



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.5.2017 r.
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie
niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{ SWD(2017) 180 final }

{ SWD(2017) 181 final }

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Wydajny i niezawodny system transportowy ma zasadnicze znaczenie dla sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego i jest jednym z kluczowych sektorów gospodarki. Transport drogowy odgrywa najważniejszą rolę w systemie transportu lądowego, jest on jednak źródłem wielu wyzwań społeczno-gospodarczych i środowiskowych (np. zmiany klimatyczne, zanieczyszczenie powietrza, hałas, zatory komunikacyjne). System opłat drogowych może mieć zasadnicze znaczenie dla stworzenia zachęt do bardziej ekologicznych i wydajniejszych operacji, a jego spójne ukształtowanie może być kluczowe w zapewnieniu uczciwego traktowania użytkowników dróg i zrównoważonego finansowania infrastruktury.

Dyrektywa 1999/62/WE¹ ustanawia ramy prawne pobierania od pojazdów ciężarowych opłat za użytkowanie niektórych dróg. Celem dyrektywy jest wyeliminowanie zakłóceń konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi poprzez stopniową harmonizację podatków od pojazdów oraz ustanowienie sprawiedliwych mechanizmów pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury. Ustalono w niej minimalne poziomy podatek drogowy dla pojazdów ciężarowych i określono szczegółowe zasady pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury, w tym zróżnicowanie opłat w zależności od efektywności środowiskowej pojazdów.

Jak dotąd dyrektywa ta nie zawiera jednak elementów konkretnie przyczyniających się do ograniczenia emisji CO₂ z transportu. Wielkość emisji CO₂ z transportu w 2014 r. była nadal o 17 % wyższa niż w 1990 r. Największy udział w tych emisjach mają samochody osobowe (ponad 60 %), przy czym udział pojazdów ciężarowych wzrasta. Przy utrzymaniu obecnych tendencji redukcje emisji nie będą wystarczające do osiągnięcia unijnych celów ustalonych na lata 2030 i 2050.

Stan infrastruktury drogowej w wielu państwach członkowskich pogarsza się z powodu nieodpowiedniego utrzymywania. Nakłady publiczne na utrzymanie dróg w UE zmalały o około 30 % między rokiem 2006 i rokiem 2013 i wynosiły w 2013 r. 0,5 % PKB (w porównaniu z 1,5 % w 1975 r. i 0,8 % w 2008 r.). Prowadzi to do wielu negatywnych skutków gospodarczych, społecznych i środowiskowych, w tym wzrostu kosztów eksploatacji pojazdów, emisji zanieczyszczeń i hałasu, wydłużenia czasu podróży, wypadków i negatywnego wpływu na gospodarkę.

Obecnie obowiązujące przepisy mają zastosowanie wyłącznie do pojazdów ciężarowych, a wszystkie inne pojazdy pozostają nieobjęte regulacją. W tym obszarze, obejmującym w szczególności samochody osobowe, oraz przy braku określonych limitów, istnieje ryzyko stosunkowo zbyt wysokich opłat za krótkoterminowe winiety, a zatem dyskryminacji okazjonalnych użytkowników, przeważnie kierowców zagranicznych. Innym potencjalnym problemem dyskryminacji, wspólnym dla wszystkich typów pojazdów, jest rekompensata dla krajowych użytkowników w przypadku wprowadzenia opłat uzależnionych od czasu.

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. 42–50).

Negatywne skutki transportu drogowego wiążą się ze znacznymi kosztami dla społeczeństwa. Choć samochody i pojazdy dostawcze wyrządzają mniejsze szkody w infrastrukturze niż pojazdy ciężkie (obejmujące pojazdy ciężarowe i autobusy/autokary), to pojazdy pasażerskie są jednak źródłem około 2/3 kosztów zewnętrznych (uwzględniających koszt zmian klimatycznych, zanieczyszczenia powietrza, hałasu, wypadków i innych negatywnych skutków) powodowanych przez transport drogowy, co odpowiada 1,8–2,4 % PKB.

Zatory komunikacyjne na obszarach miejskich i poza nimi są ponadto uporczywym problemem, który jednak tylko sporadycznie podejmowany jest przez państwa członkowskie. Szczytowe obciążenia w ruchu drogowym powodują znaczne koszty społeczne, wynoszące nawet 1 % PKB. Dwie trzecie tych kosztów można przypisać pojazdom osobowym, a 20–30 % powiązać z ruchem międzymiastowym.

Celem niniejszej inicjatywy jest dokonanie postępów w stosowaniu zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”, a tym samym propagowanie finansowo i ekologicznie zrównoważonego oraz społecznie sprawiedliwego transportu drogowego.

Inicjatywa ta przyczynia się do realizacji programu sprawności regulacyjnej (REFIT), gdyż ma na celu aktualizację i uproszczenie niektórych przepisów dyrektywy.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Celem niniejszej inicjatywy jest wyeliminowanie niedociągnięć w ramach istniejących przepisów (dyrektywa 1999/62/WE), tj. lepsza realizacja celów określonych przez prawodawcę. Zaproponowane warunki uproszczą niektóre przepisy dyrektywy przez usunięcie wariantów opłat opartych na klasach emisji Euro, których korzyści obecnie szybko maleją, oraz przez wyeliminowanie uciążliwych wymogów powiadamiania, w szczególności odnoszących się do opłat z tytułu kosztów zewnętrznych.

Ponadto proponuje się również rozszerzenie zakresu dyrektywy na autobusy, pojazdy osobowe i dostawcze, co zapewni spójniejsze stosowanie opłat za korzystanie z infrastruktury w sektorze transportu drogowego. Zważywszy na wyjaśnione powyżej emisje CO₂, proponuje się również, aby opłaty drogowe odzwierciedlały takie emisje.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejsza inicjatywa stanowi element działań Komisji na rzecz stworzenia unii energetycznej oraz wchodzi w zakres pakietu wniosków związanych z transportem niskoemisyjnym², obejmującego przegląd rozporządzeń w sprawie emisji CO₂ z samochodów osobowych i dostawczych; wniosek dotyczący certyfikacji oraz monitorowania i sprawozdawczości emisji CO₂ z samochodów ciężarowych i autobusów; oraz powiązane inicjatywy w zakresie transportu drogowego, zwłaszcza dotyczące zmiany przepisów w sprawie interoperacyjnych elektronicznych systemów pobierania opłat za przejazd oraz zasad dotyczących wewnętrznego rynku przewozów drogowych oraz usług autobusowych i autokarowych.

Proponowane zmiany są zgodne z celami określonymi w ogłoszonej w 2011 r. Białej księdze dotyczącej transportu³, w której wezwano do przejścia do pełnego stosowania zasady „zanieczyszczający płaci” (ujętej w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej) oraz

² COM(2016) 501 final: Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej.

³ COM(2011) 144 final: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.

zasady „użytkownik płaci”, aby zapewnić bardziej zrównoważony transport i finansowanie infrastruktury. Aby ułatwić wprowadzenie opłat uzależnionych od przebytej odległości, równolegle dokonuje się przeglądu przepisów dotyczących interoperacyjności elektronicznego pobierania opłat za przejazd⁴. Proponowane zmiany są również spójne z przepisami w zakresie ochrony środowiska dotyczącymi emisji z pojazdów i hałasu.

Ponadto dzięki rozszerzeniu zakresu inicjatywa nawiązuje do procedur certyfikacji, które należy przyjąć w odniesieniu do emisji CO₂ z pojazdów ciężkich oraz do rozporządzeń dotyczących zanieczyszczeń i emisji CO₂ z pojazdów lekkich. Jeżeli chodzi o sieć drogową, wniosek odwołuje się do zrewidowanych unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawą prawną dyrektywy 1999/62/WE są artykuły 71 i 93 traktatu WE (obecnie art. 91 i 113).

Przepisy dyrektywy objęte niniejszym wnioskiem dotyczą opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury, do której to dziedziny ma zastosowanie art. 91 TFUE.

Jeżeli chodzi o zmiany niektórych przepisów rozdziału II dyrektywy, dotyczących podatków od pojazdów, są one objęte art. 113 TFUE i zostały ujęte w odrębnym wniosku.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

UE dzieli z państwami członkowskimi kompetencje regulacyjne w dziedzinie transportu zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. g) TFUE. Dostosowania obowiązujących przepisów może jednak dokonać jedynie sama Unia. Rozszerzenie zakresu przepisów unijnych na inne kategorie pojazdów jest uzasadnione wpływem tych pojazdów na kwestie o zasięgu unijnym i światowym. Jeżeli chodzi o samochody osobowe, mikrobusy i samochody dostawcze, włączenie takie mogłoby w szczególności pomóc w zapobieganiu ryzyku nierównego traktowania okazjonalnych użytkowników lub pojazdów zarejestrowanych za granicą przez państwa członkowskie. Objęcie przepisami autobusów/autokarów przyczyniłoby się do zmniejszenia zakłóceń konkurencji na rynku wewnętrznym transportu pasażerskiego poprzez przyznawanie tym pojazdom preferencji (tj. wyłączanie z obowiązku wnoszenia opłat za korzystanie z infrastruktury) w porównaniu z transportem kolejowym, który podlega takim opłatom.

Ogólniej rzecz ujmując, ponieważ wszystkie te pojazdy korzystają z tej samej infrastruktury drogowej i przyczyniają się do emisji CO₂, zanieczyszczenia powietrza i zatorów komunikacyjnych, objęcie ich przepisami jest uzasadnione w świetle wskazanych problemów.

• Proporcjonalność

Proponowane środki jedynie przyczyniają się do osiągnięcia ustalonych celów, a mianowicie spójnego stosowania zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”, i nie wykraczają poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie (Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 124) oraz decyzja Komisji z dnia 6 października 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej i jej elementów technicznych (Dz.U. L 268 z 13.10.2009, s. 11).

Rozszerzenie ich zakresu na kategorie inne niż pojazdy ciężarowe jest konieczne w celu zapewnienia stosowania spójnych zasad w odniesieniu do wszystkich pojazdów drogowych oraz uwzględnienia wszystkich kwestii, które nie są jedynie lub nie przede wszystkim związane z ruchem pojazdów ciężarowych (degradacji jakości infrastruktury, wysokiego poziomu emisji CO₂ z transportu drogowego, zanieczyszczenia powietrza, hałasu, zatorów komunikacyjnych bądź dyskryminacji zagranicznych użytkowników).

Koszty dla państw członkowskich, przedsiębiorstw i obywateli są ograniczone w porównaniu z potencjalnymi korzyściami. Wniosek nie narzuca stosowania opłat drogowych przez państwa członkowskie, lecz harmonizuje sposób, w jaki opłaty te powinny być stosowane w całej Unii. Nie pociąga to również za sobą podniesienia poziomu istniejących opłat.

W ramach oceny skutków odrzucono na podstawie zasady proporcjonalności kilka możliwych środków z zakresu polityki, takich jak obowiązkowe pobieranie opłat za infrastrukturę bądź obowiązkowe opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych.

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ aktem prawnym podlegającym zmianie jest dyrektywa, akt zmieniający musi mieć zasadniczo tę samą formę.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/kontrola sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Komisja opublikowała swoją ocenę dyrektywy 1999/62/WE w 2013 r.⁵. Zewnętrzną „Ocenę wdrażania i skutków polityki w zakresie opłat za korzystanie z infrastruktury w UE od 1995 r.” opublikowano w styczniu 2014 r.⁶. W ocenach wskazano różne problemy związane z opłatami drogowymi od pojazdów ciężarowych w warunkach obowiązywania obecnych ram prawnych.

24 państwa członkowskie wprowadziły wprowadzić pewne formy opłat drogowych i istnieje tendencja do przechodzenia na sieciowy system opłat uzależnionych od przebytej odległości, ale proces ten przebiega wolno i w obrębie Unii utrzymują się niespójności. W ocenie wykazano ogromne rozbieżności w krajowych strategiach w zakresie opłat drogowych i wskazano, że brak harmonizacji zarówno rodzajów opłat (winiety uzależnione od czasu, opłaty uzależnione od przebytej odległości, ich zróżnicowanie lub jego brak), jak i rodzaju stosowanych technik ich pobierania prowadzi do dodatkowych obciążeń administracyjnych i kosztów dla organów publicznych oraz użytkowników.

Dyrektywa przyczynia się wprowadzić do realizacji ustalonych celów, stwierdzono jednak pewne niedociągnięcia.

- Zakres: możliwe jest zwolnienie w odniesieniu do pojazdów ciężarowych o masie poniżej 12 ton, co prowadzi do nierównych warunków działania w transporcie towarowym;

⁵ Ocena *ex post* zmienionej dyrektywy 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, SWD(2013) 1 final

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

- uzależnione od czasu opłaty dopuszczone przez dyrektywę są nieskuteczne jako narzędzie pokrycia kosztów infrastruktury, środek zachęty do bardziej ekologicznego i wydajniejszego funkcjonowania transportu lub zmniejszenia zatorów komunikacyjnych.
- Zastosowanie opłat z tytułu kosztów zewnętrznych jest zbyt skomplikowane, podczas gdy w przypadku (obowiązkowego) zróżnicowania w oparciu o klasy emisji Euro zdefiniowany jest jedynie wariant maksymalny i w ramach tego maksimum pozostawiono państwom członkowskim swobodę.
- Zróżnicowanie opłat w celu zwalczania zatorów komunikacyjnych: zastosowanie wymogu utrzymania neutralności pod względem wpływów wydaje się zbyt uciążliwe i mogłoby być postrzegane jako niesprawiedliwe w przypadku stosowania wyłącznie do pojazdów ciężarowych, mimo że wszyscy użytkownicy dróg przyczyniają się do zatorów komunikacyjnych.

W ocenie skupiono się na warunkach określonych przez obecną dyrektywę, w wypowiedziach zainteresowanych stron zwrócono natomiast uwagę na inne istotne kwestie, w tym konieczność ograniczenia emisji CO₂ z pojazdów ciężkich oraz stworzenie ram pobierania opłat w odniesieniu do samochodów osobowych (i innych kategorii pojazdów), zwłaszcza po to, aby uniknąć dyskryminacji okazjonalnych (zagranicznych) użytkowników dróg.

• **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Konsultacje z zainteresowanymi stronami były zgodne z normami minimalnymi dotyczącymi konsultacji z zainteresowanymi stronami, określonymi w komunikacie Komisji z dnia 11 grudnia 2002 r. (COM(2002) 704 final).

Wykorzystano metody otwartych i ukierunkowanych konsultacji oraz rozmaite narzędzia konsultacji.

1. Standardowe 12-tygodniowe otwarte internetowe konsultacje publiczne zorganizowano za pośrednictwem strony internetowej „Twój głos w Europie” w oparciu o kwestionariusze.

Konsultacje trwały od dnia 8 lipca do dnia 5 października, ale przyjęto także spóźnione opinie. W ramach konsultacji sformułowano dwa zestawy pytań: jeden – skierowany do ogółu społeczeństwa – miał na celu zrozumienie postrzegania problemu przez użytkowników, a drugi – bardziej techniczny – adresowany był do ekspertów.

Komisja otrzymała 135 odpowiedzi na kwestionariusze oraz 48 dokumentów dodatkowych. Odpowiedzi pochodziły z szerokiego spektrum zainteresowanych grup, obejmującego przedsiębiorstwa transportowe (42 %), konsumentów/obywateli (14 %), organy publiczne (13 %), sektor budownictwa (7 %), stowarzyszenia transportu publicznego (4 %) oraz dostawców usług i rozwiązań w zakresie pobierania opłat za przejazd (4 %).

2. Ukierunkowane konsultacje z poszczególnymi zainteresowanymi stronami oraz specjalistami przeprowadzono w ramach procedury oceny skutków i obejmowały one:

- a) cykl seminariów tematycznych z udziałem zainteresowanych stron i państw członkowskich, zorganizowanych przez Komisję we wrześniu i w październiku 2015 r.,
- b) konferencję na temat inicjatyw drogowych w dniu 19 kwietnia 2016 r.,

- c) 21 ankiet skierowanych do zainteresowanych stron wybranych na podstawie konkretnych potrzeb w zakresie danych, przeprowadzonych przez wykonawcę przygotowującego badanie pomocnicze na potrzeby oceny skutków.

Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych opinii

Środki mające na celu zachęcenie do korzystania z pojazdów energooszczędnych spotkały się z ogólnym poparciem, choć w mniejszym stopniu popierano w tym względzie zróżnicowanie opłat drogowych. Wielu respondentów z państw trzecich popierało wprowadzenie zróżnicowania opartego na emisji CO₂ oraz stopniowe zniesienie zróżnicowania na podstawie klas emisji Euro. Mimo wątpliwości co do wykonalności w krótkim czasie, nie było wyraźnego sprzeciwu wobec neutralnego pod względem wpływów zróżnicowania opłat w zależności od emisji CO₂.

W przypadku ewentualnych środków na rzecz zapewnienia jakości dróg pojawiła się wyraźna różnica pomiędzy: 1) poglądami wyrażonymi w ramach internetowych konsultacji społecznych i poglądami większości zainteresowanych podmiotów a 2) stanowiskami państw członkowskich, których opinii zasięgano. Większość respondentów z pierwszej grupy ogólnie poparła środki mające na celu zapewnienie jakości infrastruktury drogowej. Państwa członkowskie zaś zasadniczo nie popierały tych środków.

Jeżeli chodzi o środki mające na celu unikanie dyskryminacji i zapewnienie równych warunków działania, poglądy państw członkowskich i innych zainteresowanych stron również były rozbieżne. Respondenci internetowych konsultacji publicznych zdecydowanie popierali stosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” oraz zagwarantowanie przez UE proporcjonalnego określania cen winiet. W wielu dodatkowych wypowiedziach i odpowiedziach respondentów z państw trzecich znalazło się poparcie dla stopniowego wycofywania uzależnionych od czasu opłat za korzystanie z infrastruktury, tak aby pobieranie opłat mogło być uzależnione jedynie od przebytej odległości. Z drugiej strony poglądy państw członkowskich w sprawie potrzeby dalszych działań w tym zakresie były podzielone.

Co się tyczy zapewnienia wydajnego systemu transportu, większość respondentów internetowych konsultacji publicznych była zdania, że uporanie się z zatorami komunikacyjnymi należy pozostawić w gestii państw członkowskich, przy czym najbardziej popularnym wariantem było pobieranie od wszystkich pojazdów opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych. Respondenci, którzy poparli pobieranie opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych, podkreślali potrzebę objęcia tymi opłatami wszystkich pojazdów, a nie tylko pojazdów ciężarowych. Państwa członkowskie były zasadniczo zwolennikami większej elastyczności.

• Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej

Podstawą określenia problemu były oceny, w których częściowo wykorzystano zewnętrzną wiedzę fachową (Ocena wdrożenia i skutków polityki pobierania opłat w UE od 1995 r., „Aktualizacja podręcznika szacowania kosztów zewnętrznych transportu”⁷), wzbogaconą dodatkowymi badaniami.

⁷ Ricardo-AEA i in., *Update of the Handbook on External Costs of Transport* (Aktualizacja podręcznika szacowania kosztów zewnętrznych transportu), 2014 r.: http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

Na potrzeby oceny skutków wykonawca zewnętrzny wykonał badanie pomocnicze⁸, które zakończono w kwietniu 2017 r.

- **Ocena skutków**

Inicjatywę tę potwierdza ocena skutków, która uzyskała opinię pozytywną z zastrzeżeniami Rady ds. Kontroli Regulacyjnej. Rada wydała zalecenia wymagające lepszego uzasadnienia celów dotyczących redukcji emisji CO₂ oraz wyjaśnień dotyczących

- zróżnicowanego traktowania wpływów z opłat drogowych;
- niedoskonałości obecnie obowiązujących przepisów;
- odrzucenia niektórych wariantów oraz
- spodziewanych skutków.

Uwagi zostały uwzględnione w zmienionej ocenie skutków, a dostosowania objaśniono w załączniku I do sprawozdania z oceny skutków. Wśród innych dostosowań wprowadzono następujące modyfikacje, mające na celu rozwiązanie wspomnianych wyżej kwestii:

- w omówieniu problemu, a zwłaszcza w opisie czynników wywołujących problem, dodano wyjaśnienia dotyczące komplementarności z innymi opłatami/podatkami środowiskowymi oraz z normami CO₂. Mimo że inne instrumenty mogły być skuteczne, nie okazały się one jednak wystarczające do ograniczenia emisji CO₂ pochodzących z transportu do poziomu wymaganego zgodnie z zobowiązaniami UE;
- W załączniku określającym utrzymane środki z zakresu polityki dodano wyjaśnienia dotyczące powodów zróżnicowanego traktowania wpływów pochodzących z opcjonalnych opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych. Jeden z głównych powodów wiąże się z akceptowalnością, sprawiedliwością i celem polegającym na przeciwdziałaniu jakimkolwiek wstecznemu działaniu opłat;
- W opisie oceny i wykonania obecnie obowiązujących przepisów, a także w opisie czynników wywołujących problem, dodano dalsze wyjaśnienia, odnosząc się w szczególności do roli tych przepisów oraz ich niedoskonałości;
- opis powodów rezygnacji ze środków dotyczących obowiązkowych opłat drogowych i uogólnione szacunkowe wielkości wpływów zostały uzupełnione o dalsze szczegóły;
- w odnośnych częściach dodano bardziej szczegółowe opisy spodziewanego wpływu emisji CO₂ na poszczególne państwa członkowskie oraz na uproszczenie.

Analizie poddano cztery warianty strategiczne, odzwierciedlające coraz większy stopień interwencji regulacyjnej, przy czym kolejne warianty (od WS 1 do WS 4) czerpały z siebie nawzajem.

Pierwszy wariant strategiczny (WS 1) obejmuje zmiany ustawodawcze, polegające na aktualizacji tylko niektórych przepisów dyrektywy i rozszerzeniu jej zakresu na autobusy i autokary, samochody dostawcze i samochody osobowe w celu rozwiązania wszystkich stwierdzonych problemów. Zmiany dotyczyły likwidacji zwolnień, aktualizacji wymogów w zakresie sprawozdawczości oraz maksymalnych wartości opłat z tytułu kosztów

⁸ Ricardo i in., *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC* (Badanie pomocnicze na potrzeby oceny skutków dyrektywy 1999/62/WE), 2017 r.

zewnętrznych, a także uproszczenia wymogów w zakresie nakładania opłat z tego tytułu. Warianty obejmowały również możliwość wprowadzenia wymogów w zakresie niedyskryminacji i proporcjonalności opłat dla pojazdów lekkich.

W WS 2 uwzględniono kwestię emisji CO₂ i ujęto stopniowe znoszenie opłat uzależnionych od czasu dla pojazdów ciężkich. Wariant ten obejmuje przepisy dotyczące zróżnicowania opłat za korzystanie z infrastruktury w zależności od poziomu emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich oraz stopniowe eliminowanie obecnego zróżnicowania w zależności od klasy emisji Euro.

W WS 3 (z podwariantami a i b) ujęto dodatkowe środki odnoszące się do pojazdów lekkich, rozwiązujące kwestie zagęszczenia ruchu między miastami oraz problemy związane z emisjami CO₂ i zanieczyszczeń z wszystkich pojazdów (WS 3b). Wreszcie w wariantcie WS 4 obowiązkowe stałoby się wprowadzenie opłat z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do pojazdów ciężkich i stopniowe eliminowanie – w odniesieniu do wszystkich pojazdów – możliwości pobierania opłat uzależnionych od czasu, tak aby dostępne pozostało jedynie rozwiązanie oparte na opłatach uzależnionych od przebytej odległości.

Przy założeniu, że obecne systemy opłat uzależnionych od czasu zostałyby zastąpione opłatami uzależnionymi od przebytej odległości w WS 2–WS 4 (alternatywą dla państw członkowskich byłoby nienakładanie opłat), z oceny skutków wynika wyraźnie, że najskuteczniejszy byłby WS4, ale korzyści zostałyby osiągnięte najwyższym kosztem. WS 1 mógłby przyczynić się do osiągnięcia celów jedynie w sposób bardzo ograniczony, aczkolwiek praktycznie bez żadnych kosztów. WS 2 i WS 3 były bardziej zrównoważone pod względem skutków gospodarczych, społecznych i środowiskowych oraz pozwoliłyby osiągnąć te rezultaty przy rozsądnych kosztach.

W ocenie skutków wskazano WS 3b, tj. wariant obejmujący zróżnicowanie opłat w przypadku pojazdów lekkich zależnie od poziomu ich emisji CO₂ i zanieczyszczeń, jako wariant preferowany, z możliwością uzupełnienia o wymóg opłat z tytułu kosztów zewnętrznych na przynajmniej części sieci w odniesieniu do pojazdów ciężkich oraz stopniowego wycofywania opłat uzależnionych od czasu od pojazdów lekkich w dostatecznie długiej perspektywie. Środki te zostały utrzymane w niniejszym wniosku, który zajmuje zatem pozycję pośrednią między WS 3B i WS 4, lecz sytuuje się bliżej WS 4.

Zastosowanie WS 3b i WS 4 zmniejszyłoby koszty związane z zatorami komunikacyjnymi o 2,5–6 % (czyli 9–22 mld EUR) do 2030 r., zwiększyłoby wpływy z opłat za przejazd o 10–63 mld EUR rocznie i pomogłoby zwiększyć inwestycje w drogi o 25–260 % w porównaniu z sytuacją wyjściową.

Zmniejszyłoby też znacznie wielkość emisji CO₂, NO_x oraz pyłów zawieszonych z transportu drogowego. Miałoby to pozytywny wpływ na zdrowie publiczne, proporcjonalny do wielkości ograniczenia zanieczyszczenia powietrza i przyniosłoby od 370 mln do 1,56 mld EUR oszczędności kosztów wypadków i zanieczyszczenia powietrza do 2030 r., według wartości bieżącej.

Zastosowanie WS 3b i WS 4 pozwoliłoby stworzyć 62 000–152 000 nowych miejsc pracy, w przypadku gdyby zaledwie 30 % dodatkowych wpływów z opłat zostało zainwestowane w utrzymanie dróg. Ponadto wszystkie warianty przyczyniłyby się do równego traktowania obywateli UE poprzez zmniejszenie o połowę ceny winiet krótkoterminowych.

Wprowadzenie wariantów WS 3a i 3b spowodowałoby wzrost kosztów transportu towarowego o 1,1 %, koszty transportu pasażerskiego pozostałyby zaś niezmiennie. W WS 4 koszty transportu pasażerskiego i towarowego mogłyby wzrosnąć nawet o 1,3–2,0 %, w zależności od rzeczywistego wykorzystania przez państwa członkowskie opłat uzależnionych od przebytej odległości (z potencjalnym uwzględnieniem tych państw, które obecnie nie obciążają niektórych kategorii pojazdów). Władze musiałyby ponosić koszt rozmieszczenia nowych systemów pobierania opłat za przejazd lub rozszerzania istniejących rozwiązań, co kosztowałoby odnośne państwa członkowskie łącznie nawet 2–3,7 mld EUR do roku 2030. Objęcie opłatami drogowymi nowych fragmentów sieci oraz nowych grup użytkowników spowodowałoby wzrost kosztów przestrzegania przepisów przez użytkowników o 198–850 mln EUR rocznie, począwszy od 2025 r.

Wpływy na MŚP, łącznie z całym sektorem transportu drogowego, byłyby ograniczone, gdyż opłaty drogowe stanowią niewielki odsetek całkowitych kosztów transportu. Wszelkie wzrosty kosztów zostałyby przeniesione na klientów (przewoźników) albo mogłyby zostać zrekompensowane poprzez ulgi podatkowe, możliwe dzięki zmianie rozdziału II dyrektywy odnoszącego się do opodatkowania pojazdów. Ceny dla konsumentów nie wzrosłyby średnio o więcej niż 0,1 % nawet w przypadku przeniesieniu 100 % kosztów.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Mimo że po wprowadzeniu opłat uzależnionych od przebytej odległości koszty regulacyjne związane z inicjatywą oraz koszty przestrzegania przepisów dla wielu podmiotów na rynku zwiększyłyby się, zostałyby to jednak zrównoważone wzrostem wpływów (państw członkowskich i poborców opłat drogowych), poprawą jakości dróg i bardziej przewidywalnym czasem podróży (dla użytkowników dróg), zmniejszeniem negatywnych skutków ekologicznych i zdrowotnych (dla obywateli) oraz obniżeniem kosztów zewnętrznych ponoszonych przez społeczeństwo (podatników).

Wymiar programu REFIT niniejszego wniosku polega na uproszczeniu i uaktualnieniu wymogów systemu opłat za korzystanie z dróg w taki sposób, by był on odpowiedni do zakładanych celów, którymi są:

- zastąpienie przestarzałego systemu zróżnicowania opartego na klasach Euro dla pojazdów ciężkich odpowiedniejszym kształtowaniem opłat w oparciu o poziom emisji CO₂;
- uproszczenie stosowania opłat z tytułu kosztów zewnętrznych za zanieczyszczenie powietrza i hałas (które jest lepszym instrumentem niż różnicowanie według klas Euro) poprzez umożliwienie stosowania aktualizowanych wartości odniesienia bez potrzeby dokonywania jakichkolwiek obliczeń;
- uproszczenie i uaktualnienie stosowania dopłat oraz ułatwienie opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych.

Uproszczenia dotyczą raczej głównie organów krajowych niż przedsiębiorstw. Zmianom tym towarzyszy jednak wspomniany wyżej osobny wniosek, który pozwala na zmniejszenie podatków drogowych, co umożliwiłoby zmniejszenie obciążeń nakładanych na przedsiębiorstwa transportowe (MŚP). Ogólne koszty dla użytkowników dróg, w tym obywateli i przedsiębiorstw, mogą jednak wzrosnąć, nawet jeśli będzie to wzrost nieznaczny.

Oczekuje się, że inicjatywa będzie miała niewielki pozytywny wpływ na konkurencyjność z uwagi na zróżnicowanie opłat w zależności od poziomu emisji CO₂, co doprowadzi do nieco

większego wprowadzania pojazdów nisko- i bezemisyjnych, pobudzając innowacje. Zwiększone stosowanie opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych byłoby korzystne dla konkurencyjności przedsiębiorstw, zwłaszcza tych, które stosują system produkcji „dokładnie na czas”.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek został przygotowany z poszanowaniem praw podstawowych i zasad uznanych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

W sprawozdaniu z oceny skutków określono zestaw siedmiu podstawowych wskaźników, które zostaną wykorzystane w celu monitorowania postępów dotyczących głównych celów polityki; są to: zmiana poziomu emisji CO₂ pochodzących z pojazdów ciężkich; stan infrastruktury drogowej podlegającej opłacie; proporcjonalność i pokrycie kosztów socjalnych przez opłaty drogowe; oraz poziom zatorów komunikacyjnych w sieci międzymiastowej w UE.

Aby ocenić wpływ przedmiotowych uregulowań prawnych, trzeba będzie dokonać starannej oceny po zakończeniu wprowadzania zmian. Okres pięciu lat od rozpoczęcia stosowania nowych ram prawnych w ich pełnym kształcie będzie odpowiednim horyzontem czasowym dla takiej oceny. Skutki pośrednich etapów mogłyby zostać ocenione wcześniej.

Wniosek zawiera szczególne wymogi z zakresu sprawozdawczości nakładane na państwa członkowskie, dotyczące wpływów z opłat drogowych oraz ich wykorzystania, a także jakości płatnych dróg.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Biorąc pod uwagę zakres wniosku i fakt, że zmienia on jedynie dyrektywę 1999/62/WE, która została w pełni przetransponowana przez państwa członkowskie, nie wydaje się uzasadnione ani proporcjonalne, by wymagał on dokumentów wyjaśniających.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Tytuł dostosowuje się w celu odzwierciedlenia rozszerzonego zakresu.

Artykuł 1 – *Przedmiot i zakres stosowania*

Artykuł został zmieniony w celu włączenia w zakres stosowania przepisów dotyczących opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury w przypadku pojazdów innych niż pojazdy ciężarowe. Jest to uzasadnione potrzebą rozwiązania szeregu problemów, które nie jedynie, a nawet nie głównie, odnoszą się do pojazdów ciężarowych.

Artykuł 2 – *Definicje*

Zmodyfikowano poniższe definicje:

- „transeuropejska sieć drogowa”: definicję zaktualizowano w celu zachowania zgodności z podejściem „korytarzowym” określonym w zmienionych wytycznych dotyczących TEN-T w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013;
- „opłata za przejazd”: definicję przeformułowano, aby uwzględnić wariant określony w art. 7da, który przewiduje opłatę z tytułu zatorów komunikacyjnych;
- „pojazd”: nowa definicja obejmuje wszystkie „pojazdy ciężkie” i wszystkie „pojazdy lekkie”, tzn. oprócz pojazdów ciężarowych już teraz uwzględnionych, mieszczących się w limicie powyżej 3,5 t, także samochody osobowe, mikrobusy i samochody dostawcze oraz autokary i autobusy;
- „pojazd kategorii Euro [określonej]” oraz „rodzaj pojazdu”: definicję przeredagowano, aby uwzględnić autokary i autobusy.

Dodano definicje „zatorów komunikacyjnych”, „opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych”, „przewoźnika”, różnych rodzajów pojazdów, w tym „pojazdów bezemisyjnych”, a także „zmienionych w znacznym stopniu systemów poboru opłat”, w celu zagwarantowania jasności prawa w odniesieniu do konkretnych terminów oraz lepszego sprecyzowania zakresu niektórych przepisów.

Skreślono definicję „opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczanej na podstawie średniej ważonej”, gdyż usunięto wymóg jej wyliczania.

Artykuł 7 – Opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury

Ustęp 1 podzielono na dwa odrębne ustępy, aby dokonać rozróżnienia między sieciami użytkowymi głównie przez ruch międzynarodowy (transeuropejska sieć drogowa i autostrady) oraz innymi drogami. Proponuje się, aby przepisy dotyczące niedyskryminacji, proporcjonalności opłat oraz pobierania i uiszczania opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury miały zastosowanie również do innych dróg.

W celu osiągnięcia postępu w stosowaniu zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci” oraz aby stopniowo zmniejszać rozbieżności między różnymi systemami pobierania opłat, dodano ustępy 6 i 7 umożliwiające stopniowe eliminowanie stosowania uzależnionych od czasu opłat za użytkowanie infrastruktury (winiet) najpierw dla pojazdów ciężarowych i autobusów/autokarów, a potem, na późniejszym etapie, dla samochodów osobowych i dostawczych, na drogach sieci służących do transportu międzynarodowego. Proponowane terminy zapewnią państwom członkowskim dość czasu na dostosowanie, w stosownych przypadkach, systemów pobierania opłat. Zróżnicowane traktowanie pojazdów ciężkich i lekkich jest uzasadnione ich odmiennym wpływem na infrastrukturę oraz niższym poziomem zaawansowania pobierania opłat od pojazdów lekkich.

Aby zapewnić sprawiedliwe traktowanie przewoźników, dodano ustęp 9 w celu usunięcia możliwości zwolnienia pojazdów ciężarowych poniżej 12 ton z opłat drogowych oraz rozszerzenia zakresu stosowania każdego systemu na autokary/autobusy. Takie rozszerzenie jest uzasadnione porównywalnym wpływem autobusów/autokarów na drogi.

Artykuł 7a – Opłaty za korzystanie z infrastruktury: proporcjonalność i równe traktowanie

W art. 7a ustanawia się górne pułapy opłat ponoszonych przez użytkowników oraz względną różnicę cen między winietami rocznymi i półrocznymi. W związku z tym proponowane są następujące zmiany:

Ustęp 1 zostaje podzielony na dwa odrębne ustępy w celu uściślenia, że istniejące wymogi mają zastosowanie do pojazdów ciężarowych i autobusów/autokarów.

Nowy ust. 3 dotyczy samochodów osobowych i określa górne pułapy względnych różnic cen między winietami rocznymi i półrocznymi, odzwierciedlające istotne sposoby użytkowania w oparciu o dostępne dane⁹. Ustala się też datę, do której należy dostosować istniejące systemy winiet. Ustęp 4 dotyczy tej samej kwestii w odniesieniu do mikrobusów i samochodów dostawczych.

Artykuł 7c – Opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych

W odniesieniu do ust. 1 proponuje się wprowadzenie wartości odniesienia zamiast wartości maksymalnych (określonych w załączniku IIIb). Dodano ust. 5, zawierający wymóg stosowania opłat z tytułu kosztów zewnętrznych na co najmniej tych częściach sieci dróg płatnych, na których zanieczyszczenie powietrza i hałas wytwarzany przez ruch pojazdów ciężkich jest najbardziej znaczący, np. w związku z liczebnością populacji narażonej na ich oddziaływanie.

Artykuł 7da – Opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych

Nowy art. 7da dopuszcza stosowanie opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych – oprócz opłat za infrastrukturę – w celu skutecznego rozwiązania kwestii zatorów komunikacyjnych w ruchu międzymiastowym. Aby uniknąć dyskryminacji użytkowników jakiegokolwiek kategorii pojazdów, każdą tego rodzaju opłatę z tytułu zatorów komunikacyjnych należy stosować w odpowiedni i wyważony sposób w odniesieniu do wszystkich kategorii pojazdów. Maksymalne poziomy opłat i współczynniki równoważności pojazdów zostały określone w załącznikach V i VI.

Artykuł 7f – Dopłaty

Proponuje się rozszerzenie możliwości stosowania dopłat poza regionami góorskimi, przy zachowaniu innych wcześniej istniejących warunków ich stosowania (regularne występowanie zatorów komunikacyjnych lub znaczne szkody dla środowiska oraz reinwestowanie wpływów w projekt TEN-T). Skreśla się ust. 4, gdyż nie pomagał on w finansowaniu projektów priorytetowych, a może stanowić przeszkodę dla stosowania opłat z tytułu kosztów zewnętrznych. Ponieważ zarówno dopłaty, jak też opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych mają zaradzić problemowi zatorów komunikacyjnych, nie należy ich kumulować (ust. 5).

Artykuł 7g – Zróżnicowanie opłat, w szczególności za pojazdy ciężkie

Proponuje się stopniowe eliminowanie zróżnicowania opłat w zależności od klasy emisji EURO pojazdu. Dodaje się nowy ust. 4, aby wprowadzić zróżnicowanie opłat infrastrukturalnych w zależności od emisji CO₂ z pojazdów ciężkich jak najszybciej po uzyskaniu niezbędnych poświadczonych danych dotyczących emisji CO₂. Po wejściu w życie

⁹ Zob. ocena skutków oraz Booz & Co. *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicle* (Badanie dotyczące skutków stosowania systemów winiet w odniesieniu do samochodów prywatnych), 2012 r. <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

przepisy te staną się zachętą do stosowania najbardziej ekologicznych i najwydajniejszych pojazdów ciężkich.

Ponieważ proponuje się oddzielne regulowanie opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych (nowy art. 7da, zob. wyżej), proponuje się również stopniowe wycofywanie możliwości neutralnego pod względem wpływów zróżnicowania opłat w zależności od pory dnia, kategorii dnia lub pory roku (zob. zmiana w ust. 1, poprzednio ust. 3).

Artykuł 7g – Zróżnicowanie opłat za pojazdy ciężkie

W nowym art. 7ga określa się nowe zasady zróżnicowania opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury w zależności od efektywności środowiskowej samochodów osobowych, mikrobusów i samochodów dostawczych. Podstawą zróżnicowania jest poziom emisji CO₂ i zanieczyszczeń, jak określono w załączniku VII. Przepis ten powinien zachęcać do korzystania z bardziej ekologicznych i wydajniejszych pojazdów.

Artykuł 7h – Powiadomienia

Proponuje się zmianę ust. 3, tak aby uprościć wstępne informowanie Komisji w odniesieniu do planowanych opłat z tytułu kosztów zewnętrznych przez ograniczenie powiadomienia do podstawowych elementów. Aby ułatwić wprowadzanie opłat z tytułu kosztów zewnętrznych, proponuje się usunięcie ust. 4 dotyczącego wymogu uprzedniej decyzji Komisji.

Artykuł 7j – Pobieranie i uiszczanie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury

W ust. 3 i 4 proponuje się dodać odniesienie do opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych w celu zapewnienia, aby wszystkie potencjalne składniki opłat były pobierane i uiszczane w sposób spójny.

Artykuł 7k – Rekompensaty

Proponuje się ograniczenie możliwości udzielenia rekompensaty do sytuacji, gdy wprowadza się opłaty za przejazd (w przeciwieństwie do opłat za korzystanie z infrastruktury). Ma to na celu wyeliminowanie istniejących możliwości dyskryminacji użytkowników niebędących rezydentami.

Artykuł 9 – Przeznaczenie wpływów

Nowy ust. 3 wprowadza wymóg przeznaczania wpływów z opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych na rozwiązywanie tego problemu, np. przez wspieranie alternatywnych rozwiązań transportowych lub eliminowanie wąskich gardeł.

Artykuł 10 a

Proponuje się zmianę w ust. 1 w celu aktualizacji klauzuli przeglądowej oraz dostosowania do uproszczenia załącznika IIIB.

Artykuł 11 – Sprawozdawczość

Wprowadza się zmianę ust. 1 w celu aktualizacji wymogów dotyczących sprawozdawczości w zakresie opłat za przejazd, wpływów z opłat za przejazd oraz przeznaczenia wpływów, aby uwzględnić także informacje na temat jakości płatnych dróg. Usuwa się obecną lit. e) w ust. 2

i dodaje się nowe litery e) oraz i), aby włączyć uwzględnić na temat wpływów z opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych, łącznych wpływów z opłat drogowych oraz wykorzystania tych wpływów; a także oceny utrzymania dróg i poziomu zatorów komunikacyjnych. Dodaje się ust. 3 ustalający minimalny zestaw wskaźników związanych z oceną jakości płatnych dróg. Dodaje się ust. 4 i 5, aby umożliwić Komisji określenie zharmonizowanych wskaźników aktem wykonawczym oraz wprowadzić obowiązek sprawozdawczy w odniesieniu do stosowania tych wskaźników przez państwa członkowskie.

Załączniki

W sekcji 3 załącznika 0 proponuje się usunięcie odniesień do pojazdów „EEV” oraz dodanie tabeli z pułapami emisji Euro VI w celu uwzględnienia rozporządzenia (WE) nr 595/2009.

W załączniku III proponowane zmiany odzwierciedlają objęcie zakresem dyrektywy autokarów i autobusów.

Proponuje się ograniczyć sekcje 2, 3 i 4 załącznika IIIa do przypadków, gdy państwo członkowskie zamierza stosować opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyższe od wartości odniesienia określonych w załączniku IIIb. Aktualizuje się niektóre przepisy sekcji 4.2, aby uwzględnić najnowsze przepisy dotyczące poziomu hałasu pojazdów silnikowych.

W załączniku IIIb proponuje się zastąpienie maksymalnej średniej ważonej opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych za zanieczyszczenia powietrza i hałas wartościami odniesienia dla opłat z tytułu kosztów zewnętrznych, obejmujących koszty zarówno zanieczyszczenia powietrza, jak też hałasu wytworzonego przez pojazdy ciężarowe (tabela 1) i autokary (tabela 2). Wartości są obliczone w świetle „Aktualizacji podręcznika na temat kosztów zewnętrznych transportu”¹⁰. Wartości można pomnożyć przez 2 nie tylko na obszarach górskich, ale także wokół aglomeracji.

W załączniku IV do tabeli dotyczącej zespołów pojazdów proponuje się dodać odniesienie do zespołów 7- i 8- lub 9-osiowych.

W nowym załączniku V, powiązany z proponowanymi art. 7da (dotyczącym pobierania opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych), określa się minimalne wymogi dotyczące pobierania opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych, w tym również w odniesieniu do odnośnych części sieci i okresów. Drogi dzieli się na kategorie dróg miejskich i niemiejskich w celu rozróżnienia pomiędzy bardziej lub mniej gęsto zaludnionymi obszarami. Aby zagwarantować sprawiedliwe i proporcjonalne ustalenie opłat, ustala się współczynniki równoważności dla różnych kategorii pojazdów. W sekcji 2 wprowadza się wymóg, aby obliczanie wysokości opłat było przejrzyste, a kwoty odnoszące się do kategorii pojazdu i okresów dla każdego odcinka danej drogi były publicznie dostępne. Muszą one być regularnie dostosowywane w celu utrzymania skuteczności systemu.

W nowym załączniku VI, także powiązany z art. 7da, wprowadza się pułap wysokości opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych za km w oparciu o marginalne koszty z tytułu zatorów komunikacyjnych określone w „Aktualizacji podręcznika na temat kosztów zewnętrznych transportu”.

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

Nowy załącznik VII jest powiązany z proponowanym art. 7ga, dotyczącym zróżnicowania opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów lekkich zgodnie z ekologicznością pojazdu, i określa się w nim kategorie emisji do celów takiego zróżnicowania. Odwołano się do emisji CO₂ i zanieczyszczenia powietrza z uwzględnieniem ogólnounijnych norm oraz najnowszych i najdokładniejszych procedur pomiarowych.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**zmieniająca 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-Społecznego¹¹,uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Postępy w realizacji celu przedstawionego przez Komisję w białej księdze z dnia 28 marca 2011 r.¹³, 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.
- (2) W komunikacie w sprawie europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej¹⁴ 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.
- (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

¹¹ Dz.U. C z , s. .¹² Dz.U. C z , s. .¹³ Biała księga z dnia 28 marca 2011 r. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011) 144 final).¹⁴ COM(2016) 501 final.

nieobjęte ramami określonymi w dyrektywie 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁵ 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.

- (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. Należy je zatem stopniowo zastępować opłatami uzależnionymi od przebytej odległości, które są sprawiedliwsze, wydajniejsze i skuteczniejsze.
- (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 i odzwierciedlać zasadę „zanieczyszczający płaci”. Każde państwa członkowskie wprowadzające taki system powinno zapewnić, aby był on zgodny z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE¹⁶.
- (6) Podobnie jak w przypadku pojazdów ciężkich ważne jest zapewnienie, aby wszelkie uzależnione od czasu opłaty nakładane na pojazdy lekkie były 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.
- (7) Zgodnie z dyrektywą 1999/62/WE opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych 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 powietrza¹⁷ oraz wszelkich mających zastosowanie limitów lub wartości docelowych hałasu. Dlatego należy ułatwić stosowanie takich opłat.
- (8) W tym celu maksymalną średnią ważoną stawkę opłat z tytułu kosztów zewnętrznych należy zastąpić łatwymi do zastosowania wartościami odniesienia, zrewaloryzowanymi w odniesieniu do inflacji i zaktualizowanymi zgodnie z postępem naukowym poczynionym w zakresie szacowania zewnętrznych kosztów transportu drogowego oraz zmianami w strukturze parku samochodowego.

¹⁵ 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).

¹⁶ 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. 124–143).

¹⁷ 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. 1–44).

- (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 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.
- (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) 2016/427¹⁸, rozporządzeniu Komisji (UE) 2016/646¹⁹ oraz rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/xxx²⁰.
- (12) Aby propagować wykorzystywanie najbardziej ekologicznych i najbardziej paliwooszczędnych pojazdów, państwa członkowskie powinny stosować znacznie obniżone opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do tych pojazdów.
- (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, należy ją obliczać na podstawie krańcowych kosztów zatorów komunikacyjnych i różnicować zależnie od położenia, czasu i kategorii. W celu maksymalizacji pozytywnego wpływu opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych, odnośne wpływy należy przeznaczyć na projekty ukierunkowane na źródła problemu.
- (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.

¹⁸ 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. 1–98).

¹⁹ 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. 1–22).

²⁰

- (15) Należy stopniowo wycofywać neutralne pod względem wpływów zróżnicowanie opłat infrastrukturalnych mające zastosowanie do pojazdów ciężkich, które jest mniej skutecznym instrumentem zmniejszania zatorów komunikacyjnych.
- (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 zastosowania dopłat do tych obszarów. Aby uniknąć pobierania od użytkowników podwójnych opłat, należy wykluczyć dopłaty na odcinkach dróg, na których stosuje się opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych.
- (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.
- (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 systemy opłat drogowych.
- (19) Opłaty drogowe mogą uruchomić środki, które przyczyniają się do finansowania utrzymania dróg i rozwoju wysokiej jakości infrastruktury transportowej. Należy zatem zachęcać państwa członkowskie do odpowiedniego wykorzystywania wpływów z opłat za użytkowanie dróg i w tym celu wymagać od nich właściwego składania sprawozdań w sprawie wykorzystania takich wpływów. Powinno to w szczególności pomóc w określeniu potencjalnych luk w finansowaniu i w zwiększeniu społecznej akceptacji dla opłat drogowych.
- (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 zróżnicowania 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 dotyczących opłat z tytułu kosztów zewnętrznych w związku z postępem naukowym, określenia sposobu neutralnego pod względem wpływów zróżnicowania 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.²¹. 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.

(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 182/2011²².

(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 opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej przez pojazdy”;

(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:

²¹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

²² 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).

- 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);
 - 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;
- 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 – opłatę z tytułu zatorów komunikacyjnych lub opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych bądź obie te opłaty;

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 obydwojoma 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 spowodowanych uwolnieniem pyłu zawieszonego oraz prekursorów ozonu, takich jak tlenek azotu i lotne związki organiczne, w trakcie eksploatacji pojazdu;

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

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;

18) »autokar lub autobus« oznacza pojazd przeznaczony do przewozu więcej niż 8 pasażerów, poza kierowcą, którego maksymalna dopuszczalna masa przekracza 3,5 t;

19) »pojazd lekki« oznacza samochód osobowy, mikrobus lub samochód dostawczy;

20) »samochód osobowy« oznacza pojazd z czterema kołami, przeznaczony do przewozu pasażerów, których liczba poza kierowcą nie przekracza ośmiu;

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, którego maksymalna dopuszczalna masa nie przekracza 3,5 t;
- 23) »pojazd bezemisyjny« oznacza pojazd bez emisji spalin;
- 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. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE**;
- 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 o 5 % 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).

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 wydatki na infrastrukturę 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.

* 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 2014/24/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).”;

(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 swoich 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.

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. państwa członkowskie nie wprowadzają opłat za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów ciężkich. Opłaty za korzystanie z infrastruktury wprowadzone przed tą datą mogą być utrzymane do dnia 31 grudnia 2023 r.

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.

10. Opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów ciężkich i dla pojazdów lekkich mogą być wprowadzane lub utrzymywane niezależnie od siebie.

* 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.

3. W przypadku stosowania opłat za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów osobowych korzystanie z infrastruktury jest możliwe przez co najmniej następujący okres: 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 nie przekracza 8 % stawki rocznej.

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

szczegółności 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, państwa członkowskie muszą przestrzegać przepisów ust. 2 lub 3. Najpóźniej od dnia 1 stycznia 2024 r. państwa członkowskie ustanawiają jednak opłaty za korzystanie z infrastruktury dla mikrobusów i samochodów dostawczych na poziomie wyższym niż dla samochodów osobowych.”;

(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.

Dla pojazdów ciężkich opłata z tytułu kosztów zewnętrznych jest zróżnicowana i jest ustalana zgodnie z minimalnymi wymogami i metodami, o których mowa w załączniku IIIa; opłata ta nie przekracza wartości odniesienia określonych w załączniku IIIb.

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

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

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 opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych przynajmniej na tej części sieci, o której 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.”;

(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.
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:

a) wpływy osiągnięte z dopłat są inwestowane w finansowanie infrastruktury w ramach europejskiej sieci bazowej, określonej w załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, 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;

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; w takich przypadkach dopłata nie może przekraczać 25 %;

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, o których mowa w lit. a), zostaną przedłożone Komisji przed wprowadzeniem dopłaty; oraz

e) okres, w którym dopłata ma być stosowana, jest z góry określony i ograniczony oraz jest zgodny, pod względem oczekiwanych wpływów, z planami finansowymi oraz z analizą kosztów i korzyści w odniesieniu do projektów współfinansowanych z wpływów pochodzących z dopłaty.

1a. W przypadku nowych projektów transgranicznych dopłatę można zastosować jedynie za zgodą wszystkich państw członkowskich zaangażowanych w taki projekt.

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

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.

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) zróżnicowanie to jest przejrzyste, podawane do publicznej wiadomości i obowiązuje wszystkich użytkowników na równych warunkach;

b) zróżnicowanie jest zależne od pory dnia, kategorii dnia lub pory roku;

c) opłata infrastrukturalna nie jest w żadnym wypadku wyższa o więcej niż 175 % maksymalnego poziomu opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej, o której mowa w art. 7b;

d) okresy dużego natężenia ruchu, w których pobiera się wyższe opłaty infrastrukturalne w celu zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, nie przekraczają pięciu godzin w ciągu doby;

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 jest w stanie przedstawić dokumentów pojazdu koniecznych do ustalenia klasy emisji tego pojazdu na potrzeby ust. 2, państwa członkowskie mogą zastosować opłatę za przejazd na najwyższym możliwym poziomie.

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.

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.

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.
3. Jeżeli w przypadku kontroli kierowca lub, w stosownym przypadku, przewoźnik 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.
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.

***** 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.).”;

(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.”;

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 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 % opłaty infrastrukturalnej uiszczanej za równorzędne pojazdy niepodlegające zniżce lub uldze.”;
 - b) w ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:
 - „3. Z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 7g 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.”;
- (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 infrastruktury 24 godziny na dobę, przynajmniej w głównych punktach sprzedaży, za pomocą powszechnie przyjętych środków płatności na obszarze i poza obszarem państw członkowskich, w których opłaty te są stosowane.”;
 - 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 pokwitowaniu dostarczonym użytkownikowi drogi, w miarę możliwości z wykorzystaniem środków elektronicznych.”;
 - 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.”;
- (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.”;

(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«”;

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

- 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 poprzez:

- a) wspieranie infrastruktury i usług transportu zbiorowego;
- b) eliminowanie wąskich gardeł w transeuropejskiej sieci transportowej;
- c) rozwijanie alternatywnej infrastruktury dla użytkowników transportu.”;

(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. 7g ust. 4, art. 7ga ust. 4 i art. 9d, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy].

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 7g 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.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 7g 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. 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 odchyleń 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;
- 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;
- 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 liczby 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.

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.”;

18) 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 określone 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*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*