

**PL**

**PL**

**PL**



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 8.7.2008  
KOM(2008) 436 wersja ostateczna

2008/0147 (COD)

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

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

**{SEK(2008) 2208}**

**{SEK(2008) 2209}**

(przedstawiona przez Komisję)

## UZASADNIENIE

### 1. KONTEKST WNIOSKU

#### 1.1. Podstawa i cele wniosku

W 2006 r. Parlament Europejski i Rada wezwały Komisję do sporządzenia sprawozdania w sprawie uniwersalnego, przejrzystego i zrozumiałego modelu oceny zewnętrznych kosztów transportu, takich jak zanieczyszczenie i zatory, służącego jako podstawa do obliczania opłat za korzystanie z infrastruktury. Komisję poproszono o zaproponowanie strategii stopniowego wdrożenia tego modelu we wszystkich sektorach transportu, oraz o dołączenie do niej, w stosownym przypadku, wniosku dotyczącego zmiany dyrektywy 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe<sup>1</sup>.

Ostatnio, w swojej rezolucji z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie zrównoważonej europejskiej polityki transportowej, Parlament Europejski ponaglił Komisję w kwestii przedstawienia takiego modelu, zaproponowania strategii jego wdrożenia dla wszystkich rodzajów transportu, oraz przedstawienia wniosków legislacyjnych, poczynając od przeglądu wspomnianej dyrektywy.

Wraz z niniejszym wnioskiem do Parlamentu i Rady skierowany został komunikat zawierający model oraz strategię (zob. COM(2008) 435). Celem jest prawidłowe ustalenie kosztów transportu, lepiej odzwierciedlające koszty faktycznego użytkowania pojazdów, pociągów, samolotów i statków w zakresie zanieczyszczeń, zatoru i zmian klimatycznych.

Wymaga to zastosowania podejścia stopniowego we wszystkich rodzajach transportu, a zwłaszcza w sektorze drogowym z uwagi na jego znaczenie dla systemu transportowego oraz wkład w poziom ruchu i emisji. W przypadku tego sektora oznacza to szersze stosowanie opłat za przejazd, które są zróżnicowane w zależności od pokonanej odległości, miejsca i czasu użytkowania, proporcjonalnie do kosztów zewnętrznych powodowanych przez pojazdy.

Załączony wniosek stanowi wkład do takiej szerszej strategii. Jego celem jest zachęcenie państw członkowskich do wdrożenia zróżnicowanych opłat w celu poprawy wydajności i ekologiczności transportu drogowego towarów. Zmierza on do zmiany dyrektywy 1999/62/WE w celu stworzenia ram umożliwiających państwom członkowskim obliczanie i różnicowanie opłat za przejazd na podstawie kosztów zanieczyszczenia spowodowanego ruchem oraz kosztów zatoru w sposób zgodny z zasadami rynku wewnętrznego.

Opłaty te zachęcą przewoźników do korzystania z bardziej ekologicznych pojazdów, wybierania mniej obciążonych tras, do zoptymalizowania załadunku swoich pojazdów, a ostatecznie do bardziej efektywnego wykorzystania infrastruktury.

---

<sup>1</sup> Artykuł 11 zmienionej dyrektywy 1999/62/WE.

## 1.2. Kontekst ogólny

Transport odgrywa kluczową rolę w życiu gospodarczym i społecznym. Opiera się on jednak w znacznym stopniu na ropie, a korzystanie z niego stwarza koszty dla społeczeństwa pod względem: kosztów zdrowotnych oraz strat w produkcji powodowanych przez zanieczyszczenie powietrza i zanieczyszczenie hałasem oraz wypadki; czasu i paliwa traconego w zatorach; oraz większych szkód w środowisku, takich jak zmiany klimatyczne.

Wspomniane koszty zewnętrzne ponoszone są obecnie przez resztę społeczeństwa w postaci ogólnego opodatkowania na rzecz policji, służb zarządzających drogami i leczenia szpitalnego albo w postaci skutków hałasu, emisji i wypadków dla zdrowia ludzi i jakości życia.

Mniej więcej 90% tych negatywnych skutków przypisuje się zazwyczaj transportowi drogowemu, a jedną czwartą transportowi drogowemu towarów. Z uwagi na stały rozwój transportu drogowego towarów, zwłaszcza międzynarodowego transportu drogowego towarów, który według prognoz podwoi się między 2000 a 2020 r., wspomniane koszty społeczne będą najprawdopodobniej rosnąć.

Jak podkreślono przy okazji przeglądu europejskiej polityki transportowej w 2006 r., optymalizacja europejskich łańcuchów logistycznych, ekologizacja i zwiększenie wydajności całej branży transportowej, a wreszcie zapewnienie bardziej zrównoważonego transportu wymagają zastosowania szerokiego wachlarza narzędzi politycznych na poziomie UE i państw członkowskich. Odpowiednia polityka makroekonomiczna nie może opierać się tylko na stronie podaźowej transportu, ale musi uwzględniać politykę cenową, która w gospodarce rynkowej jest skutecznym sposobem na lepsze zarządzanie stroną popytową transportu i osiągnięcie bardziej efektywnego wykorzystania infrastruktury.

Obecne obciążenia nałożone na transport drogowy towarów są odzwierciedleniem bardzo różnych podejść poszczególnych państw członkowskich. Niektóre państwa opierają się na kombinacji różnych instrumentów podatkowych (podatki paliwowe oraz podatki od pojazdów). W innych państwach polityka fiskalna jest bardziej zróżnicowana i obejmuje opłaty za korzystanie z infrastruktury drogowej w celu odzyskania kosztów infrastruktury od przewoźników korzystających z autostrad. Opłaty za korzystanie z infrastruktury mają postać opłat czasowych (np. eurowinieta<sup>2</sup>), wprowadzonych często jako rozwiązanie przejściowe, lub opłat uzależnionych od pokonanej odległości (opłaty za przejazd) pobieranych na poszczególnych odcinkach dróg lub na całej sieci dróg głównych.

W większości przypadków obciążenia nałożone obecnie przez państwa członkowskie nie dostarczają odpowiednich sygnałów cenowych. Wszyscy użytkownicy dróg traktowani są jednakowo, niezależnie od powodowanego przez nich zatoru czy zanieczyszczenia. Nie otrzymują oni skutecznych zachęt do korzystania z bardziej ekologicznych pojazdów ani do dostosowania się, jeżeli chodzi o wybór przez nich tras i sposobu przemieszczania się. O ile pobierane są opłaty od samochodów

---

<sup>2</sup> Winieta lub nalepka na podstawie porozumienia między kilkoma państwami członkowskimi, zapewniająca dostęp do sieci dróg na terytorium każdego z tych państw — stąd nazwa „eurowinieta”.

ciężarowych za przejazd autostradą na obszarach wiejskich, nie ponoszą one zazwyczaj żadnych opłat za korzystanie z infrastruktury na terenach gęsto zaludnionych, chociaż koszty z tym związane pod względem zanieczyszczenia i zatoru mogą być średnio pięć razy wyższe.

Z wyjątkiem kosztów zmian klimatycznych, większość kosztów zewnętrznych ponoszona jest przez ludność oraz władze lokalne lub krajowe terytorium, na którym odbywa się transport, a nie terytorium, gdzie pojazd jest zarejestrowany czy tankowany. Koszty te różnią się w zależności od pokonanej odległości, ekologiczności pojazdu (np. normy emisji Euro) oraz momentu podróży (podróż w godzinach szczytu czy w innym czasie) i miejsca podróży (podróż na obszarze gęsto zaludnionym czy też nie). Odnosi się to zwłaszcza do kosztów zanieczyszczenia, hałasu i zatoru.

Najlepszymi instrumentami cenowymi, pozwalającymi na uczciwe i skuteczne przypisanie tych kosztów użytkownikom, są opłaty za przejazd. Głównym tego powodem jest fakt, że opłaty za przejazd można różnicować biorąc pod uwagę główne czynniki zanieczyszczenia i zatoru. Inaczej niż w przypadku podatków paliwowych, można różnicować je w zależności od norm emisji dla pojazdów; w przeciwieństwie do podatków od pojazdów czy czasowych opłat za korzystanie z infrastruktury (winiet), można różnicować je w zależności od intensywności, miejsca i czasu użytkowania. Pozwala to na ustalenie opłat za przejazd na poziomie, który najlepiej uwzględnia rzeczywiste użytkowanie pojazdów, a tym samym faktycznie powodowane przez użytkowników koszty zewnętrzne.

Z przeprowadzonej przez Komisję analizy skutków wynika, że nawet niewielki stopień zróżnicowania opłat za przejazd na podstawie kosztu zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem spowodowanego ruchem drogowym oraz kosztu zatoru, którymi obciążane są inne pojazdy, przyniosłby znaczące korzyści społeczne w postaci oszczędności czasu, zmniejszenia zanieczyszczenia, poprawy bezpieczeństwa drogowego oraz optymalizacji wykorzystania infrastruktury i całego systemu transportowego. Dzięki zmniejszeniu zużycia paliwa marnowanego w zatorach, zmniejszyłyby się również emisje CO<sub>2</sub>, których źródłem jest transport drogowy. Dlatego też tego rodzaju systemy opłat za przejazd stanowiłyby wkład do strategii dotyczącej zwalczania zmian klimatycznych. Należy podkreślić, że opłata za przejazd ustalana w państwie członkowskim na podstawie kosztów zatoru i zanieczyszczenia ma bezpośredni związek z użytkowaniem infrastruktury. Jej celem jest optymalizacja systemu transportowego i zapewnienie bardziej zrównoważonej mobilności. Opłata za przejazd jest sposobem odzyskania kosztów przez państwo członkowskie, dostawcę infrastruktury i ludność miejscową. Płatność ta zapewnia w zamian prawo do użytkowania infrastruktury oraz korzystania z jej ograniczonej przepustowości i ograniczonych zasobów. Jak przewidziano w załączonym wniosku, przychody z tych opłat zostaną przeznaczone na rozwój alternatywnych rodzajów transportu (bardziej ekologicznych pojazdów, nowej infrastruktury). Ponieważ opłatę za przejazd ponoszą wszyscy użytkownicy – niezależnie od tego, w którym państwie członkowskim są zarejestrowani (i płacą podatki krajowe od pojazdów), ani od tego, gdzie pojazd jest tankowany (i gdzie płacone są podatki paliwowe) – nie istnieje ryzyko, że zakłóci ona konkurencję między przewoźnikami z różnych państw członkowskich.

Jeżeli chodzi o zmiany klimatyczne, wpływ ruchu pojazdów silnikowych ma wymiar globalny. Ich koszt nie zależy od czasu i miejsca użytkowania pojazdu, ale od zużycia paliwa. Dlatego też podatki paliwowe uważa się zazwyczaj za prosty i wydajny sposób internalizacji tego kosztu, niezależnie od wszelkich innych środków podejmowanych dla realizacji celu uzgodnionego na poziomie Unii Europejskiej w odniesieniu do zmniejszania emisji CO<sub>2</sub>. W kwestii tej Komisja zaproponowała już odwołanie się do art. 93 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską w celu lepszej koordynacji podatków od paliw silnikowych, częściowo poprzez podniesienie minimalnej stawki wspólnotowej na olej napędowy wykorzystywany do celów handlowych<sup>3</sup>. Komisja dokona następnie przeglądu dyrektywy w sprawie opodatkowania energii, aby zapewnić lepsze uwzględnienie przez nią celów UE w zakresie zmian klimatycznych i energii. Jeśli jednak do końca 2013 r. nie zostaną osiągnięte zadowalające wyniki, Komisja zbada możliwość ponownego przeglądu dyrektywy w sprawie pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, tak aby nie uniemożliwiała ona państwom członkowskim opodatkowania emisji CO<sub>2</sub> w ramach opłat za przejazd.

Wypadki drogowe stanowią ważny element kosztów społecznych. W roku 2003 Komisja zaproponowała umożliwienie uwzględnienia kosztów wypadków przy wyliczaniu opłat za przejazd. Ten konkretny przepis został jednak ostatecznie odrzucony przez Parlament Europejski i Radę<sup>4</sup>. Na ryzyko wypadku ma wpływ nie tylko pokonywana odległość, lecz także czynniki złożone, takie jak prędkość, jazda pod wpływem alkoholu czy nieużywanie pasów bezpieczeństwa, stąd też instrumenty w postaci stawek ubezpieczeniowych mogą być bardziej skutecznym narzędziem zapobiegania temu ryzyku. Kwestia ta zostanie dokładniej zbadana podczas przeglądu europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa drogowego, którego Komisja zamierza dokonać do 2010 r.

### **1.3. Obowiązująca dyrektywa**

W dyrektywie 1999/62/WE uznaje się zasadę „użytkownik płaci”, zezwalając państwom członkowskim na nakładanie opłat uzależnionych od pokonanej odległości (opłat za przejazd) w celu odzyskania kosztu budowy, utrzymania i eksploatacji infrastruktury. W dyrektywie zezwala się również na stosowanie opłat czasowych poniżej maksymalnej stawki.

Wysokość opłat za przejazd może różnić się w zależności od norm emisji dla pojazdów lub poziomów natężenia ruchu, ale pod warunkiem przestrzegania zasady neutralności przychodów w okresie dwuletnim. Jednakże, z wyjątkiem Niemiec i Republiki Czeskiej, rozwiązanie to nie było praktycznie stosowane. Dzieje się tak między innymi dlatego, że operatorom infrastruktury bardzo trudno jest dostosowywać strukturę opłat do reakcji na popyt w taki sposób, aby utrzymywać swoje przychody na stałym poziomie.

---

<sup>3</sup> Wniosek dotyczący dyrektywy Rady zmieniającej dyrektywę 2003/96/WE w odniesieniu do oleju napędowego stosowanego jako paliwo silnikowe do celów handlowych, COM(2007) 52 wersja ostateczna.

<sup>4</sup> Wniosek dotyczący dyrektywy zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE, COM(2003) 448 wersja ostateczna.

Przedmiotowa dyrektywa została w 2006 r. zmieniona przez dyrektywę 2006/38/WE w celu ustalenia zasad obliczania należnych kosztów infrastruktury. Zezwolono w niej na stosowanie dopłat do wysokości 25% do opłat za przejazd na obszarach górskich w celu współfinansowania alternatywnej infrastruktury zakwalifikowanej przez Parlament Europejski i Radę do projektów priorytetowych w ramach sieci transeuropejskich. Dopłatę taką pobiera się obecnie na autostradzie Brenner (Austria) w celu dofinansowania tunelu kolejowego Brenner, który stanowi część osi priorytetowej Berlin – Palermo. W dyrektywie zmieniającej wprowadzono również przepis dotyczący opłat regulacyjnych mających w szczególności przeciwdziałać zanieczyszczeniom i zatorom, ale pozostała niepewność prawna co do możliwego miejsca i sposobu jego stosowania. Z tego względu państwa członkowskie nie są chętne do jego stosowania.

Wspomniane przepisy stanowią właściwy krok w kierunku poprawy sygnałów cenowych. Nadal jednak nie pozwalają one państwom członkowskim na optymalne ustalanie cen. Poprzez dyrektywę ogranicza się w rzeczywistości przychody z opłat za przejazd do poziomu absolutnie niezbędnego do odzyskania kosztów infrastruktury, nawet na obszarach, na których koszty zanieczyszczeń spowodowanym ruchem drogowym i koszty zatorów przewyższają koszty budowy, które mogą zostać odzyskane. Dyrektywa nie dostarcza skutecznych bodźców do różnicowania opłat w taki sposób, aby powiązać je z głównymi czynnikami kosztów, którymi są okresy, miejsce i typy pojazdów. Co więcej, dotyczy ona jedynie użytkowania sieci transeuropejskiej, co może prowadzić do niespójności struktur cenowych między głównymi korytarzami i innymi drogami międzymiastowymi wykorzystywanymi do celów transportu międzynarodowego.

#### **1.4. Zwiększanie wydajności i ekologizacji systemu opłat**

Obecne obciążenia użytkowników dróg okazały się niewystarczające do internalizacji kosztów zewnętrznych transportu drogowego towarów. Opłaty za przejazd mogłyby okazać się pod tym względem bardziej skuteczne, jeśli obecna dyrektywa nie blokowałaby ich stosowania.

Komisja postuluje od dawna szersze wykorzystanie zróżnicowanych opłat infrastrukturalnych, które odzwierciedlałyby koszty zewnętrzne. Już w 1996 r. Komisja zaproponowała środki legislacyjne<sup>5</sup> zezwalające państwom członkowskim na uwzględnienie czynnika kosztów zewnętrznych w przypadku opłat za przejazd pobieranych od pojazdów ciężarowych. Państwa członkowskie uznały wówczas taki krok za przedwczesny z powodu niepewności dotyczących zarówno obliczania kosztów zewnętrznych, jak i poziomu zaawansowania technologii potrzebnych do pobierania opłat.

Powody te utraciły już swoją ważność.

Metody pozwalające na wyrażanie wartości pieniężnej kosztów zewnętrznych zanieczyszczenia, hałasu i zatoru powodowanych przez pojazdy są obecnie dostępne. Większość z nich jest już faktycznie stosowana w różnym stopniu w prawie

---

<sup>5</sup> Wniosek dotyczący dyrektywy Rady w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, COM (1996) 331 wersja ostateczna.

wszystkich państwach członkowskich do celów przeprowadzania analizy kosztów i korzyści dotyczących projektów infrastrukturalnych. Ponadto model opracowany przez Komisję w następstwie inicjatywy Parlamentu Europejskiego (zob. COM(2008) ...) dostarcza wiarygodnych metod i szeregu wartości jednostkowych, które mogą służyć za podstawę obliczania opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.

Jeśli chodzi o technologie poboru opłat, systemy elektroniczne łączące automatyczne operacje płatnicze z lokalizacją pojazdów działają już w kilku państwach członkowskich i okazały się niezawodne i opłacalne. Szereg państw członkowskich ogłosiło zamiar ich zainstalowania na swojej sieci głównych dróg do 2011 r. Dyrektywa 2004/52/WE przewiduje już pełną interoperacyjność tych systemów na poziomie technicznym i umownym dla użytkowników. Systemy takie mają jeszcze inne zalety: pozwalają one na uniknięcie kolejek i utrudnień w punktach poboru opłat, gdzie często muszą zatrzymywać się ciężarówki.

Aby umożliwić zwiększenie wydajności i ekologizację systemu opłat drogowych, Komisja przewiduje zastosowanie podejścia etapowego. Krokiem proponowanym obecnie jest umożliwienie państwom członkowskim obliczania opłat za przejazd na podstawie kosztów zanieczyszczenia lokalnego oraz – w przypadku dróg zatłoczonych w okresach szczytu – na podstawie kosztów zatoru. Komisja przewiduje również środki zachęcające zarówno do odpowiedniego różnicowania stawek opłat za przejazd, jak i do instalowania systemów ściągania opłat za przejazd bez punktów poboru.

Proponowane ramy pozostawiają państwom członkowskim podjęcie decyzji, czy nakładać opłaty za przejazd ustalane na podstawie kosztów zewnętrznych, czy też nie. Nadal utrzymują się wątpliwości jeśli chodzi o koszty i zalety systemów opłat za przejazd, które trzeba instalować na mniej uczęszczanych sieciach niektórych państw członkowskich. W tej sytuacji preferuje się podejście umożliwiające stopniowe wprowadzanie programów pilotażowych oraz gromadzenie i wymianę doświadczeń zamiast wiążącego uregulowania opartego na obowiązkowych opłatach za korzystanie z infrastruktury. Komisja dokona jednak przeglądu tej strategii w 2013 r. w celu ustalenia, czy możliwe jest bardziej wiążące uregulowanie w zakresie internalizacji kosztów zewnętrznych w świetle dalszego prawdopodobnego spadku kosztu technologii poboru opłat. W zależności od postępu prac nad ustaleniem wspólnego podatku paliwowego związanego ze zmianami klimatycznymi w ramach dyrektywy w sprawie opodatkowania energii, w trakcie przeglądu dokonana zostanie także ocena, czy należy zezwolić na uwzględnianie kosztu emisji CO<sub>2</sub> w opłatach za przejazd.

Aby zagwarantować jednolite stosowanie w ramach rynku wewnętrznego opłat za przejazd ustalanych na podstawie kosztów zewnętrznych, w załączonym wniosku określono pewne zasady, analogicznie do zasad przewidzianych w obecnej dyrektywie, dotyczące opłat za przejazd służących odzyskaniu kosztów infrastruktury. Zasady te zakazują wszelkiej dyskryminacji między przewoźnikami krajowymi i zagranicznymi. Gwarantują one, że opłaty za przejazd nie tworzą nieproporcjonalnych przeszkód dla swobody przepływu, ani nie pociągają za sobą kontroli na granicach wewnętrznych. W szczególności ustanawiają one wspólne zasady i mechanizmy dotyczące opłat w celu uniknięcia pobierania zbyt wysokich opłat przez monopole infrastrukturalne. Zobowiązują one do stosowania wspólnej i



przejrzystej metody obliczania należnych kosztów. Ponadto promują wykorzystanie elektronicznych systemów poboru opłat za przejazd, które nie utrudniają swobodnego przepływu ruchu. Gwarantują one także wydawanie przewoźnikom dokumentu określającego kwotę opłaty, umożliwiając mu łatwe fakturowanie kosztu wobec nadawcy.

Zrównoważony transport wymaga zastosowania lepszych instrumentów cenowych, ale także znaczących inwestycji w zakresie badań i rozwoju oraz infrastruktury. Potrzebne są w szczególności środki finansowe w celu zmniejszenia zanieczyszczenia z ruchu drogowego u źródła, poprawy wyników pojazdów w zakresie emisji CO<sub>2</sub> i zużycia energii oraz zaoferowania użytkownikom szerokiego wyboru realistycznych rozwiązań alternatywnych. Opłaty staną się bardziej efektywne, kiedy potrzeby te zostaną właściwie potraktowane. Obecna dyrektywa zaleca przeznaczenie przychodów z opłat infrastrukturalnych na rzecz sektora transportu oraz optymalizację całego systemu transportowego. W przypadku dopłat stosowanych na obszarach górskich, prawodawca doprecyzował, że tego rodzaju dopłatę do opłat za przejazd od użytkowników pochodzących z całej UE można pobierać, wyłącznie jeśli przychody zarezerwowane są wyraźnie na potrzeby konkretnych projektów realizowanych w ramach sieci transeuropejskiej, a zatem projektów transportowych leżących w ogólnym interesie Wspólnoty. Na tej samej zasadzie Komisja proponuje, aby wszystkie dodatkowe przychody z tej części opłaty za przejazd, która związana jest z zanieczyszczeniem i zatorami, były przeznaczane na działania mające na celu zapewnienie bardziej zrównoważonego transportu, a tym samym leżące w interesie Wspólnoty i przynoszące długoterminowe korzyści wszystkim użytkownikom transportu.

Należy na zakończenie podkreślić, że rezygnacja z wdrożenia bardziej wydajnych i ekologicznych taryf drogowych nie będzie korzystna ani dla zrównoważonej mobilności ani dla rynku wewnętrznego. Z uwagi na rosnące oddziaływanie transportu na środowisko należy pilnie wprowadzić efektywną politykę cenową w celu zmniejszenia negatywnego wpływu tego sektora przy jak najmniejszych kosztach dla gospodarki. Władze lokalne na obszarach narażonych na występowanie dużych zatorów i zanieczyszczenie powodowane przez transport międzynarodowy mogą nie mieć innego wyjścia niż podjęcie w sposób nieskoordynowany innego rodzaju kroków, np. sektorowych zakazów ruchu. Efektem tego byłoby przerwanie łańcuchów dostaw i powstanie nieproporcjonalnych przeszkód dla swobody przepływu.

### **1.5. Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii**

Dyrektywa, której dotyczy wniosek, stanowi część programu prac Komisji (TREN/2008/073) oraz pakietu w sprawie „ekologicznego transportu”. Ogólnie rzecz biorąc, stanowi ona wkład zarówno w agendę lizbońską, jak i w strategię zrównoważonego rozwoju UE, ponieważ umożliwia realizację działań mających na celu lepsze radzenie sobie z zatorami, zmniejszenie emisji do atmosfery powodowanych przez transport oraz wspieranie rozwoju bardziej ekologicznych technologii transportowych.

## 2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCENA SKUTKÓW

Konsultacje publiczne i ocena skutków dotyczyły zarówno szerszej strategii związanej ze wszystkimi rodzajami transportu, jak i załączonego wniosku.

Między 29 października a 31 grudnia 2007 r. przeprowadzono konsultacje internetowe, a następnie w dniu 31 stycznia 2008 r. miało miejsce wysłuchanie zainteresowanych stron.

Respondenci wyrazili poparcie dla zasady internalizacji kosztów zewnętrznych transportu uznając, że zanieczyszczenie powietrza i zatory to dwa największe problemy w transporcie drogowym, oraz że najlepsze instrumenty radzenia sobie z kosztami z nimi związanymi to zróżnicowane opłaty za korzystanie z infrastruktury. Jeśli chodzi o zmiany klimatyczne, za bardziej właściwe instrumenty uznano opodatkowanie energii lub włączenie transportu do systemu handlu uprawnieniami do emisji. Przeważała opinia, że przychody z internalizacji należy inwestować w alternatywne infrastruktury transportowe, bardziej ekologiczne technologie lub wykorzystywać ogólnie do zmniejszania negatywnych skutków zewnętrznych związanych z transportem<sup>6</sup>.

Ocena skutków zawiera przegląd zewnętrznych ekspertyz, które posłużyły jako podstawa metodologiczna lub model przy sporządzaniu wniosku. W szczególności Komisja przeprowadziła badanie w celu przeglądu najnowszych teorii i praktyk w zakresie szacowania i internalizacji kosztów zewnętrznych<sup>7</sup>.

Ocena potwierdziła, że scenariusz zakładający „działania rutynowe”, tzn. niepodejmowanie nowych działań w celu wspierania efektywnej polityki cenowej, nie doprowadzi do osiągnięcia zrównoważonej mobilności. Wykazano, iż zróżnicowane opłaty za korzystanie z infrastruktury są bardziej wydajne niż zwykłe podatki transportowe, jeśli chodzi o radzenie sobie z zanieczyszczeniem powietrza, kosztami hałasu i zatorami w transporcie drogowym.

Porównano zalety i wady obowiązkowych i fakultatywnych systemów opłat dla transportu drogowego towarów. Zgodnie z ustaleniami, o ile systemy taryfikacji kosztów zewnętrznych mogą przynieść wyraźne i natychmiastowe korzyści państwom członkowskim o dużym natężeniu ruchu, o tyle ich opłacalność finansowa w przypadku państw członkowskich o małym natężeniu ruchu wymaga dalszych badań.

Rozważano również nałożenie dodatkowej, specjalnej opłaty lub podatku od emisji CO<sub>2</sub> w uzupełnieniu do opłat z tytułu zanieczyszczenia powietrza i hałasu. Ostatecznie stwierdzono, że chociaż opłata taka mogłaby przynieść dodatkowe korzyści, należałoby ją raczej przewidzieć w ramach bardziej skoordynowanego podejścia na poziomie UE mającego na celu zmniejszenie emisji gazów

---

<sup>6</sup> Streszczenie otrzymanych wkładów oraz sprawozdanie z wysłuchania dostępne są na stronie internetowej: [http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road\\_market\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm).

<sup>7</sup> „Handbook on the estimation of external cost in the transport sector”: [http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm).

cieplarnianych na podstawie systemu handlu uprawnieniami do emisji lub wspólnego podatku paliwowego w dyrektywie w sprawie opodatkowania energii.

Oceniono również skutki nałożenia opłaty związanej z zatorami na zatłoczone odcinki dróg. Wariant ten pozwoliłby na zmniejszenie zatoru, a także na znaczące zmniejszenie zanieczyszczenia i emisji CO<sub>2</sub>, zwłaszcza jeśli podobne opłaty miałyby również zastosowanie w odniesieniu do samochodów.

Ustalono również, że rozszerzenie zakresu systemów opłat stosowanych w przypadku sieci transeuropejskich na inne drogi międzymiastowe może rozwiązać ewentualny problem przenoszenia ruchu z płatnych autostrad na bezpłatne drogi międzymiastowe.

Badano również zalety i wady rezerwowania przychodów z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych, zarówno z ekonomicznego punktu widzenia, jak i pod względem ułatwienia lepszemu zrozumieniu i większego wsparcia ze strony użytkowników transportu.

Jak wynika z analizy, przyjęcie przez wszystkie państwa członkowskie opłat drogowych w kształcie proponowanym we wniosku, pozwoliłoby na znaczące zmniejszenie emisji lokalnych zanieczyszczeń oraz dwutlenku węgla powodowanych przez transport drogowy towarów, a także na zmniejszenie zatorów i liczby wypadków drogowych. Zróżnicowanie opłat w zależności od norm emisji Euro dla pojazdów przyspieszy proces odnawiania floty, czego rezultatem będzie poprawa ekologiczności. Pozytywne skutki w zakresie zatorów przyniosą ponadto zmniejszenie o 8% zużycia oleju napędowego przez pojazdy ciężarowe, a w rezultacie zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>. Stanowiłoby to znaczący wkład w zmniejszanie zanieczyszczenia i walkę ze zmianami klimatycznymi. Nie będzie to miało wpływu na ogólny poziom mobilności (zob. SEC(2008) ... w celu uzyskania więcej szczegółów).

### **3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU**

#### **3.1. Krótki opis proponowanych działań**

Dyrektywa, której dotyczy wniosek, umożliwia państwom członkowskim uwzględnienie kwoty odzwierciedlającej koszt zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem spowodowanego przez ruch drogowy w opłatach za przejazd nakładanych na pojazdy ciężarowe. Pozwala ona również obliczać opłaty za przejazd w okresach szczytu na podstawie kosztu zatoru, jakim obciążane są inne pojazdy. W celu lepszego odzwierciedlenia wspomnianych kosztów zewnętrznych stawki różnić się będą w zależności od pokonanej odległości, miejsca i czasu użytkowania dróg. Państwa członkowskie będą musiały przeznaczyć uzyskane środki na projekty mające na celu zapewnienie bardziej zrównoważonego transportu, np. projekty badawcze i rozwojowe w zakresie bardziej ekologicznych i wydajnych energetycznie pojazdów, projekty związane z łagodzeniem skutków zanieczyszczeń powodowanych przez transport drogowy czy projekty dotyczące tworzenia alternatywnej zdolności przepustowej infrastruktury dla użytkowników.

Państwa członkowskie, które zdecydują się na takie rozwiązanie, będą musiały przestrzegać wspólnych zasad dotyczących opłat, a także mechanizmów dotyczących powiadamiania Komisji i składania jej sprawozdań w zakresie systemów opłat za przejazd. Państwa członkowskie muszą wyznaczyć niezależne organy do celów ustalania należnych kosztów przy zastosowaniu wspólnej metody, która może być łatwo monitorowana i dostosowywana w związku z postępem naukowym. Zapewni to przejrzystość i proporcjonalność systemów opłat względem realizowanego celu oraz niedyskryminację ze względu na przynależność państwową przewoźników.

Opłatę należy pobierać za pomocą systemów elektronicznych, które nie tworzą przeszkód dla swobodnego przepływu ruchu ani utrudnień lokalnych w punktach poboru opłat, i które można rozszerzyć na późniejszym etapie na inne części sieci bez znaczących dodatkowych inwestycji. Przewiduje się okres przejściowy dla obecnych systemów, w których wykorzystywane są bramki. Aby uniknąć nadmiernego obciążania użytkowników, w przypadku łączenia opłaty ustalonej na podstawie kosztów zatoru i zanieczyszczenia z opłatą mającą na celu odzyskanie kosztów infrastruktury spełnione muszą być dodatkowe warunki.

Wniosek rozszerza zakres stosowania obecnej dyrektywy poza sieć transeuropejską w celu uniknięcia niespójności w politykach cenowych między głównymi korytarzami i innymi drogami międzymiastowymi. Ułatwia on stosowanie przepisów obecnej dyrektywy dotyczących dopłaty pobieranej za przejazd na obszarach górskich w celu współfinansowania priorytetowych projektów unijnych.

Nie zabrania on państwom członkowskim stosowania na drogach miejskich specjalnych opłat regulacyjnych mających na celu zmniejszenie zatorów i przeciwdziałanie oddziaływaniu na środowisko na terenach zabudowanych.

### **3.2. Podstawa prawna, zasada pomocniczości i zasada proporcjonalności**

Podstawą wniosku jest art. 71 Traktatu, ponieważ poprawa efektywności i ekologiczności transportu drogowego towarów jest jednym z kluczowych celów wspólnej polityki transportowej.

Wniosek jest zgodny z zasadami pomocniczości i proporcjonalności. Z uwagi na znaczenie transportu dla rynku wewnętrznego, jego coraz bardziej transgraniczny charakter i rosnące koszty zewnętrzne, należy ustanowić wspólne zasady dotyczące opłat dla wszystkich dróg międzymiastowych, w tym sieci transeuropejskiej, aby umożliwić państwom członkowskim odzyskiwanie kosztów za pomocą opłat za przejazd. Cel ten można osiągnąć jedynie poprzez modyfikację istniejącej dyrektywy, a zatem nie mogą zrealizować go same państwa członkowskie.

Wniosek pozostawia państwom członkowskim swobodę decydowania, czy i w przypadku których dróg nakładać opłaty za przejazd, oraz czy uwzględniać w nich lokalne koszty zanieczyszczenia środowiska i zatorów. Wybór projektów, które będą finansowane przy udziale środków uzyskanych z takich opłat, również pozostaje w gestii państw członkowskich, pod warunkiem, że wybrane projekty przyczyniają się do zrównoważonej mobilności. Wniosek nie wykracza zatem poza to, co jest konieczne do osiągnięcia określonego w nim celu.

Proponowanym instrumentem jest dyrektywa, ponieważ rozporządzenie mogłoby niepotrzebnie ograniczyć margines swobody państw członkowskich.

Wniosek dotyczy kwestii mającej znaczenie dla Europejskiego Obszaru Gospodarczego, a zatem powinien mieć do niego zastosowanie.

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Wspólnoty.

#### **4. SZCZEGÓŁOWE WYJAŚNIENIE WNIOSKU**

W art. 2 dodaje się nowe definicje dotyczące opłat za przejazd, opłat z tytułu kosztów infrastrukturalnych, opłat z tytułu kosztów zewnętrznych, kosztów zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem spowodowanych ruchem drogowym oraz kosztów zatoru. Poprzednią koncepcję opłaty za przejazd wyliczanej na podstawie średniej ważonej zastępuje się koncepcją opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej.

Artykuł 7 stanowi, że państwo członkowskie nie może pobierać jednocześnie ogólnokrajowych opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury i musi w związku z tym dokonać wyboru między tymi dwoma systemami.

W art. 7a określa się proporcje między dziennymi, tygodniowymi, miesięcznymi i rocznymi stawkami opłat czasowych (winiet), aby zapobiec dyskryminacji okazjonalnych użytkowników, którymi są zazwyczaj przewoźnicy zagraniczni.

W art. 7b umożliwia się państwom członkowskim nałożenie, w ramach opłat za przejazd, opłaty ustalanej na podstawie kosztów zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem spowodowanego ruchem drogowym oraz kosztów zatoru, lub opłaty mającej na celu odzyskanie kosztów budowy, utrzymania i eksploatacji infrastruktury, bądź obu tych opłat.

W art. 7c wprowadza się wymóg różnicowania opłaty ustalanej na podstawie kosztów zewnętrznych w zależności od typu pojazdów, dróg i okresów. Kwota opłaty będzie ustalana przez niezależny organ zgodnie z metodą określoną w załączniku IIIa.

W art. 7e zezwala się na stosowanie dopłat na trasach alternatywnych wobec trasy głównej, na której pobierana jest dopłata za przejazd na obszarze górskim, oraz wprowadza przepis pozwalający na uniknięcie podwójnych opłat, w przypadku gdy opłatę ustalaną na podstawie kosztów zewnętrznych pobiera się w połączeniu z dopłatą.

Artykuł 7f ust. 5 zapobiega pobieraniu podwójnych opłat, które byłyby rezultatem podwójnego zróżnicowania zarówno opłaty związanej z kosztem infrastruktury, jak i opłaty ustalanej na podstawie kosztów zewnętrznych.

W art. 7g aktualizuje się wymagania dotyczące powiadamiania Komisji.

W art. 7h zakazuje się stosowania zniżek lub ulg dotyczących opłat ustalanych na podstawie kosztów zewnętrznych.

W art. 7i ustanawia się wymóg poboru opłaty ustalonej na podstawie kosztów zewnętrznych za pomocą elektronicznego systemu poboru opłat za przejazd, który pozwala uniknąć przeszkód dla swobodnego przepływu ruchu, i który można później rozszerzyć bez konieczności instalowania barier, które wymagają dodatkowych inwestycji drogowych. Przewiduje się okres przejściowy dla istniejących systemów poboru opłat za przejazd. Przewoźnikowi będzie również musiał zostać wydany dokument określający kwotę opłaty.

W art. 8c gwarantuje się udział Komisji w projektach realizowanych we współpracy przez kilka państw członkowskich w zakresie wprowadzenia systemu opłat za przejazd.

Artykuł 9 ust. 1 stanowi, że opłaty regulacyjne są dozwolone na drogach miejskich na terenach zabudowanych.

W art. 9 zobowiązuje się do przeznaczenia części opłaty za przejazd ustalonej na podstawie kosztów zewnętrznych na różnego rodzaju środki przyczyniające się do rozwoju zrównoważonego transportu.

W art. 9b i 9c nadają się Komisji uprawnienia do dostosowywania metody obliczania opłat w związku z postępem naukowym.

W art. 11 wprowadza się wymogi w zakresie sprawozdawczości dotyczące państw członkowskich i Komisji. Sprawozdanie dotyczące kolejnego rozszerzenia dyrektywy przewidziane jest do dnia 31 grudnia 2013 r.

Pozostałe artykuły stanowią powtórzenie istniejących przepisów i zostały umieszczone z uwagi na przejrzystość prawną.

(Artykuły dotyczą zmienianej dyrektywy, a nie dyrektywy zmieniającej).

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

uwzględniając wniosek Komisji<sup>8</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomicznego-Społecznego<sup>9</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>10</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Promocja zrównoważonego transportu jest jednym z kluczowych elementów wspólnej polityki transportowej. W tym celu należy zmniejszyć negatywne oddziaływanie transportu, w szczególności zatory, które utrudniają mobilność, zanieczyszczenie, które wywołuje szkody dla zdrowia i środowiska, oraz wpływ działalności transportowej na zmiany klimatyczne. Wymogi ochrony środowiska muszą zostać ponadto włączone do procesu określania i realizacji polityki Wspólnoty w innych dziedzinach, w tym wspólnej polityki transportowej.
- (2) Cel dotyczący zmniejszenia negatywnych skutków działalności transportowej należy realizować w taki sposób, aby uniknąć nieproporcjonalnych przeszkód dla swobody przepływu w interesie solidnego wzrostu gospodarczego i prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego.
- (3) Aby odpowiednio zoptymalizować system transportowy, we wspólnej polityce transportowej należy korzystać z kombinacji instrumentów mających na celu poprawę infrastruktury i technologii transportowych oraz zapewnienie skuteczniejszego zarządzania stroną popytową transportu. Wymaga to dalszego stosowania zasady

---

<sup>8</sup> ...  
<sup>9</sup> ...  
<sup>10</sup> ...

„użytkownik płaci” oraz rozwijania zasady „zanieczyszczający płaci” w sektorze transportu.

- (4) W art. 11 dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>11</sup> zobowiązano Komisję do przedstawienia modelu oceny kosztów zewnętrznych wynikających z użytkowania infrastruktury transportowej, który służyć będzie jako podstawa przyszłych obliczeń opłat infrastrukturalnych. Modelowi temu towarzyszyć miała analiza skutków internalizacji kosztów zewnętrznych dla wszystkich rodzajów transportu i strategia stopniowego wdrażania tego modelu oraz, w stosownych przypadkach, wnioski dotyczące dalszej zmiany wspomnianej dyrektywy.
- (5) Aby przybliżyć się do celu, jakim jest zrównoważona polityka transportowa, ceny transportu powinny lepiej odzwierciedlać koszty związane z zanieczyszczeniem powietrza i zanieczyszczeniem hałasem spowodowanych ruchem drogowym, ze zmianami klimatycznymi i zatorami wywołanymi korzystaniem z pojazdów, pociągów, samolotów i statków w celu optymalizacji użytkowania infrastruktury, zmniejszenia zanieczyszczeń lokalnych, rozwiązania problemu zatorów oraz zwalczania zmian klimatycznych przy jak najmniejszym koszcie dla gospodarki. Wymaga to zastosowania stopniowego podejścia we wszystkich sektorach transportu, które uwzględni ich szczególną charakterystykę.
- (6) W sektorze transportu drogowego, opłaty za przejazd będące opłatami z tytułu użytkowania infrastruktury uzależnionymi od pokonanej odległości stanowią uczciwy i skuteczny instrument ekonomiczny służący realizacji tego celu, ponieważ są bezpośrednio związane z korzystaniem z infrastruktury oraz mogą różnić się w zależności od pokonanej odległości, ekologiczności pojazdów oraz miejsca i czasu ich użytkowania, a zatem możliwe jest ustalenie tych opłat na poziomie odzwierciedlającym koszt zanieczyszczenia i zatoru spowodowanego faktycznym korzystaniem z pojazdów. Opłaty za przejazd nie powodują ponadto zakłócenia konkurencji w ramach rynku wewnętrznego, ponieważ uiszczane są przez wszystkie podmioty bez względu na ich państwo członkowskie pochodzenia lub prowadzenia działalności, oraz proporcjonalnie do intensywności korzystania z sieci drogowej.
- (7) Z oceny skutków wynika, że stosowanie opłat za przejazd obliczanych na podstawie kosztu zanieczyszczenia, a w przypadku dróg zatłoczonych, na podstawie kosztu zatoru, będzie miało pozytywny efekt dla systemu transportowego oraz przyczyni się do realizacji unijnej strategii dotyczącej zwalczania zmian klimatycznych. Doprowadziłoby ono do zmniejszenia zatoru i zanieczyszczenia lokalnego, poprzez zachęcanie do wykorzystywania bardziej ekologicznych technologii pojazdów oraz do ograniczenia pustych przebiegów. W pośredni sposób odegrałoby to znaczącą rolę w zmniejszaniu zużycia paliwa i zwalczaniu zmian klimatycznych. Opłaty za przejazd zatłoczonymi drogami, uwzględniające element kosztu związanego z zatorami, będą je skuteczniej zmniejszać, jeżeli państwa członkowskie obejmą systemem o podobnym charakterze innych użytkowników dróg, do których nie ma zastosowania niniejsza dyrektywa.

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Rady 2006/103/WE (Dz.U. L 363 z 20.12.2006, s. 344).



- (8) Koszty zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem spowodowanych ruchem drogowym oraz koszty zatoru, w tym koszt opieki medycznej, strat w zbiorach i innych strat w produkcji, a także koszty socjalne, ponoszone są na terytorium państwa członkowskiego, w którym ma miejsce korzystanie z transportu.
- (9) Opracowany przez Komisję model dotyczący obliczania kosztów zewnętrznych dostarcza wiarygodnych metod i szeregu wartości jednostkowych, które mogą służyć za podstawę obliczania opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.
- (10) Nadal utrzymują się wątpliwości jeśli chodzi o koszty i zalety systemów, które trzeba zainstalować, aby zapewnić zróżnicowanie opłat za korzystanie z infrastruktury na drogach o małym natężeniu ruchu. Dopóki takie wątpliwości nie zostaną rozwiane, elastyczne podejście na poziomie wspólnotowym wydaje się najwłaściwsze. To elastyczne podejście powinno pozostawić państwom członkowskim możliwość podjęcia decyzji co do tego, czy i na których drogach wprowadzić opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w zależności od lokalnej i krajowej charakterystyki sieci.
- (11) Nie należy jednocześnie stosować na terytorium danego państwa członkowskiego czasowych opłat za korzystanie z infrastruktury oraz opłat za przejazd, aby uniknąć fragmentacji systemów opłat, co miałyby negatywne skutki dla branży transportowej, z wyjątkiem pewnych szczególnych przypadków, gdy jest to konieczne do sfinansowania budowy tuneli, mostów lub przejazdów przez przełęcze górskie.
- (12) Czasowe opłaty za korzystanie z infrastruktury, pobierane za okres dnia, tygodnia, miesiąca lub roku, nie powinny dyskryminować okazjonalnych użytkowników, ponieważ znaczną ich część będą prawdopodobnie stanowić przewoźnicy zagraniczni. Należy zatem ustalić bardziej precyzyjne proporcje między stawkami dziennymi, tygodniowymi, miesięcznymi i rocznymi.
- (13) Należy zapobiec niespójności między systemami opłat w ramach sieci transeuropejskiej oraz w pozostałej części sieci drogowej, która może być wykorzystywana przez ruch międzynarodowy. Te same zasady dotyczące opłat powinny mieć w związku z tym zastosowanie do całej sieci dróg międzymiastowych.
- (14) Należy zezwolić, aby opłaty za przejazd ustalane na podstawie pokonanej odległości uwzględniały element kosztu zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem spowodowanych ruchem drogowym, a w przypadku dróg zazwyczaj zatłoczonych oraz w okresach szczytu – koszty zatoru, które ponoszone są w większości na poziomie lokalnym. Należy zezwolić na dodanie do kosztu infrastruktury elementu kosztu zewnętrznego uwzględnionego w opłatach za przejazd, pod warunkiem że spełnione zostaną pewne warunki dotyczące obliczania kosztów, aby uniknąć pobierania nadmiernych opłat.
- (15) Aby lepiej odzwierciedlić koszt zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem oraz koszt zatoru, opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych należy zróżnicować w zależności od typu dróg, typu pojazdów i okresów, tzn. okresu dziennego, okresu tygodniowego lub okresu szczytu sezonowego i okresu poza szczytem oraz okresu nocnego.
- (16) Sprawne funkcjonowanie rynku wewnętrznego wymaga ram wspólnotowych, aby zagwarantować, że opłaty drogowe, ustalane na podstawie lokalnego kosztu

zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem spowodowanych ruchem drogowym oraz kosztu zatoru, były przejrzyste, proporcjonalne i niedyskryminacyjne. Wymaga to wspólnych zasad dotyczących opłat, metod obliczania i wartości jednostkowych kosztów zewnętrznych na podstawie uznanych metod naukowych w połączeniu z mechanizmami dotyczącymi powiadamiania Komisji i składania jej sprawozdań w zakresie systemów opłat za przejazd.

- (17) Organ ustalający koszt zewnętrzny nie powinien być ponadto zainteresowany ustaleniem stawki na zbyt wysokim poziomie, a zatem powinien być niezależny od podmiotu, który pobiera opłaty i zarządza przychodami z opłat. Z doświadczeń wynika, że wprowadzenie dopłaty do opłat za przejazd na obszarach górskich w celu finansowania priorytetowych projektów realizowanych w ramach sieci transeuropejskiej nie jest dla operatorów infrastruktury rozwiązaniem opłacalnym, jeżeli przeniesienie ruchu wynikające z podwyżki opłaty za przejazd powoduje utratę przychodów. Aby temu zaradzić należy zezwolić na stosowanie dopłaty na trasach alternatywnych, na które mógłby w innym przypadku zostać przeniesiony ruch drogowy.
- (18) Aby zapewnić pierwszeństwo realizacji priorytetowych projektów o znaczeniu europejskim państwa członkowskie, które mają możliwość zastosowania dopłaty, powinny skorzystać z tego rozwiązania zanim nałożą opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych. W celu uniknięcia nadmiernego obciążania użytkowników, opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych nie należy łączyć z dopłatą, o ile koszty zewnętrzne nie przekraczają kwoty pobieranej już dopłaty. W takim przypadku właściwe jest zatem odliczenie kwoty dopłaty od opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych.
- (19) Jeżeli pobierane są zróżnicowane opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, różnicowanie opłaty infrastrukturalnej na potrzeby zmniejszania zatoru, optymalizacji wykorzystania infrastruktury, minimalizowania szkód w infrastrukturze czy bezpieczeństwa drogowego stanowiłoby nadmierne obciążenie dla pewnych kategorii użytkowników i należy je w związku z tym wykluczyć.
- (20) Zniżki lub ulgi dotyczące opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych nie powinny być dozwolone, ponieważ istnieje znaczące ryzyko, że dyskryminowałyby one bezpodstawnie pewne kategorie użytkowników.
- (21) Obciążanie kosztami zewnętrznymi za pomocą opłat za przejazd będzie bardziej skuteczne pod względem wpływu na decyzje transportowe, jeżeli użytkownicy będą świadomi tych kosztów. Powinny zostać one zatem wydodrębnione w zestawieniu, na rachunku lub równoważnym dokumencie wydawanym przez podmiot pobierający opłatę. Co więcej, dokument taki może ułatwić przewoźnikom fakturowanie kosztu opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wobec nadawcy lub innych klientów.
- (22) Zastosowanie elektronicznych systemów poboru opłat za przejazd ma zasadnicze znaczenie dla uniknięcia zakłócenia swobodnego przepływu ruchu oraz zapobieżenia niekorzystnym skutkom dla środowiska lokalnego powodowanym przez kolejki przy bramkach poboru opłat. Należy zatem zapewnić pobór opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych za pomocą takiego systemu, spełniającego wymogi dyrektywy 2004/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie, która przewiduje odpowiednie i proporcjonalne środki zapewniające właściwe rozwiązanie

problemów dotyczących kwestii technicznych, prawnych, handlowych oraz kwestii związanych z ochroną danych i prywatności podczas wdrażania elektronicznego systemu poboru opłat za przejazd<sup>12</sup>. Ponadto tego rodzaju systemy należy zaprojektować w taki sposób, aby uniknąć barier drogowych oraz umożliwić późniejsze rozszerzenie tych systemów po niskim koszcie na wszelkie drogi równoległe. Należy jednakże ustanowić przepis przewidujący okres przejściowy, aby umożliwić dokonanie niezbędnych dostosowań.

- (23) Z uwagi na przejrzystość prawną należy określić przypadki, w których zezwala się na stosowanie specjalnych opłat regulacyjnych mających na celu ograniczenie zatoru lub przeciwdziałanie oddziaływaniu na środowisko, w tym niskiej jakości powietrza.
- (24) Zgodnie z celami polityki transportowej, ustanowionymi w niniejszej dyrektywie, dodatkowe przychody uzyskane z opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych należy przeznaczyć na projekty leżące w ogólnym interesie Wspólnoty oraz projekty mające na celu ogólne sprzyjanie zrównoważonej mobilności. Projekty takie powinny mieć zatem na celu ułatwienie prowadzenia skutecznej polityki cenowej, zmniejszenie u źródła zanieczyszczenia spowodowanego przez transport drogowy, łagodzenie jego skutków, poprawę wyników pojazdów w zakresie emisji CO<sub>2</sub> i zużycia energii, a także rozwijanie alternatywnej infrastruktury dla użytkowników transportu. Obejmuje to, między innymi, działania badawcze i rozwojowe w zakresie bardziej ekologicznych pojazdów oraz realizację części transportowej planów działań, przewidzianych w dyrektywie Rady 96/62/WE z dnia 27 września 1996 r. w sprawie oceny i zarządzania jakością otaczającego powietrza<sup>13</sup> oraz w dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku<sup>14</sup>, które mogą przewidywać środki mające na celu ograniczenie zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem spowodowanych ruchem drogowym w otoczeniu rozbudowanej infrastruktury oraz w aglomeracjach. Zarezerwowanie tych przychodów nie zwalnia państw członkowskich z obowiązku informowania Komisji o określonych środkach krajowych, ustanowionego w art. 88 ust. 3 Traktatu, ani nie przesądza o wyniku żadnych postępowań wszczętych na mocy art. 87 i 88 Traktatu.
- (25) W celu sprzyjania interoperacyjności planów opłat za przejazd, należy zezwolić na współpracę dwóch lub większej liczby państw członkowskich w zakresie wprowadzenia wspólnego systemu opłat za przejazd, pod warunkiem spełnienia pewnych wymogów.
- (26) Kompleksowa ocena doświadczeń nabytych w państwach członkowskich stosujących opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych, zgodnie z niniejszą dyrektywą, powinna we właściwym czasie zostać przekazana przez Komisję Radzie i Parlamentowi Europejskiemu. Ocena ta powinna również obejmować analizę stanu realizacji strategii dotyczącej zwalczania zmian klimatycznych, w tym prac nad wprowadzeniem wspólnego podatku związanego ze zmianami klimatycznymi w dyrektywie Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów

---

<sup>12</sup> Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 124.

<sup>13</sup> Dz.U. L 296 z 21.11.1996, s. 55. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, s. 1).

<sup>14</sup> Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12.

energetycznych i energii elektrycznej<sup>15</sup>, w tym od paliwa używanego przez pojazdy ciężarowe. W kontekście tego stanu należy uwzględnić kwestię emisji dwutlenku węgla oraz przeprowadzić analizę wszelkich działań, jakie należy podjąć w przyszłości.

- (27) Artykuł 55 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności<sup>16</sup> stanowi, że przychody uzyskane z opłat ponoszonych bezpośrednio przez użytkowników należy uwzględniać przy ustalaniu luki w finansowaniu w przypadku projektów generujących dochód. Ponieważ jednak przychody uzyskane z opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych zarezerwowane są dla projektów mających na celu zmniejszenie u źródła zanieczyszczenia spowodowanego przez transport drogowy, łagodzenie jego skutków, poprawę wyników pojazdów w zakresie emisji CO<sub>2</sub> i zużycia energii, a także rozwijanie alternatywnej infrastruktury dla użytkowników transportu, nie należy ich uwzględniać przy obliczaniu luki w finansowaniu. Należy przyjąć środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>17</sup>.
- (28) Komisja powinna w szczególności zostać uprawniona do dokonywania aktualizacji załączników 0, III, IIIa i IV w związku z postępem naukowym i technicznym oraz załączników I i II w związku z inflacją. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, powinny zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (29) Ponieważ cel działania, którym jest sprzyjanie różnicowaniu opłat na podstawie kosztów zewnętrznych, stanowiącemu środek na rzecz zrównoważonego transportu, nie może zostać osiągnięty w wystarczającym stopniu przez same państwa członkowskie, a zatem, ze względu na skalę i skutki działania, może zostać w większym stopniu osiągnięty na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki zgodne z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną we wspomnianym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia zamierzonych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

#### *Artykuł 1*

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

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

---

<sup>15</sup> Dz.U. L283 z 31.10.2003, s.51. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2004/75/WE (Dz.U. L 157 z 30.04.2004, s. 100).

<sup>16</sup> Dz.U. L 210 z 31.7.2006, s. 25-78.

<sup>17</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, s. 11).

- „b) „opłata za przejazd” oznacza określoną kwotę uiszczaną za przejazd pojazdem, ustalaną na podstawie odległości pokonanej w ramach danej infrastruktury, obejmującą opłatę infrastrukturalną i/lub opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych;
- ba) „opłata infrastrukturalna” oznacza opłatę pobieraną w ramach opłaty za przejazd na potrzeby odzyskania kosztów związanych z infrastrukturą, poniesionych przez państwo członkowskie;
- bb) „opłata z tytułu kosztów zewnętrznych” oznacza opłatę pobieraną w ramach opłaty za przejazd na potrzeby odzyskania kosztów związanych z zanieczyszczeniem powietrza i zanieczyszczeniem hałasem spowodowanych ruchem drogowym oraz z zatorami, poniesionych przez państwo członkowskie;
- bc) „koszt zanieczyszczenia powietrza spowodowany ruchem drogowym” oznacza koszt szkód wywołanych pewnymi szkodliwymi emisjami do atmosfery w trakcie eksploatacji pojazdu;
- bd) „koszt zanieczyszczenia hałasem spowodowany ruchem drogowym” oznacza koszt szkód wywołanych hałasem emitowanym przez pojazd lub wzajemnym oddziaływaniem pojazdu i powierzchni drogi;
- be) „koszt zatoru” oznacza dodatkowy koszt w zakresie straty czasu, braku pewności co do czasu podróży, zwiększonego zużycia paliwa i kosztów utrzymania pojazdu narzuconych na inne pojazdy w warunkach dochodzenia do granicy przepustowości infrastruktury;
- bf) „opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej” oznacza łączne przychody z opłaty infrastrukturalnej w danym okresie, podzielone przez liczbę pojazdokilometrów pokonanych na odcinkach drogi, na których w tym okresie pobierana jest opłata;
- bg) „opłata z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczana na podstawie średniej ważonej” oznacza łączne przychody w państwie członkowskim z opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w danym okresie, podzielone przez liczbę pojazdokilometrów pokonanych na odcinkach drogi, na których w tym okresie pobierana jest opłata;”

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

*„Artykuł 7*

1. Państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić opłaty za przejazd i/lub opłaty z tytułu korzystania z infrastruktury na całej sieci drogowej lub na pewnych odcinkach tej sieci, na warunkach określonych w ust. 2, 3 i 4 niniejszego artykułu lub w art. 7a-7j.

2. Państwa członkowskie nie nakładają jednocześnie na swoim terytorium opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury na jakąkolwiek kategorię pojazdów. Państwa członkowskie, które pobierają opłatę za korzystanie z infrastruktury w swojej sieci, mogą jednakże nałożyć opłaty za przejazd mostami, tunelami i przełęczami góorskimi.

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

4. Państwa członkowskie mogą przewidzieć obniżone stawki opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury lub zwolnienia z obowiązku uiszczania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury w przypadku pojazdów zwolnionych z wymogu instalowania i używania wyposażenia rejestrującego na mocy rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym<sup>18</sup>, oraz w przypadkach objętych i podlegających warunkom zawartym w art. 6 ust. 2 lit. a) i b) niniejszej dyrektywy.

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

- a) spowodowałyby znaczące niekorzystne skutki w zakresie swobodnego przepływu ruchu, środowiska naturalnego, poziomów hałasu, zatoru lub zdrowia; lub
- b) pociągałyby za sobą koszty administracyjne w wysokości powyżej 30% dodatkowych przychodów, jakie zostałyby uzyskane w wyniku tego rozszerzenia.

#### *Artykuł 7a*

1. Opłaty za korzystanie z infrastruktury są proporcjonalne do czasu użytkowania infrastruktury i można je uiszczać za okres dnia, tygodnia, miesiąca i roku. W szczególności stawka roczna nie może być niższa niż 80 stawek dziennych, stawka miesięczna nie może być niższa niż 13 stawek dziennych, a stawka tygodniowa nie może być niższa niż 5 stawek dziennych.

Państwo członkowskie może zdecydować o stosowaniu wobec pojazdów zarejestrowanych na jego terytorium wyłącznie stawek rocznych.

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

---

<sup>18</sup> Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 432/2004 (Dz.U. L 71 z 10.3.2004, s. 3).

### *Artykuł 7b*

1. Opłata infrastrukturalna opiera się na zasadzie odzyskania kosztów infrastruktury. Opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej jest powiązana z kosztami budowy, eksploatacji, utrzymania i rozwoju danej sieci infrastruktury. Opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej może także uwzględniać zwrot z kapitału lub marżę zysku opartą na warunkach rynkowych.
2. Opłata z tytułu kosztów zewnętrznych jest powiązana z kosztem zanieczyszczenia powietrza spowodowanego ruchem drogowym, kosztem zanieczyszczenia hałasem spowodowanego ruchem drogowym lub z obydwoma wspomnianymi kosztami. W przypadku zatłoczonych odcinków dróg, opłata z tytułu kosztów zewnętrznych może także uwzględniać koszt zatoru w okresach, kiedy odcinki te są zatłoczone.
3. Uwzględnione koszty odnoszą się do sieci lub tej jej części, na której pobierane są opłaty za przejazd, oraz do pojazdów podlegających opłacie za przejazd.

### *Artykuł 7c*

1. Opłata z tytułu kosztów zewnętrznych jest zróżnicowana w zależności od typu drogi i klasy emisji EURO, a w przypadku, gdy opłata uwzględnia koszt zatoru i/lub zanieczyszczenia spowodowanego ruchem drogowym, także w zależności od okresu.
2. Kwotę opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych dla każdej kombinacji klasy pojazdu, typu drogi i okresu ustala się zgodnie z minimalnymi wymaganiami, wspólnymi wzorami oraz maksymalnymi należnymi kosztami zewnętrznymi określonymi w załączniku IIIa.
3. Kwotę opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych jest ustalana przez wyznaczony do tego celu organ państwa członkowskiego. Organ ten jest prawnie i finansowo niezależny od organizacji odpowiedzialnej za zarządzanie częścią lub całością opłat lub za pobór części lub całości opłat. Jeżeli jednak organizacja ta jest kontrolowana przez państwo członkowskie, wyznaczonym organem może być jednostka administracyjna tego państwa.

### *Artykuł 7d*

1. Państwa członkowskie obliczają opłatę infrastrukturalną, używając metody opartej na podstawowych zasadach obliczeniowych określonych w załączniku III.
2. W przypadku opłat za przejazd wynikających z koncesji, maksymalny poziom opłaty infrastrukturalnej jest równy lub niższy od poziomu, który wynikałby z użycia metody opartej na podstawowych zasadach obliczeniowych określonych w załączniku III. Oceny takiej równowartości dokonuje się na podstawie okresu odniesienia o długości odpowiedniej do charakteru danej umowy koncesyjnej.
3. Plany opłat za przejazd, które obowiązywały już w dniu 10 czerwca 2008 r., lub w odniesieniu do których otrzymano przed dniem 10 czerwca 2008 r. oferty lub odpowiedzi na zaproszenia do negocjacji w procedurze negocjacyjnej w ramach procesu udzielania zamówienia publicznego, nie podlegają obowiązkowi określonym w ust. 1 i 2 tak długo, jak pozostają one w mocy oraz pod warunkiem, że nie zostały w znaczący sposób zmienione.

## Artykuł 7e

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

- a) przychody uzyskane z dopłaty są inwestowane w finansowanie realizacji priorytetowych projektów o znaczeniu europejskim, określonych w załączniku III do decyzji nr 1692/96/WE, które przyczyniają się bezpośrednio do łagodzenia zatoru lub szkód w środowisku, i które zlokalizowane są w tym samym korytarzu co odcinek drogi, na którym stosuje się dopłatę;
- b) dopłata nie przekracza 15% opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej, obliczonej zgodnie z art. 7b ust. 1 i art. 7d, z wyjątkiem sytuacji, gdy uzyskane przychody są inwestowane w transgraniczne odcinki projektów priorytetowych o znaczeniu europejskim, obejmujących infrastrukturę w regionach górskich - w takich przypadkach dopłata nie może przekraczać 25%;
- c) zastosowanie dopłaty nie spowoduje niesprawiedliwego traktowania przewozów komercyjnych w porównaniu do pozostałych użytkowników dróg;
- d) opis dokładnej lokalizacji dopłaty oraz dowód decyzji o finansowaniu robót budowlanych, o których mowa w lit. a), zostaną przedłożone Komisji przed wprowadzeniem dopłaty; oraz
- e) okres, w którym dopłata ma być stosowana, jest z góry określony i ograniczony oraz jest spójny, pod względem oczekiwanych przychodów, z planami finansowymi oraz z analizą kosztów i korzyści dla projektów współfinansowanych przy pomocy przychodów z dopłaty.

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

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

- zastosowanie dopłaty na danej drodze spowodowałoby przeniesienie znaczącej części ruchu na tę alternatywną trasę; oraz
- spełnione są warunki określone w ust. 1 lit. a)-e).

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

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



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

6. Kwotę dopłaty należy odliczyć od kwoty opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, obliczonej zgodnie z art. 7c.

#### *Artykuł 7f*

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

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

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

- a) zróżnicowanie jest przejrzyste, otwarcie publikowane i obowiązuje wszystkich użytkowników na równych warunkach; oraz
- b) zróżnicowanie stosuje się w zależności od pory dnia, kategorii dnia lub pory roku;
- c) żadna opłata za przejazd nie jest wyższa o więcej niż 100% od opłaty za przejazd pobieranej w ciągu najtańszej pory dnia, kategorii dnia lub pory roku.

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

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

#### *Artykuł 7g*

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

- a) w odniesieniu do planów opłat za przejazd innych niż plany obejmujące opłaty za przejazd wynikające z koncesji:
  - wartości jednostkowe i inne parametry stosowane do obliczania różnych elementów kosztu infrastruktury, oraz

- jasne informacje na temat pojazdów objętych planem opłat za przejazd, zakres geograficzny sieci lub części sieci, brany pod uwagę przy każdym obliczeniu kosztu, oraz odsetek kosztów, które mają zostać odzyskane;

b) w odniesieniu do planów opłat za przejazd obejmujących opłaty za przejazd wynikające z koncesji:

- umowy koncesyjne lub znaczące zmiany w takich umowach,
- wariant podstawowy, na podstawie którego udzielający koncesji przygotował ogłoszenie o koncesji, określone w załączniku VII B do dyrektywy 2004/18/WE; tego rodzaju wariant podstawowy obejmuje szacunkowe koszty określone w art. 7b ust. 1 przewidziane koncesją, prognozę dotyczącą ruchu drogowego w podziale na typ pojazdu, przewidziane poziomy opłat za przejazd oraz zakres geograficzny sieci objętej umową koncesyjną.

2. W terminie sześciu miesięcy od otrzymania wszystkich niezbędnych informacji zgodnie z ust. 1, Komisja wydaje opinię dotyczącą tego, czy obowiązki wynikające z art. 7d zostały wypełnione. Opinie Komisji są udostępniane Komitetowi, o którym mowa w art. 9c.

3. Co najmniej na sześć miesięcy przed wdrożeniem nowego planu opłat za przejazd przewidującego opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych, państwa członkowskie przekazują Komisji:

- precyzyjne informacje lokalizujące odcinki dróg, na które ma zostać nałożona opłata z tytułu kosztów zewnętrznych, opisujące klasę pojazdów, typ dróg oraz dokładne okresy, według których różnicowana będzie opłata z tytułu kosztów zewnętrznych;
- przewidzianą opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczaną na podstawie średniej ważonej oraz przewidywane łączne przychody;
- nazwę organu wyznaczonego zgodnie z art. 7c ust. 3 do celów ustalania kwoty opłaty oraz nazwisko jego przedstawiciela; oraz
- parametry, dane i informacje konieczne do wyjaśnienia sposobu stosowania metody obliczeniowej określonej w załączniku IIIa.

4. W terminie sześciu miesięcy od otrzymania informacji zgodnie z ust. 3, Komisja może podjąć decyzję o zwróceniu się do danego państwa członkowskiego o dostosowanie proponowanej opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, jeżeli uzna, że obowiązki ustanowione przez art. 7b, 7c, 7i lub art. 9 ust. 2 nie zostały wypełnione. Decyzja Komisji jest udostępniana Komitetowi, o którym mowa w art. 9c.

#### *Artykuł 7h*

1. Państwa członkowskie nie mogą stosować wobec użytkowników zniżek ani ulg w odniesieniu do tej części opłaty za przejazd, która jest związana z opłatą z tytułu kosztów zewnętrznych.

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

- wynikająca z nich struktura opłat jest proporcjonalna, otwarcie publikowana i obowiązuje wszystkich użytkowników na równych warunkach oraz nie prowadzi do przenoszenia dodatkowych kosztów na pozostałych użytkowników w postaci wyższych opłat za przejazd; oraz
- takie zniżki lub ulgi prowadzą do faktycznych oszczędności w zakresie kosztów administracyjnych oraz nie przekraczają 13% opłaty infrastrukturalnej ponoszonej przez równoważne pojazdy, które nie kwalifikują się do uzyskania zniżki ani ulgi.

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

### *Artykuł 7i*

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

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

3. Jeżeli państwo członkowskie nakłada na pojazd opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych, kwota takiej opłaty wskazuje się w dokumencie dostarczanym przewoźnikowi.

4. Opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych nakłada się i pobiera za pomocą elektronicznego systemu, który spełnia wymogi art. 2 ust. 1 dyrektywy 2004/52/WE i który można następnie rozszerzyć na inne odcinki dróg bez konieczności instalowania barier drogowych, które wymagają znaczących, dodatkowych inwestycji drogowych.

5. Jednakże w okresie przejściowym do dnia 31 grudnia 2013 r. włącznie opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych można nakładać i pobierać stosując dotychczasowy plan opłat za przejazd. W takim przypadku dane państwo członkowskie powiadamia Komisję o zamiarze przejścia do dnia 31 grudnia 2013 r. na system spełniający wymogi ust. 4.

#### *Artykuł 7j*

Niniejsza dyrektywa nie wpływa na swobodę zapewnienia przez państwa członkowskie, które wprowadzają system opłat za przejazd i/lub opłat za korzystanie z infrastruktury, nie naruszając przepisów art. 87 i 88 Traktatu, odpowiedniej rekompensaty za te opłaty.”

3. Dodaje się art. 8c w brzmieniu:

#### *„Artykuł 8c*

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

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

4. Artykuł 9 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza dyrektywa nie stanowi dla państw członkowskich przeszkody w niedyskryminacyjnym stosowaniu specjalnych opłat regulacyjnych mających na celu zmniejszenie zatoru lub przeciwdziałanie oddziaływaniu na środowisko, w tym niskiej jakości powietrza, na wszelkich drogach miejskich znajdujących się na terenie zabudowanym.”

5. Artykuł 9 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„Państwo członkowskie, które nakłada opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych, zapewnia przeznaczenie przychodów uzyskanych z tej opłaty na środki mające na celu ułatwienie prowadzenia skutecznej polityki cenowej, zmniejszenie u źródła zanieczyszczenia spowodowanego przez transport drogowy, łagodzenie jego skutków, poprawę wyników pojazdów w zakresie emisji CO<sub>2</sub> i zużycia energii, a także rozwijanie alternatywnej infrastruktury dla użytkowników transportu.

Państwo członkowskie, które nakłada opłatę infrastrukturalną, określa wykorzystanie przychodów uzyskanych z tej opłaty. W celu umożliwienia rozwoju sieci transportowej jako całości przychody z opłat powinny być wykorzystywane na rzecz sektora transportu oraz do optymalizacji całego systemu transportowego.”

6. Artykuł 9b otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 9b*

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

7. Artykuł 9c otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 9c*

1. Komisję wspomaga komitet.

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

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

8. Artykuł 11 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 11*

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

- opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczanej na podstawie średniej ważonej oraz konkretnych kwot pobieranych w przypadku każdej kombinacji klasy pojazdu, typu drogi i okresu;
- łącznych przychodów uzyskanych z opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, a także informacje na temat wykorzystania tych przychodów;
- opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej i łącznych przychodów uzyskanych z opłaty infrastrukturalnej.

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

- zasadności uwzględnienia przy obliczaniu opłat za przejazd innych kosztów zewnętrznych, w szczególności kosztu emisji dwutlenku węgla, w przypadku gdy ustalenia dotyczące wspólnego podatku paliwowego związanego ze zmianami klimatycznymi nie przyniosą jeszcze zadowalających rezultatów, kosztu wypadków oraz kosztów utraty różnorodności biologicznej;
- zasadności rozszerzenia zakresu stosowania dyrektywy na inne kategorie pojazdów;
- możliwości przyjęcia zrewidowanej klasyfikacji pojazdów do celów różnicowania opłat za przejazd, biorąc pod uwagę ich średni wpływ na środowisko, zator i infrastrukturę, a także ich wyniki w zakresie emisji CO<sub>2</sub> i zużycia energii oraz praktyczne i ekonomiczne możliwości nakładania i egzekwowania opłat za przejazd; oraz
- technicznych i ekonomicznych możliwości wprowadzenia minimalnych opłat uzależnionych od pokonanej odległości na głównych drogach międzymiastowych. W sprawozdaniu precyzuje się ewentualny typ odcinków dróg, które mogłyby zostać obciążone opłatą, możliwe sposoby nakładania i egzekwowania takich opłat w opłacalny sposób oraz wspólną prostą metodę ustalania stawek minimalnych.”

9. W załączniku III wyrażenie „opłat za przejazd wyliczanych na podstawie średniej ważonej” zastępuje się wyrażeniem „opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej”.

10. Załącznik do niniejszej dyrektywy dodaje się po załączniku III.

#### *Artykuł 2*

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

2. 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.

3. Państwa członkowskie prześlą Komisji tekst głównych przepisów prawa krajowego dotyczących dziedziny objętej niniejszą dyrektywą.

#### *Artykuł 3*

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

*Artykuł 4*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

## **ZAŁĄCZNIK III A**

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

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

#### **1. CZĘŚCI DANEJ SIECI**

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

Jeżeli państwo członkowskie podejmuje decyzję o nałożeniu opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych tylko na część lub części sieci, taka część lub części zostają wybrane po dokonaniu oceny, w której stwierdzono, że:

- użycie pojazdów na drogach, gdzie stosowana jest opłata z tytułu kosztów zewnętrznych powoduje szkody dla środowiska i zator większy niż tworzy średnio na pozostałych częściach drogowej sieci infrastrukturalnej, które nie podlegają opłacie z tytułu kosztów zewnętrznych; lub
- nałożenie opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych na pozostałe części sieci może mieć niekorzystny wpływ na środowisko, zator lub bezpieczeństwo drogowe, lub że nałożenie i pobór opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych na takich częściach pociągałby za sobą nieproporcjonalny koszt.

#### **2. UWZGLĘDNIANE POJAZDY, DROGI I OKRESY**

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

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

Klasyfikacja dróg i ustalenie okresów opiera się na obiektywnych kryteriach związanych z poziomem narażenia dróg i obszarów sąsiadujących na zator i zanieczyszczenie, takich jak gęstość zaludnienia, roczna liczba szczytów zanieczyszczeń zmierzonych zgodnie z dyrektywą 96/92/WE, średni ruch dobowy i godzinowy oraz poziom usług (wyrażoną w procentach część dnia lub roku, kiedy wykorzystanie drogi jest zbliżone lub przewyższa przepustowość, średnie opóźnienia i/lub długości kolejek). Użyte kryteria zostają przedstawione w powiadomieniu.



### 3. KWOTA OPŁATY

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

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

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

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

### 4. ELEMENTY KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH

#### 4.1. Koszt zanieczyszczenia powietrza spowodowanego ruchem drogowym

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

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

- $PCV_{ij}$  oznacza koszt zanieczyszczenia powietrza przez pojazd klasy i na drodze typu j (euro/pojazdokilometr)
- $EF_{ik}$  oznacza czynnik emisji zanieczyszczeń k i klasy pojazdu i (gram/kilometr)
- $PC_{jk}$  oznacza pieniężny koszt zanieczyszczenia k dla typu drogi j (euro/gram).

Pod uwagę brane są jedynie emisje pyłu zawieszonego oraz prekursorów ozonu, takich jak tlenek azotu i lotnych związków organicznych. Czynniki emisji będą takie same jak te użyte przez państwo członkowskie do sporządzenia krajowej inwentaryzacji zanieczyszczeń przewidzianej w dyrektywie 2001/81/WE w sprawie krajowych poziomów emisji dla niektórych rodzajów zanieczyszczenia powietrza (która wymaga użycia podręcznika inwentaryzacji emisji EMEP/CORINAIR)<sup>19</sup>. Pieniężny koszt zanieczyszczeń przyjmuje się z tabeli 13 „Podręcznika dotyczącego szacowania kosztów zewnętrznych w sektorze transportu” (*Handbook on estimation of external cost in the transport sector*)<sup>20</sup>.

**Tabela 1: Pieniężny koszt zanieczyszczenia powietrza**

<sup>19</sup> Metodologia Europejskiej Agencji Środowiska: <http://reports.eea.europa.eu/EMEP-CORINAIR5/>.

<sup>20</sup> [http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm).

Eurocent/pojazdokilometr	Drogi podmiejskie	Inne drogi międzydzielcowe
EURO 0	16	13
EURO I	11	8
EURO II	9	8
EURO III	7	6
EURO IV	4	4
EURO V i mniej zanieczyszczające	3	2

Wartości w eurocentach, 2000 r.

Wartości w tabeli 1 przedstawiają średnie arytmetyczne wartości podanych w tabeli 15 „Podręcznika dotyczącego szacowania kosztów zewnętrznych w sektorze transportu”<sup>21</sup> dla pojazdów należących do różnych klas wagowych. Państwa członkowskie mogą stosować współczynnik korygujący do wartości z tabeli 1 w celu odzwierciedlenia faktycznego składu floty pod względem rozmiarów pojazdów. Wartości w tabeli 1 można pomnożyć przez współczynnik wynoszący maksymalnie 2 w przypadku obszarów górskich w zakresie, w jakim jest to uzasadnione nachyleniem dróg, wysokością i/lub inwersjami temperatury.

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

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

#### 4.2 Koszt zanieczyszczenia hałasem spowodowanego ruchem drogowym

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

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

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

- $NCV_{ij}$  oznacza koszt hałasu powodowanego przez pojazd klasy i na drodze typu j (euro/pojazdokilometr)
- $NC_{jk}$  oznacza koszt hałasu na osobę narażoną na drodze typu j na poziom hałasu k (euro/osobę)
- $POP_k$  oznacza ludność narażoną na dzienny poziom hałasu k na kilometr (osoba/kilometr)

<sup>21</sup> Idem

- ADT oznacza średniodobowy ruch (w pojazdach)
- n oznacza współczynnik korygujący dla nocy.

Liczbę ludności narażoną na poziom hałasu  $k$  przyjmuje się ze strategicznych map hałasu, sporządzonych na podstawie art. 7 dyrektywy 2002/49/WE odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

Koszt na osobę narażoną na poziom hałasu  $k$  przyjmuje się z tabeli 20 „Podręcznika dotyczącego szacowania kosztów zewnętrznych w sektorze transportu”<sup>22</sup>.

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

**Tabela 2: Należny koszt hałasu powodowanego przez pojazdy**

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

Wartości w eurocentach, 2000 r.

Źródło: „Podręcznik dotyczący szacowania kosztów zewnętrznych w sektorze transportu” (Handbook on the estimation of external cost in the transport sector), tabela 22<sup>23</sup>

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

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

### 4.3 Koszt zatoru

W przypadku dróg zatłoczonych państwo członkowskie może podjąć decyzję o uwzględnieniu całości lub części kosztu zatoru w opłacie z tytułu kosztów zewnętrznych, pod warunkiem że wykaże ono, iż koszt zatoru nałożony przez pojazd na pozostałych użytkowników przekracza koszt rozwoju infrastruktury, jakim został już obciążony ten pojazd. W takim przypadku niezależny organ oblicza należny koszt zatoru dla różnych okresów stosując poniższe wzory lub przyjmując wartości jednostkowe z Tabeli 3, jeżeli te ostatnie są niższe.

$$CCV = MEC(Q_0) - IDC$$

$$MEC(Q) = \frac{VOT \times Q}{v(Q)^2} \times \frac{(v(Q) - v(Q - \Delta Q))}{\Delta Q} \quad \text{gdzie:}$$

<sup>22</sup> Idem

<sup>23</sup> Idem

- CCV oznacza należny koszt zatoru (euro/pojazdokilometr)
- IDC oznacza koszt rozwoju infrastruktury objęty już opłatą (euro/pojazdokilometr)
- $Q_0$  oznacza optymalny godzinowy ruch drogowy (pojazdy/godzinę)
- $MEC(Q)$  oznacza krańcowy koszt zewnętrzny zatoru (euro/pojazdokilometr)
- VOT oznacza wartość czasu (euro/godzinopojazd)
- $Q$  oznacza średniogodzinowy ruch drogowy (w pojazdach)
- $\Delta Q$  oznacza niewielką zmianę w godzinowym ruchu drogowym
- $v(Q)$  oznacza średnią prędkość ruchu drogowego (kilometry/godzinę).

Średniogodzinowy ruch zakłada współczynnik wagowy pomiędzy pojazdami ciężarowymi a samochodami osobowymi o wartości nieprzekraczającej 3.

Optymalny ruch godzinowy oblicza się poprzez iteracyjne podnoszenie kosztu aż do osiągnięcia równowagi pomiędzy ruchem godzinowym a krańcowym zewnętrznym kosztem zatoru. Alternatywnie stosunek pomiędzy należną opłatą z tytułu zatoru (CCV) a krańcowym zewnętrznym kosztem zatoru (MEC) wynosi 0,5.

Funkcja prędkość-przepływ opiera się na standardowych krzywych w zastosowaniach inżynierskich.

Wartość czasu opiera się na ostatnich badaniach dotyczących skłonności do płacenia.

**Tabela 3: Należny koszt zatoru powodowanego przez pojazdy**

Eurocent/pojazdokilometr	Okres A	Okres B	Okres C
Drogi podmiejskie	0	20	65
Inne drogi międzymiastowe	0	2	7

Wartości w eurocentach, 2000 r.

Źródło: „Podręcznik dotyczący szacowania kosztów zewnętrznych w sektorze transportu” (Handbook on the estimation of external cost in the transport sector), tabela 7<sup>24</sup>

Okres A to okres poza godzinami szczytu o stabilnym przepływie ruchu drogowego.

Okres B to okres szczytu lub okres blisko szczytu o niestabilnym przepływie ruchu drogowego.

Okres C to okres szczytu z wymuszonym lub przerwany przepływem ruchu drogowego.

<sup>24</sup> Idem

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