przejazd z tytułu korzystania z mostów, tuneli i przejazdów przez przełęcze górskie.

3. Opłaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury nie mogą być dyskryminujące, bezpośrednio ani pośrednio, ze względu na przynależność państwową przewoźnika ani ze względu na to, w którym państwie członkowskim lub państwie trzecim ma on siedzibę lub zarejestrował pojazd, ani ze względu na miejsce rozpoczęcia 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 urządzeń rejestrujących 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 przepisami art. 6 ust. 2 lit. a) i b) niniejszej dyrektywy i podlegających warunkom przewidzianym w tych przepisach.

5. Państwo członkowskie może zdecydować o stosowaniu opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury jedynie w odniesieniu do pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 12 ton, jeżeli uzna, że rozszerzenie ich na pojazdy poniżej 12 ton miałyby między innymi następujące skutki:

a) spowodowałyby, poprzez przeniesienie ruchu drogowego, znaczące niekorzystne skutki dla płynnego ruchu pojazdów, środowiska, poziomów hałasu, zatorów komunikacyjnych, zdrowia lub bezpieczeństwa drogowego;

b) pociągnęłyby za sobą koszty administracyjne w wysokości powyżej 30 % dodatkowych wpływów, jakie zostałyby uzyskane w wyniku tego rozszerzenia.

Artykuł 7a

1. Opłaty za korzystanie z infrastruktury są proporcjonalne do długości okresu użytkowania infrastruktury, przy czym nie są one wyższe niż wartości przewidziane w załączniku II, i można je uiszczać za okres dnia, tygodnia, miesiąca lub roku. Stawka miesięczna nie przekracza 10 % stawki rocznej, stawka tygodniowa nie przekracza 5 % stawki rocznej i stawka dzienna nie przekracza 2 % stawki rocznej.

Państwo członkowskie może zastosować jedynie stawki roczne wobec pojazdów zarejestrowanych na jego terytorium.

2. Państwa członkowskie ustalają 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 odzyskiwania kosztów infrastruktury. Opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej jest powiązana z kosztami budowy, eksploatacji, utrzymania i rozwoju danej sieci infrastruktury. Opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej może także uwzględniać zwrot z kapitału lub marżę zysku opartą na warunkach rynkowych.

2. Uwzględnione koszty odnoszą się do sieci lub tej jej części, na której pobierane są opłaty infrastrukturalne, oraz do objętych tymi opłatami pojazdów. Państwa członkowskie mogą zdecydować o odzyskiwaniu tylko określonego odsetka tych kosztów.

Artykuł 7c

1. Opłata z tytułu kosztów zewnętrznych może być powiązana z kosztem związanym z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym. Na tych odcinkach dróg, które przebiegają przez obszary gęsto zamieszkane przez ludność narażoną na zanieczyszczenie hałasem spowodowanym ruchem drogowym, opłata z tytułu kosztów zewnętrznych może obejmować koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym.

Opłata z tytułu kosztów zewnętrznych jest zróżnicowana i jest ustalana zgodnie z minimalnymi wymogami i metodami wyszczególnionymi w załączniku IIIa; opłata ta nie przekracza wartości maksymalnych określonych w załączniku IIIb.

2. Uwzględnione koszty odnoszą się do sieci lub tej jej części, na której pobierane są opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, oraz do objętych tymi opłatami pojazdów. Państwa członkowskie mogą zdecydować o odzyskiwaniu tylko określonego odsetka tych kosztów.

3. Pojazdy, które spełniają najsurowsze normy emisji EURO, są zwolnione z opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych odnoszącej się do zanieczyszczenia powietrza spowodowanego ruchem drogowym w okresie czterech lat od dat

rozpoczęcia stosowania określonej w przepisach wprowadzających te normy.

4. Wysokość opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych ustala zainteresowane państwo członkowskie. Jeżeli państwo członkowskie wyznacza do tego celu organ, jest on prawnie i finansowo niezależny od organizacji odpowiedzialnej za zarządzanie częścią lub całością opłat lub za pobór części lub całości opłat.

Artykuł 7d

Przed upływem jednego roku od przyjęcia przyszłych i bardziej rygorystycznych norm emisji EURO Parlament Europejski i Rada określają, zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą, odnośne wartości maksymalne w załączniku IIIb.

Artykuł 7e

1. Państwa członkowskie obliczają maksymalny poziom opłaty infrastrukturalnej, używając metody opartej na podstawowych zasadach obliczeniowych określonych w załączniku III.

2. W przypadku opłat za przejazd pobieranych w ramach koncesji maksymalny poziom opłaty infrastrukturalnej nie przekracza poziomu, który wynikałby z użycia metody opartej na podstawowych zasadach obliczeniowych określonych w załączniku III. Równowartość tych poziomów ocenia się na podstawie okresu odniesienia o racjonalnej długości odpowiedniej do charakteru danej umowy koncesyjnej.

3. Systemy pobierania 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 obowiązkowi określonym w ust. 1 i 2 tak długo, jak systemy te pozostają w mocy oraz pod warunkiem, że nie zostały w znaczący sposób zmienione.

Artykuł 7f

1. W wyjątkowych przypadkach dotyczących infrastruktury w regionach górskich oraz po poinformowaniu Komisji do opłaty infrastrukturalnej pobieranej na określonych odcinkach dróg, na których mogą powstawać duże zatory komunikacyjne lub na których korzystanie z pojazdów znacznie szkodzi środowisku, może zostać dodana dopłata, pod warunkiem że:

a) wpływy uzyskane z dopłaty są inwestowane w finansowanie realizacji priorytetowych projektów o znaczeniu europejskim, określonych w załączniku III do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (**), które przyczyniają się bezpośrednio do łagodzenia zatorów komunikacyjnych 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. 7e, z wyjątkiem sytuacji, gdy uzyskane wpływy są inwestowane w transgraniczne odcinki projektów priorytetowych o znaczeniu europejskim, obejmujących infrastrukturę w regionach górskich – w takich przypadkach dopłata nie może przekraczać 25 %;
- c) zastosowanie dopłaty nie spowoduje niesprawiedliwego traktowania przewoźników komercyjnych w porównaniu do pozostałych użytkowników dróg;
- d) opis dokładnej lokalizacji dopłaty oraz dowód decyzji o finansowaniu priorytetowych 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 zgodny, pod względem oczekiwanych wpływów, z planami finansowymi oraz z analizą kosztów i korzyści w odniesieniu do projektów współfinansowanych z wpływów pochodzących z dopłaty.

Akapit pierwszy ma zastosowanie do nowych projektów transgranicznych, pod warunkiem wyrażenia zgody przez wszystkie państwa członkowskie zaangażowane w taki projekt.

2. Dopłatę można stosować w przypadku opłaty infrastrukturalnej zróżnicowanej zgodnie z art. 7g.

3. Po otrzymaniu wymaganych informacji od państwa członkowskiego zamierzającego zastosować dopłatę Komisja udostępnia je członkom komitetu, o którym mowa w art. 9d. 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 zainteresowane państwo członkowskie lub zażądać ich zmiany, zgodnie z procedurą konsultacyjną, o której mowa w art. 9d ust. 2.

4. Na odcinkach dróg, w których przypadku spełnione są kryteria stosowania dopłaty przewidziane w ust. 1, państwa członkowskie nie mogą pobierać opłat z tytułu kosztów zewnętrznych, chyba że stosowana jest dopłata.

5. Wysokość dopłaty odliczana jest od wysokości opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych obliczonej zgodnie z art. 7c.

Artykuł 7g

1. Państwa członkowskie różnicują opłatę infrastrukturalną w zależności od klasy emisji EURO pojazdu w taki

sposób, aby nie była ona w żadnym przypadku wyższa o więcej niż 100 % od tej samej opłaty nakładanej na równoważne pojazdy spełniające najsurowsze normy emisji. Obowiązujące umowy koncesyjne są objęte zwolnieniem z tego wymogu do czasu przedłużenia umowy.

Państwo członkowskie może jednak zastosować odstępstwo od wymogu różnicowania opłaty infrastrukturalnej, jeżeli:

- (i) wymóg ten poważnie zagrażałby spójności systemów opłat za przejazd na jego terytorium;
- (ii) wprowadzenie takiego zróżnicowania nie byłoby technicznie wykonalne w danym systemie opłat za przejazd;
- (iii) wymóg ten spowodowałby zmianę tras ruchu pojazdów powodujących największe zanieczyszczenia, wywołując negatywne skutki w zakresie bezpieczeństwa drogowego i zdrowia publicznego; lub
- (iv) opłata za przejazd zawiera opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych.

O każdym takim odstępstwie lub zwolnieniu powiadamia się Komisję.

2. Jeżeli w przypadku kontroli kierowca lub, w stosownym przypadku, przewoźnik nie są w stanie przedstawić dokumentów pojazdu koniecznych do ustalenia klasy emisji EURO pojazdu, państwa członkowskie mogą zastosować opłatę za przejazd na najwyższym możliwym poziomie.

3. Opłata infrastrukturalna może również być różnicowana po to, aby zmniejszyć zatory komunikacyjne, zminimalizować szkody w infrastrukturze i zoptymalizować wykorzystanie danej infrastruktury lub promować bezpieczeństwo drogowe, pod warunkiem że:

- a) zróżnicowanie to jest przejrzyste, podawane do wiadomości publicznej i obejmuje wszystkich użytkowników na równych warunkach;
- b) zróżnicowanie jest zależne od pory dnia, kategorii dnia lub pory roku;
- c) opłata infrastrukturalna nie jest w żadnym wypadku wyższa o więcej niż 175 % maksymalnego poziomu opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej, o której mowa w art. 7b; oraz
- d) okresy dużego natężenia ruchu, w których pobiera się wyższe opłaty infrastrukturalne w celu zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, nie przekraczają pięciu godzin w ciągu doby.

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

Artykuł 7h

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

a) w odniesieniu do systemów pobierania opłat za przejazd innych niż systemy obejmujące opłaty za przejazd pobierane w ramach koncesji:

— wartości jednostkowe i inne parametry stosowane do obliczania różnych elementów kosztu infrastruktury, oraz

— jasne informacje na temat pojazdów objętych systemami pobierania 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 systemów pobierania opłat za przejazd obejmujących opłaty za przejazd pobierane w ramach koncesji:

— umowy koncesyjne lub znaczące zmiany w takich umowach,

— wariant podstawowy, na podstawie którego udzielający koncesji przygotował ogłoszenie o koncesji, określone w załączniku VII B do 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 (**); ten wariant podstawowy obejmuje szacunkowe koszty określone w art. 7b ust. 1 przewidziane koncesją, prognozę dotyczącą ruchu drogowego w podziale na rodzaj 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. 7e zostały wypełnione. Opinie Komisji są udostępniane komitetowi, o którym mowa w art. 9d.

3. Przed wdrożeniem nowego systemu pobierania opłat za przejazd przewidującego opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych państwa członkowskie przekazują Komisji:

a) precyzyjne informacje na temat lokalizacji odcinków dróg, na których ma być pobierana opłata z tytułu kosztów zewnętrznych, klasy pojazdów, typu dróg oraz dokładnych okresów, według których różnicowana będzie opłata z tytułu kosztów zewnętrznych;

b) przewidzianą opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczoną na podstawie średniej ważonej oraz przewidywane łączne wpływy;

c) w stosownych przypadkach nazwę organu wyznaczonego zgodnie z art. 7c ust. 4 do celów ustalania wysokości opłat oraz nazwisko jego przedstawiciela;

d) parametry, dane i informacje konieczne do wyjaśnienia sposobu stosowania metody obliczeniowej określonej w załączniku IIIa.

4. Komisja podejmuje decyzję, czy obowiązki przewidziane w art. 7b, 7c, 7j lub w art. 9 ust. 2 zostały spełnione nie później niż:

a) sześć miesięcy po przedstawieniu dokumentacji, o której mowa w ust. 3; lub

b) w stosownych przypadkach po upływie dodatkowych trzech miesięcy po dostarczeniu na wniosek Komisji dodatkowych informacji zgodnie z ust. 3.

Zainteresowane państwo członkowskie dostosowuje proponowaną opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych, tak by była zgodna z decyzją. Decyzja Komisji jest udostępniana komitetowi, o którym mowa w art. 9d.

Artykuł 7i

1. 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.

2. Państwa członkowskie mogą przewidzieć zniżki lub ulgi dotyczące opłaty infrastrukturalnej, pod warunkiem że:

a) wynikająca z nich struktura opłat jest proporcjonalna, udostępniana publicznie i obowiązuje użytkowników na równych warunkach oraz nie prowadzi do przeniesienia dodatkowych kosztów na pozostałych użytkowników w postaci wyższych opłat za przejazd; oraz

b) takie zniżki lub ulgi prowadzą do faktycznego obniżenia kosztów administracyjnych; oraz

c) wynoszą one maksymalnie 13 % opłaty infrastrukturalnej uiszczanej za równorzędne pojazdy niepodlegające zniżce lub uldze.

3. Z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 7g ust. 3 lit. b) oraz w art. 7g ust. 4, stawki opłat za przejazd mogą w wyjątkowych przypadkach, a mianowicie w przypadku szczególnych projektów o zasadniczym znaczeniu europejskim, określonych w załączniku III do decyzji nr 661/2010/UE, podlegać innym formom różnicowania w celu zapewnienia komercyjnej rentowności takich projektów, jeżeli wystawione są one na bezpośrednią konkurencję ze strony innych rodzajów transportu pojazdowego. Wynikająca z tego struktura opłat jest liniowa, proporcjonalna, udostępniana publicznie i dostępna dla wszystkich użytkowników na równych warunkach oraz nie prowadzi do przenoszenia dodatkowych kosztów na pozostałych użytkowników w postaci wyższych opłat za przejazd. Komisja weryfikuje spełnienie tych warunków przed wdrożeniem danej struktury opłat.

Artykuł 7j

1. Opłaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury należy wprowadzać, pobierać i kontrolować ich uiszczanie w sposób stwarzający jak najmniej utrudnień w płynnym ruchu pojazdów i pozwalający na uniknięcie jakichkolwiek obowiązkowych kontroli pojazdów w momencie przekraczania wewnętrznych granic Unii. W tym celu państwa członkowskie współpracują w ustanawianiu metod umożliwiających przewoźnikom uiszczanie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury 24 godziny na dobę, przynajmniej w głównych punktach sprzedaży, za pomocą powszechnie przyjętych środków płatności na obszarze i poza obszarem państw członkowskich, w których opłaty te są stosowane. Państwa członkowskie zapewniają odpowiednie urządzenia w punktach wnoszenia opłat za przejazd oraz opłat za korzystanie z infrastruktury, aby zachować zwykle normy 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 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 Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (****) zgodnie z rozsądnymi warunkami administracyjnymi i ekonomicznymi.

3. Jeżeli państwo członkowskie pobiera opłatę za przejazd w odniesieniu do danego pojazdu, całkowita wysokość opłaty za przejazd, wysokość opłaty infrastrukturalnej lub wysokość opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych zostaje wskazana na kwicie dostarczonym przewoźnikowi, w miarę możliwości z wykorzystaniem środków elektronicznych.

4. W przypadkach, w których jest to możliwe z ekonomicznego punktu widzenia, państwa członkowskie nakładają i pobierają opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych za pomocą elektronicznego systemu, który spełnia wymogi art. 2 ust. 1 dyrektywy 2004/52/WE.

Artykuł 7k

Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, niniejsza dyrektywa nie wpływa na prawo państw członkowskich, które wprowadzają system opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury, do wprowadzenia odpowiedniej rekompensaty za te opłaty.

(*) Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

(**) Dz.U. L 204 z 5.8.2010, s. 1.

(***) Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 114.

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

3) po art. 8a dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 8b

1. Dwa państwa członkowskie lub większa ich liczba mogą współpracować przy wprowadzaniu wspólnego systemu opłat za przejazd, stosowanego na ich połączonych terytoriach traktowanych jako całość. W takim przypadku te państwa członkowskie dbają o to, by Komisja została poinformowana o takiej współpracy, a także o późniejszej eksploatacji tego systemu oraz jego ewentualnych zmianach.

2. Wspólny system opłat za przejazd podlega warunkom określonym w art. 7–7k. Inne państwa członkowskie mogą przyłączyć się do wspólnego systemu.”;

4) w art. 9 ust. 1a i 2 otrzymują brzmienie:

„1a. Niniejsza dyrektywa nie stanowi dla państw członkowskich przeszkody w niedyskryminującym stosowaniu specjalnych opłat regulacyjnych mających na celu zmniejszenie zatorów komunikacyjnych lub przeciwdziałanie oddziaływaniu na środowisko, w tym niskiej jakości powietrza, na wszelkich drogach znajdujących się na obszarze miejskim, w tym drogach należących do sieci transeuropejskich biegnących przez obszary miejskie.

2. Państwa członkowskie określają sposób wykorzystania wpływów uzyskanych na podstawie niniejszej dyrektywy. Wpływy pochodzące z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych lub równoważnik finansowej wartości tych wpływów powinno się wykorzystywać na rzecz sektora transportowego, aby zwiększyć jego zrównoważony charakter i zoptymalizować cały system transportowy, między innymi poprzez:

- a) ułatwienie prowadzenia skutecznej polityki cenowej;
- b) zmniejszenie u źródła zanieczyszczeń spowodowanych przez transport drogowy;
- c) złagodzenie u źródła skutków zanieczyszczenia spowodowanego przez transport drogowy;
- d) poprawa parametrów pojazdów w zakresie emisji CO₂ i zużycia energii;
- e) rozwijanie alternatywnej infrastruktury dla użytkowników transportu lub zwiększenie obecnej przepustowości;
- f) zoptymalizowanie rozwiązań logistycznych; lub
- g) poprawa bezpieczeństwa drogowego.”;

5) art. 9b i 9c otrzymują brzmienie:

„Artykuł 9b

Komisja ułatwia dialog i wymianę wiedzy technicznej pomiędzy państwami członkowskimi w związku z wprowadzeniem w życie niniejszej dyrektywy, a w szczególności załączników do niej.

Artykuł 9c

Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do:

— dostosowań załącznika 0 do dorobku prawnego Unii,

— dostosowań wzorów w sekcjach 4.1 i 4.2 załącznika IIIa do postępu naukowego i technicznego.

Procedury ustanowione w art. 9e, 9f i 9g mają zastosowanie do aktów delegowanych, o których mowa w niniejszym artykule.

Artykuł 9d

1. Komisja jest wspierana przez komitet.

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

Artykuł 9e

1. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 9c, powierza się Komisji na czas nieokreślony.

2. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.

3. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych powierza się Komisji na warunkach określonych w art. 9f i 9g.

Artykuł 9f

1. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 9c, może zostać odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.

2. Instytucja, która rozpoczęła wewnętrzną procedurę w celu podjęcia decyzji o ewentualnym odwołaniu przekazania uprawnień, dokłada starań, aby poinformować drugą instytucję i Komisję odpowiednio wcześniej przed podję-

ciem ostatecznej decyzji, wskazując, które z przekazanych uprawnień mogłyby zostać odwołane, oraz ewentualne powody tego odwołania.

3. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji ze skutkiem natychmiastowym lub począwszy od późniejszej daty określonej w decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych. Decyzja ta zostaje opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 9g

1. Parlament Europejski lub Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego w terminie dwóch miesięcy od daty powiadomienia.

Na wniosek Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużany o dwa miesiące.

2. Jeżeli przed upływem tego terminu ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyrażą sprzeciwu wobec aktu delegowanego, zostaje on opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i wchodzi w życie z dniem w nim określonym.

Akt delegowany może zostać opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz wejść w życie przed upływem tego terminu, jeżeli zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają wyrazić sprzeciwu.

3. Jeżeli Parlament Europejski lub Rada wyrażają sprzeciw wobec aktu delegowanego, nie wchodzi on w życie. Instytucja, która wyraża sprzeciw wobec aktu delegowanego, przedstawia powody tego sprzeciwu.”;

6) w art. 10 ust. 1 wyrazy „Wspólnot Europejskich” zastępują się wyrazami „Unii Europejskiej”;

7) po art. 10 dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 10a

1. Co dwa lata, począwszy od 1 stycznia ... (*), kwoty wyrażone w euro określone w załączniku II oraz kwoty wyrażone w eurocentach określone w tabelach 1 i 2 w załączniku IIIb są poddawane przeglądowi, aby uwzględnić zmiany w ogólnounijnym zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych z wyłączeniem energii i żywności nieprzetworzonej (publikowanym przez Komisję (Eurostat)).

(*) Drugi rok po dacie wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Kwoty te są dostosowywane automatycznie poprzez zwiększenie kwoty podstawowej wyrażonej w euro lub eurocentach o procentową wartość zmiany tego indeksu. Otrzymane kwoty zaokrąglane są w górę do liczby całkowitej w euro w przypadku załącznika II, do dziesiątej części eurocenta w przypadku tabeli 1 w załączniku IIIb oraz do setnej części eurocenta w przypadku tabeli 2 w załączniku IIIb.

2. Dostosowane kwoty, o których mowa w ust. 1, są publikowane przez Komisję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Kwoty te wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po publikacji.”

8) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

1. Do dnia ... (*), a następnie co cztery lata, państwa członkowskie, które pobierają opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych lub opłatę infrastrukturalną, sporządzają sprawozdanie o opłatach za przejazd, w tym opłatach za przejazd pobieranych w ramach koncesji, pobieranych na ich terytorium i przekazują je Komisji, która udostępnia je innym państwom członkowskim. Sprawozdanie to może nie obejmować systemów pobierania opłat za przejazd, które obowiązywały już w dniu 10 czerwca 2008 r. i które nie obejmują opłat z tytułu kosztów zewnętrznych, o ile systemy te pozostają nadal w mocy oraz pod warunkiem, że nie zostały w znaczący sposób zmienione. Sprawozdanie to zawiera informacje na temat:

- a) opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczanej na podstawie średniej ważonej oraz szczególnych wysokości opłat pobieranych w przypadku każdej kombinacji klasy pojazdu, typu drogi i okresu;
- b) zróżnicowania opłat infrastrukturalnych w zależności od rodzaju pojazdu i czasu; oraz
- c) opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej i łącznych wpływów uzyskanych z opłaty infrastrukturalnej.

2. Do dnia ... (**), Komisja, wspierana przez komitet, o którym mowa w art. 9d, przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy, w szczególności w zakresie skuteczności przepisów dotyczących odzyskiwania kosztów związanych z zanieczyszczeniem spowodowanym ruchem drogowym oraz przepisów dotyczących włączenia pojazdów o masie powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton. W sprawozdaniu dokonuje się także analizy, na podstawie stałego monitorowania, i oceny między innymi:

- a) skuteczności środków przewidzianych w niniejszej dyrektywie w celu przeciwdziałania szkodliwemu wpływowi transportu drogowego, uwzględniając także w szczególności wpływ na geograficznie odizolowane i peryferyjne państwa członkowskie;

b) wpływu wdrażania niniejszej dyrektywy na bezpośrednich użytkowników z punktu widzenia rozwiązań najbardziej przyjaznych środowisku i skutecznych rozwiązań transportowych; dołącza się też informacje o wprowadzeniu opłat uzależnionych od pokonanej odległości; oraz

c) wdrożenia i wpływu zróżnicowania opłat infrastrukturalnych, o którym mowa w art. 7f, na zmniejszenie lokalnego zanieczyszczenia powietrza i zatorów komunikacyjnych.

W sprawozdaniu ocenia się także wykorzystanie systemów elektronicznych w nakładaniu i pobieraniu opłat infrastrukturalnych i opłat z tytułu kosztów zewnętrznych.

3. Do dnia ... (***) Komisja przedstawia sprawozdanie podsumowujące pozostałe środki, takie jak polityka regulacyjna, podejmowane w celu internalizacji lub redukcji kosztów zewnętrznych związanych ze środowiskiem, hałasem i zdrowiem powodowanych przez wszystkie rodzaje transportu, w tym podstawę prawną i stosowane wartości maksymalne.

Aby zapewnić sprawiedliwą konkurencję pomiędzy różnymi rodzajami transportu, a jednocześnie stopniowo pobierać opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych od wszystkich rodzajów transportu, sprawozdanie to obejmuje harmonogram środków, które mają jeszcze zostać podjęte w odniesieniu do tych rodzajów transportu lub elementów kosztów zewnętrznych, które dotąd nie zostały uwzględnione.”

9) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

a) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Niniejszy załącznik określa podstawowe zasady obliczania opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej zgodnie z art. 7b ust. 1. Obowiązek powiązania opłat infrastrukturalnych z kosztami nie narusza prawa państw członkowskich do odstąpienia, zgodnie z art. 7b ust. 2, od pełnego odzyskiwania kosztów dzięki wpływom z opłat infrastrukturalnych ani prawa, zgodnie z art. 7f, do różnicowania wysokości określonych opłat infrastrukturalnych na poziomie innym niż średni.”;

b) w akapicie drugim wyrazy „prawa wspólnotowego” zastępuje się wyrazami „prawa Unii”, a wyrazy „instrumentami wspólnotowymi” wyrazami „instrumentami unijnymi”;

c) w pkt 1 tiret drugie wyrazy „art. 7a ust. 1” zastępuje się wyrazami „art. 7b ust. 2”;

10) po załączniku III dodaje się tekst przedstawiony w załączniku do niniejszej dyrektywy.

(*) 48 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(**) 60 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(***) 12 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do ... (*). Tekst tych przepisów przekazują niezwłocznie Komisji.

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.

Obowiązki w zakresie transpozycji i wykonania niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania do państw członkowskich dopóki na ich terytorium nie wprowadzone zostaną opłaty za przejazd ani opłaty za korzystanie z infrastruktury.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych 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

(*) 36 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK IIIa

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE NAKŁADANIA OPŁATY Z TYTUŁU KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH

Niniejszy załącznik określa minimalne wymogi dotyczące nakładania opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych oraz obliczania maksymalnej opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczanej na podstawie średniej ważonej.

1. Części sieci drogowej, których dotyczą opłaty

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

W przypadku gdy państwo członkowskie podejmuje decyzję o pobieraniu opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych tylko w jednej części lub tylko w niektórych częściach sieci drogowej objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, ta część lub części zostają wybrane po dokonaniu oceny, w której wyniku stwierdza się, że:

- użytkowanie pojazdów na drogach, na których stosowana jest opłata z tytułu kosztów zewnętrznych, powoduje szkody w środowisku większe niż średnie szkody występujące w innych częściach sieci drogowej objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, które nie podlegają opłacie z tytułu kosztów zewnętrznych, lub
- wprowadzenie opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w pozostałych częściach sieci drogowej objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy mogłoby mieć niekorzystne skutki w zakresie środowiska lub bezpieczeństwa drogowego lub że nałożenie i pobieranie opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w tych częściach pociągałoby za sobą nieproporcjonalne koszty.

2. Pojazdy, drogi i okresy, których dotyczą opłaty

Państwo członkowskie powiadamia Komisję o klasyfikacji pojazdów, według której różnicowana jest opłata za przejazd. Państwo członkowskie powiadamia także Komisję o lokalizacji dróg, na których pobiera się wyższe opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych (dalej zwanych »drogami podmiejskimi (łącznie z autostradami)«) oraz dróg, na których pobiera się niższe opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych (dalej zwanych »drogami międzymiastowymi (łącznie z autostradami)«).

W stosownych przypadkach państwo członkowskie powiadamia także Komisję o dokładnych okresach odpowiadających okresowi nocnemu, w czasie których może zostać nałożona wyższa opłata z tytułu kosztów zewnętrznych w celu odzwierciedlenia większej uciążliwości z powodu hałasu.

Klasyfikacja dróg do grupy dróg podmiejskich (łącznie z autostradami) i dróg międzymiastowych (łącznie z autostradami) oraz ustalenie okresów opierają się na obiektywnych kryteriach związanych z poziomem narażenia dróg i sąsiadujących z nimi obszarów na zanieczyszczenie, takich jak gęstość zaludnienia i roczna liczba szczytów zanieczyszczeń zmierzonych zgodnie z niniejszą dyrektywą. Stosowane kryteria zostają przedstawione w powiadomieniu.

3. Wysokość opłaty

Dla każdej klasy pojazdu, typu drogi i okresu państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ określa pojedynczą, konkretną wysokość opłaty. Powstała w ten sposób struktura opłat, obejmująca również czas rozpoczęcia i czas zakończenia każdego z okresów nocnych, w przypadku których opłata z tytułu kosztów zewnętrznych obejmuje koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem, jest przejrzysta, udostępniona publicznie i obowiązuje wszystkich użytkowników na równych warunkach. Jej publikacja powinna nastąpić w odpowiednim czasie przed wdrożeniem. Wszystkie parametry, dane oraz inne informacje konieczne do wyjaśnienia sposobu obliczania poszczególnych elementów kosztu zewnętrznego podaje się do wiadomości publicznej.

Przy ustalaniu opłat państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ postępuje według zasady skutecznej polityki cenowej, czyli stosując cenę zbliżoną do krańcowego kosztu społecznego użytkowania pojazdu, którego dotyczy opłata.

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

Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ monitoruje skuteczność systemu opłat w zakresie zmniejszania szkód w środowisku wynikających z transportu drogowego. W stosownych przypadkach co dwa lata dostosowuje strukturę opłat oraz konkretną wysokość opłaty ustalonej dla danej klasy pojazdu, typu drogi i okresu do zmian podaży i popytu w sektorze usług transportowych.

4. Elementy kosztów zewnętrznych

4.1. Koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym

W przypadku gdy państwo członkowskie podejmuje decyzję o uwzględnianiu całkowitego kosztu związanego z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym lub części tego kosztu w opłacie z tytułu kosztów zewnętrznych, państwo to lub, w stosownym przypadku, niezależny organ obliczają należny koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym, stosując poniższy wzór lub przyjmując wartości jednostkowe podane w tabeli 1 załącznika IIIb, jeżeli te ostatnie są niższe:

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

gdzie:

- PCV_{ij} oznacza koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza przez pojazd klasy i na drodze typu j (EUR/pojazdokilometr)
- EF_{ik} oznacza czynnik emisji zanieczyszczeń k i klasę pojazdu i (gram/pojazdokilometr)
- PC_{jk} oznacza pieniężny koszt zanieczyszczenia k dla drogi typu j (EUR/gram)

Współczynniki emisji są takie same jak te zastosowane 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⁾ (co wymaga użycia podręcznika inwentaryzacji emisji EMEP/CORINAIR⁽²⁾). Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ szacuje pieniężny koszt zanieczyszczeń na podstawie aktualnych informacji.

Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ może stosować potwierdzone naukowo alternatywne metody do obliczania wysokości kosztów związanych z zanieczyszczeniem powietrza, korzystając z danych uzyskanych w wyniku pomiarów zanieczyszczeń powietrza i uwzględniając lokalną wartość pieniężnego kosztu związanego z zanieczyszczeniem powietrza, pod warunkiem że uzyskane wyniki nie są wyższe od wartości jednostkowych, o których mowa w tabeli 1 załącznika IIIb, dla jakiegokolwiek klasy pojazdów.

4.2. Koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym

W przypadku gdy państwo członkowskie podejmuje decyzję o uwzględnianiu całkowitego kosztu związanego z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym lub części tego kosztu w opłacie z tytułu kosztów zewnętrznych, państwo to lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ oblicza należny koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym, stosując poniższe wzory lub przyjmując wartości jednostkowe podane w tabeli 2 załącznika IIIb, jeżeli te ostatnie są niższe:

$$NCV_j(\text{dziennie}) = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j(\text{dzień}) = a \times NCV_j$$

$$NCV_j(\text{noc}) = b \times NCV_j$$

gdzie:

- NCV_j oznacza koszt związany z hałasem powodowanym przez jeden pojazd ciężarowy na drodze typu j (EUR/pojazdokilometr)
- NC_{jk} oznacza koszt związany z hałasem przypadający na osobę narażoną na poziom hałasu k na drodze typu j (EUR/osobę)
- POP_k oznacza liczbę ludności narażonej na dzienny poziom hałasu k na kilometr (osoba/kilometr)
- $WADT$ oznacza średnią ważoną dobowego ruchu (równoważną wartości dla samochodów osobowych)
- a i b oznaczają współczynniki wagowe określone przez dane państwo członkowskie w taki sposób, by opłata z tytułu hałasu na pojazdokilometr wyliczana na podstawie średniej ważonej nie przekraczała NCV_j (na dzień)

Zanieczyszczenie hałasem spowodowane ruchem drogowym związane jest z poziomami hałasu mierzonymi blisko punktu narażenia i poza ewentualnymi barierami przeciwdźwiękowymi.

⁽¹⁾ Dz.U. L 309 z 27.11.2001, s. 22.

⁽²⁾ Metodologia Europejskiej Agencji Środowiska: <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>.

Liczbę ludności narażonej 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⁾.

Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ szacuje koszt na osobę narażoną na poziom hałasu k na podstawie aktualnych informacji.

Średnia ważona ruchu dobowego zakłada, że współczynnik równoważący „e” pomiędzy pojazdami ciężarowymi a samochodami osobowymi nie przekracza wartości 4.

Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ może stosować potwierdzone naukowo alternatywne metody w celu obliczenia wysokości kosztów związanych z hałasem, pod warunkiem że uzyskane wyniki nie są wyższe od wartości jednostkowych, o których mowa w tabeli 2 załącznika IIIb.

Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ może ustalić zróżnicowane opłaty z tytułu hałasu, aby nagradzać korzystanie z bardziej cichobieżnych pojazdów, o ile nie będzie to skutkowało dyskryminującym traktowaniem pojazdów zagranicznych. Jeżeli zostaną wprowadzone zróżnicowane opłaty z tytułu hałasu, opłaty dla najgłośniejszej kategorii pojazdów nie mogą przekraczać wartości jednostkowych, o których mowa w tabeli 2 załącznika IIIb, ani czterokrotnej wartości opłaty z tytułu hałasu ustalonej dla pojazdów najbardziej cichobieżnych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12.

ZAŁĄCZNIK IIIb

MAKSYMALNA OPŁATA Z TYTUŁU KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH WYLICZANA NA PODSTAWIE ŚREDNIEJ WAŻONEJ

Niniejszy załącznik określa parametry, które mają być stosowane przy obliczaniu maksymalnej opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczanej na podstawie średniej ważonej.

1. Maksymalny koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym

Tabela 1

Maksymalny koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza, który można ująć w opłatach*(Eurocent/pojazdokilometr)*

	Drogi podmiejskie (łącznie z autostradami)	Drogi międzymiastowe (łącznie z autostradami)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
po 31 grudnia 2013 r.	3	2
EURO VI	0	0
po 31 grudnia 2017 r.	2	1
Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI	0	0

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 lub inwersjami temperatury.

2. Maksymalny koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym

Tabela 2

Maksymalny koszt związany z hałasem, który można ująć w opłatach*(Eurocent/pojazdokilometr)*

	Dzień	Noc
Drogi podmiejskie (łącznie z autostradami)	1,1	2
Drogi międzymiastowe (łącznie z autostradami)	0,2	0,3

Wartości z tabeli 2 można pomnożyć przez współczynnik wynoszący maksymalnie 2 w przypadku obszarów górskich w zakresie, w jakim jest to uzasadnione nachyleniem dróg, inwersjami temperatury lub «efektem amfiteatralnym» w dolinach.”.

UZASADNIENIE RADY

I. WSTĘP

W dniu 8 lipca 2008 r. Komisja przedstawiła Radzie wniosek w sprawie dyrektywy zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe ⁽¹⁾.

W dniu 10 marca 2009 r. Parlament Europejski uchwalił swoją opinię w pierwszym czytaniu ⁽²⁾.

W dniu 15 października 2010 r. Rada osiągnęła porozumienie polityczne w sprawie projektu wniosku. Po zweryfikowaniu przez prawników lingwistów Rada w dniu 14 lutego 2011 r. przyjęła swoje stanowisko zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą określoną w art. 294 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Podczas prac Rada uwzględniła także opinie Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego oraz Komitetu Regionów.

II. ANALIZA STANOWISKA RADY

1. Uwagi ogólne

Wniosek w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej obowiązującą dyrektywę w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, tzw. dyrektywę w sprawie „eurowiniety” (dyrektywa 1999/62/WE zmieniona dyrektywą 2006/38/WE z dnia 17 maja 2006 r.), jest częścią tzw. pakietu w sprawie ekologicznego transportu, który ma na celu nadanie transportowi charakteru bliższego zasadom zrównoważonego rozwoju. Wniosek ten ma na celu przede wszystkim dostosowanie przepisów dotyczących pobierania opłat w transporcie drogowym tak, aby umożliwić państwom członkowskim obliczanie i różnicowanie opłat za przejazd w zależności od kosztów zewnętrznych, jakie powoduje transport drogowy towarów pod względem zanieczyszczenia powietrza, obciążenia hałasem i zatorów komunikacyjnych; ma to zostać osiągnięte przez dalsze wprowadzanie w życie zasady „zanieczyszczający płaci”.

Wniosek przedstawiony przez Komisję zawiera przepisy, które umożliwiłyby państwom członkowskim zawieranie w opłatach za przejazd pobieranych od pojazdów ciężarowych kwoty odpowiadającej kosztowi zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem spowodowanych ruchem drogowym oraz kosztowi zatorów komunikacyjnych, który muszą ponosić użytkownicy innych pojazdów. Kwota ta byłaby różna w zależności od klasy emisji EURO, przejechanej odległości, miejsca i czasu użytkowania drogi. We wniosku Komisja zwraca się do państw członkowskich, aby przeznaczały uzyskane w ten sposób wpływy na projekty związane ze zrównoważonym rozwojem transportu. Ponadto zakres stosowania dyrektywy zostaje rozszerzony o elementy wykraczające poza transeuropejską sieć transportową.

Chociaż Rada zgadza się z Komisją, jeśli chodzi o cel wniosku, to jednak zaproponowała kilka zmian w stosunku do pierwotnego brzmienia tekstu. Pewne zaproponowane przepisy nie zostały zaakceptowane, ponieważ uznano je za zbyt trudne do wdrożenia, natomiast inne zostały przeformułowane z myślą o doprecyzowaniu dyrektywy.

Stanowisko Rady wynikające z tego podejścia w pewnym zakresie zmienia pierwotny wniosek Komisji, który został przeredagowany i z którego wykreślono niektóre przepisy. Oznacza to, że Rada nie przyjęła żadnych poprawek wprowadzonych przez opinię Parlamentu Europejskiego z pierwszego czytania, które odnosiły się do skreślonych części.

Rada dąży do wyważonego podejścia uwzględniającego znaczenie gospodarcze, jakie dla gospodarki UE ma sektor transportu drogowego pojazdami ciężarowymi, oraz potrzebę zwalczania związanych z nim negatywnych skutków dla środowiska.

2. Podstawowe zagadnienia dotyczące polityki

(i) Zakres geograficzny

Komisja zaproponowała, by rozszerzyć zakres stosowania dyrektywy poza sieć transeuropejską (TEN) i objąć nim wszystkie drogi (art. 7 ust. 1).

⁽¹⁾ Dok. 11857/08.

⁽²⁾ A6-0066/2009.

Rada uważa, że wniosek Komisji należy zmienić w tym względzie, aby ograniczyć rozszerzenie zakresu stosowania do autostrad nienależących do TEN. W stanowisku Rady stwierdzono zatem, że państwo członkowskie może utrzymać lub wprowadzać opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury w sieci transeuropejskiej lub na pewnych odcinkach tej sieci oraz na innych dodatkowych odcinkach własnej sieci autostrad, które nie stanowią części sieci transeuropejskiej. Ponadto Rada wyjaśnia, że przepis ten nie narusza prawa państw członkowskich do stosowania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na innych drogach, pod warunkiem że nałożenie takich opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na tych drogach nie jest dyskryminujące względem międzynarodowego ruchu drogowego i nie skutkuje zakłóceniem konkurencji między operatorami. W tym kontekście poprawka 25 Parlamentu nie została zaakceptowana.

(ii) *Zakres stosowania w odniesieniu do pojazdów*

W pierwotnej wersji tekstu Komisja zaproponowała utrzymanie przepisu przyjętego w 2006 roku, zgodnie z którym państwo członkowskie może zdecydować o tym, że do dnia 31 grudnia 2011 r. będzie stosować opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury wyłącznie w odniesieniu do pojazdów o masie co najmniej 12 ton. Po tym okresie opłaty będą stosowane do wszystkich pojazdów ciężarowych, chyba że dane państwo członkowskie uzna, że nakładanie opłat na pojazdy o masie poniżej 12 ton wpływałoby negatywnie na przepływ ruchu, środowisko, poziomy hałasu, zatory komunikacyjne lub zdrowie lub stanowiłyby obciążenie administracyjne wiążące się z kosztami o wartości powyżej 30 % dodatkowych wpływów, które zostałyby uzyskane w wyniku rozszerzenia zakresu na te pojazdy.

Rada uważa, że przepis ten powinien przyznać państwom członkowskim większą swobodę. Aby doprecyzować tekst, skreślono odniesienie do okresu przejściowego. Ponadto wykaz warunków, które państwa członkowskie mogą wykorzystać, aby uzasadnić nienakładanie opłat na pojazdy o masie poniżej 12 ton, pozostał otwarty dzięki dodaniu określenia „między innymi”. Państwa członkowskie mogą zdecydować o wyłączeniu pojazdów o masie między 3,5 tony a 12 ton z innych powodów niż środowisko, zatory komunikacyjne czy koszty administracyjne.

Parlament Europejski zastosował podejście Komisji co do zasady, ale zaproponował skreślenie dwóch uzasadnień, z których państwa członkowskie mogą skorzystać, by nie nakładać opłat na pojazdy o masie poniżej 12 ton, i chciałby odłożyć decyzję w sprawie uzasadnień na późniejszy etap procedury ustawodawczej. W tym kontekście Rada nie mogła uwzględnić poprawek 28 i 29.

(iii) *Wybór kosztów zewnętrznych*

Komisja włączyła do swojego wniosku koszty zanieczyszczenia powietrza, zanieczyszczenia hałasem i zatorów komunikacyjnych. Rada zgadza się z tą zasadą, ale postanowiła, że opłata z tytułu kosztów zewnętrznych powinna obejmować wyłącznie zanieczyszczenie powietrza i hałas. Biorąc pod uwagę fakt, że zatory komunikacyjne są zawsze powiązane z danym czasem i miejscem i że wywołują je wszystkie pojazdy, a nie tylko pojazdy ciężarowe, Rada uważa, że ważniejsze jest umożliwienie państwom członkowskim różnicowania opłat w zależności od miejsca i czasu niż uzyskiwanie dodatkowych wpływów, skoro celem jest zmniejszenie zatorów. Państwa członkowskie mogą nakładać wyższe opłaty infrastrukturalne w okresach dużego natężenia ruchu – okres dużego natężenia ruchu nie powinien przekraczać 5 godzin w ciągu doby – w taki sposób, by żadna opłata infrastrukturalna nie była wyższa niż 175 % maksymalnego poziomu opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej.

W tym celu Rada skreśliła wszelkie odniesienia do zatorów komunikacyjnych w kontekście opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych i tym samym uwzględniła poprawki 71 i 72 Parlamentu Europejskiego. Rada nie uwzględniła jednak poprawki 33 dotyczącej opłaty związanej z zatorem komunikacyjnym. Poprawka 43 dotycząca różnicowania opłat została co do ducha zaakceptowana przez Radę.

Zgodnie ze stanowiskiem Rady zanieczyszczenie powietrza i hałas zostaną uwzględnione w opłacie z tytułu kosztów zewnętrznych, a problem zatorów komunikacyjnych zostanie rozwiązany inaczej, tj. w drodze szerszego zróżnicowania opłat infrastrukturalnych. Rada uważa, że szersze różnicowanie opłat infrastrukturalnych może być skutecznym sposobem zachęcania operatorów do korzystania z zatłoczonych dróg w okresach, w których natężenie ruchu jest małe.

(iv) *Przeznaczenie dochodów*

We wniosku Komisji przewidziano obowiązek określenia przeznaczenia wpływów uzyskiwanych z opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych i z opłat infrastrukturalnych. Wpływy uzyskane z opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych mają być wykorzystywane na środki związane z ekologizacją sektora transportu, a mianowicie zmniejszenie u źródła zanieczyszczenia spowodowanego przez transport drogowy oraz poprawę wyników pojazdów w zakresie emisji dwutlenku węgla i ich energochłonności. Wpływy z opłat infrastrukturalnych powinny być wykorzystywane na rzecz sektora transportu oraz optymalizację całego systemu transportowego.

Z jednej strony, Rada postanowiła skreślić odniesienie do określania przeznaczenia wpływów uzyskanych z opłat infrastrukturalnych. Z drugiej strony, zniosła obowiązkowy charakter przepisu dotyczącego wpływów uzyskiwanych z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych i nadała mu charakter orientacyjny. Państwa członkowskie powinny wykorzystać te wpływy – lub ich równowartość finansową – na rzecz sektora transportowego i na zwiększenie jego zrównoważonego charakteru. Ponadto Rada włączyła wykaz orientacyjnych środków, na które mogą być wykorzystane wpływy. Ostatecznie same państwa członkowskie zdecydowały, jak wydać te środki finansowe.

Parlament Europejski zaproponował, aby zmienić brzmienie dotyczące określania przeznaczenia wpływów z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych (poprawka 55) i z opłat infrastrukturalnych (poprawka 56), zachowując jednocześnie obowiązkowy charakter tego przepisu. Parlament proponuje ponadto, aby 15 % łącznych wpływów przeznaczać na finansowe wspieranie projektów TEN-T (poprawka 57) i aby sprawozdanie dla Komisji zawierało informacje o tym, w jaki sposób państwa członkowskie planują wykorzystać środki finansowe uzyskane z opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych (poprawka 45). Rada nie przyjęła tych poprawek.

(v) *Odstępstwa dla mniej zanieczyszczających klas EURO*

Wniosek Komisji zawierał szczegółową tabelę z różnymi wartościami w eurocentach w przeliczeniu na pojazd i na kilometr dla każdej klasy EURO pojazdów.

Opierając się na poprawce 69 Parlamentu Europejskiego, Rada wprowadza czasowe odstępstwo dla mniej zanieczyszczających pojazdów, tj. klas EURO V i EURO VI. Okres obowiązywania tych czasowych odstępstw jest obliczany na podstawie daty wejścia w życie rozporządzeń w sprawie bardziej rygorystycznych norm emisji. Oznacza to, że klasa EURO V jest objęta wyłączeniem do dnia 31 grudnia 2013 r., a EURO VI – do dnia 31 grudnia 2017 r.

Pojazdy mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI, mianowicie hybrydowe i elektryczne pojazdy ciężarowe, są objęte wyłączeniem.

(vi) *Akty delegowane i dostosowanie do inflacji*

Komisja zaproponowała, aby zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą uaktualnić załączniki 0, III, IIIa i IV w związku z postępowaniem naukowym i technicznym oraz załączniki I i II w związku z inflacją.

Rada dokonała przeglądu tych przepisów z uwzględnieniem zmian wprowadzonych Traktatem z Lizbony, w szczególności art. 290 w sprawie uprawnienia do przyjmowania aktów o charakterze nieustawodawczym o zasięgu ogólnym, które uzupełniają lub zmieniają niektóre, inne niż istotne, elementy aktu ustawodawczego. Rada postanowiła zatem ograniczyć delegowanie uprawnień Komisji do załącznika 0, który Komisja może dostosowywać do dorobku Unii, oraz do wzorów w załączniku IIIa, które Komisja może dostosowywać do postępu naukowego i technicznego. Dodano ponadto nowe artykuły w sprawie wykonywania uprawnień delegowanych i ich odwołania oraz sprzeciwu wobec aktów delegowanych.

Aby uwzględnić potrzebę dostosowywania kwot w euro zawartych w załącznikach II i IIIb, w stanowisku Rady dodano nowy artykuł dotyczący dostosowywania do inflacji. Artykuł ten wprowadza przegląd tych kwot co dwa lata, począwszy od dnia 1 stycznia drugiego roku po dacie wejścia w życie dyrektywy.

Stanowisko Rady zawiera również nowy przepis stwierdzający, że rok po przyjęciu odpowiednich rozporządzeń Rada i Parlament Europejski określą, w drodze zwykłej procedury ustawodawczej, maksymalne wartości w załączniku IIIb odnoszące się do bardziej rygorystycznych norm emisji.

3. Inne zagadnienia dotyczące polityki

Rada potwierdza stosowanie podstawy prawnej dotyczącej transportu, tj. art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

Rada postanawia doprecyzować przepis odnoszący się do ustanowienia opłat za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do długości okresu użytkowania infrastruktury. Rada postanowiła, że miesięczna stawka nie przekracza 10 % stawki rocznej, stawka tygodniowa nie przekracza 5 % stawki rocznej, a stawka dzienna – 2 % stawki rocznej. Tym samym Rada uwzględniła poprawkę 73 Parlamentu Europejskiego.

Rada postanawia upoważnić każde państwo członkowskie do ustalania kwoty opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych. Komisja zaproponowała, że kwota ta powinna być ustalana przez organ wyznaczony przez państwo członkowskie. Poprawka 36 Parlamentu Europejskiego została uwzględniona.

4. Inne poprawki przyjęte przez Parlament Europejski

Inne poprawki do artykułów nieuwjęte w stanowisku Rady dotyczą:

- definicji „opłaty infrastrukturalnej” i włączenia projektów wspólnie realizowanych przez więcej niż jedno państwo członkowskie (poprawka 24),
- skreślenia możliwości zadecydowania przez państwo członkowskie o stosowaniu wobec pojazdów zarejestrowanych na jego terytorium wyłącznie stawek rocznych (poprawka 31),
- możliwości odzyskania przez użytkowników wszelkich dodatkowych kosztów poniesionych w związku z tym, że nie mieli w pojeździe niezbędnych dokumentów (poprawka 42),
- zwrócenia się do Komisji Europejskiej o udostępnienie Parlamentowi Europejskiemu jej opinii na temat zgodności państw członkowskich z wymogami dotyczącymi obliczania opłaty infrastrukturalnej (poprawka 44),
- wynikających z tego decyzji Komisji wymagających od państw członkowskich dostosowania proponowanej opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych (poprawka 47),
- współpracy państw członkowskich w celu rozwoju interoperacyjnych systemów elektronicznych (poprawka 51),
- potrzeby promowania skutecznego interoperacyjnego europejskiego systemu opłat (poprawka 53),
- zwrócenia się do Komisji o monitorowanie stopniowego znoszenia systemów opłat czasowych (poprawka 61),
- motywów (poprawki 1–8, 10, 11, 14–24).

III. PODSUMOWANIE

Opracowując swoje stanowisko, Rada w pełni uwzględniła wniosek Komisji oraz opinię Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu. W odniesieniu do poprawek zaproponowanych przez Parlament Europejski Rada stwierdza, że pewna ich część została odzwierciedlona w jej stanowisku – co do ich ducha, częściowo lub w pełni.
