

Czwartek, 25 października 2018 r.

P8_TA(2018)0423

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

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 2018 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(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2020/C 345/49)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2017)0275),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi Komisja przedstawiła wniosek Parlamentowi (C8-0171/2017),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając uzasadnioną opinię przedstawioną na mocy protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności przez Radę Związkową Austrii, w której stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 18 października 2017 r. ⁽¹⁾,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 1 lutego 2018 r. ⁽²⁾,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (A8-0202/2018),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

⁽¹⁾ Dz.U. C 81 z 2.3.2018, s. 188.

⁽²⁾ Dz.U. C 176 z 23.5.2018, s. 66.

Czwartek, 25 października 2018 r.

P8_TC1-COD(2017)0114

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 25 października 2018 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/... zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

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) Postępy w realizacji celu przedstawionego przez Komisję w białej księdze z dnia 28 marca 2011 r. ⁽⁴⁾, a mianowicie przejścia do pełnego stosowania zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”, aby pozyskać wpływy i zapewnić finansowanie przyszłych inwestycji związanych z transportem, są powolne i nadal istnieją niespójności w stosowaniu opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej na obszarze Unii.
- (1a) **W tej białej księdze Komisja wyznaczyła na 2020 r. termin „osiągnięcia pełnej i obowiązkowej internalizacji kosztów zewnętrznych (w tym hałasu, zanieczyszczenia lokalnego i zagęszczenia ruchu, oprócz obowiązkowego zwrotu kosztów zużycia infrastruktury) w przypadku transportu drogowego i kolejowego”.** [Popr. 1]
- (1b) **Ruch pojazdów przewożących towary i osoby jest czynnikiem przyczyniającym się do uwalniania zanieczyszczeń do atmosfery. Zanieczyszczenia takie, mające poważny wpływ na zdrowie ludzi i odpowiadające za pogorszenie jakości powietrza w Unii, obejmują pył zawieszony PM_{2,5}, dwutlenek azotu i ozon. W 2014 r. te trzy zanieczyszczenia doprowadziły odpowiednio do 399 000, 75 000 i 13 600 przedwczesnych zgonów w Unii wynikających z długotrwałego narażenia (zgodnie z danymi Europejskiej Agencji Środowiska z 2017 r.).** [Popr. 2]
- (1c) **Należy mieć na uwadze, że według Światowej Organizacji Zdrowia hałas powodowany tylko przez ruch drogowy zajmuje drugie miejsce wśród najbardziej szkodliwych środowiskowych czynników stresogennych w Europie, tuż za zanieczyszczeniem powietrza. Rocznie co najmniej 9 000 przedwczesnych zgonów można przypisać chorobom serca, których przyczyną jest hałas powodowany przez ruch drogowy.** [Popr. 3]
- (1d) **Według sprawozdania Europejskiej Agencji Środowiska z 2017 r. w sprawie jakości powietrza w Europie, w 2017 r. transport drogowy stanowił podstawowe źródło emisji NO_x i drugie największe źródło zanieczyszczenia sadzą.** [Popr. 4]
- (2) W komunikacie w sprawie europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej ⁽⁵⁾ Komisja zapowiedziała, że zaproponuje przegląd dyrektywy w sprawie pobierania opłat za pojazdy ciężarowe, aby umożliwić pobieranie opłat również w oparciu o zróżnicowanie poziomów emisji dwutlenku węgla, oraz rozszerzenie niektórych zasad określonych w tej dyrektywie na autobusy i autokary, a także samochody osobowe i dostawcze.

⁽¹⁾ Dz.U. C 81 z 2.3.2018, s. 188.

⁽²⁾ Dz.U. C 176 z 23.5.2018, s. 66.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 2018 r.

⁽⁴⁾ Biała księga z dnia 28 marca 2011 r. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144).

⁽⁵⁾ COM(2016)0501.

Czwartek, 25 października 2018 r.

- (3) Wszystkie pojazdy ciężkie mają znaczny wpływ na infrastrukturę drogową i przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza, pojazdy lekkie zaś są źródłem większości negatywnych skutków środowiskowych i społecznych związanych z emisjami z transportu drogowego i zatorami komunikacyjnymi. W interesie równego traktowania i uczciwej konkurencji należy zapewnić, aby pojazdy dotychczas nieobjęte ramami określonymi w dyrektywie 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ zostały uwzględnione w tych ramach w odniesieniu do opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury. Należy zatem rozszerzyć zakres tej dyrektywy na pojazdy ciężkie inne niż te przeznaczone do przewozu towarów oraz na pojazdy lekkie, ~~w tym~~ samochody osobowe, **samochody osobowe. Poziom opłat za samochody osobowe może podlegać zróżnicowaniu, aby nie obciążać nadmiernie użytkowników często korzystających z samochodu. W celu zagwarantowania równego traktowania, należy również stosować opłaty w sposób niedyskryminujący w zależności od kategorii pojazdu, a także w sposób zróżnicowany, w zależności od wpływu pojazdów na infrastrukturę, środowisko i społeczność oraz w zależności od szczególnej sytuacji społeczno-gospodarczej niektórych użytkowników, którzy nie mają innej możliwości i muszą korzystać z drogi, aby udać się do miejsca pracy.** [Popr. 5]
- (3a) **Utworzenie wewnętrznego rynku transportu drogowego charakteryzującego się równymi warunkami działania wymaga jednolitego stosowania przepisów. Jednym z głównych celów niniejszej dyrektywy jest usunięcie zakłóceń konkurencji między użytkownikami. Należy zatem włączyć do zakresu stosowania opłat pobieranych od pojazdów ciężkich samochody dostawcze przeznaczone do drogowego transportu towarów.** [Popr. 6]
- (3b) **W celu zapewnienia proporcjonalności takiego środka należy uwzględnić jedynie samochody dostawcze używane do drogowego przewozu towarów, podlegające przepisom rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 ⁽²⁾ i 1072/2009 ⁽³⁾ oraz w rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ⁽⁴⁾.** [Popr. 7]
- (4) Uzależnione od czasu opłaty za korzystanie z infrastruktury z natury rzeczy nie odzwierciedlają dokładnie rzeczywistych kosztów infrastruktury i z podobnych powodów nie są skuteczne pod względem zachęcania do bardziej ekologicznego i wydajniejszego funkcjonowania lub zmniejszenia zatorów komunikacyjnych. **W odniesieniu do pojazdów ciężkich** należy je zatem stopniowo zastępować opłatami uzależnionymi od przebytej odległości, które są sprawiedliwsze, wydajniejsze i skuteczniejsze. [Popr. 8]
- (4a) **Aby stopniowe zastępowanie uzależnionych od czasu opłat opłatami uzależnionymi od przebytej odległości nie stało się kolejną przeszkodą w dostępie do głównych rynków europejskich dla transportu z krajów i regionów peryferyjnych, należy odpowiednio wcześniej ustanowić system rekompensat, aby zrównoważyć koszty dodane, a tym samym zapobiec znacznemu spadkowi konkurencyjności.** [Popr. 10]
- (4b) **W celu uniknięcia przeniesienia ruchu drogowego na drogi niepłatne, co mogłoby mieć poważne konsekwencje dla bezpieczeństwa drogowego i optymalnego wykorzystania sieci drogowej, państwa członkowskie muszą mieć możliwość pobierania opłat za korzystanie ze wszystkich dróg stanowiących bezpośrednią konkurencję dla sieci transeuropejskich.** [Popr. 11]
- (4c) **Opłaty oparte na czasie użytkowania zachęcają kierowców do częstszej jazdy w okresie ważności winiety, co stanowi niewłaściwe zastosowanie zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”.** [Popr. 12]

(1) Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42).

(2) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

(3) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).

(4) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

Czwartek, 25 października 2018 r.

- (4d) *W celu zapewnienia prawidłowego stosowania niniejszej dyrektywy rami umowne regulujące umowy koncesyjne na pobieranie opłat za przejazd powinny mieć na celu ułatwienie dostosowywania ww. umów do zmian ram regulacyjnych Unii, z zastrzeżeniem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE. [Popr. 13]*
- (4e) *W związku z tym należy przeanalizować możliwość rekompensowania kosztów dodanych związanych z lokalizacją peryferyjną przez ułatwienia w zakresie dostępu do bardziej efektywnej pod względem zużycia energii floty pojazdów oraz priorytetowe uprawnienia do korzystania z infrastruktury dedykowanej lub technologicznej, takiej jak e-autostrady. Takie ułatwienia wyrównawcze mogą stać się częścią przyszłego instrumentu „Łącząc Europę” po roku 2020. [Popr. 14]*
- (5) *Aby zagwarantować akceptację użytkowników dla przyszłych systemów opłat drogowych, państwa członkowskie powinny mieć możliwość wprowadzenia odpowiednich systemów pobierania opłat w ramach szerszego pakietu usług w zakresie mobilności. Takie systemy powinny zapewnić sprawiedliwy podział kosztów infrastruktury, odzwierciedlać zasadę „zanieczyszczający płaci” i obejmować rozwiązania dotyczące wyodrębniania wpływów z opłat za użytkowanie. Państwa członkowskie mogą przy tym pobierać opłaty za przejazd po drogach nienależących do głównej sieci drogowej. Każde państwo członkowskie wprowadzające taki system powinno zapewnić, aby był on zgodny z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE⁽¹⁾. [Popr. 15]*
- (5a) *Należy zachęcać państwa członkowskie do uwzględniania czynników społeczno-ekonomicznych przy wdrażaniu systemów pobierania opłat infrastrukturalnych od samochodów osobowych. [Popr. 16]*
- (5b) *Pobieranie od użytkowników dróg opłat drogowych przy użyciu środków elektronicznych wiąże się z masowym gromadzeniem i przechowywaniem danych osobowych, które mogą posłużyć również do sporządzania szczegółowych profili ruchu. Przy wdrażaniu niniejszej dyrektywy państwa członkowskie i Komisja powinny systematycznie uwzględniać zasadę celowości i minimalizacji danych. Rozwiązania techniczne w zakresie gromadzenia danych w związku z pobieraniem opłat za korzystanie z infrastruktury powinny zatem obejmować opcje zanonimizowanych, zaszyfrowanych lub dokonywanych z góry płatności. [Popr. 17]*
- (5c) *Podatki od pojazdów mogą stanowić przeszkodę we wprowadzaniu opłat za przejazd. Aby wesprzeć wprowadzenie opłat za przejazd, państwom członkowskim należy dać więcej swobody umożliwiającej szybkie obniżenie podatków od pojazdów, co wiąże się z jak najszybszym obniżeniem minimalnych poziomów określonych w dyrektywie 1999/62/WE. [Popr. 18]*
- (5d) *Szczególne znaczenie ma wprowadzenie przez państwa członkowskie sprawiedliwego systemu opłat niepowodującego niekorzystnych skutków dla użytkowników samochodów osobowych, dla których – ze względu na ich miejsce zamieszkania na obszarach wiejskich, trudno dostępnych lub odizolowanych – bardziej regularne korzystanie z dróg objętych systemem opłat jest koniecznością. W ramach polityki rozwoju terytorialnego państwa członkowskie powinny stosować zniżki w przypadku opłat dla użytkowników z takich obszarów. [Popr. 20]*
- (6) *Podobnie jak w przypadku pojazdów ciężkich ważne jest zapewnienie, aby wszelkie uzależnione w przypadku wprowadzenia przez państwa członkowskie jakichkolwiek opłat uzależnionych od czasu opłaty nakładane, nakładanych na pojazdy lekkie, były one proporcjonalne, także w odniesieniu do okresów korzystania z dróg krótszych niż jeden rok. W tym względzie należy wziąć pod uwagę fakt, że sposób użytkowania pojazdów lekkich odbiega od sposobu użytkowania pojazdów ciężkich. Obliczanie proporcjonalnych opłat uzależnionych od czasu może być oparte na dostępnych danych na temat schematów podróży, pod warunkiem że zostanie zapewniona niedyskryminacja. [Popr. 21]*

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Tekst mający znaczenie dla EOG), (Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 124).

Czwartek, 25 października 2018 r.

- (7) Zgodnie z dyrektywą 1999/62/WE opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, **które odzwierciedlają zasadę „zanieczyszczający płaci”**, mogą być nakładane na poziomie zbliżonym do krańcowego kosztu społecznego użytkowania odnośnego pojazdu. Taka metoda okazała się najsprawiedliwsza i najskuteczniejsza, jeżeli chodzi o uwzględnianie negatywnych skutków środowiskowych i zdrowotnych zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu powodowanego przez pojazdy ciężkie, i zapewniłaby uczciwy udział pojazdów ciężkich w osiągnięciu unijnych norm jakości powietrza ⁽¹⁾ oraz wszelkich mających zastosowanie limitów lub wartości docelowych hałasu. Dlatego należy ułatwić stosowanie takich opłat. [Popr. 22]
- (8) W tym celu **należy wprowadzić możliwość zastosowania opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do sieci nieobjętych opłatą infrastrukturalną oraz zastąpić** maksymalną średnią ważoną stawkę opłat z tytułu kosztów zewnętrznych ~~należy zastąpić~~ łatwymi do zastosowania wartościami ~~odniesienia~~ **minimalnymi**, zrewaloryzowanymi w odniesieniu do inflacji i zaktualizowanymi zgodnie z postępowaniem naukowym poczynionym w zakresie szacowania zewnętrznych kosztów transportu drogowego oraz zmianami w strukturze parku samochodowego. [Popr. 23]
- (8a) **W celu przyczynienia się do osiągnięcia celu określonego w białej księdze w dziedzinie transportu polegającego na pełnym zastosowaniu zasady „zanieczyszczający płaci” należy zapewnić w sieciach podlegających opłacie infrastrukturalnej pobieranie opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych od pojazdów ciężkich i samochodów dostawczych przeznaczonych do drogowego transportu towarów.** [Popr. 24]
- (8b) **W celu zapewnienia odpowiedniego ponownego wykorzystania wpływów z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych należy reinwestować te wpływy w sektor infrastruktury transportowej, tak aby wspierać bardziej zrównoważone rodzaje transportu o mniejszym wpływie na środowisko.** [Popr. 25]
- (9) Zróżnicowanie opłat infrastrukturalnych w zależności od klas emisji Euro przyczyniło się do korzystania z bardziej ekologicznych pojazdów. W związku z odnową parku samochodowego oczekuje się jednak, że zróżnicowanie opłat na tej podstawie w sieciach międzymiastowych do końca roku 2020 stanie się ~~nieaktualne~~ **mniej skuteczne** i należy je do tego czasu stopniowo wyeliminować. Od tego samego momentu należy systematyczniej stosować opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych jako ukierunkowane środki odzyskiwania kosztów zewnętrznych w sytuacjach, w których mają one największe znaczenie. [Popr. 27]
- (10) Udział emisji CO₂ z pojazdów ciężkich rośnie. Zróżnicowanie opłat infrastrukturalnych zależnie od tych emisji może przyczynić się do poprawy sytuacji w tym obszarze i należy zatem wprowadzić taki środek.
- (11) Pojazdy lekkie są źródłem dwóch trzecich negatywnych skutków środowiskowych i zdrowotnych ruchu drogowego. Ważne jest zatem zachęcanie do wykorzystywania najbardziej ekologicznych i najbardziej paliwooszczędnych pojazdów poprzez zróżnicowanie opłat drogowych oparte na współczynnikach zgodności określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) 2016/427 ⁽²⁾, rozporządzeniu Komisji (UE) 2016/646 ⁽³⁾ oraz rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/xxx ⁽⁴⁾.
- (12) Aby propagować wykorzystywanie najbardziej ekologicznych i ~~najbardziej~~ **w wyższym stopniu** paliwooszczędnych pojazdów, państwa członkowskie powinny stosować znacznie obniżone opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do tych pojazdów. **Aby ułatwić i przyspieszyć wdrażanie takich systemów, należy zastosować wspomniane obniżki niezależnie od wejścia w życie rozporządzenia Komisji (UE) nr.../... w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do certyfikacji emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie. Pojazdy bezemisyjne nie powinny być obciążone żadnymi opłatami z tytułu kosztów zewnętrznych związanych z zanieczyszczeniem powietrza.** [Popr. 28]
- (12a) **Tranzyt transalpejski oznacza dla konkretnych regionów szczególne obciążenie pod względem hałasu, zanieczyszczenia powietrza i zużycia infrastruktury, które jest jeszcze zwiększane przez konkurencję kosztową z okolicznymi korytarzami transportowymi. Zainteresowanym regionom i państwom członkowskim należy zatem zapewnić dużą elastyczność w pobieraniu opłat z tytułu kosztów zewnętrznych i w stosowaniu środków sterowania ruchem, również w odniesieniu do zapobiegania niepożądanym efektom przeniesienia ruchu drogowego i przejazdom okrężną drogą między korytarzami transportowymi.** [Popr. 29]

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/427 z dnia 10 marca 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 82 z 31.3.2016, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/646 z dnia 20 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 692/2008 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) (Dz.U. L 109 z 26.4.2016, s. 1).

⁽⁴⁾ ...

Czwartek, 25 października 2018 r.

- (13) Zatory komunikacyjne, do których wszystkie pojazdy przyczyniają się w różnych proporcjach, stanowią koszt w wysokości około 1 % PKB. Znaczną część tych kosztów można przypisać międzymiastowym zatorom komunikacyjnym. Należy zatem zezwolić na wprowadzanie szczególnej opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych, pod warunkiem jej stosowania w odniesieniu do wszystkich kategorii pojazdów. Aby opłata była skuteczna i , proporcjonalna **i niedyskryminująca**, należy ją obliczać na podstawie krańcowych kosztów zatorów komunikacyjnych i różnicować zależnie od położenia, czasu i kategorii. **Jednocześnie należy opracować zrównoważone formuły wyrównawcze, które nie będą dyskryminować pracowników mieszkających na peryferiach i w niektórych przypadkach obciążonych już kosztami z tytułu opłat za użytkowanie infrastruktury oraz opłat za przejazd.** W celu maksymalizacji pozytywnego wpływu opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych, odnośne wpływy należy przeznaczyć na projekty ukierunkowane na źródła problemu. [Popr. 30]
- (13a) **W celu umożliwienia ochrony dziedzictwa motoryzacji UE państwa członkowskie powinny utworzyć specjalną kategorię dla pojazdów historycznych, aby umożliwić różnicowanie wysokości poszczególnych opłat pobieranych na podstawie niniejszej dyrektywy.** [Popr. 31]
- (14) Opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych powinny w proporcjonalny sposób odzwierciedlać bezpośrednio rzeczywiste koszty wpływu każdego pojazdu na innych użytkowników drogi i pośrednio na społeczeństwo jako całość. Aby uniknąć sytuacji, w której nieproporcjonalnie utrudniają one swobodny przepływ osób i towarów, należy je ograniczyć do konkretnych kwot odzwierciedlających krańcowy koszt zatorów komunikacyjnych w warunkach bliskich granicy przepustowości drogi, czyli w sytuacji, gdy natężenie ruchu drogowego zbliża się do maksimum przepustowości.
- (15) Należy stopniowo wycofywać neutralne pod względem wpływów zróżnicowanie opłat infrastrukturalnych mające zastosowanie do pojazdów ciężkich, które jest mniej skutecznym instrumentem zmniejszania zatorów komunikacyjnych.
- (15a) **Biorąc pod uwagę wysokie koszty zewnętrzne wypadków, szacowane na dziesiątki miliardów euro rocznie, należy – w związku z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE ⁽¹⁾ w odniesieniu do średniego kosztu społecznego wypadku śmiertelnego oraz poważnego wypadku – umożliwić państwom członkowskim lepszą internalizację kosztów nieobjętych ubezpieczeniem. Część tych kosztów, np. koszty administracyjne świadczonych usług publicznych, niektóre koszty świadczonych usług medycznych, a także straty kapitału ludzkiego i koszty związane ze szkodami fizycznymi i psychicznymi pokrywać mogłyby odpowiednie systemy zabezpieczenia społecznego lub ogół społeczeństwa.** [Popr. 32]
- (16) Zastosowane do opłat infrastrukturalnych dopłaty mogłyby również stanowić użyteczny wkład w rozwiązanie problemów związanych ze znacznymi szkodami środowiskowymi lub zatorami komunikacyjnymi, spowodowanymi korzystaniem z niektórych dróg, nie tylko w obrębie obszarów górskich. Należy zatem ~~znieść obecnie obowiązujące ograniczenia w zakresie~~ **ułatwić stosowanie dopłat dzięki zniesieniu obecnie obowiązujących ograniczeń** zastosowania dopłat do tych obszarów **oraz ich przeznaczenie na projekty sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej.** Aby uniknąć pobierania od użytkowników podwójnych opłat, należy ~~wykluczyć~~ **ściślej ograniczyć** dopłaty na odcinkach dróg, na których stosuje się opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych. **Należy również dostosować maksymalne stosowane wartości do różnych sytuacji.** [Popr. 33]
- (17) Jeżeli państwo członkowskie wprowadza system opłat drogowych, przyznane rekompensaty mogą, w określonych przypadkach, prowadzić do dyskryminacji zagranicznych użytkowników dróg. Należy zatem ograniczyć możliwość przyznawania rekompensat w tego rodzaju sytuacjach do opłat za przejazd i nie powinny one być już dostępne w przypadku opłat za korzystanie z infrastruktury.
- (17a) **W odniesieniu do pojazdów lekkich istotne jest dopilnowanie, by niniejsza dyrektywa nie utrudniała swobodnego przepływu obywateli. Należy zezwolić państwom członkowskim na wprowadzanie zniżek i ulg w sytuacji, gdy użytkownicy dróg są nieproporcjonalnie obciążeni opłatami ze względu na warunki geograficzne lub społeczne.** [Popr. 34]

(¹) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59).

Czwartek, 25 października 2018 r.

- (18) Aby wykorzystać potencjalny efekt synergii między istniejącymi systemami opłat drogowych w celu zredukowania kosztów operacyjnych, Komisja powinna być w pełni zaangażowana we współpracę między państwami członkowskimi, które zamierzają wprowadzić wspólne **i interoperacyjne** systemy opłat drogowych. [Popr. 35]
- (19) Opłaty drogowe ~~mogą uruchomić~~ **uruchamiają** środki, które przyczyniają się do finansowania utrzymania dróg i rozwoju wysokiej jakości infrastruktury transportowej **i usług oraz finansowania krzyżowego projektów alternatywnej infrastruktury transportowej**. ~~Należy zatem zachęcać~~ Państwa członkowskie ~~do odpowiedniego wykorzystywania wpływów~~ **powinny zatem odpowiednio wykorzystywać wpływy** z opłat za użytkowanie dróg i ~~w tym celu należy~~ wymagać od nich właściwego składania sprawozdań w sprawie wykorzystania takich wpływów. **Wpływy z opłat infrastrukturalnych i opłat z tytułu kosztów zewnętrznych należy w związku z tym reinwestować w sektor transportu**. Powinno to w szczególności pomóc w określeniu potencjalnych luk w finansowaniu i w zwiększeniu społecznej akceptacji dla opłat drogowych. [Popr. 36]
- (20) Ponieważ celu niniejszej dyrektywy, polegającego w szczególności na zapewnieniu, aby krajowe systemy naliczania opłat stosowanych do pojazdów innych niż ciężarowe były stosowane w obrębie spójnych ram, zapewniających równe traktowanie w obrębie Unii, nie można osiągnąć w sposób wystarczający na poziomie państwa członkowskiego, natomiast ze względu na transgraniczny charakter transportu drogowego i kwestii, które mają być uregulowane w niniejszej dyrektywie, możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania 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 dla osiągnięcia tego celu.
- (21) Aby zachęcać do stosowania najbardziej energooszczędnych pojazdów oraz utrzymać skuteczność zachęt oraz aktualność różnicowania opłat drogowych, należy zapewnić, aby opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w dalszym ciągu odzwierciedlały koszt zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu powodowanego przez pojazdy ciężkie możliwie jak najprecyzyjniej, bez nadmiernie skomplikowanego systemu opłat. Dlatego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu dostosowania wartości ~~odniesienia~~ **minimalnych** dotyczących opłat z tytułu kosztów zewnętrznych w związku z postępowaniem naukowym, określenia sposobu neutralnego pod względem wpływów różnicowania opłat infrastrukturalnych w zależności od emisji CO₂, pochodzących z pojazdów ciężkich oraz dostosowania zasad zmiany opłat infrastrukturalnych za pojazdy lekkie do postępu technicznego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.⁽¹⁾. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych. [Popr. 37]
- (21a) **Najpóźniej dwa lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Komisja przedstawi ogólnie obowiązujące, przejrzyste i zrozumiałe ramy internalizacji kosztów środowiskowych, związanych z zatorami komunikacyjnymi i ochroną zdrowia, na których opierać się będą przyszłe wyliczenia opłat infrastrukturalnych. Komisja powinna przy tym móc zaproponować model, któremu towarzyszyć będzie analiza skutków internalizacji kosztów zewnętrznych dla wszystkich rodzajów transportu. W celu zachowania proporcjonalności przy pobieraniu opłat z tytułu kosztów zewnętrznych należy uwzględnić wszystkie rodzaje transportu.** [Popr. 38]
- (21b) **W celu zapewnienia przejrzystości, państwa członkowskie powinny podawać do wiadomości użytkowników dróg wyniki osiągnięte dzięki reinwestowaniu opłat infrastrukturalnych, opłat z tytułu kosztów zewnętrznych i opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych. Państwa członkowskie powinny zatem podawać do wiadomości publicznej informacje o korzyściach uzyskanych w zakresie poprawy bezpieczeństwa drogowego, ograniczenia oddziaływania na środowisko i zmniejszenia zatorów komunikacyjnych.** [Popr. 39]
- (22) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania odpowiednich przepisów niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Na potrzeby przyjęcia aktów wykonawczych ustanawiających zharmonizowany zestaw wskaźników do oceny jakości sieci dróg należy korzystać z procedury doradczej. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽²⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

Czwartek, 25 października 2018 r.

(23) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 1999/62/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

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

(1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania **uzależnionych od pokonanej odległości** opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej przez pojazdy”; [Popr. 40]

(2) art. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 1

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do:

- a) podatków od pojazdów ciężarowych,
- b) opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury nakładanych na pojazdy.

2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do pojazdów wykonujących przewozy wyłącznie na nieuropejskich terytoriach państw członkowskich.

3. Dyrektywa nie ma również zastosowania do pojazdów zarejestrowanych na Wyspach Kanaryjskich, w Ceucie i Melilli, na Azorach lub Maderze, wykonujących przewozy wyłącznie na tych terytoriach lub między tymi terytoriami oraz, odpowiednio, tymi terytoriami a kontynentalną częścią Hiszpanii oraz Portugalii.

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy:

- 1) »transeuropejska sieć drogowa« oznacza infrastrukturę transportu drogowego, o której mowa w sekcji 3 rozdziału II rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady (*) i przedstawioną na mapach w załączniku I do tego rozporządzenia;
- 2) »koszty budowy« oznaczają koszty związane z budową, w stosownych przypadkach obejmujące również koszty finansowe jednej z poniższych kategorii:
 - a) nowej infrastruktury lub nowych ulepszeń infrastruktury, (w tym istotnych prac remontowych) **lub alternatywnej infrastruktury transportowej w celu przesunięcia międzygałęziowego;** [Popr. 41]
 - b) infrastruktury lub ulepszeń infrastruktury, w tym istotnych prac remontowych, których realizację zakończono nie więcej niż 30 lat przed dniem 10 czerwca 2008 r., na których systemy pobierania opłat za przejazd stosowano już w dniu 10 czerwca 2008 r., lub nie więcej niż 30 lat przed ustanowieniem nowych systemów pobierania opłat za przejazd wprowadzonych po dniu 10 czerwca 2008 r.;
 - c) infrastruktury lub ulepszeń infrastruktury, których realizację zakończono przed dniem 10 czerwca 2008 r., na których:
 - (i) państwo członkowskie ustanowiło system opłat za przejazd, który przewiduje pokrycie tych kosztów na podstawie umowy z operatorem systemu opłat lub na podstawie innych aktów prawnych, które mają równorzędny skutek i które weszły w życie przed dniem 10 czerwca 2008 r.; lub
 - (ii) państwo członkowskie może wykazać, że decyzja o realizacji danej infrastruktury była uzależniona od tego, czy zakładany okres jej użytkowania będzie przekraczał 30 lat;

Czwartek, 25 października 2018 r.

- 3) »koszty finansowe« oznaczają odsetki od pożyczek i zwrot z kapitału wniesionego przez udziałowców;
- 4) »istotne prace remontowe« oznaczają prace remontowe z wyłączeniem prac nieprzynoszących już żadnych korzyści użytkownikom dróg, w szczególności kiedy zamiast przeprowadzenia remontu położono nową nawierzchnię lub wykonano inne prace budowlane;
- 5) »autostrada« oznacza drogę specjalnie zaprojektowaną i wybudowaną dla ruchu pojazdów silnikowych, która nie obsługuje przylegających do niej posiadłości i która spełnia następujące kryteria:
 - a) 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;
 - b) nie krzyżuje się na jednym poziomie z żadną drogą, torami kolejowymi lub tramwajowymi, ścieżką dla rowerów ani drogą dla pieszych;
 - c) jest odpowiednio oznaczona jako autostrada;
- 6) »opłata za przejazd« oznacza określoną kwotę, obliczoną na podstawie odległości przebytej w obrębie danej infrastruktury i rodzaju pojazdu, której uiszczenie przyznaje pojazdowi prawo do korzystania z infrastruktury i która ~~zawiera opłatę infrastrukturalną oraz — w zależności od przypadku —~~ **obejmuje co najmniej jedną z następujących opłat:** opłatę z tytułu ~~zatorów komunikacyjnych~~ **infrastrukturalną** lub opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych ~~bądź obie te opłaty~~; [Popr. 42]
- 7) »opłata infrastrukturalna« oznacza opłatę pobieraną w celu odzyskania kosztów budowy, utrzymania, eksploatacji i rozwoju infrastruktury ponoszonych w danym państwie członkowskim;
- 8) »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 bądź obydwoma tymi rodzajami zanieczyszczeń;
- 9) »zator komunikacyjny« oznacza sytuację, gdy natężenie ruchu zbliża się do przepustowości drogi lub ją przekracza;
- 10) »opłata z tytułu zatorów komunikacyjnych« oznacza opłatę nakładaną na pojazdy w celu odzyskania kosztów poniesionych wskutek zatorów komunikacyjnych w państwie członkowskim i zmniejszenia zatłoczenia dróg;
- 11) »koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym« oznacza koszt szkód **zdrowotnych wyrządzonych człowiekowi i szkód wyrządzonych środowisku naturalnemu** spowodowanych uwolnieniem pyłu zawieszonego oraz prekursorów ozonu, takich jak tlenek azotu i lotne związki organiczne, w trakcie eksploatacji pojazdu; [Popr. 43]
- 12) »koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym« oznacza koszt szkód **zdrowotnych wyrządzonych człowiekowi i szkód wyrządzonych środowisku naturalnemu** spowodowanych hałasem emitowanym przez pojazdy lub wywołanym oddziaływaniem między pojazdami a powierzchnią drogi; [Popr. 44]
- 13) »opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej« oznacza łączne wpływy z opłaty infrastrukturalnej w danym okresie podzielone przez liczbę pojazdokilometrów przebytych przez pojazdy ciężkie na odcinkach drogi, na których w tym okresie pobierana jest opłata;
- 14) »opłata za korzystanie z infrastruktury« oznacza określoną kwotę, której zapłata daje pojazdowi prawo do korzystania przez dany okres z infrastruktury, o której mowa w art. 7 ust. 1 i 2;
- 15) »pojazd« oznacza pojazd silnikowy wyposażony w cztery koła lub większą ich liczbę lub przegubowy zespół pojazdów, który jest przeznaczony lub wykorzystywany do drogowego przewozu osób lub towarów;
- 16) »pojazd ciężki« oznacza pojazd ciężarowy lub autokar bądź autobus;
- 17) »pojazd ciężarowy« oznacza pojazd przeznaczony do przewozu towarów, którego maksymalna dopuszczalna masa przekracza 3,5 t;

Czwartek, 25 października 2018 r.

- 18) »autokar lub autobus« oznacza pojazd przeznaczony do przewozu więcej niż 8 pasażerów, poza kierowcą, którego maksymalna dopuszczalna masa przekracza 3,5 t;
- 18a) »**pojazd lekki**« oznacza **lekki pojazd użytkowy, samochód osobowy**; [Popr. 46]
- 19) »pojazd lekki« oznacza ~~samochód osobowy~~ **mikrobus, mikrobus** ~~mikrobus~~ **samochód dostawczy** lub **samochód dostawczy przeznaczony do przewozu towarów**; [Popr. 47]
- 20) »samochód osobowy« oznacza pojazd z czterema kołami, przeznaczony do przewozu pasażerów, których liczba poza kierowcą nie przekracza ośmiu;
- (20a) »**pojazd mający wartość historyczną**« oznacza **pojazd mający wartość historyczną w rozumieniu art. 3 ust. 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE (**)**; [Popr. 48]
- 21) »mikrobus« oznacza pojazd przeznaczony do przewozu więcej niż ośmiu pasażerów, poza kierowcą, którego maksymalna dopuszczalna masa nie przekracza 3,5 t;
- 22) »samochód dostawczy« oznacza pojazd ~~przeznaczony do przewozu towarów~~, **inny niż pojazd osobowy**, którego maksymalna dopuszczalna masa nie przekracza 3,5 t; [Popr. 49]
- (22a) »**samochód dostawczy przeznaczony do przewozu towarów**« oznacza **pojazd użytkowany przez podmiot wykonujący zawód przewoźnika drogowego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 (***)**, o dopuszczalnej maksymalnej masie całkowitej od 2,4 do 3,5 t i o wysokości przekraczającej 2 m; [Popr. 50]
- (22b) »**eksploatacja bezemisyjna**« oznacza **pojazd, który porusza się bez emisji spalin z rury wydechowej, w całej sieci dróg, w sytuacji, gdy może to zostać zweryfikowane**; [Popr. 51]
- 23) »pojazd bezemisyjny« oznacza pojazd bez emisji spalin;
- (23a) »**motocykl**« oznacza **pojazd dwukołowy, z przyczepą motocyklową lub bez przyczepy, a także każdy pojazd trzykołowy i czterokołowy kategorii L3e, L4e, L5e, L6e i L7e, o którym mowa w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013**; [Popr. 52]
- 24) »przewoźnik« oznacza każde przedsiębiorstwo transportu drogowego towarów lub osób;
- 25) »pojazd kategorii 'EURO 0', 'EURO I', 'EURO II', 'EURO III', 'EURO IV', 'EURO V', 'EURO VI'« oznacza pojazd ciężki spełniający limity emisji określone w załączniku 0;
- 26) »rodzaj pojazdu« oznacza kategorię, do której pojazd ciężki należy, biorąc pod uwagę liczbę osi, wymiary, masę lub inne czynniki klasyfikacji pojazdów uwzględniające stopień uszkodzenia dróg, np. system klasyfikacyjny odwołujący się do stopnia uszkodzenia dróg określony w załączniku IV, pod warunkiem że zastosowany system klasyfikacyjny opiera się na właściwościach pojazdu, które są zawarte w dokumentacji pojazdu stosowanej we wszystkich państwach członkowskich albo są widoczne gołym okiem;
- 27) »umowa koncesyjna« oznacza ~~zamówienie publiczne na roboty budowlane zdefiniowane w art. 23 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE~~ **»koncesję« zdefiniowaną w art. 5 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE (****)**; [Popr. 53]
- 28) „opłata za przejazd pobierana w ramach koncesji” oznacza opłatę za przejazd pobieraną przez koncesjonariusza na podstawie umowy koncesyjnej;
- 29) „znacząco zmienione naliczanie opłat za korzystanie z infrastruktury lub opłat za przejazd” oznacza sposób naliczania opłat zmieniony w taki sposób, że zmiana kosztów lub wpływów wynosi co najmniej ~~5%~~ **15%** w porównaniu z rokiem poprzednim, po uwzględnieniu korekty z tytułu inflacji mierzonej poprzez zmiany w ogólnounijnym zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych, z wyłączeniem energii i żywności nieprzetworzonej, opublikowanej przez Komisję (Eurostat). **W umowach koncesyjnych zmiany spełniające kryteria określone w art. 43 ust. 1 i 2 dyrektywy 2014/23/UE nie są uważane za znaczące**; [Popr. 54]

Czwartek, 25 października 2018 r.

- 29a) „finansowanie krzyżowe” oznacza finansowanie projektów efektywnej alternatywnej infrastruktury transportowej z wpływów z opłat za przejazd i za korzystanie z istniejącej infrastruktury transportowej; [Popr. 55]
- (29b) „państwa członkowskie” oznaczają wszystkie organy państw członkowskich, zarówno organy władzy centralnej, organy państwa federacyjnego, jak i inne organy terytorialne, których kompetencje obejmują zapewnienie przestrzegania zasad prawa Unii. [Popr. 56]

Do celów pkt 2:

- a) odsetek kosztów budowy, który należy uwzględnić, nie może w żadnym przypadku przekroczyć odsetka aktualnego zakładanego okresu użytkowania komponentów infrastruktury, pozostałego w dniu 10 czerwca 2008 r. lub w dniu, w którym wprowadzono nowe systemy pobierania opłat za przejazd, jeżeli nastąpiło to później;
- b) koszty infrastruktury lub jej ulepszeń mogą obejmować wszelkie ~~szczególne~~ **szczególne** wydatki ~~na infrastrukturę~~ **w tym wydatki wynikające z wprowadzenia nowych wymogów prawnych**, mające na celu zmniejszenie uciążliwości związanych z hałasem lub zwiększenie bezpieczeństwa drogowego oraz rzeczywiste wydatki poniesione przez operatora infrastruktury na obiektywne względy ekologiczne, takie jak ochrona gleb przed zanieczyszczeniem. [Popr. 57]

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

(**) **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdadności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).**

(***) **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).**

(****) ~~Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).~~ **Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 1).;**

2a) w art. 6 ust. 2 dodaje się nową literę ba) w brzmieniu:

„ba) pojazdów mających wartość historyczną;”; [Popr. 58]

(3) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

1. Nie naruszając przepisów art. 9 ust. 1 lit. a), państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury w transeuropejskiej sieci drogowej lub na pewnych odcinkach tej sieci oraz na innych dodatkowych odcinkach swojej sieci autostrad, które nie stanowią części transeuropejskiej sieci drogowej, na warunkach określonych w ust. 3–9 niniejszego artykułu oraz w art. 7a–7k.

2. Przepisy ust. 1 nie naruszają prawa państw członkowskich, zgodnie z postanowieniami Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, do stosowania opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury na innych drogach, pod warunkiem że nałożenie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury na tych innych drogach nie jest dyskryminujące dla międzynarodowego ruchu drogowego i nie powoduje zakłóceń konkurencji między przewoźnikami. Opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury na drogach innych niż drogi należące do transeuropejskiej sieci drogowej oraz niebędących autostradami muszą spełniać warunki określone w ust. 3 i 4 niniejszego artykułu oraz w art. 7a i art. 7i ust. 1, 2 i 4.

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

4. Opłaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury nie mogą być dyskryminujące, bezpośrednio ani pośrednio, ze względu na przynależność państwową użytkownika drogi 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.

Czwartek, 25 października 2018 r.

5. Państwa członkowskie mogą określić obniżone stawki opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury bądź zwolnienia z obowiązku uiszczania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury w przypadku pojazdów ciężkich zwolnionych z wymogu instalowania i używania urządzeń rejestrujących na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (*) oraz w przypadkach objętych warunkami określonymi w art. 6 ust. 2 lit. a), b) i c) niniejszej dyrektywy.

6. Nie naruszając przepisów art. 9, od dnia ~~1 stycznia 2018 r.~~ **[data wejścia w życie niniejszej dyrektywy]** państwa członkowskie nie wprowadzają opłat za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów ciężkich **i samochodów dostawczych przeznaczonych do przewozu towarów**. Opłaty za korzystanie z infrastruktury wprowadzone przed tą datą mogą być utrzymane do dnia 31 grudnia 2022 r., a od dnia 1 stycznia 2023 r. **zostają zastąpione opłatami za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do sieci dróg wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy**. [Popr. 59]

7. Od dnia [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy] r. państwa członkowskie nie wprowadzają opłat za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów lekkich. Opłaty za korzystanie z infrastruktury wprowadzone przed tą datą znosi się do dnia 31 grudnia 2027 r.

8. W odniesieniu do pojazdów ciężkich do dnia 31 grudnia 2019 r. 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 t, jeżeli uzna, że rozszerzenie ich na pojazdy poniżej 12 t miałyby 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.

Państwa członkowskie, które postanawiają stosować opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury jedynie w odniesieniu do pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 12 t, informują Komisję o tej decyzji oraz o powodach jej podjęcia.

9. Od dnia 1 stycznia 2020 r. opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury nakładane na pojazdy ciężkie mają zastosowanie do wszystkich pojazdów ciężkich **i samochodów dostawczych przeznaczonych do przewozu towarów**. [Popr. 61]

10. **Do dnia 31 grudnia 2022 r.** opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów ciężkich **i samochodów dostawczych przeznaczonych do transportu towarów, z jednej strony, i dla pojazdów lekkich, innych niż samochody dostawcze przeznaczone do przewozu towarów, z drugiej strony,** mogą być wprowadzane lub utrzymywane niezależnie od siebie. [Popr. 62]

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).;

(4) art. 7 a otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7 a

1. Opłaty za korzystanie z infrastruktury są proporcjonalne do czasu trwania korzystania z infrastruktury.

2. W przypadku stosowania opłat za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów ciężkich korzystanie z infrastruktury jest możliwe przez co najmniej następujący okres: dzień, tydzień, miesiąc i rok. Stawka miesięczna nie przekracza 10 % stawki rocznej, stawka tygodniowa nie przekracza 5 % stawki rocznej, a stawka dzienna nie przekracza 2 % stawki rocznej.

Państwo członkowskie może zastosować jedynie stawki roczne wobec pojazdów zarejestrowanych w tym państwie członkowskim.

Państwa członkowskie ustalają wysokość opłat za korzystanie z infrastruktury wraz z kosztami administracyjnymi dla wszystkich kategorii pojazdów ciężkich na poziomie nieprzekraczającym maksymalnych stawek określonych w załączniku II.

Czwartek, 25 października 2018 r.

3. W przypadku stosowania opłat za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów osobowych korzystanie z infrastruktury jest możliwe przez co najmniej następujący okres: **dzień, tydzień**, 10 dni, miesiąc lub dwa miesiące bądź oba te okresy oraz rok. Stawka dwumiesięczna nie przekracza 30 % stawki rocznej, stawka miesięczna nie przekracza 18 % stawki rocznej, a stawka 10-dniowa, **tygodniowa i dzienna** nie przekracza 8 % stawki rocznej. [Popr. 63]

Państwa członkowskie mogą również umożliwić korzystanie z infrastruktury przez inne okresy. W takich przypadkach państwa członkowskie stosują stawki zgodnie z zasadą równego traktowania użytkowników, biorąc pod uwagę wszystkie odnośne czynniki, w szczególności stawkę roczną i stawki stosowane za inne okresy, o których mowa w akapicie pierwszym, istniejące sposoby użytkowania oraz koszty administracyjne.

W odniesieniu do systemów opłat za korzystanie z infrastruktury przyjętych przed dniem 31 maja 2017 r. państwa członkowskie mogą utrzymać stawki wyższe niż limity określone w akapicie pierwszym, które obowiązywały przed tą datą, i odpowiadające im wyższe stawki w odniesieniu do innych okresów użytkowania, zgodnie z zasadą równego traktowania. Z chwilą wejścia w życie znacząco zmienionego naliczania opłat za korzystanie z infrastruktury lub opłat za przejazd, a najpóźniej od dnia 1 stycznia 2024 r., muszą one jednak przestrzegać ograniczeń określonych w akapitach pierwszym oraz drugim.

4. ~~Jeżeli chodzi o mikrobusy i samochody dostawcze,~~ **W przypadku mikrobusów, samochodów dostawczych i samochodów dostawczych przeznaczonych do przewozu towarów**, państwa członkowskie ~~muszą przestrzegać~~ **przestrzegają** przepisów ust. 2 lub 3. Najpóźniej od dnia 1 stycznia 2024 r. państwa członkowskie ustanawiają jednak opłaty za korzystanie z infrastruktury dla mikrobusów, **samochodów dostawczych** i samochodów dostawczych **przeznaczonych do przewozu towarów** na poziomie wyższym niż dla samochodów osobowych. [Popr. 64]

4a. Proporcjonalność opłat za korzystanie z infrastruktury może uwzględniać specyfikę operacji transportowych, które zaczynają się w państwie członkowskim na peryferiach Unii.; [Popr. 65]

(4a) w art. 7b dodaje się ustęp 2a w brzmieniu:

„2a. Odcinki autostrad, na których obowiązuje opłata infrastrukturalna, są wyposażone w niezbędną infrastrukturę zapewniającą bezpieczeństwo ruchu dla wszystkich użytkowników i mogą posiadać bezpieczne parkingi we wszystkich warunkach pogodowych, zgodnie z rozporządzeniem (UE).../... Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów 2017/0122(COD)).”; [Popr. 66]

(5) art. 7c otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7c

1. Państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych, powiązaną z zanieczyszczeniem powietrza lub zanieczyszczeniem hałasem spowodowanymi ruchem drogowym bądź obydwoma tymi rodzajami zanieczyszczeń.

Opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych mogą zostać wprowadzone lub utrzymane na odcinkach sieci drogowej, które nie podlegają opłatom za korzystanie z infrastruktury.

~~Dla pojazdów ciężkich~~ Opłata z tytułu kosztów zewnętrznych **związana ze spowodowanymi ruchem drogowym zanieczyszczeniem powietrza lub zanieczyszczeniem hałasem** jest zróżnicowana i jest ustalana zgodnie z minimalnymi wymogami i metodami, o których mowa w załączniku IIIa; ~~opłata ta nie przekracza wartości odniesienia określonych, oraz jest zgodna co najmniej z wartościami minimalnymi określonymi~~ w załączniku IIIb. [Popr. 67]

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. Opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych powiązane z zanieczyszczeniem powietrza nie mają zastosowania do pojazdów ciężkich, które spełniają najsurowsze normy emisji EURO.

Czwartek, 25 października 2018 r.

Stosowanie przepisów akapitu pierwszego ustaje po czterech latach od daty rozpoczęcia obowiązywania przepisów wprowadzających te normy.

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

5. Od dnia 1 stycznia 2021 r. państwa członkowskie, które nakładają opłaty za przejazd, stosują w odniesieniu do pojazdów ciężkich **i samochodów dostawczych przeznaczonych do przewozu towarów** opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych **przynajmniej związaną ze spowodowanymi ruchem drogowym zanieczyszczeniem powietrza lub zanieczyszczeniem hałasem na wszystkich odcinkach** na tej części **wszystkich odcinkach** sieci, o której **których** mowa w art. 7 ust. 1, **na której szkody wyrządzone środowisku naturalnemu przez pojazdy ciężkie są większe niż średnia szkód środowiskowych generowanych przez pojazdy ciężkie, co określono zgodnie z odnośnymi wymogami dotyczącymi sprawozdawczości, o których mowa w załączniku IIIa. podlegających opłacie infrastrukturalnej.** [Popr. 68]

5a. Od dnia 1 stycznia 2026 r. opłata z tytułu kosztów zewnętrznych na dowolnym odcinku sieci drogowej, o którym mowa w art. 7 ust. 1, ma zastosowanie w sposób niedyskryminacyjny do wszystkich kategorii pojazdów. [Popr. 69]

5b. Państwa członkowskie mogą stosować odstępstwa umożliwiające różnicowanie stawki opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do pojazdów mających wartość historyczną.”; [Popr. 70]

(6) dodaje się art. 7da w brzmieniu:

„Artykuł 7da

1. Państwo członkowskie może, zgodnie z wymogami określonymi w załączniku V, wprowadzić opłatę z tytułu zatorów komunikacyjnych na dowolnym odcinku swojej sieci drogowej, na której występują zatory komunikacyjne. Opłata z tytułu zatorów komunikacyjnych może być stosowana wyłącznie na tych odcinkach dróg, które są stale przeciążone i wyłącznie w okresach, gdy z reguły są one zatłoczone.

2. Państwa członkowskie określają odcinki dróg i okresy, o których mowa w ust. 1, w oparciu o obiektywne kryteria związane z poziomem narażenia dróg i ich otoczenia na zatory komunikacyjne, takie jak przeciętne opóźnienia lub średnia długość kolejek.

3. Opłatę z tytułu zatorów komunikacyjnych nałożona na dowolnym odcinku sieci drogowej stosuje się w sposób niedyskryminacyjny w odniesieniu do wszystkich kategorii pojazdów, zgodnie ze znormalizowanymi współczynnikami równoważności określonymi w załączniku V. **Państwa członkowskie mogą jednak postanowić o wyłączeniu autobusów i autokarów w celu wspierania transportu zbiorowego oraz rozwoju społeczno-gospodarczego i spójności terytorialnej.** [Popr. 72]

4. Opłata z tytułu zatorów komunikacyjnych odzwierciedla koszty spowodowane przez pojazd wobec innych użytkowników dróg oraz pośrednio wobec społeczeństwa, ale nie może przekraczać maksymalnych dopuszczalnych poziomów określonych w załączniku VI dla każdego określonego rodzaju drogi.

5. Państwa członkowskie ustanawiają odpowiednie mechanizmy monitorowania wpływu opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych oraz przeglądu ich poziomu. Państwa członkowskie dokonują przeglądu poziomu opłat regularnie, co najmniej co trzy lata, aby zapewnić, że opłaty te nie są wyższe niż koszty zatorów komunikacyjnych występujących w tym państwie członkowskim i zostały uzyskane na tych odcinkach dróg, które są objęte opłatą z tytułu zatorów komunikacyjnych.”;

(7) art. 7f i 7 g otrzymują brzmienie:

„Artykuł 7f

1. Po powiadomieniu Komisji państwo członkowskie może dodać dopłatę do opłaty infrastrukturalnej, nałożonej na określonych odcinkach dróg, które są regularnie zatłoczone, lub których użytkowanie przez pojazdy powoduje znaczne szkody w środowisku, jeżeli spełnione są następujące warunki:

Czwartek, 25 października 2018 r.

- a) wpływy osiągnięte z dopłat są inwestowane w finansowanie **budowy** infrastruktury ~~w ramach europejskiej sieci bazowej, określonej w załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013~~ **transportowej lub usług transportowych**, które bezpośrednio przyczyniają się do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych lub szkód w środowisku i które mieszczą się w obrębie tego samego korytarza, w którym znajduje się odcinek drogi obłożony dopłatą; [Popr. 75]
- 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 korytarzy w ramach sieci bazowej;~~ **obszarów górskich, gdzie koszty infrastruktury, a także szkody związane z klimatem i ochroną środowiska są większe** w takich przypadkach ~~którym to przypadku~~ dopłata nie może przekraczać ~~25%~~ **50 %**; [Popr. 76]
- c) zastosowanie dopłaty nie spowoduje niesprawiedliwego traktowania przewoźników komercyjnych w porównaniu z pozostałymi użytkownikami dróg;
- d) opis dokładnej lokalizacji dopłaty oraz dowód decyzji o finansowaniu ~~korytarzy sieci bazowej~~ **infrastruktury transportowej lub usług transportowych**, o których mowa w lit. a), zostaną przedłożone Komisji przed wprowadzeniem dopłaty; ~~oraz~~ [Popr. 77]
- 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.
- 1a. ~~W przypadku nowych projektów transgranicznych dopłatę można zastosować jedynie za zgodą wszystkich państw członkowskich zaangażowanych w taki projekt.~~ [Popr. 78 i 164]
2. Dopłatę można stosować w przypadku opłaty infrastrukturalnej zróżnicowanej zgodnie z art. 7 g lub 7ga.
3. 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 aktem wykonawczym odrzucić plany dotyczące opłat przedłożone przez zainteresowane państwo członkowskie lub zażądać ich zmiany. Takie akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 9c ust. 2. **W przypadku stosowania do systemów poboru opłat, o których mowa w art. 7e ust. 3, dopłata nie jest uznawana za istotną zmianę do celów niniejszej dyrektywy.** [Popr. 79]
4. Wysokość dopłaty odliczana jest od wysokości opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych obliczonej zgodnie z art. 7c, z wyjątkiem pojazdów o klasie emisji: EURO 0, I i II od dnia 15 października 2011 r.; EURO III i IV od dnia 1 stycznia 2015 r.; EURO V od dnia 1 stycznia 2019 r. oraz EURO VI od stycznia 2013 r. Wszystkie wpływy uzyskane w wyniku jednoczesnego stosowania dopłaty i opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych są inwestowane w finansowanie korytarzy sieci bazowej wymienionych w części I załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1316/2013. [Popr. 80]
5. Dopłaty nie można stosować na odcinkach dróg, na których stosuje się opłatę z tytułu zatorów komunikacyjnych.

Artykuł 7 g

1. Do dnia 31 grudnia 2021 r. opłata infrastrukturalna może być różnicowana po to, aby zmniejszyć zatory komunikacyjne, zminimalizować szkody w infrastrukturze i zoptymalizować wykorzystanie danej infrastruktury lub promować bezpieczeństwo drogowe, pod warunkiem że spełnione są następujące warunki:
- a) różnicowanie to jest przejrzyste, podawane do publicznej wiadomości i obowiązuje wszystkich użytkowników na równych warunkach;

Czwartek, 25 października 2018 r.

- 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;
- d) okresy dużego natężenia ruchu, w których pobiera się wyższe opłaty infrastrukturalne w celu zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, nie przekraczają pięciu godzin w ciągu doby **lub liczby godzin, podczas których współczynnik zagęszczenia ruchu przekracza 100 % zdolności; [Popr. 81]**
- e) zróżnicowanie jest opracowane i stosowane w sposób przejrzysty i neutralny pod względem wpływów, na odcinku drogi, na którym występują zatory komunikacyjne, w formie wprowadzenia na tym samym odcinku drogi niższych stawek opłat za przejazd w przypadku przewoźników przejeżdżających poza godzinami dużego natężenia ruchu i wyższych stawek opłat za przejazd w przypadku przewoźników przejeżdżających w godzinach dużego natężenia ruchu.

Państwo członkowskie, które chce wprowadzić takie zróżnicowanie lub zmienić zróżnicowanie istniejące, powiadamia o tym Komisję i przekazuje jej informacje niezbędne do oceny, czy warunki zostały spełnione.

2. W odniesieniu do pojazdów ciężkich do dnia 31 grudnia 2020 r. 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 mogą być objęte zwolnieniem z tego wymogu do czasu przedłużenia umowy.

Państwo członkowskie może jednak zastosować odstępstwo od wymogu różnicowania opłaty infrastrukturalnej w przypadku wystąpienia jednej z następujących okoliczności:

- (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;
- (iv) opłata za przejazd zawiera opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych.

O każdym takim odstępstwie lub zwolnieniu powiadamia się Komisję.

3. Jeżeli w przypadku kontroli kierowca lub, w stosownym przypadku, przewoźnik nie **dokona płatności za pomocą elektronicznego systemu opłat za przejazd lub nie posiada ważnego abonamentu lub też jego pojazd nie jest wyposażony w stanie przedstawić dokumentów pojazdu koniecznych urządzenie pokładowe homologowane przez podmiot pobierający opłatę za przejazd niezbędne** do ustalenia klasy emisji tego pojazdu na potrzeby ust. 2, państwa członkowskie mogą zastosować opłatę za przejazd na najwyższym możliwym poziomie. [Popr. 82]

4. W ciągu jednego roku od ogłoszenia przez siebie oficjalnych danych dotyczących wartości emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem (UE) .../... (*), Komisja przyjmuje akt delegowany zgodnie z art. 9e w celu określenia wartości odniesienia emisji CO₂ wraz z odpowiednią klasyfikacją odnośnych pojazdów ciężkich, z **uwzględnieniem technologii ograniczania emisji.** [Popr. 83]

W ciągu jednego roku od wejścia w życie aktu delegowanego państwa członkowskie różnicują opłatę infrastrukturalną, biorąc pod uwagę wartości emisji CO₂ i odpowiednią klasyfikację pojazdów. ~~Opłaty są~~ zróżnicowane w taki sposób, aby żadna opłata infrastrukturalna nie była wyższa o więcej niż 100 % od tej samej opłaty nakładanej na pojazdy równoważne o najniższej, ale nie zerowej, emisji CO₂. Pojazdy bezemisyjne korzystają z 75-procentowej obniżki opłat za infrastrukturę w stosunku do stawki maksymalnej. [Popr. 84]

Czwartek, 25 października 2018 r.

4a. *Od dnia... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy] pojazdy bezemisyjne korzystają z 50-procentowej zniżki na opłatę infrastrukturalną w stosunku do stawki minimalnej. W odniesieniu do eksploatacji bezemisyjnej obowiązuje taka sama zniżka, pod warunkiem że można udowodnić taką eksploatację. [Popr. 85]*

4b. *Komisja przedstawia sprawozdanie oceniające udział w rynku pojazdów bezemisyjnych i eksploatacji bezemisyjnej do dnia [...] [Dz.U.: proszę wstawić datę – pięć lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy]. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 9e aktów delegowanych w celu ponownego obliczenia zniżki mającej zastosowanie do pojazdów bezemisyjnych w stosunku do stawki minimalnej opłaty za korzystanie z infrastruktury. [Popr. 86]*

5. Zróżnicowania, o których mowa w ust. 1, 2 i 4, nie mogą mieć na celu uzyskania dodatkowych wpływów z opłat za przejazd. Wszelki niezamierzony wzrost wpływów jest równoważony zmianami struktury zróżnicowania, które wdraża się w terminie dwóch lat od końca roku obrotowego, w którym takie dodatkowe wpływy zostały uzyskane.

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) .../... of XXX wdrażające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 595/2009 w odniesieniu do certyfikacji emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L ... z ... r., s...):”;

(8) dodaje się art. 7ga w brzmieniu:

„Artykuł 7ga

1. W odniesieniu do pojazdów lekkich do dnia 31 grudnia 2021 r. państwa członkowskie mogą różnicować opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury w zależności od ekologiczności pojazdu.

2. Od dnia 1 stycznia 2022 r. państwa członkowskie różnicują opłaty za przejazd, a w przypadku opłat za korzystanie z infrastruktury przynajmniej opłaty roczne, zależnie od emisji CO₂ i zanieczyszczeń z pojazdów zgodnie z przepisami określonymi w załączniku VII.

2a. *Państwa członkowskie mogą uwzględnić poprawę efektywności środowiskowej pojazdu wynikającą z jego konwersji umożliwiającej stosowanie paliw alternatywnych. Stały abonament lub wszelkie inne rozwiązania dopuszczone przez operatora systemu opłat za przejazd powinny umożliwiać użytkownikom korzystanie z wariantu opłat za przejazd, który premiuje lepszą efektywność środowiskową pojazdu po konwersji. [Popr. 88]*

3. Jeżeli w przypadku kontroli kierowca lub, w stosownym przypadku, przewoźnik nie jest **posiadaczem abonamentu lub nie korzysta z jakiegokolwiek innego rozwiązania dopuszczonego przez operatora bądź nie jest w stanie przedstawić dokumentów pojazdu koniecznych do ustalenia klasy emisji tego pojazdu** (Świadectwo zgodności, ~~CoC~~), zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) .../... (*), państwa członkowskie mogą zastosować opłatę za przejazd lub roczną opłatę za korzystanie z infrastruktury na najwyższym możliwym poziomie. **Późniejsze przedstawienie odpowiednich dokumentów potwierdzających klasę emisji pojazdu skutkuje zwrotem różnicy między opłatą za przejazd lub innymi zastosowanymi opłatami a właściwą kwotą opłaty za przejazd lub innej opłaty dla odnośnego pojazdu.** [Popr. 89]

3a. *Państwa członkowskie mogą przyjąć nadzwyczajne środki w celu nałożenia opłat na pojazdy mające wartość historyczną.* [Popr. 90]

4. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 9e, aktów delegowanych zmieniających załącznik VII w celu dostosowania zróżnicowania określonego w tym załączniku go do postępu technicznego **oraz uwzględnienia roli części zarówno w poprawie bezpieczeństwa na drodze, jak i w dekarbonizacji transportu.** [Popr. 91]

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/xxx z dnia xxx r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 i odwołujące rozporządzenie (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L xxx) i dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (»dyrektywę ramową«) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.);”;

Czwartek, 25 października 2018 r.

(9) w art. 7h wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Co najmniej na sześć miesięcy przed wdrożeniem nowego lub znacząco zmienionego systemu pobierania opłat za przejazd przewidującego opłatę infrastrukturalną państwa członkowskie przekazują Komisji:”;

aa) w art. 7h ust. 1 lit. a) dodaje się tiret w brzmieniu:

„— jasne informacje na temat interoperacyjności urządzeń pokładowych, które są przewożone na pokładzie pojazdów w celu uiszczania opłat za korzystanie z infrastruktury i opłat za przejazd; podaje powody, dla których inne urządzenia pokładowe używane w innych państwach członkowskich nie mogą być stosowane przez użytkowników w tym systemie opłat.”; [Popr. 92]

ab) wprowadza się ustęp w brzmieniu:

„1a. Ramy umowne regulujące stosunki między koncesjonariuszem i koncesjonariuszem mają na celu umożliwienie dostosowywania umów koncesji do zmian unijnych lub krajowych ram regulacyjnych w związku z wymogami określonymi w art. 7c, 7da, 7 g i 7ga niniejszej dyrektywy.”; [Popr. 93]

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przed wprowadzeniem nowego lub znacząco zmienionego systemu pobierania opłat za przejazd przewidującego opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych państwa członkowskie informują Komisję o danej sieci, planowanych stawkach dla danej kategorii pojazdu i kategorii emisji.”;

c) skreśla się ust. 4;

(10) w art. 7i wprowadza się następujące zmiany:

-a) w ust. 2 wprowadzenie otrzymuje brzmienie:

„2. Państwa członkowskie mogą przewidzieć zniżki lub ulgi dotyczące opłaty infrastrukturalnej dla pojazdów ciężkich i samochodów dostawczych przeznaczonych do przewozu towarów, pod warunkiem że:”; [Popr. 94]

a) w ust. 2 lit. b) i c) otrzymują brzmienie:

„b) takie zniżki lub ulgi odzwierciedlają rzeczywiste oszczędności kosztów administracyjnych traktowania częstych użytkowników w porównaniu z okazjonalnymi użytkownikami;

c) takie zniżki lub ulgi nie przekraczają ~~13%~~ 20 % opłaty infrastrukturalnej uiszczanej za przez równorzędne pojazdy niepodlegające zniżce lub uldze oraz pojazdy używane do przewozów lokalnych lub regularnych lub do obu tych przewozów.”; [Popr. 95]

aa) po ust. 2 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. W przypadku pojazdów lekkich, w szczególności w odniesieniu do częstych użytkowników na obszarach rozproszonego osadnictwa i obrzeży miast, państwa członkowskie mogą przewidzieć zniżki lub ulgi dotyczące opłaty infrastrukturalnej, pod warunkiem że:

a) wynikająca z tego struktura opłat jest proporcjonalna, podawana do wiadomości publicznej i obejmuje użytkowników na równych warunkach oraz nie prowadzi do przenoszenia dodatkowych kosztów na pozostałych użytkowników w postaci wyższych opłat za przejazd;

Czwartek, 25 października 2018 r.

b) takie zniżki i ulgi przyczyniają się**(i) do spójności społecznej; lub****(ii) do zapewnienia mobilności w regionach peryferyjnych lub oddalonych bądź w obu tych regionach;”;**
[Popr. 96]**ab) po ust. 2 dodaje się ustęp w brzmieniu:**

„2b. Państwa członkowskie lub właściwe organy mogą wprowadzić kilometrażowe ryczałtowe zwolnienia na danym odcinku drogi, uwzględniając tendencje w zakresie mobilności i interesu gospodarczego regionów peryferyjnych, pod warunkiem że wynikająca z nich struktura opłat jest proporcjonalna, udostępniana jest do wiadomości publicznej i obowiązuje użytkowników na równych warunkach oraz nie prowadzi do przenoszenia dodatkowych kosztów na pozostałych użytkowników w postaci wyższych opłat za przejazd;”; [Popr. 97]

b) w ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:

„3. Z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 7 g ust. 1 lit. b) oraz w ust. 5 stawki opłat za przejazd mogą w przypadku konkretnych projektów o zasadniczym znaczeniu europejskim, określonych w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, podlegać innym formom różnicowania w celu zapewnienia komercyjnej rentowności takich projektów, jeżeli wystawione są one na bezpośrednią konkurencję ze strony innych rodzajów transportu. Wynikająca z tego struktura opłat jest liniowa, proporcjonalna, udostępniana publicznie i obowiązuje wszystkich użytkowników na równych warunkach oraz nie prowadzi do przenoszenia dodatkowych kosztów na pozostałych użytkowników w postaci wyższych opłat za przejazd.”; [Popr. 98]

ba) po ust. 3 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Państwa członkowskie lub właściwe organy mogą różnicować na obszarach górskich i w regionach peryferyjnych stawki opłaty za przejazd dla pojazdów ciężkich na podstawie odległości przebytej przez pojazdy podlegające opłacie za przejazd, w celu zminimalizowania skutków społeczno-gospodarczych, pod warunkiem że:

a) zróżnicowanie ze względu na przebytą odległość uwzględnia różne właściwości transportu na małą i dużą odległość, a w szczególności dostępne możliwości w zakresie przejścia na inne rodzaje transportu;**b) zróżnicowanie stosuje się w sposób niedyskryminacyjny;****c) urządzenia techniczne pozwalają na wykrywanie punktu wjazdu i wyjazdu przez granice państwowe.”;**
[Popr. 99]**(11) w art. 7j wprowadza się następujące zmiany:****a) w ust. 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:**

„W tym celu państwa członkowskie współpracują w ustanawianiu metod umożliwiających użytkownikom uiszczanie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastrukturalnej, wysokości opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych i wysokości opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych zostaje, w stosownym przypadku, wskazana na **żądanie na pokwitowaniu dostarczany użytkownikowi drogi, w miarę możliwości z wykorzystaniem środków elektronicznych, w których opłaty te są stosowane.”;** [Popr. 100]

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jeżeli państwo członkowskie pobiera opłatę za przejazd w odniesieniu do danego pojazdu, całkowita wysokość opłaty za przejazd, wysokość opłaty infrastrukturalnej, wysokość opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych i wysokość opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych zostaje, w stosownym przypadku, wskazana na **żądanie na pokwitowaniu dostarczany użytkownikowi drogi, w miarę możliwości z wykorzystaniem środków elektronicznych.”;** [Popr. 101]

c) w ust. 4 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

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

Czwartek, 25 października 2018 r.

(12) art. 7k otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7k

Nie naruszając przepisów art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, niniejsza dyrektywa nie wpływa na prawo państw członkowskich, które wprowadzają system opłat za przejazd, do wprowadzenia odpowiedniej rekompensaty, **pod warunkiem że nie stanowi ona zakłócenia konkurencji lub nie jest szkodliwa dla przewoźników lokalnych ani regularnych ani dla obu tych przewoźników.**”; [Popr. 102]

(13) w art. 8 ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) w lit. a) odniesienie „art. 7 ust. 7” otrzymuje brzmienie „art. 7a”;

b) w lit. b) po wyrazach „art. 7 ust. 1” dodaje się wyrazy „i 2”;

13a) dodaje się art. 8a w brzmieniu:

„Artykuł 8a

Monitorowanie i sprawozdawczość

1. **Każde państwo członkowskie wyznacza niezależny organ nadzoru nad poborem opłat infrastrukturalnych, który jest odpowiedzialny za egzekwowanie przestrzegania niniejszej dyrektywy.**

2. **Organ nadzoru dokonuje ekonomicznej i finansowej kontroli umów koncesji, w szczególności w celu zapewnienia zgodności z art. 7b;**

3. **Państwa członkowskie informują Komisję o wyznaczeniu organu nadzoru.**”; [Popr. 103]

(14) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

-a) w art. 9 ust. 2 wprowadzenie otrzymuje brzmienie:

„2. ~~Państwa członkowskie określają sposób wykorzystania wpływów uzyskanych na podstawie niniejszej dyrektywy.~~ Dla umożliwienia rozwoju sieci transportowej jako całości, wpływy pochodzące z opłat infrastrukturalnych i z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych lub równoważnik finansowej wartości tych wpływów ~~naależy wykorzystać~~ **przeznacza się** na rzecz sektora transportowego oraz do ~~optymalizacji~~ **konserwację i utrzymanie sieci dróg oraz optymalizację** całego systemu transportowego. W szczególności, wpływy pochodzące z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych lub równoważnik finansowej wartości tych wpływów ~~naależy wykorzystać~~ **wykorzystuje się** do zwiększenia zrównoważonego charakteru transportu, w tym do realizacji przynajmniej jednego z poniższych celów.”; [Popr. 104]

-aa) ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) zmniejszenie ~~u źródła zanieczyszczeń~~ **zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem** spowodowanych przez transport drogowy.”; [Popr. 105]

-ab) w ust. 2 dodaje się literę w brzmieniu:

„ba) **finansowanie zbiorowych i zrównoważonych rodzajów transportu;**”; [Popr. 106]

-ac) w ust. 2 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) ~~rozwijanie alternatywnej~~ **rozwój** infrastruktury dla **paliw alternatywnych zgodnie z dyrektywą 2014/94/UE oraz alternatywne usługi dla** użytkowników transportu lub zwiększenie obecnej przepustowości.”; [Popr. 107]

-ad) ust. 2 lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) wspieranie transeuropejskiej sieci transportowej **i eliminowanie wąskich gardeł;**”; [Popr. 108]

-ae) ust. 2 lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) poprawa bezpieczeństwa drogowego **i bezpiecznej infrastruktury drogowej;** oraz”; [Popr. 109]

Czwartek, 25 października 2018 r.

-af) ust. 2 lit. f) otrzymuje brzmienie:

„(i) zapewnienie bezpiecznych ~~miejsce parkingowych~~ **i chronionych parkingów;**” [Popr. 110].

a) w ust. 2 skreśla się akapit drugi;

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Wpływy z tytułu zatorów komunikacyjnych lub równoważnik finansowej wartości tych wpływów należy wykorzystać na rozwiązanie problemu zatorów komunikacyjnych, ~~w szczególności~~ **na przykład** poprzez: [Popr. 111]

a) wspieranie infrastruktury i usług transportu zbiorowego;

b) eliminowanie wąskich gardeł **i brakujących połączeń w ich sieciach, gdzie ma zastosowanie opłata, oraz** w transeuropejskiej sieci transportowej; [Popr. 112]

c) rozwijanie alternatywnej infrastruktury **i węzłów multimodalnych** dla użytkowników transportu.”; [Popr. 113]

ba) po ust. 3 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„**3a. Wpływy pochodzące z opłat infrastrukturalnych i opłat z tytułu kosztów zewnętrznych wykorzystuje się na odcinku drogi, na którym opłaty te są stosowane.**” [Popr. 114]

(15) art. 9d i 9e otrzymują brzmienie:

„Artykuł 9d

Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 9e w celu zmiany załącznika 0, wartości w tabelach 1 i 2 w załączniku IIIb oraz wzorów w sekcjach 4.1 i 4.2. załącznika IIIa, aby dostosować je do postępu naukowego i technicznego.

Artykuł 9e

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 7 g ust. 4, art. 7ga ust. 4 i art. 9d, powierza się Komisji na ~~czas nieokreślony~~ **okres pięciu lat** od dnia [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy]. **Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.** [Popr. 115]

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 7 g ust. 4, art. 7ga ust. 4 i art. 9d, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go jednocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Czwartek, 25 października 2018 r.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art.7 g ust. 4, art. 7ga ust. 4 i art. 9d wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

(16) skreśla się art. 9f oraz 9 g;

(17) art. 10 a otrzymuje brzmienie:

„1. Kwoty wyrażone w euro określone w załączniku II oraz kwoty wyrażone w centach określone w tabelach 1 i 2 w załączniku IIIb są co dwa lata poddawane przeglądowi, aby uwzględnić zmiany w ogólnounijnym zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych z wyłączeniem energii i żywności nieprzetworzonej publikowanym przez Komisję (Eurostat). Pierwsze dostosowanie następuje do dnia 31 marca [roku następującego po dwóch latach od wejścia w życie niniejszej dyrektywy] r.

Kwoty te są dostosowywane automatycznie poprzez zwiększenie kwoty podstawowej wyrażonej w euro lub w centach o procentową wartość zmiany tego indeksu. Otrzymane kwoty zaokrąglane są w górę do liczby całkowitej w euro w odniesieniu do załącznika II, do dziesiątej części centa w odniesieniu do załącznika IIIb.

2. Do dnia 31 marca roku następującego po upływie dwóch lat kalendarzowych, o których mowa w ust. 1, Komisja publikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* wysokość dostosowanych kwot, o których mowa w tymże ustępie. Kwoty te wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po publikacji.”;

(18) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

-1. Państwa członkowskie lub właściwe organy informują w jak najbardziej przejrzysty i jasny sposób o wykorzystywaniu wpływów pochodzących od użytkowników dróg. [Popr. 116]

1. Każdego roku państwa członkowskie podają do wiadomości publicznej w formie zbiorczej sprawozdanie dotyczące opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury nakładanych na ich terytorium, zawierające informacje na temat wykorzystywania wpływów i jakości dróg, na których stosowane są opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury, jak określono w ust. 2 i 3.

2. Sprawozdanie podawane do wiadomości publicznej zgodnie z ust. 1 zawiera informacje dotyczące:

- a) opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych pobieranych w przypadku każdej kombinacji klasy pojazdu, typu drogi i okresu;
- b) zróżnicowania opłat infrastrukturalnych w zależności od rodzaju pojazdu;
- c) opłaty z tytułu kosztów infrastruktury wyliczanej na podstawie średniej ważonej oraz wysokości wpływów ogółem uzyskanych z opłaty infrastrukturalnej z wyszczególnieniem wszelkich możliwych odchyłeń od rzeczywistych kosztów infrastruktury, wynikających ze zróżnicowania opłaty infrastrukturalnej;
- d) łącznych wpływów uzyskanych z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych;
- e) łącznych wpływów uzyskanych z opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych;

ea) całkowitych wpływów pochodzących z dopłat oraz tego, na których odcinkach dróg je nałożono; [Popr. 117]

f) łącznych wpływów uzyskanych z opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury;

g) wykorzystania wpływów uzyskanych w wyniku stosowania niniejszej dyrektywy oraz sposobu, w jaki wykorzystanie to umożliwiło państwom członkowskim osiągnąć cele, o których mowa w art. 9 ust. 2 i 3;

Czwartek, 25 października 2018 r.

- h) opartej na obiektywnych kryteriach oceny stanu utrzymania infrastruktury drogowej na terytorium danego państwa członkowskiego i jej rozwoju od czasu poprzedniego sprawozdania;
 - i) oceny poziomu zagęszczenia ruchu na sieci dróg płatnych w godzinach szczytu w oparciu o rzeczywiste obserwacje ruchu przeprowadzone na reprezentatywnej liczbie zatłoczonych odcinków dróg w danej sieci oraz jego zmian od czasu poprzedniego sprawozdania.
3. Do oceny jakości części sieci drogowej, na których stosowane są opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury państwa członkowskie wykorzystują kluczowe wskaźniki skuteczności działania. Wskaźniki te odnoszą się przynajmniej do:
- a) jakości nawierzchni drogi;
 - b) bezpieczeństwa drogowego;
 - c) poziomu zatorów komunikacyjnych.

3a. Państwa członkowskie udostępniają publicznie wyniki ponownego zainwestowania opłat infrastrukturalnych i opłat z tytułu kosztów zewnętrznych, a także korzyści w postaci zwiększenia bezpieczeństwa drogowego, zmniejszenia oddziaływania na środowisko oraz zmniejszenia zatorów komunikacyjnych. [Popr. 118]

4. W ciągu trzech lat po [wejściu w życie zmienionej dyrektywy] Komisja przyjmuje akt wykonawczy zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 9c ust. 2, aby określić zharmonizowany zestaw wskaźników.
5. W ciągu sześciu lat od [dnia wejścia w życie zmienionej dyrektywy] Komisja publikuje sprawozdanie w oparciu o stosowanie przez państwa członkowskie wskaźników, o których mowa w ust. 4.

5a. W ciągu pięciu lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Komisja przedstawia sprawozdanie dotyczące zmian udziału w rynku pojazdów bezemisyjnych i w razie konieczności koryguje odpowiednio współczynnik redukcji stosowany do pojazdów bezemisyjnych. [Popr. 119]

- 19) w załącznikach wprowadza się następujące zmiany:
- a) w załącznikach 0, IIIa, IIIb i IV wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy;
 - b) dodaje się załączniki V, VI i VII zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia ... r. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

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 podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

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

Czwartek, 25 października 2018 r.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

Czwartek, 25 października 2018 r.

ZAŁĄCZNIK

1) W załącznikach 0, III, IIIa, IIIb i IV wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji 3 załącznika 0 wprowadza się następujące zmiany:

(i) nagłówek otrzymuje brzmienie:

„3. Pojazdy »EURO III«/»EURO IV«/»EURO V«”;

(ii) w tabeli skreśla się wiersz „Pojazdy »EEV«”;

(iii) dodaje się, co następuje:

„Wartości graniczne emisji określone w normie Euro VI

	Wartości graniczne							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masa cząstek stałych (mg/kWh)	Liczba cząstek stałych (mg/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Uwaga:

PI = ang. *positive ignition* Silniki o zapłonie iskrowym.

CI = ang. *compression ignition* Silniki o zapłonie samoczynnym.

(¹) Dopuszczalny poziom zawartości NO₂ w wartości granicznej NO_x może zostać określony na późniejszym etapie”;

b) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

(i) w sekcji 2 wprowadza się następujące zmiany:

— w pkt 2.1 tiret szóste otrzymuje brzmienie:

„— koszty muszą być rozłożone między ~~pojazdy ciężkie~~ **poszczególne typy pojazdów** na obiektywnych i przejrzystych zasadach, z uwzględnieniem proporcji ruchu ~~pojazdów ciężkich~~ **dla poszczególnych typów pojazdów** korzystających z sieci oraz związanych z tym kosztów. W tym celu liczba pojazdokilometrów przejechanych przez pojazdy ciężkie może być skorygowana przez obiektywnie uzasadnione »współczynniki równoważności«, takie jak te określone w pkt 4 (*). [Popr. 120]

(*) Stosowanie współczynników równoważności przez państwa członkowskie może uwzględniać etapową budowę drogi lub opierać się na długookresowej eksploatacji.”;

Czwartek, 25 października 2018 r.

— w pkt 2.2 tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„— koszty takie muszą być rozłożone między pojazdy ciężkie i ~~inne~~ pojazdy **lekkie** na podstawie aktualnych i prognozowanych udziałów w przejechanych pojazdokilometrach i mogą być korygowane za pomocą obiektywnie uzasadnionych współczynników równoważności, takich jak te określone w pkt 4.”;
[Popr. 121]

(ii) w sekcji 4 nagłówek i zdanie pierwsze otrzymują brzmienie:

„4. UDZIAŁ POJAZDÓW CIĘŻKICH W RUCHU, WSPÓŁCZYNNIKI RÓWNOWAŻNOŚCI I MECHANIZM KOREKCYJNY

— Obliczanie opłat za przejazd oparte jest na rzeczywistych lub prognozowanych udziałach pojazdów ciężkich w przejechanych pojazdokilometrach, skorygowanych, o ile jest to pożądane, przy zastosowaniu współczynników równoważności, w celu należytego uwzględnienia wyższych kosztów budowy i naprawy infrastruktury, z której korzystają pojazdy ciężkie.”;

c) załącznik IIIa otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IIIa

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE NAKŁADANIA OPŁATY Z TYTUŁU KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH

W niniejszym załączniku określa się minimalne wymogi dotyczące nakładania opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych oraz, w stosownych przypadkach, obliczania maksymalnej opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych.

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 zamierza wprowadzić opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych tylko w jednej części lub tylko w niektórych częściach sieci drogowej składającej się z należących do niego odcinków sieci transeuropejskiej oraz jego autostrad, ta część lub części zostają wybrane po dokonaniu oceny, w której wyniku stwierdza się, że:~~

- ~~— korzystanie przez pojazdy z dróg, na których stosowana jest opłata z tytułu kosztów zewnętrznych powoduje większe szkody dla środowiska niż powstające średnio, co podlega ocenie zgodnie ze sprawozdaniem na temat jakości powietrza, krajowymi wykazami emisji, na podstawie natężenia ruchu oraz w odniesieniu do hałasu zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE, lub~~
- ~~— wprowadzenie opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w pozostałych częściach sieci drogowej o takiej samej strukturze mogłoby mieć niekorzystne skutki w zakresie środowiska lub bezpieczeństwa drogowego lub nałożenie i pobieranie opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w tych częściach pociągałoby za sobą nieproporcjonalne koszty. [Popr. 122]~~

2. Pojazdy, drogi i okresy, których dotyczą opłaty

~~Jeżeli państwo członkowskie zamierza stosować wyższe opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych niż wartości odniesienia określone w załączniku IIIb, powiadamia Komisję o klasyfikacji pojazdów, zgodnie z którą różnicowana będzie opłata z tytułu kosztów zewnętrznych. 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 związanych z hałasem w celu odzwierciedlenia większej uciążliwości z powodu hałasu.~~

Czwartek, 25 października 2018 r.

Klasyfikacja dróg jako dróg podmiejskich (łącznie z autostradami) oraz międzymiastowych (łącznie z autostradami) oraz definicja okresów opierają się na obiektywnych kryteriach związanych z poziomem narażenia dróg i sąsiadujących z nimi obszarów na zanieczyszczenie, takich jak gęstość zaludnienia, średnie roczne zanieczyszczenie powietrza (zwłaszcza w odniesieniu do PM_{10} i NO_2) oraz liczba dni (PM_{10}) i liczba godzin (NO_2), w których przekroczone są wartości dopuszczalne ustanowione w dyrektywie 2008/50/WE. Stosowane kryteria zostają przedstawione w powiadomieniu. [Popr. 123]

3. Wysokość opłaty

Przepisy niniejszej sekcji mają zastosowanie w przypadku, gdy państwo członkowskie zamierza stosować wyższe opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych od wartości odniesienia określonych w załączniku IIIb.

Dla każdej klasy pojazdu, typu drogi i okresu państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ określa pojedynczą, konkretną wysokość opłaty. Wynikające z tego zróżnicowanie struktury opłat musi być przejrzyste, podane do publicznej wiadomości i obowiązywać wszystkich użytkowników na równych warunkach. Podanie do publicznej wiadomości powinno 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 stosuje cenę zbliżoną do krańcowego kosztu społecznego użytkownika pojazdu, którego dotyczy opłata.

Opłatę ustala się 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 się 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

Jeżeli państwo członkowskie zamierza stosować wyższe opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych niż wartości odniesienia określone w załączniku IIIb, dane państwo, lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ oblicza należny koszt zanieczyszczenia powietrza spowodowanego ruchem drogowym, stosując poniższy wzór:

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

gdzie:

- PCV_{ij} = koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza przez pojazd klasy i na drodze typu j (EUR/pojazdokilometr),
- EF_{ik} = czynnik emisji zanieczyszczeń k i klasa pojazdu i (gram/pojazdokilometr),
- PC_{jk} = 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 określonej w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2284 w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych(*) (co wymaga użycia podręcznika inwentaryzacji emisji EMEP/EEA (**)). Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ, o którym mowa w art. 7c ust. 4, szacuje pieniężny koszt zanieczyszczeń przy zastosowaniu naukowo potwierdzonych metod.

Czwartek, 25 października 2018 r.

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.

4.2. Koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym

Jeżeli państwo członkowskie zamierza stosować wyższe opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych niż wartości odniesienia określone w załączniku IIIb, dane państwo, lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ oblicza należny koszt zanieczyszczenia hałasem spowodowanego ruchem drogowym, stosując poniższe wzory:

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

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

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

gdzie:

- NCV_j = koszt związany z hałasem powodowanym przez jeden pojazd ciężarowy na drodze typu j (EUR/pojazdokilometr),
- NC_{jk} = koszt związany z hałasem przypadający na osobę narażoną na poziom hałasu k na drodze typu j (EUR/osobę),
- POP_k = liczba ludności narażonej na dzienny poziom hałasu k na kilometr (osoba/kilometr),
- $WADT$ = średnia ważona dobowego ruchu (równoważna wartości dla samochodów osobowych),
- a i b są współczynnikami wagowymi określonymi przez dane państwo członkowskie w taki sposób, by opłata z tytułu hałasu na pojazdokilometr wyliczana na podstawie średniej ważonej odpowiadała NCV_j (dziennie).

Zanieczyszczenie hałasem spowodowane ruchem drogowym ma wpływ na zdrowie obywateli wokół drogi.

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 (**).

Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ szacuje koszt na osobę narażoną na poziom hałasu k przy zastosowaniu naukowo potwierdzonych metod.

Średnia ważona ruchu dobowego zakłada współczynnik równoważności „e” pomiędzy pojazdami ciężarowymi a samochodami osobowymi na podstawie przeciętnego poziomu emisji hałasu z samochodu osobowego i pojazdu ciężarowego oraz z uwzględnieniem rozporządzenia (UE) nr 540/2014 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie poziomu dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE i uchylającego dyrektywę 70/157/EWG.

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.

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2284 z dnia 14 grudnia 2016 r. w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych, zmiany dyrektywy 2003/35/WE oraz uchylenia dyrektywy 2001/81/WE (Dz.U. L 344 z 17.12.2016, s.1).

(**) Metodyka Europejskiej Agencji Środowiska: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

(***) Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12).;

Czwartek, 25 października 2018 r.

d) załącznik IIIB otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IIIb

WARTOŚCI ODNIESIENIA **MINIMALNE** OPŁATY Z TYTUŁU KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCHW niniejszym załączniku określono wartości odniesienia **minimalne** opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, z uwzględnieniem kosztów zanieczyszczenia powietrza i hałasu. [Popr. 126]Tabela 1: wartości odniesienia **minimalne** opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych dotyczące pojazdów ciężarowych [Popr. 17]

Klasa pojazdu	Cent/pojazdokilometr	Drogi podmiejskie ⁽¹⁾	Drogi międzymiastowe ⁽²⁾
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej mniej niż 14 ton lub mające dwie osie	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI	2,5	0,3
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej między 14 a 28 ton lub mające trzy osie	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI	2,5	0,3
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej między 28 a 40 ton lub mające cztery osie	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI	2,5	0,3

Czwartek, 25 października 2018 r.

Klasa pojazdu	Cent/pojazdokilometr	Drogi podmiejskie ⁽¹⁾	Drogi międzymiastowe ⁽²⁾
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 40 ton lub mające 5 lub więcej osi	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7
	EURO VI	3,6	1,0
	Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI	2,5	0,3

⁽¹⁾ »Podmiejskie« oznacza obszary o gęstości zaludnienia pomiędzy 150 a 900 mieszkańców/km² (mediana gęstości zaludnienia wynosi 300 mieszkańców/km²).

⁽²⁾ »Międzymiastowe« oznacza obszary o gęstości zaludnienia poniżej 150 mieszkańców/km².

Tabela 2: wartości odniesienia **minimalne** opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych dotyczące autokarów [Popr. 128]

Klasa pojazdu	Cent/pojazdokilometr	Drogi podmiejskie ⁽¹⁾	Drogi międzymiastowe ⁽²⁾
Autokary o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej 18 ton lub mające dwie osie	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI	1,4	0,2
Autokary o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 18 ton lub mające trzy lub więcej osi	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI	1,4	0,2

⁽¹⁾ »Podmiejskie« oznaczają obszary o gęstości zaludnienia pomiędzy 150 a 900 mieszkańców/km² (mediana gęstości zaludnienia wynosi 300 mieszkańców/km²).

⁽²⁾ »Międzymiastowe« oznacza obszary o gęstości zaludnienia poniżej 150 mieszkańców/km².

Czwartek, 25 października 2018 r.

Wartości w tabelach 1 i 2 można pomnożyć przez współczynnik **odniesienia** wynoszący maksymalnie 2 4 w przypadku obszarów górskich oraz w otoczeniu aglomeracji w zakresie, w jakim jest to uzasadnione rozproszeniem, nachyleniem dróg, wysokością lub inwersjami temperatury. **Jeśli istnieją dowody naukowe na wyższy współczynnik w obszarach górskich lub aglomeracjach, tę wartość odniesienia można zwiększyć w oparciu o szczegółowe uzasadnienie.**; [Popr. 129]

Tabela 3 Wartości minimalne opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych dla samochodów osobowych (euro-cent/pojazdokilometr)

Pojazd	Silnik	Klasa EURO	Drogi podmiejskie	Drogi międzymiastowe	
Samochody z silnikami wysokoprężnymi	<1,4l	Euro 2	1,9	0,9	
		Euro 3	1,6	0,9	
		Euro 4	1,3	0,7	
		Euro 5	0,9	0,5	
		Euro 6	0,6	0,3	
		Euro 0	3,6	1,0	
	1,4-2,0l	Euro 1	1,9	0,9	
		Euro 2	1,8	0,8	
		Euro 3	1,7	0,9	
		Euro 4	1,4	0,7	
		Euro 5	0,9	0,5	
		Euro 6	0,6	0,3	
		>2,0l	Euro 0	3,9	1,3
			Euro 1	1,9	0,9
			Euro 2	1,8	0,9
			Euro 3	1,7	0,9
			Euro 4	1,4	0,7
			Euro 5	0,9	0,5
			Euro 6	0,6	0,3
Samochody z silnikami benzynowymi	<1,4l	Euro 0	3,7	2,4	
		Euro 1	1,0	0,4	
		Euro 2	0,7	0,3	
		Euro 3	0,5	0,2	
		Euro 4	0,5	0,2	
		Euro 5	0,5	0,2	
		Euro 6	0,5	0,2	
	1,4-2,0l	Euro 0	3,9	3,0	
		Euro 1	1,1	0,4	
		Euro 2	0,7	0,3	
		Euro 3	0,5	0,2	
		Euro 4	0,5	0,2	

Czwartek, 25 października 2018 r.

Pojazd	Silnik	Klasa EURO	Drogi podmiejskie	Drogi międzymiastowe
	>2,0l	Euro 5	0,4	0,2
		Euro 6	0,4	0,2
		Euro 0	4,0	3,0
		Euro 1	1,0	0,4
		Euro 2	0,5	0,3
		Euro 3	0,5	0,2
		Euro 4	0,5	0,2
		Euro 5	0,4	0,2
		Euro 6	0,4	0,2

[Popr. 124]

Tabela 4: Wartości minimalne opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych dla pojazdów lekkich (eurocent/pojazdo-kilometr)

Pojazd	Klasa EURO	Drogi podmiejskie	Drogi międzymiastowe
<i>Lekkie pojazdy użytkowe z silnikami benzynowymi</i>	Euro 1	2,4	0,7
	Euro 2	1,9	0,4
	Euro 3	1,8	0,4
	Euro 4	1,7	0,3
	Euro 5	1,6	0,3
	Euro 6	1,6	0,3
<i>Lekkie pojazdy użytkowe z silnikami wysokoprężnymi</i>	Euro 1	4,0	1,7
	Euro 2	4,1	1,7
	Euro 3	3,5	1,3
	Euro 4	3,0	1,1
	Euro 5	2,2	0,8
	Euro 6	1,9	0,5

[Popr. 125]

- e) w załączniku IV tabelę w pozycji „Zespoły pojazdów (pojazdy przegubowe oraz pociągi drogowe)” zastępuje się tabelą w brzmieniu:

Czwartek, 25 października 2018 r.

„ZESPOŁY POJAZDÓW (POJAZDY PRZEGUBOWE ORAZ POCIĄGI DROGOWE)

Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznany za równoważne		Inne systemy zawieszenia osi jezdnych		Klasa szkód
Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		
Nie mniej niż	Mniej niż	Nie mniej niż	Mniej niż	
<i>2 + 1 osie</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 osie</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	III
33	36	33	36	
36	38			
<i>2 + 3 osie</i>				
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 osie</i>				
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	

Czwartek, 25 października 2018 r.

Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznany za równoważne		Inne systemy zawieszenia osi jezdnych		Klasa szkód
Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		
Nie mniej niż	Mniej niż	Nie mniej niż	Mniej niż	
40	44			
3 + 3 osie				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 osi				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
8 lub 9 osi				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III”;

ea) w załączniku IV dodaje się ustęp w brzmieniu:

„W przypadku wszystkich pojazdów silnikowych napędzanych paliwem alternatywnym maksymalna dopuszczalna masa jest powiększona o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych o maksymalnie 1 tonę.”; [Popr. 130]

2) dodaje się załączniki V, VI i VII w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK V

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE NAKŁADANIA OPŁATY Z TYTUŁU ZATORÓW KOMUNIKACYJNYCH

W niniejszym załączniku określa się minimalne wymogi dotyczące nakładania opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych.

Czwartek, 25 października 2018 r.

1. Części sieci, pojazdy i okresy objęte opłatami z tytułu zatorów komunikacyjnych

Państwa członkowskie określają szczegółowo:

- a) część lub części swojej sieci składającej się z należących do nich odcinków sieci transeuropejskiej oraz ich autostrad, o których mowa w art. 7 ust. 1, podlegające obowiązkowi opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych, zgodnie z art. 7da ust. 1 i 3;
- b) klasyfikację odcinków sieci, które podlegają opłacie z tytułu zatorów komunikacyjnych jako »miejskie« i »niemiejskie«. Państwa Członkowskie stosują kryteria określone w tabeli 1 do celów określenia klasyfikacji każdego odcinka drogi.

Tabela 1: Kryteria klasyfikacji dróg w sieci, o których mowa w lit. a), jako »miejskich« i »niemiejskich«

Kategoria drogi	Kryterium klasyfikacji
»miejska«	Odcinki sieci przebiegające w obrębie aglomeracji o liczbie mieszkańców wynoszącej 250 000 lub więcej
»niemiejska«	Odcinki sieci, które nie zostały zaklasyfikowane jako »miejskie«

- c) okresy, w których opłata ma zastosowanie, w odniesieniu do każdego pojedynczego odcinka. Jeżeli w całym okresie pobierania opłat zastosowanie mają różne ich poziomy, państwa członkowskie jasno określają początek i koniec każdego okresu, podczas którego stosowane są poszczególne opłaty.

Państwa członkowskie stosują współczynniki równoważności podane w tabeli 2 do celów ustanowienia proporcji między poziomami opłat dla różnych kategorii pojazdów.

Tabela 2: Współczynniki równoważności do celów ustalenia proporcji między poziomami opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych dla różnych kategorii pojazdów

Kategoria pojazdu	Współczynnik równoważności
Pojazdy lekkie	1
Sztywne pojazdy ciężarowe	1,9
Autobusy i autokary	2,5 1,5
Przegubowe pojazdy ciężarowe	2,9

[Popr. 131]

2. Wysokość opłaty

W odniesieniu do każdej kategorii pojazdu, odcinka drogi i okresu państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ określa pojedynczą konkretną wysokość opłaty, ustanowioną zgodnie z przepisami sekcji 1 niniejszego załącznika, biorąc pod uwagę odpowiednią maksymalną wartość określoną w tabeli w załączniku VI. Wynikające z tego zróżnicowanie jest przejrzyste, podane do publicznej wiadomości i obowiązuje wszystkich użytkowników na równych warunkach;

Czwartek, 25 października 2018 r.

Państwo członkowskie podaje do wiadomości publicznej wszystkie następujące informacje w odpowiednim czasie przed wprowadzeniem opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych:

- a) wszystkie parametry, dane oraz inne informacje konieczne do zrozumienia sposobu klasyfikacji dróg i pojazdów oraz ustalenia okresów stosowania opłat;
- b) pełny opis opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych mających zastosowanie do każdej kategorii pojazdu na każdym odcinku drogi oraz w każdym okresie.

Państwa członkowskie przekazują Komisji wszystkie przeznaczone do opublikowania informacje zgodnie z lit. a) i b).

Opłatę ustala się dopiero po przeanalizowaniu 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 zatorów komunikacyjnych. W stosownych przypadkach co roku dostosowuje się strukturę opłat, okres (okresy) ich pobierania oraz konkretną wysokość opłaty ustalonej dla każdej klasy pojazdu, typu drogi i okresu do zmian podaży i popytu w sektorze usług transportowych.

ZAŁĄCZNIK VI

MAKSYMALNY POZIOM OPŁATY Z TYTUŁU ZATORÓW KOMUNIKACYJNYCH

W niniejszym załączniku określa się maksymalny poziom opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych.

Maksymalne poziomy określone w tabeli poniżej mają zastosowanie do pojazdów lekkich. Opłaty stosowane w odniesieniu do innych kategorii pojazdów ustala się przez pomnożenie opłaty stosowanej do pojazdów lekkich przez współczynniki równoważności przedstawione w tabeli w załączniku V.

Tabela: Maksymalny poziom opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych dla pojazdów lekkich

Cent/pojazdokilometr	Miejska	Niemiejska
Autostrady	67	34
Drogi główne	198	66

ZAŁĄCZNIK VII

WARIANTY OPŁAT ZA PRZEJAZD I OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z INFRASTRUKTURY W ODNIESIENIU DO POJAZDÓW LEKKICH

W niniejszym załączniku określa się kategorie emisji, według których należy różnicować opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury.

Emisje zanieczyszczeń należy mierzyć zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) .../... (*).

Niższe stawki mają zastosowanie w odniesieniu do samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych o określonych emisjach CO₂, mierzonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (**), które pozostają poniżej poziomów odpowiadających obowiązującym docelowym poziomom emisji dla unijnego parku samochodowego określonym w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady (***) oraz w rozporządzeniu (UE) nr 510/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady (****).

Czwartek, 25 października 2018 r.

Tabela: Kategorie emisji z pojazdów lekkich

Współczynnik zgodności	1.5-2.1	1-1.5	poniżej 1	Pojazdy bezemisyjne
Opłata za kilometr	10 % poniżej najwyższej stawki	20 % poniżej najwyższej stawki	30 % poniżej najwyższej stawki	75 % poniżej najwyższej stawki

- (*) Rozporządzenie Komisji (UE) .../... z dnia XXX r. zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) 2017/xxx i dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) [RDE 3] (Dz.U. L ... z ... 2017, s...).
- (**) Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).
- (***) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).
- (****) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).".