

31999L0062

L 187/42

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

20.7.1999

DYREKTYWA 1999/62/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 17 czerwca 1999 r.****w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1 i art. 93,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomicznego-Społecznego ⁽²⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽³⁾,działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽⁴⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Eliminacja zakłóceń konkurencji między przedsiębiorstwami transportowymi w Państwach Członkowskich wywołuje konieczność dokonania harmonizacji systemów obciążeń oraz ustanowienia sprawiedliwych mechanizmów obciążania przewoźników kosztami infrastruktury.
- (2) Cele te można osiągnąć tylko etapami.
- (3) Osiągnięto już poziom harmonizacji systemów obciążeń poprzez przyjęcie dyrektywy Rady 92/81/EWG z dnia 19 października 1992 r. w sprawie harmonizacji struktury podatków akcyzowych od olejów mineralnych ⁽⁵⁾ oraz dyrektywy Rady 92/82/EWG z dnia 19 października 1992 r. w sprawie zbliżenia stawek podatków akcyzowych od olejów mineralnych ⁽⁶⁾.
- (4) Wyrokiem z dnia 5 lipca 1995 r. w sprawie C-21/94 Parlamentu Europejskiego przeciw Radzie ⁽⁷⁾ Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich anulował dyrektywę Rady 93/89/EWG z dnia 25 października 1993 r. w sprawie nakładania przez Państwa Członkowskie podatków na niektóre pojazdy wykorzystywane do drogowego przewozu towarów oraz opłat za przejazd i opłat za korzystanie z niektórych rodzajów infrastruktury ⁽⁸⁾

przy jednoczesnym zachowaniu skutków tej dyrektywy do czasu przyjęcia przez Radę nowej regulacji. Tym samym dyrektywa 93/89/EWG zostaje zastąpiona niniejszą dyrektywą.

- (5) W obecnych okolicznościach dostosowanie krajowych systemów obciążeń powinno ograniczać się do pojazdów komercyjnych posiadających z ładunkiem wagę brutto powyżej określonej wartości.
- (6) W tym celu należy ustanowić stawki minimalne dla podatków transportowych pobieranych przez Państwa Członkowskie lub jakichkolwiek innych podatków, które mogłyby je zastąpić.
- (7) Należy zachęcać do użytkowania pojazdów nieniszczących dróg i emitujących mniejszą ilość zanieczyszczeń poprzez zróżnicowanie podatków lub opłat, pod warunkiem, że takie zróżnicowanie nie zakłóca funkcjonowania rynku wewnętrznego.
- (8) Stosowne jest, aby niektórym Państwom Członkowskim można było przyznać okres wyłączenia ze stosowania stawek minimalnych, tak aby umożliwić im dostosowanie się do poziomów wymaganych przez niniejszą dyrektywę.
- (9) Niektóre krajowe przewozy o charakterze lokalnym posiadające niewielki wpływ na rynek transportowy Wspólnoty, podlegają obecnie ulgowym stawkom podatku transportowego; w celu zapewnienia płynnego dostosowania, upoważnia się Państwa Członkowskie do ustanawiania tymczasowych odstępstw od stawek minimalnych.
- (10) Państwom Członkowskim zezwala się na stosowanie ulgowych stawek lub zwolnień z podatków transportowych w przypadku pojazdów, które nie wywierają wpływu na rynek transportowy Wspólnoty.
- (11) Aby uwzględnić możliwość wystąpienia pewnych sytuacji specjalnych, należy ustanowić procedurę, na mocy której Państwom Członkowskim zezwala się na utrzymanie dalszych zwolnień i ulg.
- (12) Istniejące zakłócenia konkurencji nie mogą zostać wyeliminowane jedynie poprzez harmonizację podatków lub akcyzy paliwowej. Jednakże do czasu ustanowienia bardziej odpowiednich pod względem technicznym i ekonomicznym form obciążeń, można łagodzić te zakłócenia poprzez możliwość utrzymywania lub wprowadzania opłat za przejazd i/lub obciążeń użytkowników z tytułu korzystania z autostrad. Oprócz tego Państwa Członkowskie powinny być uprawnione do pobierania opłat za korzystanie z mostów, tuneli oraz przełęczy górskich.

⁽¹⁾ Dz.U. C 59 z 26.2.1997, str. 9.⁽²⁾ Dz.U. C 206 z 7.7.1997, str. 17.⁽³⁾ Opinia dostarczona dnia 3 czerwca 1999 r. (dotychczas nie publikowana w Dzienniku Urzędowym).⁽⁴⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 17 lipca 1997 r. (Dz.U. C 286 z 22.9.1997, str. 217), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 stycznia 1999 r. (Dz.U. C 58 z 1.3.1999, str. 1) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 7 maja 1999 r. (dotychczas nie publikowana w Dzienniku Urzędowym).⁽⁵⁾ Dz.U. L 316 z 31.10.1992, str. 12. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 94/74/WE (Dz.U. L 365 z 31.12.1994, str. 46).⁽⁶⁾ Dz.U. L 316 z 31.10.1992, str. 19. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 94/74/WE. ECR 1995, I-1827.⁽⁷⁾ Dz.U. L 36 z 9.2.1988, str. 33. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 96/1/WE (Dz.U. L 40 z 17.2.1996, str. 1).⁽⁸⁾ Dz.U. L 279 z 12.11.1993, str. 32.

- (13) Z uwagi na specyficzne warunki panujące na niektórych szlakach alpejskich może być stosowne, aby Państwo Członkowskie nie stosowało systemu opłat za korzystanie z infrastruktury na dokładnie określonym odcinku swojej sieci autostradowej w celu umożliwienia stosowania opłaty związanej z infrastrukturą.
- (14) Opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury nie mogą być dyskryminujące ani powodować nadmiernych formalności bądź tworzyć przeszkód na granicach wewnętrznych. Należy więc przedsięwziąć odpowiednie kroki w celu umożliwienia uiszczania opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury w każdym momencie i za pomocą różnych środków płatniczych.
- (15) Stawki opłat za korzystanie z infrastruktury muszą być wyliczane w oparciu o czas trwania użytkowania danej infrastruktury oraz muszą być zróżnicowane pod względem kosztów, jakie powodują pojazdy drogowe.
- (16) Ulgowe stawki opłat za korzystanie z infrastruktury powinny być czasowo stosowane względem pojazdów zarejestrowanych w Grecji ze względu na trudności spowodowane sytuacją geopolityczną tego kraju.
- (17) W celu zapewnienia jednolitego stosowania opłat za korzystanie z infrastruktury oraz opłat za przejazd należy ustanowić pewne przepisy określające sposób ich stosowania, takie jak cechy charakterystyczne infrastruktury, do której się je stosuje, maksymalne poziomy niektórych stawek oraz inne ogólne warunki, które muszą zostać spełnione. Opłaty za przejazd wyliczane na podstawie średniej ważonej powinny być związane z kosztami budowy, eksploatacji oraz rozwoju danej sieci infrastruktury.
- (18) Państwa Członkowskie powinny być zdolne do przeznaczania na ochronę środowiska oraz na zrównoważony rozwój sieci transportowych pewnego procentu od wpływów uzyskanych z opłat za korzystanie z infrastruktury lub z opłat za przejazd, pod warunkiem, że wartości tych opłat są wyliczane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.
- (19) Zawarte w niniejszej dyrektywie wartości wyrażone w jednostkach waluty krajowej Państw Członkowskich, które przyjęły euro, zostały ustalone 1 stycznia 1999 r., kiedy wartość euro została określona zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 2866/98 z dnia 31 grudnia 1998 r. w sprawie zamiany kursów walutowych pomiędzy euro i walutami Państw Członkowskich, które przyjęły euro⁽¹⁾. Stosowne jest, aby Państwa Członkowskie, które nie przyjęły euro, dokonywały corocznej kontroli kwot zawartych w niniejszej dyrektywie w walutach krajowych i odpowiednio dostosowywały je w celu uwzględnienia zmian w kursach wymiany. Coroczne dostosowania kwot w walutach krajowych mogą nie być wymagane, jeżeli zmiana wynikająca z zastosowania nowych kursów wymiany jest poniżej pewnego poziomu procentowego.
- (20) Należy stosować zasadę terytorialną. Dwa lub więcej Państw Członkowskich mogą współpracować dla wprowadzenia wspólnego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury z zastrzeżeniem spełnienia pewnych warunków dodatkowych.

- (21) Zgodnie z zasadą proporcjonalności niniejsza dyrektywa ogranicza się do minimum, wymaganego dla osiągnięcia celów określonych w art. 5 ust. 3 Traktatu.
- (22) Należy ustalić szczegółowy harmonogram kontroli przepisów niniejszej dyrektywy oraz, w razie konieczności, rozważenia dla nich środków dostosowawczych w celu wypracowania bardziej terytorialnego systemu obciążeń,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ 1

Przepisy ogólne

Artykuł 1

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do podatków transportowych, opłat za przejazd oraz opłat za korzystanie z infrastruktury jakimi obłożone są pojazdy, zgodnie z definicjami zawartymi w art. 2.

Niniejsza dyrektywa nie dotyczy pojazdów wykonujących przewozy wyłącznie na nieuropejskich terytoriach Państw Członkowskich.

Nie dotyczy ona również pojazdów zarejestrowanych na Wyspach Kanaryjskich, w Ceucie i Melilli, na Azorach lub Maderze, wykonujących przewozy wyłącznie na tych terytoriach lub między tymi terytoriami oraz, odpowiednio, tymi terytoriami a Hiszpanią oraz Portugalią.

Artykuł 2

W rozumieniu niniejszej dyrektywy:

- a) „autostrada” oznacza drogę specjalnie zaprojektowaną i wybudowaną dla ruchu pojazdów silnikowych, która obsługuje przylegających do niej posiadłości, oraz która:
- za wyjątkiem specjalnych miejsc lub tymczasowych okoliczności, które to uniemożliwiają, posiada oddzielne jezdnie dla obydwu kierunków ruchu, oddzielone od siebie nieprzeznaczonym do ruchu pasem rozdzielającym lub, wyjątkowo, w inny sposób;
 - nie krzyżuje się na jednym poziomie z żadną drogą, linią kolejową, torami tramwajowymi lub drogą dla pieszych;
 - jest odpowiednio oznaczona jako autostrada;
- b) „opłata za przejazd” oznacza zapłatę kwoty w określonej wysokości za przejazd pojazdem odległości między dwoma punktami na infrastrukturze, o której mowa w art. 7 ust. 2. Kwota jest wyliczana w oparciu o przejechaną odległość oraz typ pojazdu;

⁽¹⁾ Dz.U. L 359 z 31.12.1998, str. 1.

- c) „opłata za korzystanie z infrastruktury” oznacza zapłatę kwoty w określonej wysokości dającą pojazdowi prawo do korzystania przez dany okres z infrastruktury, o której mowa w art. 7 ust. 2;
- d) „pojazd” oznacza pojazd silnikowy, pojazd przegubowy lub zespół pojazdów, którego wyłącznym przeznaczeniem jest drogowy przewóz towarów, o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 12 ton;
- e) „pojazd EURO I” oznacza pojazd, spełniający parametry określone w wierszu A tabeli figurującej w części 8.3.1.1. zał. I do dyrektywy Rady nr 88/77/EWG z dnia 3 grudnia 1987 r. w sprawie ujednoczenia przepisów Państw Członkowskich dotyczących działań, jakie należy podjąć w celu przeciwdziałania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząsteczkowych z silników dieslowskich przy korzystaniu z pojazdów ⁽¹⁾;
- f) „pojazd EURO II” oznacza pojazd, spełniający parametry określone w wierszu B tabeli figurującej w części 8.3.1.1. zał. I do dyrektywy Rady nr 88/77/EWG.

ROZDZIAŁ II

Podatki od pojazdów samochodowych

Artykuł 3

1. W niniejszym artykule mowa jest o następujących podatkach od pojazdów samochodowych:

- *Belgia*:
taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen,
- *Dania*:
vægtafgift af motorkøretøjer m.v.,
- *Niemcy*:
Kraftfahrzeugsteuer,
- *Grecja*:
Τέλη κυκλοφορίας,
- *Hiszpania*:
a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;
b) impuesto sobre actividades económicas (wyłącznie w odniesieniu do wartości obciążeń nałożonych na pojazdy silnikowe);
- *Francja*:
a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;
b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,
- *Irlandia*:
vehicle excise duty,

- *Włochy*:
a) tassa automobilistica;
b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,
- *Luksemburg*:
taxe sur les véhicules automoteurs,
- *Holandia*:
motorrijtuigenbelasting,
- *Austria*:
Kraftfahrzeugsteuer,
- *Portugalia*:
a) imposto de camionagem;
b) imposto de circulação,
- *Finlandia*:
varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,
- *Szwecja*:
fordonsskatt,
- *Wielka Brytania*:
a) vehicle excise duty;
b) motor vehicle licence.

2. Państwa Członkowskie, które zastępują jakikolwiek podatek wymieniony w ust. 1 innym podatkiem tego samego rodzaju, powiadamiają o tym Komisję, która wprowadza niezbędne zmiany.

Artykuł 4

Każde Państwo Członkowskie ustala procedury nakładania i pobierania podatków, o których mowa w art. 3.

Artykuł 5

Podatki, o których mowa w art. 3 są nakładane na pojazdy zarejestrowane w Państwach Członkowskich wyłącznie przez te państwa, w których pojazd jest zarejestrowany.

Artykuł 6

1. Bez względu na to, jaka jest struktura podatków, o których mowa w art. 3, Państwa Członkowskie ustanawiają stawki zapewniające, że stawka podatku dla każdej kategorii lub podkategorii pojazdów, o których mowa w zał. I, nie jest niższa niż stawka minimalna zawarta w tym zał.

Przez dwa lata od wejścia w życie niniejszej dyrektywy Grecji, Włochom, Portugalii i Hiszpanii zezwala się na stosowanie niższych stawek, lecz nie mniejszych niż 65 % stawek minimalnych, zawartych w zał. I.

⁽¹⁾ Dz.U. L 36 z 9.2.1988, str. 33. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 96/1/WE (Dz.U. L 40 z 17.2.1996, str. 1).

2. Państwa Członkowskie mogą stosować stawki ulgowe i zwolnienia w stosunku do:

- a) pojazdów wykorzystywanych dla potrzeb obronnych kraju lub obrony cywilnej, pojazdów wykorzystywanych przez straż pożarną i inne służby ratunkowe oraz przez policję, jak również pojazdów wykorzystywanych do utrzymania dróg;
- b) pojazdów, które jedynie okazjonalnie poruszają się po drogach publicznych Państw Członkowskich, w których są zarejestrowane, wykorzystywanych przez osoby fizyczne lub prawne, których podstawową działalnością nie jest przewóz towarów pod warunkiem, że przewozy wykonywane tymi pojazdami nie zakłócają konkurencji oraz z zastrzeżeniem zgody ze strony Komisji.

3. a) Rada, działając jednomyślnie na wniosek Komisji, może upoważnić Państwo Członkowskie do utrzymania dalszych zwolnień lub ulg w podatkach transportowych z powodów związanych z prowadzoną szczególną polityką społeczną i gospodarczą lub z infrastrukturą tego państwa. Takie zwolnienia lub ulgi mogą być stosowane jedynie względem pojazdów, które są zarejestrowane w danym Państwie Członkowskim oraz wykonują przewozy wyłącznie na dokładnie określonej części terytorium tego państwa;

- b) każde Państwo Członkowskie, które zamierza utrzymać takie zwolnienia lub ulgi, informuje o tym Komisję i przesyła jej również wszelkie niezbędne informacje. W terminie jednego miesiąca Komisja informuje inne Państwa Członkowskie o proponowanych zwolnieniach i ulgach.

Uznaje się, że Rada wydała zezwolenie na utrzymanie proponowanych zwolnień i ulg, jeżeli w terminie dwóch miesięcy od daty poinformowania innych Państw Członkowskich zgodnie z ust. 1 ani Komisja, ani żadne Państwo Członkowskie nie zażądały zbadania sprawy przez Radę.

4. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 1 akapit drugi oraz ust. 2 i 3 niniejszego artykułu, jak również art. 6 dyrektywy Rady nr 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy Państwami Członkowskimi ⁽¹⁾, Państwa Członkowskie mogą nie przyznać zwolnień lub ulg z tytułu podatków, o których mowa w art. 3, jeśli prowadziłyby to do obniżenia płaconych podatków poniżej stawek minimalnych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

ROZDZIAŁ III

Oplaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury

Artykuł 7

1. Państwa Członkowskie mogą utrzymywać lub wprowadzać opłaty za przejazd i/lub opłaty za korzystanie z infrastruktury na warunkach zawartych w ust. 2-10.

2. a) Opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury są nakładane jedynie na użytkowników autostrad lub innych dróg wielopasmowych o cechach charakterystycznych zbliżonych do autostrad lub na użytkowników mostów, tuneli oraz przełęczy górskich.

Jednakże w Państwie Członkowskim, które nie posiada sieci autostrad lub dróg dwujezdniowych o podobnych cechach charakterystycznych, opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury można nakładać na użytkowników dróg, które z technicznego punktu widzenia są najwyższej kategorii;

- b) po konsultacjach z Komisją i zgodnie z procedurą ustanowioną decyzją Rady z dnia 21 marca 1962 r. w sprawie zawarcia procedury dla wstępnego badania i konsultacji w odniesieniu do niektórych przepisów ustawowych, wykonawczych oraz administracyjnych dotyczących transportu, proponowanych w Państwach Członkowskich ⁽²⁾:

- (i) opłaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury można również nakładać na użytkowników innych odcinków głównych sieci drogowych, a w szczególności

- w przypadku, gdy uzasadniają to względy bezpieczeństwa,

- w Państwie Członkowskim, które na większości swojego terytorium nie posiada jednolitej sieci autostrad lub dróg dwujezdniowych o podobnych parametrach, w tej części kraju, ale jedynie na drogach wykorzystywanych w międzynarodowym i międzyregionalnym ciężkim transporcie rzeczy pod warunkiem, że nasilenie ruchu oraz zagęszczenie ludności nie stanowią ekonomicznego uzasadnienia dla budowy autostrad lub dróg dwujezdniowych o podobnych charakterystykach;

- (ii) Państwa Członkowskie, których to dotyczy, mogą zawierać w tym zakresie specjalne porozumienia dotyczące obszarów przygranicznych;

- (iii) Austria może zwolnić z austriackiej opłaty za korzystanie z infrastruktury na odcinku autostrady pomiędzy Kufstein i Brenner.

3. W tym samym czasie nie można na ten sam odcinek drogi nałożyć opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury. Jednakże Państwa Członkowskie mogą nałożyć opłaty za przejazd na sieci dróg również w miejscach, gdzie za korzystanie z mostów, tuneli oraz przełęczy górskich pobierane są opłaty za korzystanie z infrastruktury.

4. Opłaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury nie mogą być dyskryminujące bezpośrednio ani pośrednio, ze względu na narodowość przewoźnika ani ze względu na pochodzenie lub miejsce docelowe pojazdu.

5. 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 korzysta-

⁽¹⁾ Dz.U. L 368 z 17.12.1992, str. 38.

⁽²⁾ Dz.U. 23 z 3.4.1962, str. 720/62. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją 73/402/EWG (Dz.U. L 347 z 17.12.1973, str. 48).

nie 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.

6. Państwo Członkowskie może zastrzec, że zarejestrowane w nim pojazdy podlegają opłatom za korzystanie z infrastruktury na całej sieci dróg, leżących na terytorium tego państwa.

7. Państwa Członkowskie, których to dotyczy, ustalają wysokość opłat za korzystanie z infrastruktury wraz z kosztami administracyjnymi dla wszystkich kategorii pojazdów na poziomie nie wyższym, niż maksymalne stawki ustalone w zał. II.

1 lipca 2002 r., a następnie raz na dwa lata, dokonuje się weryfikacji maksymalnych stawek. W razie konieczności Komisja składa propozycje wprowadzenia odpowiednich dostosowań, a Parlament Europejski oraz Rada działając na podstawie tych propozycji podejmują działania, zgodnie z warunkami ustanowionymi w Traktacie.

W terminie dwóch lat od wejścia w życie niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie stosujące opłaty za korzystanie z infrastruktury stosują 50 % ulgi w stawkach opłat za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów zarejestrowanych w Grecji ze względu na sytuację geopolityczną tego kraju. Co roku Komisja może wydawać decyzje przedłużające stosowanie ulgi przez Państwa Członkowskie.

8. Stawki opłat za korzystanie z infrastruktury są proporcjonalne do czasu trwania korzystania z infrastruktury.

Państwo Członkowskie może stosować wobec pojazdów zarejestrowanych na jego terytorium wyłącznie stawki roczne.

9. Opłaty za przejazd wyliczane na podstawie średniej ważonej powiązane są z kosztami budowy, eksploatacji oraz rozwoju danej sieci infrastruktury.

10. Nie naruszając przepisów dotyczących opłat za przejazd wyliczanych na podstawie średniej ważonej, o których mowa w ust. 9, Państwa Członkowskie mogą uzależniać stawki tych opłat od:

- a) klasyfikacji pojazdów według emisji spalin, pod warunkiem że żadna opłata za przejazd nie będzie wyższa o więcej niż 50 % od opłaty za przejazd pobieranej od pojazdów równoważnych, spełniających najsurowsze normy emisji spalin;
- b) pory dnia, pod warunkiem że żadna opłata za przejazd nie jest wyższa o więcej niż 100 % od opłaty za przejazd pobieranej w najtańszej porze dnia.

Wszelkie różnicowanie w pobieraniu opłat za przejazd pod względem klasyfikacji pojazdów według emisji spalin będą proporcjonalne w stosunku do celu, do jakiego dąży dane Państwo Członkowskie.

Artykuł 8

1. Dwa lub więcej Państw Członkowskich może współpracować przy wprowadzaniu wspólnego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury, stosowanego na ich terytoriach traktowanych jako całość. W takim przypadku Państwa Członkowskie obowiązane są zapewnić bliską współpracę z Komisją,

a także obowiązane są do współpracy w zakresie funkcjonowania tego systemu oraz ewentualnej jego zmiany.

2. Oprócz warunków, o których mowa w art. 7, wspólny system musi spełniać następujące kryteria:

- a) Państwa Członkowskie ustalają wspólne stawki opłat za korzystanie z infrastruktury na poziomie nie wyższym niż stawki maksymalne, o których mowa w art. 7 ust. 7;
- 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. 2;
- c) do wspólnego systemu mogą przyłączać się inne Państwa Członkowskie;
- d) uczestniczące w systemie Państwa Członkowskie opracowują skalę proporcji, według której każde z nich na sprawiedliwych zasadach uczestniczy w dochodach pochodzących z opłat za korzystanie z infrastruktury.

ROZDZIAŁ IV

Przepisy końcowe

Artykuł 9

1. Niniejsza dyrektywa nie stanowi dla Państw Członkowskich przeszkody w stosowaniu następujących podatków i opłat:

- a) specjalnych podatków lub opłat:
 - pobieranych przy rejestracji pojazdów, lub
 - nakładanych na pojazdy lub ładunki o ponadnormalnych masach lub wymiarach;
- b) opłat parkingowych oraz specjalnych opłat od poruszania się pojazdów po obszarach miejskich;
- c) opłat regulacyjnych, mających w szczególności przeciwdziałać tworzeniu się w określonych porach dnia i miejscach zatorów.

2. Niniejsza dyrektywa nie stanowi również dla Państw Członkowskich przeszkody w przeznaczaniu na ochronę środowiska oraz na zrównoważony rozwój sieci transportowych pewnego procentu od kwoty wpływów uzyskanych z opłat za korzystanie z infrastruktury lub z opłat za przejazd, pod warunkiem, że wartości tych opłat są wyliczane zgodnie z przepisami art. 7 ust. 7 i 9.

Artykuł 10

1. Dla potrzeb niniejszej dyrektywy kursy wymiany euro i walut krajowych Państw Członkowskich, które nie przyjęły euro, są kursami obowiązującymi w pierwszym dniu roboczym października i opublikowanymi w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*. Obowiązują one od 1 stycznia kolejnego roku kalendarzowego.

2. W momencie corocznych dostosowań przeprowadzanych zgodnie z ust. 1, Państwa Członkowskie, które nie przyjęły euro, mogą utrzymać w mocy wartości opłat wyrażone w walutach krajowych, jeżeli zamiana wartości wyrażonych w euro spowodowałaby zmianę wartości wyrażonej w walucie krajowej niższą niż 5 %.

Artykuł 11

1. W terminach, o których mowa w art. 7 ust. 7 akapit drugi, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie z realizacji niniejszej dyrektywy, biorąc pod uwagę postęp technologiczny oraz zwiększające się zatory w ruchu.
2. Nie później niż sześć miesięcy przed upływem terminów, o których mowa w ust. 1, Państwa Członkowskie przesyłają Komisji informacje niezbędne do sporządzenia wyżej wymienionego sprawozdania.
3. Państwa Członkowskie, które wprowadzają elektroniczny system opłat za przejazd oraz opłat za korzystanie z infrastruktury, współpracują ze sobą w celu osiągnięcia odpowiedniego poziomu interoperacyjności.

Artykuł 12

1. Do 1 lipca 2000 r. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe wykonawcze i administracyjne konieczne do wdrożenia niniejszej dyrektywy oraz niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

W przypadku wprowadzenia w życie przez Państwa Członkowskie wspomnianych przepisów, muszą one zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to musi towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie określonej niniejszą dyrektywą. Komisja poinformuje o tym pozostałe Państwa Członkowskie.

Artykuł 13

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 14

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 17 czerwca 1999 r.

W imieniu Parlamentu
Europejskiego
J. M. GIL-ROBLES
Przewodniczący

W imieniu Rady
F. MÜNTEFERING
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

MINIMALNE STAWKI PODATKU POBIERANEGO OD POJAZDÓW

Pojazdy silnikowe

Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Minimalna stawka podatku (w euro rocznie)	
Nie mniej niż	Mniej niż	Oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneumatycznym lub z zawieszeniem uznanym za równoważne ⁽¹⁾	Inne systemy zawieszenia osi jezdnych
Dwie osie			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
Trzy osie			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
Cztery osie			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

⁽¹⁾ Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w zał. II do dyrektywy Rady nr 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r., ustanawiającej dla niektórych pojazdów kołowych 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).

ZESPOŁY POJAZDÓW (POJAZDY PRZEGUBOWE ORAZ POCIĄGI DROGOWE)

Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Minimalna stawka podatku (w euro rocznie)	
Nie mniej niż	Mniej niż	Oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneumatycznym lub z zawieszeniem uznanym za równoważne ⁽¹⁾	Inne systemy zawieszenia osi jezdnych
2 + 1 osie			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307

Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Minimalna stawka podatku (w euro rocznie)	
Nie mniej niż	Mniej niż	Oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneumatycznym lub z zawieszeniem uznanym za równoważne ⁽¹⁾	Inne systemy zawieszenia osi jezdnych
2 + 2 osie			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 osie			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 osie			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 osie			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w zał. II do dyrektywy Rady nr 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r., ustanawiającej dla niektórych pojazdów kołowych 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).

ZAŁĄCZNIK II

MAKSYMALNE WYSOKOŚCI OPŁAT UŻYTKOWNIKÓW W EURO, ŁĄCZNIE Z KOSZTAMI ADMINISTRACYJNYMI, O KTÓRYCH MOWA W ART. 7 UST. 7**Rocznie**

	maksymalnie trzy osie	minimalnie cztery osie
NIE-EURO	960	1 550
EURO I	850	1 400
EURO II i czystsze	750	1 250

Miesięcznie i tygodniowo

Maksymalne stawki opłaty miesięcznej i tygodniowej są proporcjonalne do czasu trwania użytkowania infrastruktury.

Dziennie

Dzienna stawka jest równa dla wszystkich kategorii pojazdów i wynosi 8 EUR.
