

DYREKTYWA 2006/38/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 17 maja 2006 r.

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

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1,

uwzględniając dyrektywę 1999/62/WE⁽¹⁾, w szczególności jej art. 7,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁽²⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁽³⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu⁽⁴⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Usunięcie zakłóceń konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi w Państwach Członkowskich, właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego i poprawa konkurencyjności są uzależnione od ustanowienia sprawiedliwych mechanizmów obciążania przewoźników kosztami korzystania z infrastruktury. Harmonizację osiągnięto już w pewnym stopniu dzięki dyrektywie 1999/62/WE.
- (2) Niezbędnym elementem wspierania zrównoważonego rozwoju transportu we Wspólnocie jest sprawiedliwszy system pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej oparty na zasadzie „użytkownik płaci” oraz możliwość stosowania zasady „zanieczyszczający płaci”, na przykład poprzez wprowadzenie zróżnicowanych opłat za przejazd w zależności od wpływu pojazdu na środowisko. Oparty na solidnych podstawach wzrost gospodarczy oraz właściwe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, z uwzględnieniem regionów peryferyjnych, wymagają, aby cel, jakim jest optymalne wykorzystanie istniejącej sieci drogowej oraz znaczne zmniejszenie negatywnych skutków korzystania z niej, został osiągnięty w sposób pozwalający na uniknięcie podwójnego opodatkowania oraz bez nakładania dodatkowych obciążeń na podmioty gospodarcze.
- (3) Swoją decyzją przedstawiła wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej Komisja zapowiedziała w Białej Księdze pt. „Europejska polityka transportowa na rok 2010: Czas na decyzję”. W swojej rezolucji z dnia 12 lutego 2003 r.

w sprawie wniosków na temat Białej Księgi⁽⁵⁾ Parlament Europejski potwierdził konieczność pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury. Po tym jak na szczycie Rady Europejskiej w Göteborgu w dniach 15. i 16. czerwca 2001 r. szczególną uwagę zwrócono na kwestię zrównoważonego rozwoju transportu, także podczas szczytów Rady Europejskiej w Kopenhadze w dniach 12. i 13. grudnia 2002 r. oraz w Brukseli w dniach 20. i 21. marca 2003 r. z aprobatą przyjęto zamiar Komisji, aby przedstawić nową dyrektywę dotyczącą tzw. eurowiniet.

- (4) W pkt 29 konkluzji Prezydencji z posiedzenia w Göteborgu Rada Europejska stwierdziła, że polityka zrównoważonego rozwoju transportu powinna przeciwdziałać wzrostowi liczby uczestników ruchu drogowego oraz poziomowi natężenia ruchu na drogach, hałasu i zanieczyszczenia środowiska, a także zachęcać do korzystania z przyjaznych dla środowiska środków transportu oraz do pełnej internalizacji kosztów społecznych i środowiskowych.
- (5) W kontekście ustalania opłat za przejazd dyrektywa 1999/62/WE uwzględnia koszty budowy, eksploatacji, utrzymania oraz rozwoju infrastruktury. Potrzebny jest konkretny przepis, aby zagwarantować jasność w odniesieniu do rodzaju kosztów budowy, które można uwzględnić.
- (6) Międzynarodowy transport drogowy koncentruje się na transeuropejskiej sieci transportu drogowego. Ponadto prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego jest nieodzowne w transporcie zarobkowym. Z tych powodów transport zarobkowy na transeuropejskich sieciach drogowych powinien być objęty ramami wspólnotowymi, jak to zostało określone w decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej⁽⁶⁾. Państwa Członkowskie powinny, zgodnie z zasadą pomocniczości, mieć możliwość stosowania, zgodnie z Traktatem, opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury dróg niewchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej. Jeżeli Państwo Członkowskie podejmie decyzję o utrzymaniu lub wprowadzeniu opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury jedynie na niektórych odcinkach transeuropejskiej sieci drogowej na swoim terytorium, ale nie na innych odcinkach, ze względów takich, jak ich izolacja, niski poziom natężenia ruchu lub niski poziom zanieczyszczenia lub jeżeli ma to podstawowe znaczenie przy wprowadzaniu nowych systemów pobierania opłat za przejazd, wybór

⁽¹⁾ Dz.U. L 187 z 20.7.1999, str. 42. Dyrektywa zmieniona Aktem przystąpienia z 2003 r.

⁽²⁾ Dz.U. C 241 z 28.9.2004, str. 58.

⁽³⁾ Dz.U. C 109 z 30.4.2004, str. 14.

⁽⁴⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 20 kwietnia 2004 r. (Dz.U. C 104 E z 30.4.2004, str. 371), wspólne stanowisko Rady z dnia 6 września 2005 r. (Dz.U. C 275 E z 8.11.2005, str. 1) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 15 grudnia 2005 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Rady z dnia 27 marca 2006 r.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 43 E z 19.2.2004, str. 250.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 228 z 9.9.1996, str. 1. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją nr 884/2004/WE (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, str. 1).

odcinków, na których pobiera się opłaty nie powinien być dyskryminujący dla ruchu międzynarodowego i nie powinien powodować zakłóceń konkurencji między podmiotami gospodarczymi. Te same wymagania powinny dotyczyć przypadków, w których Państwo Członkowskie utrzymuje lub wprowadza opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury w celu lepszego zarządzania potokami ruchu na odcinkach dróg nienależących do transeuropejskiej sieci drogowej, na przykład na drogach równoległych.

- (7) W przypadku gdy Państwo Członkowskie podejmie decyzję o objęciu opłatami za przejazd lub opłatami za korzystanie z infrastruktury drogi nienależącej do transeuropejskiej sieci drogowej, na przykład obejmując nimi drogi równoległe, na które częściowo może zostać skierowany ruch z transeuropejskiej sieci drogowej lub które stanowią bezpośrednią konkurencję dla niektórych części tej sieci, powinno ono zapewnić koordynację z organami odpowiedzialnymi za te drogi.
- (8) Ze względu na optymalizację kosztów przy wdrażaniu systemu opłat za przejazd, cała infrastruktura objęta takimi opłatami nie musi koniecznie w całości podlegać ograniczeniom dostępu polegającym na kontroli pobierania tych opłat. Państwa Członkowskie mogą wdrożyć niniejszą dyrektywę w taki sposób, aby opłaty za przejazd pobierane były tylko w określonym punkcie infrastruktury objętej tą opłatą. Nie powinno to dyskryminować nielokalnego ruchu drogowego.
- (9) Opłaty za przejazd powinny opierać się na zasadzie zwrotu kosztów infrastruktury. Jeżeli taka infrastruktura współfinansowana była z budżetu ogólnego Unii Europejskiej, wkład ze środków wspólnotowych nie powinien podlegać zwrotowi z opłat za przejazd, chyba że w mających zastosowanie instrumentach wspólnotowych postanowiono, że kwota dofinansowania ze środków wspólnotowych ustalana jest przy uwzględnieniu przyszłych wpływów z opłat za przejazd.
- (10) Fakt, że użytkownik poprzez wybór pojazdów najmniej zanieczyszczających środowisko oraz pór czy tras o mniejszym natężeniu ruchu ma możliwość podejmowania decyzji, które będą wpływały na wysokość obciążających go opłat za przejazd, jest ważnym elementem systemu pobierania opłat. Dlatego Państwa Członkowskie powinny mieć możliwość różnicowania opłat za przejazd w zależności od kategorii pojazdu pod względem emisji zanieczyszczeń (klasyfikacja „EURO”), rozmiarów szkód powodowanych przez niego na drodze, miejsca, czasu oraz natężenia ruchu. Takie zróżnicowanie opłat za przejazd powinno być proporcjonalne do wyznaczonego celu.
- (11) Ustalanie cen rynkowych za korzystanie z infrastruktury drogowej, w zakresie nieuregulowanym niniejszą dyrektywą, powinno odbywać się zgodnie z Traktatem.
- (12) Niniejsza dyrektywa nie ogranicza swobody Państw Członkowskich wprowadzających system opłat za przejazd lub system opłat za korzystanie z infrastruktury, w zapewnieniu, bez uszczerbku dla art. 87 i 88 Traktatu, odpowiedniego wyrównania za te opłaty. Takie wyrównanie nie powinno zakłócać konkurencji na rynku wewnętrznym i powinno podlegać odpowiednim przepisom prawa wspólnotowego, ze szczególnym uwzględnieniem minimalnych stawek podatków pobieranych od pojazdów zawartych w załączniku I do dyrektywy 1999/62/WE oraz przepisów dyrektywy Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej⁽¹⁾.
- (13) Jeżeli Państwa Członkowskie pobierają opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z dróg należących do transeuropejskiej sieci drogowej, drogi podlegające takim opłatom powinny mieć status priorytetowy w planach utrzymania dróg opracowywanych przez Państwa Członkowskie. Wpływy uzyskane z takich opłat powinny być przeznaczane na utrzymanie właściwej infrastruktury oraz dla sektora transportu drogowego jako całości w celu zapewnienia zrównoważonego rozwoju sieci transportowej.
- (14) Szczególną uwagę powinno się poświęcić rejonom górskim, takim jak Alpy czy Pireneje. Ważniejsze nowe przedsięwzięcia infrastrukturalne często nie dochodziły do skutku, gdyż brak było znacznych zasobów finansowych niezbędnych przy takich przedsięwzięciach. Dlatego też możliwe jest, że w takich rejonach od użytkowników wymagana będzie dopłata na finansowanie podstawowych przedsięwzięć o bardzo dużym znaczeniu dla Europy, w tym przedsięwzięć pozwalających na zastosowanie innego środka transportu w tym samym ciągu. Wysokość takiej dopłaty powinna zależeć od potrzeb finansowych przedsięwzięcia. Powinna ona zależeć także od podstawowego poziomu opłat za przejazd, tak aby w żadnym ciągu komunikacyjnym nie powstawały opłaty sztucznie zawyżone, gdyż mogłyby to prowadzić do skierowania ruchu na inne ciągi, a tym samym do lokalnych zatorów komunikacyjnych oraz nieefektywnego wykorzystywania sieci.
- (15) Opłaty nie powinny powodować dyskryminacji, a ich pobieranie – nadmiernych formalności lub barier na granicach wewnętrznych. Dlatego powinno się przyjąć odpowiednie środki w celu ułatwienia uiszczania opłat użytkownikom nieregularnie korzystającym z sieci, zwłaszcza tam, gdzie opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury pobierane są wyłącznie za pomocą systemu wymagającego użycia urządzenia do elektronicznej płatności (urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe).
- (16) W celu zapobieżenia przekierowaniu ruchu drogowego spowodowanego istnieniem różnych systemów w Państwach Członkowskich i krajach trzecich Komisja powinna postarać się zapewnić, negocjując umowy międzynarodowe, aby kraje trzecie nie podejmowały działań, takich jak system handlu prawem tranzytu, które mogłyby mieć dyskryminujący wpływ na ruch tranzytowy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, str. 51. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/75/WE (Dz.U. L 157 z 30.4.2004, str. 100).

- (17) W celu zapewnienia konsekwentnego i zharmonizowanego stosowania systemu pobierania opłat w obrębie infrastruktury, nowe systemy pobierania opłat za przejazd powinny opierać się na kalkulacji kosztów według podstawowych zasad określonych w załączniku II lub być ustalone w wysokości nieprzekraczającej poziomu wynikającego z zastosowania tych zasad. Wymagania te nie powinny mieć zastosowania do istniejących systemów, chyba że zostaną one zmienione w znacznym stopniu w przyszłości. Takie istotne zmiany obejmowałyby każdą znaczącą modyfikację pierwotnych warunków taryfikatora opłat za przejazd, dokonaną w drodze zmiany umowy z operatorem systemu opłat, natomiast wykluczałyby zmiany przewidziane w pierwotnym taryfikatorze. W wypadku umów koncesyjnych znacząca zmiana mogłaby zostać wprowadzona zgodnie z procedurą udzielania zamówień publicznych. W celu zapewnienia przejrzystości, nie powodując zakłóceń funkcjonowania gospodarki rynkowej oraz partnerstwa publiczno-prywatnego, Państwa Członkowskie muszą także informować Komisję, i tym samym umożliwić jej wydanie opinii, o wartościach jednostkowych i innych parametrach, jakie zamierzają zastosować do obliczenia różnych elementów kosztów zawartych w opłatach lub – w przypadku umów koncesyjnych – do określenia podstawy bazowej i umownej. Opinie przyjęte przez Komisję przed wprowadzeniem nowych systemów pobierania opłat za przejazd w Państwach Członkowskich w żaden sposób nie naruszają wynikającego z Traktatu obowiązku Komisji polegającym na zapewnieniu stosowania prawa wspólnotowego.
- (18) Opracowane powinny zostać jednolite zasady kalkulacji oparte na potwierdzonych naukowo danych, w celu umożliwienia podjęcia w przyszłości opartej na rzetelnych danych i obiektywnej decyzji dotyczącej stosowania zasady „zanieczyszczający płaci” w stosunku do wszystkich środków transportu, poprzez internalizację kosztów zewnętrznych. Przyszła decyzja w tej sprawie powinna zostać podjęta z pełnym uwzględnieniem istniejących obciążeń podatkowych przedsiębiorstw wykonujących przewozy drogowe, takich jak podatek drogowy i akcyza paliwowa.
- (19) Komisja powinna podjąć prace nad stworzeniem powszechnie stosowanego, przejrzystego i zrozumiałego modelu oceny kosztów zewnętrznych dla wszystkich rodzajów transportu, służącego za podstawę obliczania w przyszłości opłat za korzystanie z infrastruktury. W ramach podejmowanych w tym celu działań Komisja powinna zbadać wszelkie możliwe elementy składowe kosztów zewnętrznych, które powinny być wzięte pod uwagę, z uwzględnieniem elementów wymienionych w jej Białej Księdze z 2001 r. pt. „Europejska polityka transportowa do roku 2010”, dokładnie analizując skutki internalizacji różnych rozwiązań w zakresie kosztów. Parlament Europejski i Rada dokonają starannej analizy każdego takiego wniosku Komisji pod kątem dalszych zmian dyrektywy 1999/62/WE.
- (20) Rozwój systemu pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej wciąż wymaga dalszego postępu technicznego. W tym celu powinna istnieć procedura pozwalająca Komisji na dostosowywanie wymogów dyrektywy 1999/62/WE do postępu technicznego po konsultacji z Państwami Członkowskimi.
- (21) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽¹⁾.
- (22) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie harmonizacja warunków dotyczących opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej, nie może zostać w sposób satysfakcjonujący osiągnięty na poziomie Państw Członkowskich działających samodzielnie i w związku z tym, że względu na jej europejski wymiar oraz w celu ochrony wewnętrznego rynku transportowego, może być on lepiej osiągnięty na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości zawartą w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (23) Dyrektywa 1999/62/WE powinna zostać zatem odpowiednio zmieniona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

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

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) litera a) otrzymuje brzmienie:

„a) »transeuropejska sieć drogowa« oznacza sieć drogową określoną w sekcji 2 załącznika I do decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (*) i przedstawioną na mapach. Mapy odnoszą się do odpowiednich sekcji wymienionych w części normatywnej lub w załączniku II do tej decyzji;

(*) Dz.U. L 228 z 9.9.1996, str. 1. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją nr 884/2004/WE (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, str. 1).”

b) dodaje się następujące litery:

„aa) »koszty budowy« oznaczają koszty związane z budową, w stosownych przypadkach obejmujące również koszty finansowe:

— nowej infrastruktury lub nowych ulepszeń infrastruktury (w tym istotnych prac remontowych), lub

(1) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

— infrastruktury lub ulepszeń infrastruktury (w tym istotnych prac remontowych), których realizację zakończono nie więcej niż 30 lat przed dniem 10 czerwca 2008 r., o ile systemy pobierania opłat za przejazd są już stosowane 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.; w przypadku gdy realizację infrastruktury lub ulepszenia infrastruktury zakończono przed upływem wyżej wymienionych terminów, koszty tych prac także można uznać za koszty budowy, jeżeli:

- 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 wchodzi 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.

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.

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;

ab) »koszty finansowe« oznaczają odsetki od pożyczek lub zwrot z kapitału wniesionego przez udziałowców;

ac) »istotne prace remontowe« oznaczają prace remontowe z wyłączeniem prac nieprzynoszących już żadnych korzyści użytkownikom dróg, np. kiedy zamiast przeprowadzenia remontu położono nową nawierzchnię lub wykonano inne prace budowlane;"

c) litera b) otrzymuje brzmienie:

„b) »opłata za przejazd« oznacza określoną kwotę, którą należy uiścić za przejazd pojazdem danej odległości, korzystając z infrastruktury, o której mowa w art. 7 ust. 1; kwotę tę wylicza się w oparciu o przejechaną odległość oraz rodzaj pojazdu;"

d) dodaje się następującą literę:

„ba) »opłata za przejazd wyliczana na podstawie średniej ważonej« oznacza uzyskane w danym okresie całkowite wpływy pochodzące z opłat za przejazd podzielone przez liczbę pojazdokilometrów przejechanych w tym okresie w obrębie danej sieci objętej opłatami; zarówno wpływy, jak i liczba pojazdokilometrów są obliczane dla pojazdów, których dotyczy opłata za przejazd;"

e) litera c), d), e) oraz f) otrzymują brzmienie:

„c) »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;

d) »pojazd« oznacza pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, który jest wyłącznie przeznaczony lub wyłącznie używany do przewozu drogowego towarów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony;

e) pojazd kategorii »EURO 0«, »EURO I«, »EURO II«, »EURO III«, »EURO IV«, »EURO V«, »EEV« oznacza pojazd spełniający limity emisji określone w załączniku 0;

f) »rodzaj pojazdu« oznacza kategorię, do której pojazd 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;"

f) dodaje się następujące litery:

„g) »umowa koncesyjna« oznacza »koncesję na publiczne roboty budowlane« lub »koncesję na wykonanie usługi« w rozumieniu art. 1 dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi (*);

h) »opłata za przejazd pobierana w ramach koncesji« oznacza opłatę za przejazd pobieraną przez koncesjonariusza na podstawie umowy koncesyjnej.

(*) Dz.U. L 134 z 30.4.2004, str. 114. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2083/2005 (Dz.U. L 333 z 20.12.2005, str. 28).»

2) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustępy 1, 2, 3, i 4 otrzymują brzmienie:

„1. Państwa Członkowskie mogą utrzymywać lub wprowadzać opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury w obrębie transeuropejskiej sieci drogowej lub jej części wyłącznie na warunkach określonych w ust. 2–12. Nie narusza to prawa Państw Członkowskich do stosowania, zgodnie z Traktatem, opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na drogach nienależących do transeuropejskiej sieci drogowej, w tym na drogach równoległych, na które może zostać skierowany ruch z transeuropejskiej sieci drogowej lub które stanowią bezpośrednią konkurencję dla niektórych części tej sieci, lub w odniesieniu do innych rodzajów pojazdów silnikowych nieobjętych definicją »pojazdu« poruszających się po transeuropejskiej sieci drogowej, pod warunkiem że wprowadzenie opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na takich drogach nie jest dyskryminujące dla ruchu międzynarodowego i nie powoduje zakłóceń konkurencji między podmiotami gospodarczymi.

1a. Jeżeli Państwo Członkowskie podejmie decyzję o utrzymaniu lub wprowadzeniu opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury jedynie na niektórych odcinkach transeuropejskiej sieci drogowej, zwolnienie z obowiązku pobierania opłat na innych odcinkach (ze względu na takich, jak ich izolacja, niski poziom natężenia ruchu, niski poziom zanieczyszczenia lub jeżeli ma to podstawowe znaczenie przy wprowadzaniu nowego systemu pobierania opłat za przejazd) nie może w żadnym razie pociągać za sobą dyskryminacji dla ruchu międzynarodowego.

2. a) Państwo Członkowskie może podjąć decyzję o utrzymaniu lub wprowadzeniu opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury wyłącznie w odniesieniu do pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 12 ton. Jeżeli Państwo Członkowskie podejmie decyzję o stosowaniu opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów poniżej tego limitu masy, zastosowanie mają przepisy niniejszej dyrektywy;

b) opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury mają zastosowanie do wszystkich pojazdów od 2012 r.;

c) Państwo Członkowskie może odstąpić od stosowania wymogu określonego w lit. b), jeżeli uzna, że objęcie opłatami za przejazd pojazdów poniżej 12 ton:

— spowodowałyby znaczące utrudnienia w ruchu lub miałyby znaczny szkodliwy wpływ na środowisko, poziom hałasu lub zdrowie bądź wywoływałyby znaczne zatory w ruchu drogowym, albo

— pociągałyby za sobą koszty administracyjne, które byłyby większe niż 30 % osiąganych dodatkowych wpływów.

3. Za korzystanie z tego samego odcinka drogi dana kategoria pojazdów nie może podlegać równocześnie opłatom za przejazd i opłatom za korzystanie z infrastruktury. Jednakże Państwa Członkowskie mogą również nałożyć opłaty za przejazd na sieciach dróg w miejscach, gdzie pobierane są opłaty za korzystanie z mostów, tuneli oraz przełęczy górskich.

4. Opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury nie mogą dyskryminować bezpośrednio ani pośrednio ze względu na narodowość przewoźnika, państwo lub miejsce prowadzenia przez niego działalności gospodarczej, miejsce rejestracji pojazdu lub miejsce pochodzenia bądź przeznaczenia transportu.”;

b) dodaje się następujące ustępy:

„4a. Państwa Członkowskie mogą wprowadzić stawki ulgowe w odniesieniu do opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury, jak również zwolnienia z obowiązku wnoszenia opłat za przejazd lub za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów niepodlegających obowiązkowi montażu i stosowania urządzeń rejestrujących zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym (*) oraz w sytuacjach, o których mowa w art. 6 ust. 2 lit. a) oraz b) niniejszej dyrektywy i zgodnie z określonymi tam warunkami.

4b. W związku z tym, że dzięki systemom opłat obejmującym zniżki lub ulgi dla częstych użytkowników operator infrastruktury może uzyskiwać rzeczywiste oszczędności kosztów administracyjnych, Państwa Członkowskie mogą wprowadzić takie zniżki i ulgi, pod warunkiem że:

— spełniają one warunki określone w ust. 10 lit. a);

— są zgodne z Traktatem, w szczególności jego art. 12, 49, 86 oraz 87;

— nie powodują zakłóceń konkurencji na rynku wewnętrznym;

— powstały system opłat jest liniowy, proporcjonalny, dostępny dla wszystkich użytkowników infrastruktury na równych warunkach i nie powoduje dodatkowych kosztów przenoszonych pod postacią wyższych opłat za przejazd na innych użytkowników infrastruktury.

Takie zniżki i ulgi nie mogą w żadnym wypadku być wyższe niż 13 % opłaty za przejazd uiszczanej za równorzędne pojazdy nieobjęte zniżką lub ulgą.

4c. O wszelkich taryfach ulgowych i zniżkowych informuje się Komisję, która sprawdza je pod względem zgodności z warunkami określonymi w ust. 4a i 4b oraz zatwierdza je zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9c ust. 2.

(*) Dz.U. L 370 z 31.12.1995, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 432/2004 (Dz.U. L 71 z 10.3.2004, str. 3).»

c) ustęp 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Rozwiązania dotyczące pobierania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury nie mogą powodować nieuzasadnionych niekorzystnych skutków finansowych lub innych utrudnień dla osób nieregularnie korzystających z sieci drogowej. W szczególności jeżeli Państwo Członkowskie pobiera opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury wyłącznie z wykorzystaniem systemu, który wymaga użycia urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe, zapewnia ono dostęp do takich urządzeń poprzez odpowiednie rozwiązania administracyjne i gospodarcze.”;

d) w ust. 7 skreśla się akapit drugi i trzeci;

e) ustęp 9 i 10 otrzymują brzmienie:

„9. Opłaty za przejazd opierają się wyłącznie na zasadzie zwrotu kosztów infrastruktury. W szczególności opłaty za przejazd wyliczane na podstawie średniej ważonej muszą być powiązane z kosztami budowy oraz kosztami eksploatacji, utrzymania oraz rozwoju danej sieci infrastruktury. Opłaty za przejazd wyliczane na podstawie średniej ważonej mogą również obejmować zwrot z kapitału lub marżę określone w oparciu o warunki rynkowe.

10. a) Bez uszczerbku dla opłat za przejazd wyliczanych na podstawie średniej ważonej, o których mowa w ust. 9, Państwa Członkowskie mogą różnicować stawki tych opłat dla celów takich jak walka z zanieczyszczeniem środowiska i zatłoczeniem na drogach, minimalizowanie szkód w infrastrukturze, optymalne wykorzystanie danej infrastruktury lub propagowanie bezpieczeństwa drogowego, o ile taka modyfikacja:

- jest proporcjonalna do założonego celu,
- jest przejrzysta i niedyskryminująca, w szczególności ze względu na narodowość przewoźnika, państwo lub miejsce prowadzenia przez niego działalności gospodarczej, miejsce rejestracji pojazdu lub miejsce pochodzenia bądź przeznaczenia transportu,
- nie zmierza do osiągnięcia dodatkowych wpływów z opłat za przejazd; wszelkie niezamierzone zwiększenie wpływów (powodujące niezgodność opłat za przejazd wyliczanych na podstawie średniej ważonej z ust. 9) równoważone jest poprzez zmiany w strukturze modyfikacji, które muszą być wprowadzone w ciągu dwóch lat od końca roku obrachunkowego, w którym osiągnięte zostały dodatkowe wpływy,
- pozostaje w zgodzie z maksymalną elastycznością progów ustanowionych w lit. b);

b) z zastrzeżeniem warunków przewidzianych w lit. a), opłaty za przejazd mogą być różnicowane według:

- klasy emisji EURO określonej w załączniku 0, w tym poziomu pyłu (PM) i tlenków azotu

(NO_x), pod warunkiem że żadna opłata za przejazd nie przekracza dwukrotności opłaty za przejazd pobieranej od pojazdów równorzędnych spełniających najsurowsze normy emisji spalin, lub

— pory dnia, kategorii dnia i pory roku, pod warunkiem że:

i) żadna opłata za przejazd nie przekracza dwukrotności opłaty za przejazd pobieranej w najtańszej porze dnia, kategorii dnia lub porze roku; lub

ii) jeżeli do najtańszego okresu stosowana jest stawka zerowa, dopłata za najdroższą porę dnia, kategorię dnia lub porę roku nie przekracza połowy stawki opłaty, która w innym przypadku byłaby zastosowana do danego pojazdu.

Państwa Członkowskie muszą zróżnicować opłaty za przejazdy zgodnie z pierwszym tiret najpóźniej w 2010 r. lub, w przypadku umów koncesyjnych, przy odnawianiu tych umów.

Państwo Członkowskie może jednak odstąpić od tego wymogu, jeżeli:

i) spowodowałyby to poważne naruszenie spójności systemów pobierania opłat za przejazd na jego terytorium;

ii) wprowadzenie takiego zróżnicowania nie byłoby technicznie wykonalne w danym systemie pobierania opłat za przejazd; lub

iii) spowodowałyby to, że pojazdy emitujące największą ilość zanieczyszczeń przestałyby korzystać z transeuropejskich sieci drogowych, co miało wpływ na bezpieczeństwo drogowe i zdrowie publiczne.

Komisja powiadamiana jest o każdym przypadku takiego odstępstwa.

c) Z zastrzeżeniem warunków określonych w lit. a), stawki opłat za przejazd mogą w wyjątkowych przypadkach, w związku z konkretnymi przedsięwzięciami o doniosłym znaczeniu dla Europy, podlegać innym modyfikacjom, tak aby zapewnić rentowność takich przedsięwzięć w warunkach bezpośredniej konkurencji z innymi rodzajami środków transportu pojazdów. Powstały system opłat musi być liniowy, proporcjonalny, podany do publicznej wiadomości, dostępny na równych warunkach dla wszystkich użytkowników infrastruktury i nie może powodować dodatkowych kosztów przenoszonych pod postacią wyższych opłat za przejazd na innych użytkowników infrastruktury. Przed wdrożeniem takiego systemu opłat Komisja bada go pod kątem zgodności z warunkami określonymi w niniejszej literze.”;

f) dodaje się następujące ustępy:

„11. Bez uszczerbku dla art. 9 ust. 1 i 1a, w wyjątkowych przypadkach dotyczących infrastruktury w rejonach górskich i po poinformowaniu Komisji, możliwe jest pobieranie dopłaty obok opłaty za przejazd określonymi odcinkami dróg:

- a) które są w znacznym stopniu zatłoczone, co utrudnia swobodny przepływ pojazdów; lub
- b) których użytkowanie przez pojazdy stanowi przyczynę znacznych szkód w środowisku,

pod warunkiem że:

- wpływy osiągnięte z dopłat są inwestowane w priorytetowe przedsięwzięcia o istotnym znaczeniu dla Europy, określone w załączniku III do decyzji nr 884/2004/WE, które bezpośrednio przyczyniają się do zmniejszenia zatłoczenia dróg lub szkód w środowisku i które dotyczą tego samego ciągu, w którym znajduje się odcinek drogi obłożony dopłatą,
- dopłata, o którą mogą zostać zwiększone opłaty za przejazd różnicowane zgodnie z ust. 10, nie przekracza 15 % opłaty za przejazd wyliczanej na podstawie średniej ważonej zgodnie z ust. 9, z wyjątkiem sytuacji, w których osiągnięte wpływy są inwestowane w transgraniczne odcinki priorytetowych przedsięwzięć o istotnym znaczeniu dla Europy, obejmujące infrastrukturę w regionach górskich – w takich sytuacjach dopłata nie może przekroczyć 25 %,
- zastosowanie dopłaty nie powoduje nierównego traktowania zarobkowego ruchu pojazdów w porównaniu z innymi użytkownikami dróg,
- plany finansowe dla infrastruktury, do której stosuje się dopłatę, oraz analiza zysków i strat przeprowadzona dla nowego przedsięwzięcia infrastrukturalnego są przedkładane Komisji przed zastosowaniem dopłaty,
- okres, w którym ma być stosowana dopłata, jest uprzednio określany i ograniczany, a pod względem oczekiwanych wpływów jest zgodny z przedstawionymi planami finansowymi i analizą zysków i strat.

Zastosowanie niniejszego przepisu do nowych przedsięwzięć transgranicznych podlega zatwierdzeniu przez zainteresowane Państwa Członkowskie.

Po otrzymaniu planu finansowego od Państwa Członkowskiego zamierzającego wprowadzić dopłatę Komisja udostępnia tę informację członkom Komitetu, o którym mowa w art. 9c ust. 1. Jeżeli Komisja stwierdzi, że planowana dopłata nie spełnia warunków przewidzianych w niniejszym ustępie lub że wywrze

ona znaczny niekorzystny wpływ na rozwój gospodarczy regionów peryferyjnych, może ona odrzucić projekt wprowadzenia opłat przedstawiony przez zainteresowane Państwo Członkowskie albo wystąpić z wnioskiem o jego zmianę, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9c ust. 2.

12. Jeżeli w razie kontroli kierowca nie jest w stanie przedstawić dokumentów niezbędnych do potwierdzenia informacji, o których mowa w ust. 10 lit. b) pierwsze tiret, oraz rodzaju pojazdu, Państwo Członkowskie może zastosować opłaty za przejazd do najwyższej przewidzianej wysokości.”;

3) dodaje się następujący artykuł:

„Artykuł 7a

1. Przy określaniu poziomów opłat za przejazd wyliczanych na podstawie średniej ważonej pobieranych w odniesieniu do danej sieci infrastruktury lub w odniesieniu do jej wyraźnie określonej części Państwo Członkowskie uwzględnia różnorodne koszty określone w art. 7 ust. 9. Uwzględnione koszty odnoszą się do sieci lub jej części, za którą są pobierane opłaty za przejazd oraz do pojazdów, które podlegają opłatom za przejazd. Państwo Członkowskie mogą postanowić, że nie będą odzyskiwać tych kosztów z wpływów z opłat za przejazd lub że będą odzyskiwać tylko część tych kosztów.

2. Opłaty za przejazd są określane zgodnie z art. 7 oraz ust. 1 niniejszego artykułu.

3. W przypadku nowych systemów pobierania opłat za przejazd, innych niż rozwiązania przewidujące opłaty za przejazd pobierane w ramach koncesji i wprowadzone przez Państwa Członkowskie po dniu 10 czerwca 2008 r., Państwa Członkowskie obliczają koszty przy zastosowaniu metodologii opartej na podstawowych zasadach wyliczeń zawartych w załączniku III.

W przypadku nowych opłat za przejazd pobieranych w ramach koncesji wprowadzonych po dniu 10 czerwca 2008 r., opłaty za przejazd nie mogą być wyższe niż to wynika z zastosowania metodologii opartej na podstawowych zasadach wyliczeń zawartych w załączniku III. Ocena takiej równorzędności jest dokonywana na podstawie odpowiednio długiego okresu odniesienia właściwego dla danego rodzaju umowy koncesyjnej.

Systemy pobierania opłat za przejazd obowiązujące już w dniu 10 czerwca 2008 r. lub te, na które, zgodnie z procedurą udzielania zamówień publicznych, wpłynęły oferty lub odpowiedzi na zaproszenie do udziału w procedurze negocjacji przed dniem 10 czerwca 2008 r., nie podlegają obowiązkowi zawartym w niniejszym ustępie w okresie ich obowiązywania oraz pod warunkiem że nie zostaną zmienione w znacznym stopniu.

4. Państwa Członkowskie informują Komisję, co najmniej cztery miesiące przed wprowadzeniem nowych systemów pobierania opłat za przejazd:

a) w przypadku systemów pobierania opłat za przejazd innych niż rozwiązania przewidujące opłaty za przejazd pobierane w ramach koncesji:

— o wartościach jednostkowych i innych parametrach stosowanych przez nie do obliczania różnych elementów kosztów, oraz

— o czytelnych danych dotyczących pojazdów podlegających ich systemowi opłat za przejazd oraz geograficznego zasięgu sieci drogowej lub jej części, branych pod uwagę przy każdorazowym obliczaniu kosztów oraz procentu kosztów, który starają się odzyskać;

b) w przypadku systemu pobierania opłat za przejazd przewidującego opłaty za przejazd pobierane w ramach koncesji:

— o umowach koncesyjnych lub istotnych zmianach wprowadzonych do takich umów,

— o modelu bazowym, na podstawie którego podmiot udzielający koncesji sformułował ogłoszenie o koncesji, o którym mowa w załączniku VII B do dyrektywy 2004/18/WE; model ten zawiera szacunkowe koszty określone w art. 7 ust. 9 przewidziane przez koncesję, prognozowane obciążenie ruchem pojazdów z podziałem na rodzaj pojazdów, przewidywaną wysokość opłat za przejazd oraz określenie geograficznego zasięgu sieci dróg podlegającej umowie koncesyjnej.

5. Państwa Członkowskie informują Komisję także o nowych systemach pobierania opłat za przejazd stosowanych na drogach równoległych, na które może zostać skierowany ruch z transeuropejskiej sieci drogowej lub które stanowią bezpośrednią konkurencję dla niektórych części tej sieci, najpóźniej cztery miesiące przed ich wprowadzeniem. W informacji takiej określić należy co najmniej: geograficzny zakres sieci objętej opłatami za przejazd, pojazdy objęte opłatami oraz przewidywaną wysokość opłat za przejazd wraz z wyjaśnieniem dotyczącym sposobu ich obliczenia.

6. W przypadkach podlegających wymogom zawartym w ust. 3 Komisja przedstawia, w terminie czterech miesięcy od otrzymania informacji zgodnie z ust. 4, opinię stwierdzającą, czy wymogi te zostały spełnione.

Komisja może również wydać opinię na temat systemów pobierania opłat za przejazd, o których mowa w ust. 5, w szczególności jeżeli chodzi o proporcjonalność i przejrzystość proponowanych rozwiązań oraz skutków, jakie najprawdopodobniej miałyby one dla konkurencji na rynku wewnętrznym oraz dla swobodnego przepływu towarów.

Opinie Komisji są udostępniane Komitetowi, o którym mowa w art. 9c ust. 1.

7. Jeżeli Państwo Członkowskie chce zastosować postanowienia art. 7 ust. 11 w odniesieniu do systemów pobierania opłat za przejazd już istniejących w dniu 10 czerwca 2008 r. dostarcza ono odpowiednich informacji w celu wykazania, że opłata za przejazd wyliczana na podstawie średniej ważonej zastosowana do danej infrastruktury jest zgodna z art. 2 lit. aa) oraz art. 7 ust. 9 i 10.”;

4) dodaje się następujący artykuł:

„Artykuł 7b

Niniejsza dyrektywa nie narusza swobody Państw Członkowskich, które wprowadzają system opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury, w zakresie udzielenia, z zastrzeżeniem art. 87 i 88 Traktatu, odpowiedniego wyrównania za te opłaty.”;

5) w art. 8 ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) uiszczanie wspólnych opłat za korzystanie z infrastruktury daje dostęp do sieci infrastruktury określonej przez uczestniczące w systemie Państwa Członkowskie zgodnie z art. 7 ust. 1.”;

6) dodaje się następujący artykuł:

„Artykuł 8a

Każde Państwo Członkowskie monitoruje system opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury w celu zapewnienia jego przejrzystego i niedyskryminacyjnego funkcjonowania.”;

7) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustęp 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsza dyrektywa nie stanowi dla Państw Członkowskich przeszkody w niedyskryminacyjnym stosowaniu:

a) specjalnych podatków lub opłat:

— pobieranych przy rejestracji pojazdów, lub

— nakładanych na pojazdy lub ładunki o ponadnormatywnych masach lub wymiarach;

b) opłat parkingowych oraz specjalnych opłat za poruszanie się pojazdów po obszarach miejskich.

1a. Niniejsza dyrektywa nie stanowi dla Państw Członkowskich przeszkody w niedyskryminacyjnym stosowaniu:

a) opłat regulacyjnych, mających w szczególności przeciwdziałać tworzeniu się zatorów w określonych porach dnia i miejscach;

b) opłat regulacyjnych, mających w szczególności przeciwdziałać negatywnym skutkom dla środowiska naturalnego, z zanieczyszczeniem powietrza włącznie

na wszelkich drogach, szczególnie w obszarze miejskim, w tym na drogach należących do transeuropejskiej sieci drogowej przechodzących przez obszar miejski.”;

b) ustęp 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Państwa Członkowskie określają sposób wykorzystania wpływów z opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej. Aby umożliwić rozwój sieci transportowej jako całości, wpływy z opłat powinny być wykorzystywane na rzecz sektora transportowego i przyczyniać się do optymalizacji całego systemu transportowego.”;

8) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 9a

Państwa Członkowskie ustalają odpowiednie kontrole i określają system sankcji stosowanych za naruszenie przepisów krajowych przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy. Przyjmują one wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wprowadzenia ich w życie. Ustanowione sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające.

Artykuł 9b

Komisja ułatwia dialog i wymianę wiedzy technicznej pomiędzy Państwami Członkowskimi w związku z wprowadzeniem w życie niniejszej dyrektywy, a w szczególności załącznika III. Komisja uaktualnia oraz objaśnia załączniki 0, III i IV w związku z postępem technicznym oraz załączniki I i II w związku z inflacją, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9c ust. 3.

Artykuł 9c

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet.

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

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi trzy miesiące.

4. Komitet przyjmuje swój regulamin.”;

9) artykuł 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

Najpóźniej dnia 10 czerwca 2011 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie wprowadzenia w życie i skutków niniejszej dyrektywy, uwzględniając rozwój technologiczny i tendencje w nasileniu ruchu, w tym wykorzystanie pojazdów o masie powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton, oraz

oceniając jej wpływ na rynek wewnętrzny, w tym na regiony wspiarskie, regiony bez dostępu do morza i regiony peryferyjne Wspólnoty, poziomy inwestycji w sektorze oraz jej wpływ na realizację celów polityki zrównoważonego rozwoju w transporcie.

Państwa Członkowskie przekazują Komisji informacje niezbędne do sporządzenia sprawozdania najpóźniej dnia 10 grudnia 2010 r.

Najpóźniej dnia 10 czerwca 2008 r. Komisja przedstawi, po zbadaniu wszystkich opcji, w tym kosztów związanych z ochroną środowiska, hałasem, natężeniem ruchu i ochroną zdrowia, powszechnie stosowany, przejrzysty i zrozumiały model oceny wszelkich zewnętrznych kosztów jako podstawy obliczania w przyszłości opłat za korzystanie z infrastruktury. Model ten musi być połączony z analizą skutków internalizacji kosztów zewnętrznych w odniesieniu do wszystkich środków transportu oraz strategią na rzecz stopniowego wdrażania tego modelu w odniesieniu do wszystkich środków transportu.

Do sprawozdania i do modelu dołącza się, w razie potrzeby, wnioski dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wprowadzenia dalszych zmian do niniejszej dyrektywy.”;

10) tabela zawarta w załączniku II i określająca poziom opłat rocznych otrzymuje brzmienie:

	„Maksymalnie trzy osie	Minimalnie cztery osie
EURO 0	1 332	2 223
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV oraz czystsze	797	1 329”;

11) ostatnie zdanie załącznika II otrzymuje brzmienie:

„Dzienna opłata za korzystanie z infrastruktury jest jednokowa dla wszystkich kategorii pojazdów i wynosi 11 EUR.”;

12) dodaje się załącznik 0, którego treść zawarta jest w załączniku I do niniejszej dyrektywy;

13) dodaje się załącznik III, którego treść zawarta jest w załączniku II do niniejszej dyrektywy;

14) dodaje się załącznik IV, którego treść zawarta jest w załączniku III do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej dnia 10 czerwca 2008 r. i niezwłocznie informują o nich Komisję.

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

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji tekst przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą, wraz z tabelą przedstawiającą, w jaki sposób przepisy niniejszej dyrektywy odpowiadają przyjętym przepisom krajowym.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 17 maja 2006 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

J. BORRELL FONTELLES
Przewodniczący

W imieniu Rady

H. WINKLER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

„ZAŁĄCZNIK 0

LIMITY EMISJI

1. Pojazdy »EURO 0«

Emisja tlenku węgla (CO) g/kWh	Emisja węglowodorów (HC) g/kWh	Emisja tlenków azotu (NO _x) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Pojazdy »EURO I«/»EURO II«

	Emisja tlenku węgla (CO) g/kWh	Emisja węglowodorów (HC) g/kWh	Emisja tlenków azotu (NO _x) g/kWh	Emisja cząstek stałych (PT) g/kWh
Pojazdy »EURO I«	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Pojazdy »EURO II«	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ Do wartości limitu emisji cząstek stałych w przypadku silników o mocy znamionowej 85 kW lub mniejszej stosuje się współczynnik 1,7.

3. Pojazdy »EURO III«/»EURO IV«/»EURO V«/»EEV«

Emisje właściwe tlenku węgla, węglowodorów ogółem, tlenków azotu i cząstek stałych określone przez badanie ESC oraz nieprzezroczystość gazów spalinowych określona przez badanie ERL nie mogą przekraczać następujących wartości ⁽¹⁾:

	Emisja tlenku węgla (CO) g/kWh	Emisja węglowodorów (HC) g/kWh	Emisja tlenków azotu (NO _x) g/kWh	Emisja cząstek stałych (PT) g/kWh	Gazy spalinowe m ⁻¹
Pojazdy »EURO III«	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Pojazdy »EURO IV«	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Pojazdy »EURO V«	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Pojazdy »EEV«	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Cykl badań oznacza ciąg punktów pomiarowych wyznaczonych przez zadane parametry (prędkość i moment obrotowy) w stałych (badanie ESC) lub w zmiennych (badanie ETC i ELR) warunkach pracy silnika.

⁽²⁾ 0,13 dla silników, których jednostkowa pojemność cylindra nie przekracza 0,7 dm³, a nominalna prędkość obrotowa przekracza 3 000 min⁻¹.

4. Przeszłe klasy emisji pojazdów zdefiniowane w dyrektywie 88/77/EWG i jej zmianach mogą być rozważone.”

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK III

PODSTAWOWE ZASADY ALOKACJI KOSZTÓW I OBLICZANIA OPŁAT ZA PRZEJAZD

Niniejszy załącznik określa podstawowe zasady obliczania opłat za przejazd wliczanych na podstawie średniej ważonej zgodnie z art. 7 ust. 9. Obowiązek powiązania opłat za przejazd z kosztami nie narusza swobody Państw Członkowskich w zakresie wyboru, zgodnie z art. 7a ust. 1, możliwości odstąpienia od pełnego odzyskania kosztów z wpływów z opłat za przejazd ani ich swobody, zgodnie z art. 7 ust. 10, w zakresie ustalania kwot określonych opłat na poziomie innym niż średni⁽¹⁾.

Stosowanie niniejszych zasad musi być w pełni zgodne z innymi aktualnymi obowiązkami wynikającymi z prawa wspólnotowego, w szczególności z wymogiem zawierania umów koncesyjnych zgodnie z dyrektywą 2004/18/WE i innymi instrumentami wspólnotowymi dotyczącymi zamówień publicznych.

W przypadku gdy Państwo Członkowskie prowadzi negocjacje z jedną lub kilkoma osobami trzecimi w celu zawarcia umowy koncesyjnej dotyczącej budowy lub eksploatacji części jego infrastruktury lub w tym celu przyjmuje podobne ustalenia oparte na krajowym ustawodawstwie lub porozumieniu, które jest zawierane przez rząd Państwa Członkowskiego, zgodność z niniejszymi zasadami oceniana jest na podstawie wyniku tych negocjacji.

1. Definicja sieci i pojazdów objętych przepisami

- Jeżeli nie można wprowadzić jednolitego systemu opłat dla całej transeuropejskiej sieci drogowej, Państwo Członkowskie określa dokładnie część lub części sieci, które będą podlegały systemowi opłat, jak również system, który stosuje do klasyfikacji pojazdów w celu różnicowania opłat. Państwa Członkowskie określają także, czy ich system pobierania opłat obejmuje również pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej mniejszej niż 12 ton.
- Jeżeli Państwo Członkowskie podejmie decyzję o przyjęciu odmiennego systemu dotyczącego odzyskiwania kosztów poniesionych w związku z różnymi częściami jego sieci (co dopuszcza art. 7a ust. 1), każda dokładnie określona część sieci podlega oddzielnemu obliczeniu kosztów. Państwo Członkowskie może podjąć decyzję o podzieleniu swojej sieci na dokładnie określone części, tak aby ustalić oddzielne rozwiązania koncesyjne lub podobne rozwiązania dla każdej części.

2. Koszty infrastruktury**2.1 Koszty inwestycji**

- Koszty inwestycji obejmują koszty budowy (w tym koszty finansowe) i koszty rozwoju infrastruktury, a także, w stosownych przypadkach, zwrot z inwestycji kapitału lub marżę. Koszty te muszą ponadto obejmować koszty nabycia gruntu, planowania, projektowania, nadzoru umów budowlanych i zarządzania przedsięwzięciem oraz koszty badań archeologicznych i geotechnicznych, jak również inne odpowiednie koszty dodatkowe.
- Odzyskiwanie kosztów budowy opiera się albo na zakładanym okresie użytkowania infrastruktury albo na takim innym okresie amortyzacji (nie krótszym niż 20 lat), który może być uznany za odpowiedni ze względu na finansowanie na podstawie umowy koncesyjnej lub w inny sposób. Długość okresu amortyzacji może być kluczową zmienną w negocjacjach dotyczących zawierania umów koncesyjnych, szczególnie jeśli zainteresowane Państwo Członkowskie chce jako część umowy ustalić maksymalny poziom stosowanej opłaty za przejazd wliczanej na podstawie średniej ważonej.
- Bez uszczerbku dla obliczania kosztów inwestycyjnych, odzyskiwanie kosztów może:
 - być rozłożone równomiernie na okres amortyzacji lub warte względem okresu początkowego, środkowego lub końcowego, pod warunkiem że takie ważenie odbywa się w przejrzysty sposób,
 - przewidywać indeksację opłat za przejazd w okresie amortyzacji.
- Wszystkie koszty historyczne muszą opierać się na zapłaconych kwotach. Koszty, które jeszcze należy ponieść, oblicza się w oparciu o uzasadnione prognozy kosztów.

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

- Można założyć, że inwestycje rządowe są finansowane z pożyczek. Stopa odsetek, którą należy stosować dla kosztów historycznych, jest ustalana na poziomie stóp stosowanych w tym okresie dla pożyczek rządowych.
- Koszty muszą być rozłożone między pojazdy ciężarowe na obiektywnych i przejrzystych zasadach, z uwzględnieniem proporcji ruchu pojazdów ciężarowych korzystających z sieci oraz związanych z tym kosztów. W tym celu liczba pojazdokilometrów przejechanych przez pojazdy ciężarowe może być skorygowana przez obiektywnie uzasadnione »współczynniki równoważne«, takie jak te zawarte w pkt 4 ⁽¹⁾.
- Rezerwa na pokrycie szacowanego zwrotu z kapitału lub marży musi być uzasadniona w świetle warunków rynkowych i może być różnicowana w celu zachęcenia osoby trzeciej będącej stroną umowy do poprawy w zakresie wymogów dotyczących jakości usług. Zwrot z kapitału może być oceniony przy użyciu wskaźników ekonomicznych, takich jak IRR (wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji) lub WACC (średni ważony koszt kapitału).

2.2 Roczne koszty utrzymania i koszty robót remontowych

- Koszty te obejmują zarówno roczne koszty utrzymania sieci, jak i okresowe koszty związane z remontem, wzmocnieniem i ponownym układaniem nawierzchni, w celu utrzymania stałego poziomu funkcjonalności eksploatacyjnej sieci.
- Koszty takie muszą być rozłożone między pojazdy ciężarowe i inne pojazdy na podstawie aktualnych i prognozowanych udziałów w przejechanych pojazdokilometrach i mogą być korygowane przy pomocy obiektywnie uzasadnionych współczynników równoważnych, takich jak te zawarte w pkt 4.

3. Koszty eksploatacji, zarządzania i pobierania opłat za przejazd

Koszty te obejmują wszystkie koszty ponoszone przez operatora infrastruktury, które nie zostały ujęte w sekcji 2 i które odnoszą się do wykonania i eksploatacji infrastruktury oraz zarządzania nią, jak i do systemu pobierania opłat za przejazd. Obejmują one w szczególności:

- koszty budowy, utworzenia i utrzymania stanowisk do pobierania opłat za przejazd i innych systemów płatności,
- bieżące koszty eksploatacji, administrowania i egzekwowania systemu pobierania opłat,
- opłaty i koszty administracyjne związane z umowami koncesyjnymi,
- koszty zarządzania, administracji i obsługi związane z eksploatacją infrastruktury.

Koszty mogą obejmować zwrot z kapitału lub marżę odzwierciedlającą stopień przeniesionego ryzyka.

Koszty takie muszą być rozłożone w sprawiedliwy i przejrzysty sposób między wszystkie klasy pojazdów, które podlegają systemowi pobierania opłat.

4. Udział pojazdów towarowych w ruchu, wskaźniki równoważne i mechanizm korekcyjny

- Obliczanie opłat za przejazd oparte jest na rzeczywistych lub prognozowanych udziałach pojazdów ciężarowych w przejechanych pojazdokilometrach, skorygowanych, o ile jest to pożądane, przy zastosowaniu wskaźników równoważnych, w celu uwzględnienia wyższych kosztów budowy i naprawy infrastruktury, z której korzystają pojazdy towarowe.
- Poniższa tabela przedstawia zestawienie orientacyjnych wskaźników równoważnych. W przypadku gdy Państwo Członkowskie stosuje wskaźniki równoważne ze współczynnikami innymi niż w tabeli, muszą się one opierać na obiektywnie uzasadnionych kryteriach i muszą zostać podane do wiadomości publicznej.

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

Klasa pojazdu ⁽¹⁾	Wskaźniki równoważne		
	Prace remontowe ⁽²⁾	Inwestycje	Roczne utrzymanie
Między 3,5 t a 7,5 t, klasa 0	1	1	1
> 7,5 t, klasa I	1,96	1	1
> 7,5 t, klasa II	3,47	1	1
> 7,5 t, klasa III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Patrz: załącznik IV w celu określenia klasy pojazdu.

⁽²⁾ Klasy pojazdów odpowiadają naciskowi na oś o wartości odpowiednio 5,5, 6,5, 7,5 i 8,5 ton.

- Systemy opłat za przejazd oparte na prognozach poziomu natężenia ruchu muszą obejmować mechanizm korekcyjny, przy czym opłaty za przejazd muszą być okresowo dostosowywane, tak aby skorygować za mały lub za duży poziom odzyskiwania kosztów spowodowany błędami w prognozowaniu.”

ZAŁĄCZNIK III

„ZAŁĄCZNIK IV

ORIENTACYJNA KLASYFIKACJA POJAZDÓW

Klasy pojazdów podane są w poniższej tabeli.

Pojazdy podzielono na podkategorie 0, I, II i III, według szkód powodowanych przez nie w nawierzchni dróg, w porządku rosnącym (klasa III stanowi zatem kategorię pojazdów powodujących największe szkody dla infrastruktury drogowej). Szkody rosną wykładniczo wraz ze wzrostem nacisku na oś.

Wszystkie pojazdy silnikowe oraz zespoły pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 7,5 tony należą do klasy szkód 0.

Pojazdy silnikowe

Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznany za równoważne ⁽¹⁾		Inne systemy zawieszenia osi jezdnych		Klasa szkód
Liczba osi i dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Liczba osi i dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		
Nie mniej niż	Mniej niż	Nie mniej niż	Mniej niż	
<i>Dwie osie</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
<i>Trzy osie</i>				
15	17	15	17	II
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	
		25	26	
<i>Cztery osie</i>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 59). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 67 z 9.3.2002, str. 47).

Zespoły pojazdów (pojazdy przegubowe oraz pociągi drogowe)

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