

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

C 499



Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

Rocznik 64
10 grudnia 2021

Spis treści

III Akty przygotowawcze

RADA

2021/C 499/01	Stanowisko Rady (UE) nr 37/2021 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zmiany dyrektyw 1999/62/WE, 1999/37/WE i (UE) 2019/520 w odniesieniu do pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy Przyjęte przez Radę w dniu 9 listopada 2021 r.	1
2021/C 499/02	Uzasadnienie Rady: Stanowisko Rady (UE) nr 37/2021 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zmiany dyrektyw 1999/62/WE, 1999/37/WE i (UE) 2019/520 w odniesieniu do pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy	42

PL

III

(Akty przygotowawcze)

RADA

STANOWISKO RADY (UE) NR 37/2021 W PIERWSZYM CZYTANIU

w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zmiany dyrektyw 1999/62/WE, 1999/37/WE i (UE) 2019/520 w odniesieniu do pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy

Przyjęte przez Radę w dniu 9 listopada 2021 r.

(2021/C 499/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Postępy w osiągnięciu celu przedstawionego przez Komisję w białej księdze z dnia 28 marca 2011 r. zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, a mianowicie przejścia do pełnego stosowania zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci” – w celu pozyskiwania wpływów i zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji związanych z transportem – są powolne, a w Unii nadal istnieją niespójności w stosowaniu opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.
- (2) W tej białej księdze Komisja opowiada się za osiągnięciem „pełnej i obowiązkowej internalizacji kosztów zewnętrznych (w tym hałasu, lokalnego zanieczyszczenia i zatorów oprócz obowiązkowych opłat amortyzacyjnych) dla transportu drogowego i kolejowego”.
- (3) Ruch pojazdów przewożących towary i osoby jest czynnikiem przyczyniającym się do uwalniania zanieczyszczeń do atmosfery. Zanieczyszczenia takie, które mają bardzo poważny wpływ na zdrowie ludzi oraz prowadzą do pogorszenia jakości powietrza w Unii, obejmują PM_{2,5}, NO₂ i O₃. W 2018 r. długotrwałe narażenie na te trzy zanieczyszczenia spowodowały, odpowiednio, 379 000, 54 000 i 19 400 przedwczesnych zgonów w Unii, zgodnie z oszacowaniami Europejskiej Agencji Środowiska, sporządzonymi w 2020 r.
- (4) Według Światowej Organizacji Zdrowia hałas powodowany tylko przez ruch drogowy zajmuje drugie miejsce wśród najbardziej szkodliwych środowiskowych czynników stresogennych w Europie, tuż za zanieczyszczeniem powietrza. Rocznie co najmniej 9 000 przedwczesnych zgonów można przypisać chorobom serca, których przyczyną jest hałas powodowany przez ruch drogowy.
- (5) Według sprawozdania Europejskiej Agencji Środowiska z 2020 r. w sprawie jakości powietrza w Europie transport drogowy stanowił w 2018 r. sektor o najwyższych emisjach NO_x oraz drugie największe źródło zanieczyszczenia sadzą.

⁽¹⁾ Dz.U. C 81 z 2.3.2018, s. 188.

⁽²⁾ Dz.U. C 176 z 23.5.2018, s. 66.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 2018 r. oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 9 listopada 2021 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

- (6) W komunikacie z dnia 20 lipca 2016 r. zatytułowanym „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej” Komisja zapowiedziała, że proponuje zmianę dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾, aby umożliwić pobieranie opłat również w oparciu o zróżnicowanie poziomów emisji CO₂, oraz rozszerzenie niektórych jej zasad na autobusy i autokary, a także samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe.
- (7) Biorąc pod uwagę czas odnowienia parku pojazdów oraz potrzebę przyczynienia się przez sektor transportu drogowego do osiągnięcia celów Unii w zakresie klimatu i energii do 2030 r. i w dalszej perspektywie, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 ⁽⁵⁾ określa cele redukcji emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich na 2025 i 2030 r. na poziomie, odpowiednio, 15 % i 30 % niższym niż ustalona średnia emisji CO₂.
- (8) Ustanowienie rynku wewnętrznego transportu drogowego charakteryzującego się równymi warunkami działania wymaga jednolitego stosowania przepisów. Jednym z głównych celów niniejszej dyrektywy jest usunięcie zakłóceń konkurencji między użytkownikami.
- (9) Niezależnie od znaczenia sektora transportu drogowego wszystkie pojazdy ciężkie mają znaczący wpływ na infrastrukturę drogową oraz przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza. Mimo ich znaczenia ekonomicznego i społecznego pojazdy lekkie są źródłem większości negatywnych skutków środowiskowych i społecznych transportu drogowego związanych z emisjami i zatorami komunikacyjnymi. Z myślą o równym traktowaniu i uczciwej konkurencji należy zapewnić, aby pojazdy dotychczas nieobjęte ramami określonymi w dyrektywie 1999/62/WE – w zakresie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury – zostały uwzględnione w tych ramach. Należy zatem rozszerzyć zakres stosowania tej dyrektywy na pojazdy ciężkie inne niż te przeznaczone do przewozu towarów oraz na pojazdy lekkie, w tym samochody osobowe.
- (10) W celu uniknięcia przeniesienia ruchu drogowego na drogi niepłatne, co może mieć poważne konsekwencje dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i optymalnego wykorzystania sieci drogowej, państwa członkowskie powinny mieć możliwość nakładania opłat za przejazd na wszystkich odcinkach swoich sieci autostrad.
- (11) Aby zapewnić spójne i zharmonizowane stosowanie systemu opłat za korzystanie z infrastruktury w całej Unii oraz równe warunki działania na rynku transportu towarowego, ważne jest, aby różne systemy pobierania opłat za przejazd obliczały koszty w podobny sposób. Biorąc pod uwagę fakt, że istniejące umowy koncesyjne mogą zawierać ustalenia inne niż te określone w niniejszej dyrektywie, państwa członkowskie powinny móc – w celu zapewnienia rentowności istniejących umów koncesyjnych – zwolnić je z niektórych obowiązków określonych w niniejszej dyrektywie do czasu istotnej zmiany tych umów. Państwa członkowskie mogą również postanowić o dostosować istniejące umowy koncesyjne do zmian w unijnych lub krajowych ramach regulacyjnych lub na ocenę możliwości stosowania opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do CO₂ i zanieczyszczenia powietrza lub zniżek związanych z tymi emisjami, w przypadku gdy opłaty za przejazd pobierane w ramach koncesji nie są różnicowane zgodnie z niniejszą dyrektywą.
- (12) Opłaty za korzystanie z infrastruktury oparte na czasie z natury rzeczy nie odzwierciedlają dokładnie rzeczywistych kosztów generowanych przez użytkowanie dróg i z podobnych powodów nie są skuteczne pod względem zachęcania do bardziej ekologicznego i efektywniejszego funkcjonowania lub do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych. Jednakże aby zapewnić akceptację użytkowników dla przyszłych systemów opłat drogowych, państwa członkowskie powinny mieć możliwość wprowadzenia odpowiednich systemów pobierania opłat w ramach szerszego pakietu usług w zakresie mobilności. Takie systemy powinny zapewnić sprawiedliwy podział kosztów infrastruktury oraz odzwierciedlać zasadę „zanieczyszczający płaci”. Wszelkie państwa członkowskie wprowadzające taki system powinny zapewnić, aby był on zgodny z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 ⁽⁶⁾. W związku ze znaczącym wpływem, jaki mają one na infrastrukturę drogową, oraz ich przyczynianiem się do zanieczyszczenia powietrza, należy nadać priorytet objęciu pojazdów ciężkich dokładnymi systemami pobierania opłat. W szczególności, aby promować bardziej ekologiczne i efektywniejsze przewozy, opłaty za korzystanie z infrastruktury oparte na czasie powinny być co do zasady stopniowo wycofywane w bazowej transeuropejskiej sieci transportowej, ponieważ sieć ta zawiera strategicznie najważniejsze węzły i połączenia transeuropejskiej sieci transportowej.

⁽⁴⁾ Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).

⁽⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz.U. L 91 z 29.3.2019, s. 45).

W świetle historycznych okoliczności oraz biorąc pod uwagę wyzwania i znaczące obciążenia administracyjne związane z wprowadzeniem opłat za przejazd, państwa członkowskie powinny skorzystać z wystarczająco długiego okresu przejściowego, podczas którego powinny mieć one możliwość wprowadzenia lub utrzymania opłaty za korzystanie z infrastruktury oparte na czasie. Po upływie tego okresu przejściowego państwa członkowskie powinny jedynie w należycie uzasadnionych przypadkach mieć możliwość stosowania systemów pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury w pełni opartych na czasie w odniesieniu do pojazdów ciężkich na odcinkach swojej bazowej transeuropejskiej sieci transportowej. Takie należycie uzasadnione przypadki powinny ograniczać się do przypadków, w których zastosowanie opłaty za przejazd w odniesieniu do pojazdów ciężkich wiązałoby się z nieproporcjonalnymi kosztami administracyjnymi, inwestycyjnymi i operacyjnymi w porównaniu z przewidywanymi wpływami lub wygenerowanymi korzyściami, na przykład ze względu na ograniczoną długość danych odcinków dróg lub stosunkowo niską gęstość zaludnienia, lub stosunkowo niski poziom ruchu drogowego, lub w przypadku gdy stosowanie opłaty za przejazd prowadziło do zmiany tras ruchu drogowego, wywołując negatywne skutki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zdrowia publicznego. Ta możliwość dla państw członkowskich w należycie uzasadnionych przypadkach jest konieczna z uwagi na kluczowe kwestie interesu publicznego, takie jak uwzględnienie trudnej sytuacji i izolacji obszarów o niskiej gęstości zaludnienia, bezpieczeństwo ruchu drogowego lub zdrowie publiczne. Ponadto stosowanie opłat za korzystanie z infrastruktury opartych na czasie w tych należycie uzasadnionych przypadkach powinno być uzależnione od spełnienia wymogów proceduralnych: obowiązku oceny konieczności istnienia takiego systemu oraz obowiązku powiadomienia Komisji o jego stosowaniu. Takie powiadomienie powinno zawierać powody określające szczególne okoliczności związane z odcinkami bazowej transeuropejskiej sieci transportowej, w których stosowane są opłaty za korzystanie z infrastruktury oparte na czasie.

- (13) Państwa członkowskie, które w momencie wejścia w życie niniejszej dyrektywy stosują opłaty za przejazd w swojej bazowej transeuropejskiej sieci transportowej lub w jej części, powinny mieć możliwość ustanowienia łączonego systemu opłat dla wszystkich pojazdów ciężkich lub niektórych rodzajów pojazdów ciężkich. Opcja ta powinna być jednak otwarta jedynie jako kontynuacja i uzupełnienie systemu opłat za przejazd w bazowej transeuropejskiej sieci transportowej, tam gdzie znajdują się najważniejsze strategicznie węzły i połączenia transeuropejskiej sieci transportowej, lub w jej części. System ten umożliwiłby państwom członkowskim zwiększenie i rozszerzenie wdrażania zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” poza sieć dróg płatnych, poprzez stosowanie opłat za korzystanie z infrastruktury na tych odcinkach bazowej transeuropejskiej sieci transportowej, na których nie są pobierane opłaty za przejazd, lub w odniesieniu do niektórych rodzajów pojazdów ciężkich, takich jak pojazdy objęte określonym tonażem, które nie podlegają opłatom za przejazd. Łączony system opłat pomógłby zatem państwom członkowskim poczynić dalsze postępy oraz zapewnić bardziej ekologiczny transport drogowy, w szczególności w przypadkach, w których nie istnieje system pobierania opłat oraz w których opłaty za przejazd nie są opłacalną lub społecznie akceptowalną opcją. Ponadto, aby w pełni przestrzegać zasad zrównoważonej mobilności, maksymalna wysokość opłat za korzystanie z infrastruktury powinna być różna w zależności od klasy emisji Euro i klasy emisji CO₂ pojazdu. Mając na uwadze wszystkie te względy, nie można zaprzeczyć, że stosowanie takiego systemu łączącego podejście oparte na czasie i na odległości przyniosłoby wiele korzyści; w związku z tym jego stosowanie powinno być możliwe również po zakończeniu okresu przejściowego w odniesieniu do systemów w pełni opartych na czasie. Najpóźniej pięć lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie powinny, przy nakładaniu opłat drogowych w odniesieniu do pojazdów ciężarowych, nakładać opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do wszystkich pojazdów ciężarowych.
- (14) Przy wzmacnianiu zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” należy wziąć pod uwagę pewne cechy charakterystyczne państw członkowskich lub ich systemów pobierania opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury. Na przykład w odniesieniu do obszarów szczególnie słabo zaludnionych lub szczególnie rozbudowanej sieci dróg płatnych lub dróg, za których użytkowanie pobierana jest opłata, powinna być dostępna możliwość zwolnienia odcinków dróg.
- (15) Niektóre państwa członkowskie mają duże sieci płatne, które obejmują o wiele więcej autostrad i dróg niż tylko te, które są częścią transeuropejskiej sieci transportowej. Stosowanie opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do wszystkich pojazdów ciężarowych spowodowałoby zatem znacząco większe obciążenia, zwłaszcza dla małych i średnich przedsiębiorstw prowadzących działalność rzemieślniczą (z których wiele zajmuje się pracami budowlanymi i które zwykle nie świadczą usług transportowych). Obciążenia te prowadziłyby z kolei do wyższych cen na przykład w obszarze budownictwa. Wzrosty cen mogą oznaczać, że przyszłe inwestycje, w szczególności takie jak renowacja energetyczna domów i mieszkań, a także modernizacja technologii budowania domów, zostaną opóźnione lub nawet odwołane. Ponadto przedsiębiorcy-rzemieślnicy podróżując czasem pojazdami na duże odległości w celu świadczenia swoich usług, a podróże te trudno im odbyć używając innych środków transportu. Ponadto przedsiębiorstwa z obszarów wiejskich, które ze względu na mniejszą gęstość zaludnienia i mniejszy popyt na obszarach wiejskich są zależne od świadczenia usług i działalności budowlanej na obszarach metropolitalnych, znajdują się w niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej w porównaniu z przedsiębiorstwami działającymi w dużych miastach lub na obrzeżach obszarów metropolitalnych. Państwa członkowskie powinny zatem mieć możliwość wprowadzenia pewnych zwolnień z opłat, na przykład w odniesieniu do pojazdów używanych do przewozu materiałów, sprzętu lub maszyn do użytku kierowcy w czasie jego pracy lub używanych do dostarczania towarów, które są produkowane rzemieślniczo.

- (16) Dla osób z niepełnosprawnościami istotna może być możliwość korzystania z dróg, na których pobierane są opłaty, takich jak autostrady, tunele lub mosty, zamiast stanowiących wyzwanie dróg lokalnych. Aby umożliwić osobom z niepełnosprawnościami korzystanie bez dodatkowych obciążeń administracyjnych z dróg, na których pobierane są opłaty, państwa członkowskie powinny mieć możliwość zwolnienia pojazdów osób z niepełnosprawnościami z obowiązku uiszczania opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury.
- (17) Należy zachęcać państwa członkowskie do uwzględniania czynników społeczno-ekonomicznych przy stosowaniu systemów opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej w odniesieniu do samochodów osobowych. Na przykład poziom opłat za samochody osobowe mogłyby zostać dostosowany, tak aby unikać nadmiernego obciążania użytkowników często korzystających z samochodu.
- (18) Szczególne znaczenie ma ustanowienie przez państwa członkowskie sprawiedliwego systemu opłat, a w szczególności niepowodującego niekorzystnych skutków dla użytkowników prywatnych pojazdów, którzy – ze względu na ich miejsce zamieszkania na obszarach wiejskich lub na obszarach trudno dostępnych lub odizolowanych – zmuszeni są do bardziej regularnego korzystania z dróg, na których pobierane są opłaty.
- (19) Podobnie jak w przypadku pojazdów ciężkich ważne jest zapewnienie, aby w przypadku wprowadzenia przez państwa członkowskie jakichkolwiek opłat opartych na czasie, nakładanych na pojazdy lekkie, były one proporcjonalne, w tym w odniesieniu do okresów korzystania z dróg krótszych niż rok. W tym względzie należy wziąć pod uwagę fakt, że sposób użytkowania pojazdów lekkich odbiega od sposobu użytkowania pojazdów ciężkich. Obliczanie proporcjonalnych opłat opartych na czasie mogłoby być oparte na dostępnych danych dotyczących schematów podróży.
- (20) Zgodnie z dyrektywą 1999/62/WE opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych mogą być nakładane na poziomie zbliżonym do krańcowego społecznego kosztu użytkowania danego pojazdu. Taka metoda okazała się najsprawniejsza i najskuteczniejsza, jeżeli chodzi o uwzględnianie negatywnych skutków środowiskowych i zdrowotnych zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu powodowanego przez pojazdy ciężkie, oraz zapewniłaby uczciwy udział pojazdów ciężkich w osiągnięciu norm jakości powietrza dla Europy określonych dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE⁽⁷⁾ oraz wszelkich mających zastosowanie limitów lub wartości docelowych hałasu. Należy zatem ułatwić stosowanie takich opłat. Należy systematycznie stosować opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych. Aby umożliwić pełne stosowanie zasady „zanieczyszczający płaci”, państwa członkowskie powinny stosować opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych do pojazdów ciężkich, przynajmniej w odniesieniu do zanieczyszczenia powietrza, na sieciach objętych opłatą infrastrukturalną.
- (21) W tym celu maksymalną opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczaną na podstawie średniej ważonej należy zastąpić łatwymi do zastosowania wartościami odniesienia, aktualizowanymi w świetle inflacji, postępu naukowego dokonanego w zakresie szacowania kosztów zewnętrznych transportu drogowego oraz zmian w strukturze parku pojazdów.
- (22) Zróżnicowanie opłat infrastrukturalnych w zależności od klas emisji Euro przyczyniło się do korzystania z bardziej ekologicznych pojazdów. W związku z odnowieniem parku pojazdów oczekuje się jednak, że zróżnicowanie na tej podstawie opłat w sieciach międzymiastowych stanie się mniej efektywne w średniej perspektywie. W związku z tym państwa członkowskie powinny mieć możliwość zaprzestania różnicowania opłat za przejazd na tej podstawie.
- (23) Jednocześnie ze względu na rosnący udział emisji CO₂ z pojazdów ciężkich, należy wprowadzić zróżnicowanie opłat infrastrukturalnych i opłat za korzystanie z infrastruktury w zależności od klasy emisji CO₂, które może przyczynić się do poprawy sytuacji w tym obszarze. W przypadku wspólnych systemów opłat za korzystanie z infrastruktury, które mogłyby przyczynić się do dalszej harmonizacji, wdrożenie zróżnicowania jest bardziej złożone, zwłaszcza ze względu na warunki, jakie muszą spełniać takie wspólne systemy. Ponieważ uczestniczące państwa członkowskie muszą uzgodnić przepisy wpływów z opłaty za korzystanie z infrastruktury, podczas gdy jej polityka są ograniczone na mocy przepisów wprowadzonych niniejszą dyrektywą, a także zmienić umowy międzynarodowe, w takim szczególnym przypadku uzasadnione jest przyznanie dodatkowego czasu na wdrożenie zróżnicowania w zależności od emisji CO₂. We wszystkich przypadkach zróżnicowanie powinno być opracowane w sposób spójny z rozporządzeniem (UE) 2019/1242.
- (24) Do czasu uwzględnienia emisji CO₂ w bardziej odpowiednich instrumentach, takich jak zharmonizowane podatki od paliw obejmujące komponent dwutlenku węgla lub do czasu objęcia transportu drogowego systemem handlu uprawnieniami do emisji, państwa członkowskie powinny mieć również możliwość stosowania opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych odzwierciedlającej koszt emisji CO₂. W przypadku gdy jest to uzasadnione dowodami naukowymi, państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania wyższych opłat z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂ niż wartości odniesienia określone w niniejszej dyrektywie.
- (25) Aby promować przechodzenie do bardziej ekologicznego parku pojazdów ciężkich, zróżnicowanie opłat infrastrukturalnych i opłat za korzystanie z infrastruktury w zależności od emisji CO₂ takich pojazdów powinno być obowiązkowe, z wyjątkiem przypadków, w których stosowana jest opłata z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂.

⁽⁷⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystsze powietrze dla Europy (Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1).

- (26) W celu wyróżnienia najefektywniejszych pojazdów ciężkich państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania najwyższego poziomu ulg w opłatach do pojazdów eksploatowanych bez emisji z rury wydechowej. W celu dalszego promowania wprowadzania pojazdów bezemisyjnych państwa członkowskie powinny mieć możliwość czasowego zwolnienia tych pojazdów z opłat drogowych. Z tych samych powodów oraz w celu zapewnienia, aby udział pojazdów korzystających z ulg w opłatach za przejazd był stabilny latami, gwarantując państwom członkowskim długotrwałą pewność planowania w zakresie wpływów z opłat za przejazd, należy przyporządkować nowe pojazdy klasom emisji CO₂ w oparciu o ich wyniki w stosunku do liniowej ścieżki redukcji emisji w latach 2021–2030 określonej w rozporządzeniu (UE) 2019/1242.
- (27) W celu zapewnienia skuteczności i spójności zróżnicowania opłat w zależności od emisji CO₂ oraz opłat z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂, które mają na celu ułatwienie rozpowszechniania pojazdów niskoemisyjnych i pojazdów bezemisyjnych, a także zapewnienie spójnego stosowania dyrektywy 1999/62/WE z wszelkimi innymi instrumentami ustalania opłat za emisję dwutlenku węgla związanymi z transportem drogowym, które zostaną przyjęte w przyszłości, Komisja powinna w odpowiednim czasie ocenić ich skuteczność i konieczność. Na podstawie tej oceny Komisja powinna, w stosownych przypadkach, zaproponować zmianę przepisów dotyczących zróżnicowania opłat w zależności od emisji CO₂ i opłat z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂, aby zapobiec podwójnemu pobieraniu opłat za pomocą różnych instrumentów ustalania opłat za emisję dwutlenku węgla. Chociaż przyszły środek powinien zapewnić pewność prawa oraz spójne stosowanie różnych przepisów, w niniejszej dyrektywie należy wyjaśnić, że państwa członkowskie nie powinny być zobowiązane do stosowania systemu różnicowania w zależności od emisji CO₂ przewidzianego w niniejszej dyrektywie po dniu rozpoczęcia stosowania innego instrumentu ustalania opłat za emisję dwutlenku węgla mającego zastosowanie do transportu drogowego, który może być przyjęty na szczeblu Unii, na przykład na podstawie wniosku w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE, decyzję (UE) 2015/1814 i rozporządzenie (UE) 2015/757 [COM(2021) 551 final]. W przypadku przyjęcia w międzyczasie innego instrumentu ustalania opłat za emisję dwutlenku węgla mającego zastosowanie do transportu drogowego, poziom opłat z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂ powinien być ograniczony do tego, co jest konieczne do internalizacji tych kosztów zewnętrznych, a Komisja powinna być uprawniona do dostosowania, w drodze aktów delegowanych, wartości odniesienia określonych w załączniku IIIc.
- (28) Aby pomóc w zachowaniu unijnego dziedzictwa motoryzacji państwa członkowskie powinny móc umieszczać pojazdy mające wartość historyczną w specjalnej kategorii w celu umożliwienia dostosowania wysokości poszczególnych opłat pobieranych na podstawie niniejszej dyrektywy.
- (29) Obecnie rozporządzenie (UE) 2019/1242 nie określa ścieżek redukcji emisji w odniesieniu do grup pojazdów ciężkich nieobjętych art. 2 ust. 1 lit. a)–d) tego rozporządzenia. W świetle jego art. 15 możliwe jest, że rozporządzenie to zostanie zmienione w przyszłości oraz że ścieżki redukcji emisji zostaną określone dla takich grup pojazdów. Jeżeli taka zmiana zostanie przyjęta, zróżnicowanie opłat infrastrukturalnych i opłat za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów ciężkich zgodnie z klasami 2. i 3. emisji CO₂ powinno mieć również zastosowanie do tych grup pojazdów. Jeżeli taka zmiana nie zostanie przyjęta, zróżnicowanie dla tych grup pojazdów powinno zostać dokonane jedynie w odniesieniu do klas 1., 4. i 5. emisji CO₂.
- (30) Komisja powinna w stosownych przypadkach rozważyć zaproponowanie zmiany dyrektywy 1999/62/WE wprowadzającej klasy 2. i 3. emisji CO₂ w odniesieniu do wszystkich pojazdów ciężkich zgodnie z zasadami stosowanymi do pojazdów ciężkich regulowanych obecnie rozporządzeniem (UE) 2019/1242 w odniesieniu do ich emisji CO₂, jeżeli zakres stosowania tego rozporządzenia zostanie rozszerzony o inne pojazdy ciężkie.
- (31) Niniejsza dyrektywa powinna promować redukcję emisji CO₂ poprzez techniczne ulepszenia zespołów ciężarowych pojazdów silnikowych oraz ich przyczep i naczep. W związku z tym niniejsza dyrektywa przewiduje ulgi w opłatach drogowych dla ciężarowych pojazdów silnikowych o niskim poziomie emisji CO₂. Z myślą o pełnej spójności regulacyjnej, gdy tylko dostępne będą prawnie certyfikowane wartości dotyczące wpływu przyczep i naczep na emisję CO₂ zespołów pojazdów ciężarowych, Komisja powinna w stosownych przypadkach przedstawić wniosek ustawodawczy w sprawie zmiany dyrektywy 1999/62/WE w celu uwzględnienia tych certyfikowanych wartości przy ustalaniu ulg w opłatach drogowych przewidzianych w niniejszej dyrektywie.
- (32) Aby nadal promować odnowienie parku pojazdów oraz uniknąć zakłóceń na rynku wtórnym pojazdów ciężkich, klasyfikację pojazdów należących do 2. i 3. klasy emisji CO₂ należy ponownie oceniać co sześć lat od ich pierwszej rejestracji. Aby zminimalizować obciążenia administracyjne ważność opłat za korzystanie z infrastruktury mających zastosowanie przed dniem przeklasyfikowania nie powinna zostać naruszona.

- (33) Jeżeli chodzi o wejście w życie przeklasyfikowania w systemach pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury, wybór odpowiedniego modelu zależy od szczegółowych kwestii dotyczących konsekwencji administracyjnych takiego przeklasyfikowania oraz jego skutków dla wpływów. W związku z tym decyzję dotyczącą sposobu przeklasyfikowania w systemach pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury należy pozostawić państwom członkowskim (lub, w przypadku wspólnych systemów, grupie danych państw członkowskich).
- (34) W celu zapewnienia spójnego stosowania zróżnicowania opłat za przejazd w zależności od emisji CO₂ konieczna jest zmiana dyrektywy Rady 1999/37/WE ⁽⁸⁾, aby wymagać – jeżeli znajdują się one na świadectwie zgodności – wskazywania indywidualnych poziomów emisji CO₂ pojazdów ciężkich na ich świadectwie rejestracji. Jeżeli rozporządzenie (UE) 2019/1242 zostanie zmienione w sposób mający wpływ na rozliczanie emisji CO₂, wynikających ze stosowania paliw niskoemisyjnych, Komisja mogłaby ocenić potrzebę zwiększenia spójności między niniejszą dyrektywą a tymi zmianami. Ważne jest zapewnienie, aby urządzenia pokładowe wykorzystywane jako część usługi poboru opłat za przejazd zawierały dane odnoszące się do emisji CO₂ i klasy emisji CO₂ pojazdów ciężkich oraz aby takie dane były dostępne do celów wymiany informacji między państwami członkowskimi, jak określono w dyrektywie (UE) 2019/520.
- (35) Pojazdy lekkie powodują dwie trzecie negatywnych skutków środowiskowych i zdrowotnych transportu drogowego. Ważne jest zatem, aby promować wykorzystywanie najbardziej ekologicznych i najbardziej paliwooszczędnych pojazdów poprzez zróżnicowanie opłat drogowych w zależności od ich indywidualnych emisji CO₂ oraz ich emisji zanieczyszczeń określonych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/1151 ⁽⁹⁾ oraz w związku z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 ⁽¹⁰⁾. W celu promowania wykorzystywania najbardziej ekologicznych i najefektywniejszych pojazdów, państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania znacząco obniżonych opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do takich pojazdów. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość uwzględniania poprawy efektywności środowiskowej pojazdu wynikającej z jego konwersji umożliwiającej stosowanie paliw alternatywnych. Dokonując tego państwa członkowskie powinny mieć możliwość wykluczenia paliw produkowanych z surowców, z którymi wiąże się wysokie ryzyko pośredniej zmiany użytkowania gruntów, i w przypadku których zaobserwowano znaczącą ekspansję obszaru produkcji na tereny zasobne w węgiel. Stały abonament lub wszelkie inne rozwiązania zatwierdzone przez operatora systemu opłat za przejazd powinny umożliwiać użytkownikom korzystanie z różnicowania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury odpowiadającego lepszej efektywności środowiskowej pojazdu po konwersji.
- (36) Aby nie utrudniać rozwoju i używania bezemisyjnych pojazdów lekkich z powodu dodatkowej masy związanej z technologią bezemisyjną, państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania obniżonych stawek lub zwolnień w odniesieniu do takich pojazdów.
- (37) Zatory komunikacyjne, do których wszystkie pojazdy silnikowe przyczyniają się w różnym stopniu, stanowią koszt w wysokości około 1 % PKB. Znaczącą część tych kosztów można przypisać międzymiastowym zatorom komunikacyjnym. Należy zatem zezwolić na wprowadzanie szczególnej opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych, pod warunkiem że będzie ona stosowana zarówno do kategorii pojazdów ciężkich, jak i lekkich. Mając na uwadze ich potencjalny wkład w zmniejszenie zatorów komunikacyjnych, państwa członkowskie mogą wykluczyć zbiorowe środki transportu, a mianowicie mikrobusy, autobusy i autokary, z takiej opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych. Aby opłata była skuteczna i proporcjonalna, należy ją obliczać na podstawie krańcowych kosztów zatorów komunikacyjnych oraz różnicować ją w zależności od położenia, czasu i kategorii pojazdu.
- (38) Opłaty drogowe mogą uruchomić środki, które przyczyniają się do finansowania utrzymania dróg oraz rozwoju wysokiej jakości infrastruktury transportowej. Należy zatem wymagać, aby państwa członkowskie składały odpowiednie sprawozdania na temat wykorzystania takich wpływów. Powinno to w szczególności pomóc w określeniu potencjalnych luk finansowania oraz w zwiększeniu społecznej akceptacji dla opłat drogowych. Mając na uwadze przejrzystość wskazane byłoby, aby państwa członkowskie ujawniały użytkownikom dróg pewne informacje dotyczące opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury pobieranych na ich terytorium, takie jak informacje dotyczące wykorzystania wpływów uzyskanych w wyniku stosowania dyrektywy 1999/62/WE, zróżnicowania opłat infrastrukturalnych, opłat z tytułu kosztów zewnętrznych oraz całkowitych wpływów uzyskanych z opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych w podziale na kategorie pojazdów.

⁽⁸⁾ Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 57).

⁽⁹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

- (39) Opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych powinny w proporcjonalny sposób odzwierciedlać bezpośrednio rzeczywiste koszty wpływu każdego pojazdu na innych użytkowników drogi i pośrednio – na społeczeństwo jako całość. Aby zapobiegać sytuacji, w której nieproporcjonalnie utrudniają one swobodny przepływ osób i towarów, należy je ograniczyć do konkretnych kwot odzwierciedlających krańcowy społeczny koszt zatorów komunikacyjnych w warunkach bliskich przepustowości drogi, a mianowicie w sytuacji, gdy natężenie ruchu drogowego zbliża się do maksimum przepustowości. Z tego samego powodu opłata z tytułu zatorów komunikacyjnych nie powinna być stosowana w połączeniu z opłatą infrastrukturalną, która zróżnicowana jest według pory dnia, rodzaju dnia lub pory roku w celu zmniejszenia zatorów komunikacyjnych. W celu maksymalizacji pozytywnego wpływu opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych, uzyskane wpływy należy przeznaczyć na projekty ukierunkowane na źródła zatorów komunikacyjnych.
- (40) Jednakże biorąc pod uwagę fakt, że istniejące umowy koncesyjne mogą zawierać ustalenia inne niż te określone w niniejszej dyrektywie, oraz aby zapewnić rentowność tych umów, należy wymagać, aby istniejące umowy koncesyjne spełniały wymóg dotyczący różnicowania opłaty infrastrukturalnej dopiero po ich istotnej zmianie.
- (41) Dodawane do opłat infrastrukturalnych dopłaty mogłyby również stanowić użyteczny wkład w rozwiązanie problemów związanych ze znaczącymi szkodami w środowisku lub zatorami komunikacyjnymi, spowodowanymi przez korzystanie z niektórych dróg, nie tylko w obrębie obszarów górskich. Należy zatem znieść obecne ograniczenia, które ograniczają stosowanie dopłat w odniesieniu do tych obszarów. W przypadku dwóch lub większej liczby państw członkowskich, które nakładają wyższe dopłaty w tym samym korytarzu, niezbędne jest wzięcie pod uwagę, że dopłaty te mogą mieć negatywne skutki dla innych państw członkowskich w tym samym korytarzu. Ponadto, aby uniknąć pobierania od użytkowników podwójnych opłat, należy wykluczyć dopłaty na odcinkach dróg, na których stosuje się opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych. W tym celu, aby uniknąć niekorzystnych skutków dla rozwoju gospodarczego regionów peryferyjnych oraz w celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w zakresie odrzucenia planów przedłożonych przez państwo członkowskie lub zażądania ich zmiany, aby zastosować dopłatę do opłaty infrastrukturalnej pobieranej na określonych odcinkach dróg, które są regularnie zatłoczone lub których użytkowanie przez pojazdy powoduje znaczące szkody w środowisku. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽¹¹⁾.
- (42) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w zakresie określenia emisji odniesienia CO₂ dla podgrup pojazdów ciężkich nieobjętych art. 2 ust. 1 lit. a)–d) rozporządzenia (UE) 2019/1242. Komisja powinna powielić dane mające znaczenie dla takich grup pojazdów opublikowane w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 ⁽¹²⁾. W świetle ograniczonego charakteru uprawnień wykonawczych powierzonych Komisji, przed przyjęciem tych aktów nie jest konieczne zapewnienie kontroli ze strony komitetu składającego się z przedstawicieli państw członkowskich.
- (43) W przypadku gdy państwo członkowskie wprowadza system opłat drogowych, przyznane rekompensaty mogą, w pewnych przypadkach, prowadzić do dyskryminacji użytkowników dróg niebędących rezydentami. Możliwość przyznawania rekompensat należy zatem ograniczyć do przypadków opłat za przejazd, a rekompensaty te nie powinny już być dostępne w przypadku opłat za korzystanie z infrastruktury.
- (44) Aby wykorzystać potencjalny efekt synergii między istniejącymi systemami opłat drogowych oraz w celu zmniejszenia kosztów operacyjnych, Komisja powinna być w pełni zaangażowana we współpracę między państwami członkowskimi, które zamierzają wprowadzić wspólne systemy opłat drogowych.
- (45) Konieczne jest umożliwienie państwom członkowskim finansowania budowy, eksploatacji, utrzymania i rozwoju instalacji służących do przesyłania energii lub paliwa do pojazdów niskoemisyjnych i pojazdów bezemisyjnych, z myślą o ułatwieniu elektryfikacji dróg. W szczególności w przypadku gdy państwo członkowskie zamierza finansować te instalacje elektryczne niezależnie od finansowania infrastruktury drogowej, niniejsza dyrektywa nie powinna uniemożliwiać temu państwu członkowskiemu pobierania opłat za korzystanie z takich instalacji.

⁽¹¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

⁽¹²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy (Dz.U. L 173 z 9.7.2018, s. 1).

- (46) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie zapewnienie, aby krajowe opłaty nakładane na pojazdy za użytkowanie niektórych typów infrastruktury były stosowane w obrębie spójnych ram, zapewniających równe traktowanie w całej Unii, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na transgraniczny charakter transportu drogowego oraz problemów, które mają być uregulowane w niniejszej dyrektywie, możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (47) W celu promowania korzystania z najbardziej paliwooszczędnych pojazdów oraz utrzymania skuteczności zachęt i aktualności zróżnicowania opłat drogowych, konieczne jest zapewnienie, aby opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w dalszym ciągu możliwie jak najdokładniej odzwierciedlały koszt zanieczyszczenia powietrza, hałasu i zmiany klimatu powodowany przez pojazdy ciężkie, bez nadmiernego komplikowania systemu opłat.
- (48) Należy zatem przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w celu dostosowania wartości odniesienia dotyczących opłat z tytułu kosztów zewnętrznych określonych w załącznikach IIIb i IIIc do dyrektywy 1999/62/WE w związku z postępem naukowym i technicznym. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽¹³⁾. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (49) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 1999/62/WE, 1999/37/WE oraz (UE) 2019/520,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 1999/62/WE

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

- 1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej przez pojazdy”;

- 2) art. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 1

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do:

- a) podatków nałożonych na pojazdy ciężarowe;
- b) opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury nakładanych na pojazdy.

2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do pojazdów używanych wyłącznie na pozazuropejskich terytoriach państw członkowskich.

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

Artykuł 2

1. Do celów niniejszej dyrektywy:

- 1) »transeuropejska sieć drogowa« oznacza infrastrukturę transportu drogowego, o której mowa w rozdziale II sekcji 3 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady (*), przedstawioną na mapach w załączniku I do tego rozporządzenia;
- 2) »bazowa transeuropejska sieć transportowa« oznacza infrastrukturę transportową określoną zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;

⁽¹³⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- 3) »koszty budowy« oznaczają koszty związane z budową obejmujące, w stosownych przypadkach, koszty finansowe którejkolwiek z poniższych kategorii:
- a) nowej infrastruktury lub nowych ulepszeń infrastruktury, w tym istotnych prac remontowych;
 - b) infrastruktury lub ulepszeń infrastruktury, w tym istotnych prac remontowych, których realizację zakończono nie więcej niż 30 lat przed dniem 10 czerwca 2008 r., na których systemy pobierania opłat za przejazd stosowano już w dniu 10 czerwca 2008 r., lub których realizację zakończono nie więcej niż 30 lat przed ustanowieniem jakichkolwiek nowych systemów pobierania opłat za przejazd wprowadzonych po dniu 10 czerwca 2008 r.; lub
 - c) infrastruktury lub ulepszeń infrastruktury, których realizację zakończono przed upływem terminów, o których mowa w lit. b), i w przypadku których:
 - (i) państwo członkowskie ustanowiło system opłat za przejazd, który przewiduje pokrycie tych kosztów na podstawie umowy z operatorem systemu opłat za przejazd lub na podstawie innych aktów prawnych, które mają równorzędny skutek i które weszły w życie przed dniem 10 czerwca 2008 r.; lub
 - (ii) państwo członkowskie może wykazać, że decyzja o wybudowaniu danej infrastruktury była uzależniona od tego, czy zakładany okres jej użytkowania będzie przekraczał 30 lat;
- 4) »koszty finansowe« oznaczają odsetki od pożyczek i zwrot z kapitału wniesionego przez udziałowców;
- 5) »istotne prace remontowe« oznaczają prace remontowe, z wyłączeniem prac nieprzynoszących już żadnych korzyści użytkownikom dróg, w szczególności w przypadku gdy zamiast przeprowadzenia remontu położono nową nawierzchnię lub wykonano inne prace budowlane;
- 6) »autostrada« oznacza drogę specjalnie zaprojektowaną i wybudowaną dla ruchu pojazdów silnikowych, która nie obsługuje przylegających do niej nieruchomości i która spełnia następujące kryteria:
- a) ma, z wyjątkiem specjalnych miejsc lub tymczasowo, oddzielne jezdnie dla obu kierunków ruchu, oddzielone od siebie nieprzeznaczonym do ruchu pasem rozdzielającym albo, wyjątkowo, w inny sposób;
 - b) nie krzyżuje się na jednym poziomie z żadną drogą, torami kolejowymi lub tramwajowymi, ścieżką dla rowerów ani drogą dla pieszych; oraz
 - c) jest odpowiednio oznaczona jako autostrada;
- 7) »opłata za przejazd« oznacza określoną kwotę do zapłaty w odniesieniu do pojazdu, ustalaną na podstawie odległości przebytej w ramach danej infrastruktury i na podstawie rodzaju pojazdu, której uiszczenie przyznaje pojazdowi prawo do korzystania z infrastruktury i która obejmuje co najmniej jedną z następujących opłat:
- a) opłatę infrastrukturalną;
 - b) opłatę z tytułu zatorów komunikacyjnych; lub
 - c) opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych;
- 8) »opłata infrastrukturalna« oznacza opłatę pobieraną w celu odzyskania kosztów budowy, utrzymania, eksploatacji i rozwoju infrastruktury ponoszonych w danym państwie członkowskim;
- 9) »opłata z tytułu kosztów zewnętrznych« oznacza opłatę pobieraną w celu odzyskania kosztów związanych z co najmniej jednym z następujących:
- a) zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym;
 - b) zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym; lub
 - c) emisjami CO₂ spowodowanymi ruchem drogowym;
- 10) »koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym« oznacza koszt szkód dla zdrowia ludzi i szkód w środowisku spowodowanych uwolnieniem pyłu zawieszonego oraz prekursorów ozonu, takich jak NO_x i lotne związki organiczne, podczas eksploatacji pojazdu;
- 11) »koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym« oznacza koszt szkód dla zdrowia ludzi i szkód w środowisku spowodowanych hałasem emitowanym przez pojazdy lub wywołanym oddziaływaniem między pojazdami a powierzchnią drogi;

- 12) »koszt związany z emisjami CO₂ spowodowanymi ruchem drogowym« oznacza koszt szkód spowodowanych emitowaniem CO₂ podczas eksploatacji pojazdu;
- 13) »zator komunikacyjny« oznacza sytuację, gdy natężenie ruchu zbliża się do przepustowości drogi lub ją przekracza;
- 14) »opłata z tytułu zatorów komunikacyjnych« oznacza opłatę nakładaną na pojazdy w celu odzyskania kosztów poniesionych wskutek zatorów komunikacyjnych w państwie członkowskim oraz zmniejszenia zatłoczenia dróg;
- 15) »opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej« oznacza łączne wpływy z opłaty infrastrukturalnej w danym okresie podzielone przez liczbę pojazdokilometrów przebytych przez pojazdy ciężkie na odcinkach drogi, na których w tym okresie pobierana jest ta opłata;
- 16) »opłata za korzystanie z infrastruktury« oznacza określoną kwotę, której zapłata daje pojazdowi prawo do korzystania przez dany okres z infrastruktury, o której mowa w art. 7 ust. 1 i 2;
- 17) »pojazd« oznacza pojazd silnikowy, wyposażony w cztery koła lub większą ich liczbę, lub przegubowy zespół pojazdów, który jest przeznaczony lub wykorzystywany do przewozu drogowego osób lub towarów;
- 18) »pojazd ciężki« oznacza pojazd o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony;
- 19) »pojazd ciężarowy« oznacza pojazd ciężki przeznaczony do przewozu towarów;
- 20) »autokar« i »autobus« oznaczają pojazd ciężki przeznaczony do przewozu, poza kierowcą, więcej niż ośmiu pasażerów;
- 21) »pojazd lekki« oznacza pojazd o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony;
- 22) »samochód osobowy« oznacza pojazd lekki przeznaczony do przewozu, poza kierowcą, nie więcej niż ośmiu pasażerów;
- 23) »pojazd mający wartość historyczną« oznacza pojazd historyczny zdefiniowany w art. 3 pkt 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE (**);
- 24) »mikrobus« oznacza pojazd lekki przeznaczony do przewozu, poza kierowcą, więcej niż ośmiu pasażerów;
- 25) »samochód kempingowy« oznacza pojazd z przestrzenią mieszkalną, zawierający siedzenia i stół, osobne lub przekształcane z siedzeń miejsce do spania, urządzenia kuchenne i instalacje magazynowe;
- 26) »lekki pojazd użytkowy« oznacza pojazd lekki przeznaczony do przewozu towarów;
- 27) »van« oznacza pojazd lekki w rozumieniu części C pkt 4.2 załącznika I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 (***);
- 28) »emisje CO₂« pojazdu ciężkiego oznaczają jego indywidualne emisje CO₂ podane w pkt 2.3 jego dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów zdefiniowanej w części II załącznika IV do rozporządzenia Komisji (UE) 2017/2400 (****);
- 29) »pojazd bezemisyjny« oznacza:
 - a) »bezemisyjny pojazd ciężki« zdefiniowany w art. 3 pkt 11 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 (*****); lub
 - b) każdy samochód osobowy, mikrobus lub lekki pojazd użytkowy bez silnika spalinowego wewnętrznego spalania;
- 30) »niskoemisyjny pojazd ciężki« oznacza:
 - a) »niskoemisyjny pojazd ciężki« zdefiniowany w art. 3 pkt 12 rozporządzenia (UE) 2019/1242; lub
 - b) pojazd ciężki nieobjęty art. 2 ust. 1 lit. a)–d) tego rozporządzenia, o emisjach CO₂ niższych od 50 % emisji odniesienia CO₂ tej grupy pojazdów, inny niż pojazd bezemisyjny;
- 31) »przewoźnik« oznacza każdego przedsiębiorcę transportu drogowego towarów lub osób;

- 32) »pojazd klasy emisji 'Euro 0', 'Euro I', 'Euro II', 'Euro III', 'Euro IV', 'Euro V', 'EEV', 'Euro VI'« oznacza pojazd ciężki spełniający limity emisji określone w załączniku 0;
- 33) »rodzaj pojazdu ciężkiego« oznacza kategorię, do której pojazd ciężki należy, biorąc pod uwagę liczbę jego osi, jego wymiary lub masę, lub inne czynniki klasyfikacji pojazdów uwzględniające stopień uszkodzenia dróg, takie jak system klasyfikacyjny odwołujący się do stopnia uszkodzenia dróg określony w załączniku IV, pod warunkiem że zastosowany system klasyfikacyjny opiera się na właściwościach pojazdu, które są zawarte w dokumentacji pojazdu stosowanej we wszystkich państwach członkowskich lub są widoczne gołym okiem;
- 34) »podgrupa pojazdów« oznacza »podgrupę pojazdów« zdefiniowaną w art. 3 pkt 8 rozporządzenia (UE) 2019/1242;
- 35) »grupa pojazdów« oznacza grupę pojazdów wymienioną w tabeli 1 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2017/2400;
- 36) »okres sprawozdawczy roku Y« oznacza »okres sprawozdawczy roku Y« zdefiniowany w art. 3 pkt 3 rozporządzenia (UE) nr 2019/1242;
- 37) »ścieżka redukcji emisji« dla okresu sprawozdawczego roku Y i podgrupy pojazdów (sg), a mianowicie $ET_{Y,sg}$, oznacza iloczyn rocznego współczynnika redukcji emisji CO_2 ($R-ET_Y$) i emisji odniesienia CO_2 (rCO_{2sg}) podgrupy (sg), a mianowicie $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$; dla lat $Y \leq 2030$, $R-ET_Y$ i CO_{2sg} są obie określone zgodnie z pkt 5.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/1242; dla lat $Y > 2030$, $R-ET_Y$ i rCO_{2sg} wynosi 0,70; CO_{2sg} stosuje się po dostosowaniu aktami delegowanymi przyjętymi zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/1242 do okresów sprawozdawczych rozpoczynających się po odpowiednich dniach rozpoczęcia stosowania tych aktów delegowanych;
- 38) »emisje odniesienia CO_2 grupy pojazdów« oznacza:
- a) w przypadku pojazdów objętych rozporządzeniem (UE) 2019/1242, kwotę obliczoną zgodnie z formułą zawartą w pkt 3 załącznika I do tego rozporządzenia;
- b) w przypadku pojazdów nieobjętych rozporządzeniem (UE) 2019/1242 –średnią wartość wszystkich emisji CO_2 z pojazdów tej grupy pojazdów, zgłoszoną zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 (*****) za pierwszy okres sprawozdawczy, który rozpocznie się po dniu, w którym rejestracja, sprzedaż lub wprowadzenie do użytku pojazdów w tej grupie pojazdów, które nie spełniają obowiązków, o których mowa w art. 9 rozporządzenia (UE) 2017/2400, są zakazane zgodnie z art. 24 rozporządzenia (UE) 2017/2400;
- 39) »umowa koncesyjna« oznacza »koncesję na roboty budowlane« lub »koncesję na usługi« zdefiniowane w art. 5 pkt 1 lit. a) lub b) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE (****);
- 40) »opłata za przejazd pobierana w ramach koncesji« oznacza opłatę za przejazd pobieraną przez koncesjonariusza na podstawie umowy koncesyjnej;
- 41) »istotnie zmieniony system pobierania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury« oznacza system pobierania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury, w którym zmiana stawek zgodnie z oczekiwaniami ma spowodować wzrost wpływów o więcej niż 10 % w porównaniu z poprzednim rokiem obrotowym, z wyłączeniem przypadków gdy jest to skutkiem zwiększenia ruchu drogowego oraz po uwzględnieniu korekty z tytułu inflacji mierzonej poprzez zmiany w ogólnounijnym zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych (HICP), z wyłączeniem energii i żywności nieprzetworzonej, publikowanym przez Komisję (Eurostat).
2. Do celów ust. 1 pkt 2:
- a) udział kosztów budowy, który należy uwzględnić, nie może w żadnym przypadku przekroczyć udziału aktualnego zakładanego okresu użytkowania komponentów infrastruktury, pozostałego w dniu 10 czerwca 2008 r. lub w dniu, w którym wprowadzono nowe systemy pobierania opłat za przejazd, w przypadku gdy nastąpiło to później;
- b) koszty infrastruktury lub ulepszeń infrastruktury mogą obejmować wszelkie szczególne wydatki na infrastrukturę mające na celu zmniejszenie uciążliwości związanych z hałasem, wprowadzenie innowacyjnych technologii lub poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także rzeczywiste wydatki poniesione przez operatora infrastruktury odpowiadające obiektywnym elementom dotyczącym ochrony środowiska, takim jak ochrona gleby przed zanieczyszczeniem.

3. Bez uszczerbku dla art. 7da ust. 3 państwa członkowskie mogą traktować samochód kempingowy jako autokar albo autobus albo jako samochód osobowy.

-
- (*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).
- (**) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatości do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).
- (***) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).
- (****) Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 (Dz.U. L 349 z 29.12.2017, s. 1).
- (*****) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202).
- (*****) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy (Dz.U. L 173 z 9.7.2018, s. 1).
- (*****) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 1).;

3) art. 7 i 7a otrzymują brzmienie:

„Artykuł 7

1. Bez uszczerbku dla art. 9 ust. 1a państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury w transeuropejskiej sieci drogowej lub na pewnych odcinkach tej sieci oraz na wszelkich innych dodatkowych odcinkach swojej sieci autostrad, które nie stanowią części transeuropejskiej sieci drogowej, na warunkach określonych w ust. 4–14 niniejszego artykułu oraz w art. 7a–7k.

2. Ust. 1 pozostaje bez uszczerbku dla prawa państw członkowskich, zgodnie z TFUE, do stosowania opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury na innych drogach, pod warunkiem że nałożenie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury na takich innych drogach nie jest dyskryminujące względem międzynarodowego ruchu drogowego i nie powoduje zakłóceń konkurencji między przewoźnikami. Opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury na drogach innych niż drogi należące do transeuropejskiej sieci drogowej oraz innych niż autostrady muszą spełniać warunki określone w ust. 4 i 5 niniejszego artykułu oraz w art. 7a i art. 7j ust. 1, 2 i 4.

3. Bez uszczerbku dla innych przepisów niniejszej dyrektywy niezależnie od siebie mogą być wprowadzane lub utrzymywane opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury dla różnych kategorii pojazdów, takich jak pojazdy ciężkie, pojazdy ciężarowe, autokary i autobusy, pojazdy lekkie, lekkie pojazdy użytkowe, mikrobusy i samochody osobowe. Jednakże w przypadku gdy państwa członkowskie pobierają opłaty za samochody osobowe, pobierają one również opłaty za lekkie pojazdy użytkowe.

4. Państwa członkowskie nie mogą nakładać jednocześnie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury na jednym odcinku drogi na jakąkolwiek określoną kategorię pojazdów. Państwo członkowskie, które nakłada opłatę za korzystanie z infrastruktury na swojej sieci, może jednak nałożyć także opłaty za przejazd z tytułu korzystania z mostów, tuneli i przejazdów przez przełęcze górskie.

Państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu art. 7ca ust. 3, art. 7ga ust. 1 i art. 7gb ust. 2 do takich opłat za przejazd z tytułu korzystania z mostów, tuneli i przejazdów przez przełęcze górskie, w przypadku gdy spełnione są jeden lub oba z poniższych warunków:

- a) stosowanie art. 7ca ust. 3, art. 7ga ust. 1 i art. 7gb ust. 2 nie byłoby technicznie wykonalne w celu wprowadzenia takiego zróżnicowania w danym systemie opłat za przejazd;

- b) stosowanie art. 7ca ust. 3, art. 7ga ust. 1 i art. 7gb ust. 2 spowodowałoby zmianę tras ruchu pojazdów powodujących największe zanieczyszczenia, wywołując negatywne skutki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i zdrowia publicznego.

Państwo członkowskie, które postanawia o niestosowaniu art. 7ca ust. 3, art. 7ga ust. 1 i art. 7gb ust. 2 zgodnie z akapitem drugim niniejszego ustępu, powiadamia Komisję o swojej decyzji.

5. Opłaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury nie mogą być dyskryminujące, bezpośrednio ani pośrednio, ze względu na:

- a) obywatelstwo użytkownika drogi;
- b) państwo członkowskie lub państwo trzecie, w którym ma siedzibę przewoźnik;
- c) państwo członkowskie lub państwo trzecie, w którym zarejestrowano pojazd; lub
- d) miejsce rozpoczęcia lub miejsce docelowe przewozu.

6. Państwa członkowskie mogą przewidzieć obniżone opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury na pewnych odcinkach dróg lub całkowicie wyłączyć niektóre odcinki dróg z opłat drogowych, w szczególności w przypadkach, gdy natężenie ruchu jest niskie na obszarach słabo zaludnionych.

7. W przypadku infrastruktury drogowej objętej umową koncesyjną, gdy umowa została podpisana przed dniem ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] lub gdy oferty lub odpowiedzi na zaproszenia do negocjacji w procedurze negocjacyjnej zostały w ramach procesu udzielania zamówienia publicznego otrzymane przed dniem ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej], państwa członkowskie mogą postanowić o niestosowaniu art. 7ca ust. 3, art. 7g ust. 1 i 2, art. 7ga oraz art. 7gb do opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury na tych infrastrukturach do czasu przedłużenia umowy koncesyjnej lub istotnej zmiany systemu pobierania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury.

8. Ust. 7 ma zastosowanie również do umów długoterminowych, zawartych między podmiotem publicznym a niepublicznym, podpisanych przed dniem ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej], na wykonanie robót budowlanych lub zarządzanie usługami innymi niż wykonanie robót budowlanych nieobejmujących transferu ryzyka związanego z popytem.

9. Państwa członkowskie mogą przewidzieć obniżone opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury, lub zwolnienia z obowiązku uiszczania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury, w przypadku:

- a) pojazdów ciężkich zwolnionych z wymogu instalowania i używania urządzeń rejestrujących na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (*);
- b) pojazdów ciężarowych o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony i poniżej 7,5 tony, używanych do przewozu materiałów, sprzętu lub maszyn do użytku kierowcy w czasie jego pracy lub do dostarczania towarów, które są produkowane rzemieślniczo, w przypadku gdy transport nie jest wykonywany zarobkowo;
- c) każdego pojazdu objętego warunkami określonymi w art. 6 ust. 2 lit. a) i b) lub każdego pojazdu używanego przez osoby z niepełnosprawnościami lub do nich należące; oraz
- d) pojazdów bezmisyjnych o maksymalnej masie całkowitej do 4,25 tony.

10. Od dnia ... [8 lat po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] państwa członkowskie nie stosują opłat za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów ciężkich w bazowej transeuropejskiej sieci transportowej.

11. Na zasadzie odstępstwa od ust. 10 państwa członkowskie mogą, ale jedynie w należycie uzasadnionych przypadkach, stosować na odcinkach bazowej transeuropejskiej sieci transportowej opłaty za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów ciężkich, w przypadku gdy zastosowanie opłaty za przejazd:

- a) wiązałoby się z nieproporcjonalnymi kosztami administracyjnymi, inwestycyjnymi i operacyjnymi w porównaniu z przewidywanymi wpływami lub korzyściami, które taka opłata za przejazd wygenerowałaby, na przykład ze względu na ograniczoną długość danych odcinków dróg lub stosunkowo niską gęstość zaludnienia lub stosunkowo niski poziom ruchu drogowego; lub
- b) spowodowałoby zmianę tras ruchu drogowego, wywołując negatywne skutki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zdrowia publicznego.

Przed zastosowaniem tych opłat za korzystanie z infrastruktury państwa członkowskie powiadamiają Komisję o swoim zamiarze. Powiadomienie to zawiera powody uzasadniające, w świetle akapitu pierwszego, zastosowanie opłaty za korzystanie z infrastruktury w oparciu o obiektywne kryteria oraz jasne informacje na temat pojazdów i odcinków dróg, na których pobierana jest opłata za korzystanie z infrastruktury.

Państwa członkowskie mogą przedłożyć jedno powiadomienie dotyczące większej liczby odcinków dróg objętych zwolnieniami, pod warunkiem że uzasadnienie przedstawione jest dla każdego odcinka.

12. W przypadku gdy państwa członkowskie stosują wspólny system opłat za korzystanie z infrastruktury zgodnie z art. 8, te państwa członkowskie dostosowują ten wspólny system lub zaprzestają jego stosowania do dnia ... [10 lat po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej].

13. W odniesieniu do pojazdów ciężarowych, do dnia ... [5 lat po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] państwo członkowskie może postanowić o stosowaniu opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury jedynie w odniesieniu do pojazdów ciężarowych o maksymalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 12 ton, w przypadku gdy uzna ono, że nakładanie opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na pojazdy ciężarowe poniżej 12 ton:

- a) spowodowałyby, z uwagi na zmianę tras ruchu drogowego, znaczące niekorzystne skutki dla płynnego ruchu pojazdów, środowiska, poziomów hałasu, zatorów komunikacyjnych, zdrowia lub bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- b) pociągnęłyby za sobą koszty administracyjne w wysokości powyżej 15% dodatkowych wpływów wynikających z tego rozszerzenia; lub
- c) dotyczyłyby kategorii pojazdów, która nie odpowiada za więcej niż 10 % kosztów infrastruktury, które można ująć w opłatach.

Państwa członkowskie, które postanawiają stosować opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury jedynie w odniesieniu do pojazdów ciężarowych o maksymalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 12 ton, informują Komisję o swojej decyzji wraz z podaniem powodów, na których jest oparta.

14. W przypadku gdy opłaty za przejazd mają zastosowanie do wszystkich pojazdów ciężkich, państwa członkowskie mogą postanowić o odzyskaniu innego odsetka kosztów od autokarów i autobusów oraz samochodów kempingowych, z jednej strony, oraz od pojazdów ciężarowych, z drugiej strony.

15. Do dnia ... [5 lat po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja oceni wykonanie i skuteczność niniejszej dyrektywy w odniesieniu do pobierania opłat za pojazdy lekkie.

W ocenie tej uwzględnia się zmiany systemów opłat stosowanych do pojazdów lekkich pod względem rodzaju opłat stosowanych do różnych kategorii pojazdów, zasięgu sieci, której to dotyczy, proporcjonalności cen oraz innych istotnych elementów.

Na podstawie tej oceny Komisja przedkłada w stosownych przypadkach wniosek ustawodawczy w celu zmiany odpowiednich przepisów niniejszej dyrektywy.

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

Artykuł 7a

1. Opłaty za korzystanie z infrastruktury muszą być proporcjonalne do czasu trwania korzystania z infrastruktury.
2. Jeżeli opłaty za korzystanie z infrastruktury stosowane są w odniesieniu do pojazdów ciężkich, korzystanie z infrastruktury musi być możliwe przez co najmniej następujące okresy: dzień, tydzień, miesiąc i rok. Stawka miesięczna nie może przekraczać 10 % stawki rocznej, stawka tygodniowa nie może przekraczać 5 % stawki rocznej, a stawka dzienna nie może przekraczać 2 % stawki rocznej.

Państwo członkowskie może zdecydować, że w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych w tym państwie członkowskim stosuje się jedynie stawki roczne.

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

3. Jeżeli opłaty za korzystanie z infrastruktury stosowane są w odniesieniu do samochodów osobowych, korzystanie z infrastruktury musi być możliwe przez co najmniej następujące okresy: dzień, tydzień lub 10 dni, lub oba te okresy, miesiąc lub dwa miesiące, lub oba te okresy, oraz rok. Stawka dwumiesięczna nie może przekraczać 30 % stawki rocznej, stawka miesięczna nie może przekraczać 19 % stawki rocznej, stawka 10-dniowa nie może przekraczać 12 % stawki rocznej, stawka tygodniowa nie może przekraczać 11 % stawki rocznej, a stawka dzienna nie może przekraczać 9 % stawki rocznej.

Państwa członkowskie mogą ograniczyć dzienną opłatę za korzystanie z infrastruktury wyłącznie do celów tranzytu.

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

W odniesieniu do systemów opłat za korzystanie z infrastruktury przyjętych przed dniem ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] państwa członkowskie mogą utrzymać stawki wyższe niż limity określone w akapicie pierwszym, pod warunkiem że obowiązywały one przed tym dniem, oraz mogą utrzymać odpowiadające im wyższe stawki w odniesieniu do innych okresów użytkowania, zgodnie z zasadą równego traktowania. Z chwilą wejścia w życie istotnie zmienionego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury, a najpóźniej do dnia ... [8 lat po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej], muszą one jednak przestrzegać limitów określonych w akapicie pierwszym, a także przestrzegać akapitu drugiego.

4. W przypadku mikrobusów i lekkich pojazdów użytkowych, państwa członkowskie muszą przestrzegać ust. 2 albo ust. 3. W przypadku gdy państwa członkowskie ustalają opłaty za korzystanie z infrastruktury dla lekkich pojazdów użytkowych inne niż dla samochodów osobowych, muszą one ustalić stawki opłat za korzystanie z infrastruktury dla lekkich pojazdów użytkowych wyższe niż dla samochodów osobowych.

5. Do dnia ... [5 lat po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja oceni techniczną i prawną wykonalność rozróżnienia traktowania różnych lekkich samochodów użytkowych w zależności od tego, czy dany lekki samochód użytkowy jest wyposażony w tachograf. Na podstawie tej oceny Komisja przedłoży w stosownych przypadkach wnioski w celu odpowiedniej zmiany niniejszej dyrektywy.”;

4) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 7aa

1. Państwa członkowskie, które stosowały opłaty za przejazd w swojej bazowej transeuropejskiej sieci transportowej lub w jej części przed dniem ... [data wejścia w życie dyrektywy zmieniającej], mogą ustanowić łączony system opłat dla wszystkich pojazdów ciężkich lub niektórych rodzajów pojazdów ciężkich.

2. W ramach tego łączonego systemu opłat państwa członkowskie mogą, niezależnie od art. 7 ust. 10, stosować opłaty za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do wszystkich pojazdów ciężkich lub niektórych rodzajów pojazdów ciężkich, w tym niektórych kategorii wagowych pojazdów ciężkich, w bazowej transeuropejskiej sieci transportowej lub w jej częściach, zgodnie z art. 7 ust. 4.

3. Opłaty za korzystanie z infrastruktury, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, muszą być zróżnicowane zgodnie z art. 7ga oraz zgodnie z klasą emisji Euro. Ponadto państwa członkowskie ustalają wysokość opłat za korzystanie z infrastruktury, wraz z kosztami administracyjnymi, dla danych pojazdów ciężkich, na poziomie nieprzekraczającym maksymalnych stawek określonych w załączniku II.

4. Państwa członkowskie ustanawiające łączony system opłat przeprowadzają ocenę skutków lub analizę wyjaśniającą i uzasadniającą jego wprowadzenie, o czym powiadamia się Komisję co najmniej sześć miesięcy przed jego wprowadzeniem.”;

5) art. 7b i 7 c otrzymują brzmienie:

„Artykuł 7b

1. Opłata infrastrukturalna dla pojazdów ciężkich opiera się na zasadzie odzyskiwania kosztów infrastruktury. Opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej dla pojazdów ciężkich powiązana jest 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. Uwzględnione koszty odnoszą się do sieci lub tej jej części, na której pobierane są opłaty infrastrukturalne dla pojazdów ciężkich, oraz do objętych tymi opłatami pojazdów. Państwa członkowskie mogą postanowić o odzyskiwaniu tylko określonego odsetka tych kosztów.

Artykuł 7c

1. Państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych, powiązaną z kosztem związanym z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym, zanieczyszczeniem hałasem, emisjami CO₂ lub dowolną ich kombinacją.

W przypadku stosowania opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych dla pojazdów ciężkich państwa członkowskie różnicują tę opłatę i ustalają ją zgodnie z minimalnymi wymogami i metodami, o których mowa w załączniku IIIa, oraz przestrzegają wartości odniesienia określonych w załącznikach IIIb i IIIc. Państwa członkowskie mogą postanowić o odzyskiwaniu tylko określonego odsetka tych kosztów.

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

3. Państwa członkowskie mogą stosować zwolnienia umożliwiające różnicowanie stawki opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do pojazdów mających wartość historyczną.”;

6) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 7ca

1. Pobierając opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do zanieczyszczenia powietrza lub zanieczyszczenia hałasem, państwa członkowskie uwzględniają koszty odnoszące się do sieci lub tej jej części, na której pobierana jest ta opłata, oraz do pojazdów, które będą objęte tą opłatą.

2. Opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych związanych z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym nie mają zastosowania do pojazdów ciężkich, które spełniają najsurowsze normy emisji Euro.

Stosowanie akapitu pierwszego ustaje cztery lata po dniu rozpoczęcia stosowania przepisów wprowadzających te normy.

3. Od dnia ... [4 lata po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] państwa członkowskie stosują do pojazdów ciężkich opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do zanieczyszczenia powietrza spowodowanego ruchem drogowym na sieci dróg płatnych, o której mowa w art. 7 ust. 1.

Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych na tych odcinkach dróg, w przypadku gdy prowadziłoby to do zmiany tras ruchu pojazdów powodujących największe zanieczyszczenia, wywołując negatywne skutki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i zdrowia publicznego.

4. Państwa członkowskie mogą ocenić możliwość stosowania opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂ i zanieczyszczenia powietrza lub zniżek, związanych z tymi emisjami, w przypadku gdy opłaty za przejazd pobierane w ramach koncesji nie są zróżnicowane zgodnie z art. 7g i 7ga dla pojazdów ciężkich oraz zgodnie z art. 7gb dla pojazdów lekkich.

O wyniku tej fakultatywnej oceny, w tym uzasadnieniu przyczyn niestosowania opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych lub zniżki, powiadamia się Komisję.

Artykuł 7cb

1. W odniesieniu do emisji CO₂ państwa członkowskie mogą stosować opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyższe niż wartości odniesienia określone w załączniku IIIc, pod warunkiem że dokonuje się tego w sposób niedyskryminacyjny, a opłaty te są ograniczone do nie więcej niż dwukrotności wartości określonych w załączniku IIIc. W przypadku gdy państwa członkowskie stosują niniejszy ustęp, uzasadniają swoją decyzję i powiadamiają o niej Komisję, zgodnie z załącznikiem IIIa.

2. W odniesieniu do autobusów i autokarów państwa członkowskie mogą postanowić o stosowaniu takich samych wartości lub wartości niższych niż te stosowane do pojazdów ciężarowych.

3. Opłata z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂ może być połączona z opłatą infrastrukturalną, która została zróżnicowana zgodnie z art. 7ga.

4. Do dnia [5 lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja oceni wdrożenie i skuteczność opłat z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂, a także ich spójność z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/87/WE (*) i dyrektywą Rady 2003/96/WE (**). Na podstawie tej oceny Komisja przedłoży w stosownych przypadkach wniosek ustawodawczy w celu zmiany niniejszego artykułu. W przypadku gdyby niniejszy artykuł nie został odpowiednio zmieniony do dnia 1 stycznia 2027 r., ale dyrektywa 2003/87/WE lub dyrektywa 2003/96/WE zostałyby zmienione w sposób prowadzący do skutecznej internalizacji przynajmniej części kosztów zewnętrznych emisji CO₂ pochodzących z transportu drogowego, Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 9d niniejszej dyrektywy, zmieniające załącznik IIIc do niniejszej dyrektywy w celu dostosowania wartości odniesienia opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂, biorąc pod uwagę efektywną cenę emisji dwutlenku węgla stosowaną do paliw używanych w transporcie drogowym w Unii.

(*) Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32).

(**) Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51).”;

7) art. 7d otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7d

Nie później niż sześć miesięcy po przyjęciu nowych i surowszych norm emisji Euro Komisja przedłoży w stosownych przypadkach wniosek ustawodawczy w celu określenia odpowiednich wartości odniesienia w załączniku IIIb oraz w celu dostosowania maksymalnych stawek opłat za korzystanie z infrastruktury określonych w załączniku II.”;

8) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 7da

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

2. Państwa członkowskie określają odcinki dróg i okresy, o których mowa w ust. 1, w oparciu o obiektywne kryteria związane z poziomem występowania zatorów komunikacyjnych na drogach i ich otoczeniu, mierzone między innymi przeciętnymi opóźnieniami lub średnią długością kolejek.

3. Opłatę z tytułu zatorów komunikacyjnych nałożoną na dowolnym odcinku sieci drogowej stosuje się w sposób niedyskryminacyjny do wszystkich kategorii pojazdów, zgodnie ze znormalizowanymi współczynnikami równoważności określonymi w załączniku V. Państwa członkowskie mogą jednak zwolnić, częściowo lub w pełni, mikrobusy, autobusy i autokary z opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych w celu wspierania transportu zbiorowego oraz rozwoju społeczno-gospodarczego i spójności terytorialnej. Samochody kempingowe, niezależnie od ich maksymalnej masy całkowitej, nie są traktowane jako autokary i autobusy do celów niniejszego ustępu.

4. Opłata z tytułu zatorów komunikacyjnych musi być ustalona zgodnie z minimalnymi wymogami, o których mowa w załączniku V. Musi ona odzwierciedlać koszty spowodowane przez pojazd wobec innych użytkowników dróg i pośrednio wobec społeczeństwa, a także przestrzegać wartości odniesienia określonych w załączniku VI dla każdego określonego typu drogi. W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza zastosować opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych wyższe od wartości odniesienia określonych w załączniku VI, powiadamia o tym Komisję zgodnie z wymogami, o których mowa w załączniku V.

Wpływy z opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych lub równoważnik finansowej wartości tych wpływów wykorzystuje się na rozwiązanie problemu zatorów komunikacyjnych lub na ogólny rozwój zrównoważonego transportu i zrównoważonej mobilności.

W przypadku gdy takie wpływy są przydzielane do budżetu ogólnego, uznaje się, że przez państwo członkowskie zastosowało akapit drugi, jeżeli realizuje ono politykę wsparcia finansowego w celu rozwiązania problemu zatorów komunikacyjnych lub w celu rozwoju zrównoważonego transportu i zrównoważonej mobilności, których wartość jest równoważna wpływom uzyskanym z opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych.

5. Państwa członkowskie wprowadzają odpowiednie mechanizmy monitorowania skutków opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych oraz przeglądu ich poziomu. Każde państwo członkowskie dokonuje przeglądu poziomu opłat regularnie, co najmniej co trzy lata, w celu zapewnienia, aby opłaty te nie przekraczały kosztów zatorów komunikacyjnych występujących w tym państwie członkowskim na odcinkach dróg, na których podbiera się opłatę z tytułu zatorów komunikacyjnych.”;

9) art. 7e ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Państwa członkowskie obliczają maksymalny poziom opłaty infrastrukturalnej dla pojazdów ciężkich, używając metody opartej na podstawowych zasadach obliczeniowych określonych w art. 7b i załączniku III.

2. W przypadku opłat za przejazd pobieranych w ramach koncesji maksymalny poziom opłaty infrastrukturalnej dla pojazdów ciężkich musi być równoważny poziomowi, który wynikałby z użycia metody opartej na podstawowych zasadach obliczeniowych określonych w art. 7b i załączniku III, lub niższy niż ten poziom. Oceny tej równowagi dokonuje się na podstawie okresu odniesienia o racjonalnej długości odpowiedniej do charakteru danej umowy koncesyjnej.”;

10) art. 7f i 7g otrzymują brzmienie:

„Artykuł 7f

1. Po poinformowaniu Komisji państwo członkowskie może zastosować dopłatę do opłaty infrastrukturalnej pobieraną na określonych odcinkach dróg, które są regularnie zatłoczone lub których użytkowanie przez pojazdy powoduje znaczące szkody w środowisku, w przypadku gdy spełnione są następujące warunki:

- a) wpływy uzyskane z dopłat są inwestowane w finansowanie rozwoju usług transportowych, lub w budowę lub utrzymanie infrastruktury transportowej w ramach bazowej transeuropejskiej sieci transportowej, które bezpośrednio przyczyniają się do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych lub szkód w środowisku i które mieszczą się w ramach tego samego korytarza co odcinek drogi, na którym stosowana jest dopłata;
- b) dopłata nie przekracza 15 % opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej, obliczonej zgodnie z art. 7b ust. 1 i art. 7e niniejszej dyrektywy, z wyjątkiem sytuacji, gdy uzyskane wpływy inwestowane są w transgraniczne odcinki korytarzy sieci bazowej określone zgodnie z rozdziałem IV rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w których to przypadkach dopłata nie może przekraczać 25 % tej opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej, lub w przypadku gdy dwa państwa członkowskie lub większa ich liczba stosują dopłatę w tym samym korytarzu, w którym to przypadku, za zgodą wszystkich państw członkowskich, przez które przechodzi ten korytarz, i sąsiadujących z państwami członkowskimi, na których terytorium znajduje się odcinek korytarza, na którym ma być stosowana dopłata, dopłata ta może przekraczać 25 %, ale nie może przekraczać 50 % tej opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej;
- c) zastosowanie dopłaty nie powoduje niesprawiedliwego traktowania przewoźników komercyjnych w porównaniu z pozostałymi użytkownikami dróg;
- d) opis dokładnej lokalizacji dopłaty oraz dowód decyzji o finansowaniu infrastruktury transportowej lub usług transportowych, o których mowa w lit. a), przedkładane są Komisji przed wprowadzeniem dopłaty;
- e) okres, w którym dopłata ma być stosowana, jest z góry określony i ograniczony oraz jest zgodny, pod względem oczekiwanych wpływów, z planami finansowymi oraz z analizą kosztów i korzyści w odniesieniu do projektów współfinansowanych z wpływów pochodzących z dopłaty.

2. W przypadku nowych projektów transgranicznych dopłatę można zastosować jedynie za zgodą wszystkich państw członkowskich zaangażowanych w dany projekt.

3. Dopłatę można stosować w odniesieniu do opłaty infrastrukturalnej zróżnicowanej zgodnie z art. 7g, 7ga lub 7gb.

4. Po otrzymaniu wymaganych informacji od państwa członkowskiego, które zamierza zastosować dopłatę, Komisja udostępnia je członkom komitetu, o którym mowa w art. 9c. W przypadku gdy Komisja uzna, że planowana dopłata nie spełnia warunków określonych w ust. 1 niniejszego artykułu, lub w przypadku gdy uzna, że planowana dopłata będzie miała znaczące niekorzystne skutki dla rozwoju gospodarczego regionów peryferyjnych, może przyjąć akty wykonawcze w celu odrzucenia planów dotyczących opłat przedłożonych przez zainteresowane państwo członkowskie lub zażądania ich zmiany. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9c ust. 3.

5. Dopłaty nie można stosować na odcinkach dróg, na których pobiera się opłatę z tytułu zatorów komunikacyjnych.

Artykuł 7g

1. Opłata infrastrukturalna może być różnicowana, aby zmniejszyć zatory komunikacyjne, zminimalizować szkody w infrastrukturze oraz zoptymalizować wykorzystanie danej infrastruktury lub promować bezpieczeństwo ruchu drogowego, w przypadku gdy spełnione są następujące warunki:

- a) zróżnicowanie jest przejrzyste, podane do publicznej wiadomości i dostępne dla wszystkich użytkowników na równych warunkach;
- b) zróżnicowanie jest stosowane zależnie od pory dnia, kategorii dnia lub pory roku;
- c) żadna opłata infrastrukturalna nie jest wyższa o więcej niż 175 % maksymalnego poziomu opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej, o której mowa w art. 7b;
- d) okresy dużego natężenia ruchu, w których pobiera się wyższe opłaty infrastrukturalne w celu zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, nie przekraczają sześciu godzin w ciągu doby;
- e) zróżnicowanie jest opracowane i stosowane w sposób przejrzysty i neutralny pod względem wpływów, na odcinku drogi, na którym występują zatory komunikacyjne, w formie wprowadzenia na tym samym odcinku drogi obniżonych stawek opłat za przejazd dla użytkowników dróg przejeżdżających poza godzinami dużego natężenia ruchu i podwyższonych stawek opłat za przejazd dla użytkowników dróg przejeżdżających w godzinach dużego natężenia ruchu;
- f) na danym odcinku drogi nie pobiera się opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych.

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

2. Do momentu zastosowania w odniesieniu do pojazdów ciężkich zróżnicowania opłat infrastrukturalnych i opłat za korzystanie z infrastruktury, o których mowa w art. 7ga, państwa członkowskie różnicują opłatę infrastrukturalną w zależności od klasy emisji Euro pojazdu w taki sposób, aby nie była ona w żadnym przypadku wyższa o więcej niż 100 % od tej samej opłaty nakładanej na równoważne pojazdy spełniające najsurowsze normy emisji Euro. W momencie gdy opłaty infrastrukturalne i opłaty za korzystanie z infrastruktury zostaną zróżnicowane na podstawie art. 7ga, państwa członkowskie mogą zaprzestać różnicowania w zależności od klasy emisji Euro.

Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego państwo członkowskie może zdecydować o niestosowaniu odstępstwa od wymogu różnicowania opłaty infrastrukturalnej w przypadku wystąpienia którejkolwiek z następujących okoliczności:

- a) wymóg ten poważnie zagrażałby spójności systemów opłat za przejazd na jego terytorium;
- b) wprowadzenie takiego zróżnicowania nie byłoby technicznie wykonalne w danym systemie opłat za przejazd;
- c) wymóg ten spowodowałby zmianę tras ruchu pojazdów powodujących największe zanieczyszczenia, wywołując negatywne skutki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i zdrowia publicznego;
- d) opłata za przejazd zawiera opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do zanieczyszczenia powietrza.

O każdym takim odstępstwie lub zwolnieniu powiadamia się Komisję.

3. Zróżnicowania, o których mowa w niniejszym artykule, nie mogą mieć na celu uzyskania dodatkowych wpływów.”;

11) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 7ga

1. Państwa członkowskie różnicują opłaty infrastrukturalne i opłaty za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów ciężkich zgodnie z niniejszym artykułem.

Państwa członkowskie stosują to zróżnicowanie do podgrup pojazdów ciężkich objętych art. 2 ust. 1 lit. a)–d) rozporządzenia (UE) 2019/1242 najpóźniej dwa lata po opublikowaniu emisji odniesienia CO₂ dla tych podgrup pojazdów w aktach wykonawczych przyjętych zgodnie z art. 11 ust. 1 tego rozporządzenia.

Dla klas 1., 4. i 5. emisji CO₂, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, zróżnicowanie to ma zastosowanie do grup pojazdów ciężkich nieobjętych art. 2 ust. 1 lit. a)–d) rozporządzenia (UE) 2019/1242 najpóźniej dwa lata po opublikowaniu emisji odniesienia CO_{2w} aktach wykonawczych przyjętych na podstawie ust. 7 niniejszego artykułu w odniesieniu do danej grupy. W przypadku zmiany pkt 5.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/1242 aktem ustawodawczym Unii w taki sposób, aby zostały objęte emisje odniesienia CO₂ mające znaczenie dla danej grupy pojazdów ciężkich, takie emisje odniesienia CO₂ nie mogą być więcej określane na podstawie ust. 7 niniejszego artykułu, lecz zgodnie z pkt 5.1 załącznika I do tego rozporządzenia.

W przypadku gdy ścieżki redukcji emisji dla grup pojazdów ciężkich nieobjętych art. 2 ust. 1 lit. a)–d) rozporządzenia (UE) 2019/1242 są określone aktem ustawodawczym Unii zmieniającym pkt 5.1 załącznika I do tego rozporządzenia, zróżnicowanie dla klas 2. i 3. emisji CO₂, określonych w ust. 2 niniejszego artykułu, ma zastosowanie od dnia wejścia w życie nowych ścieżek redukcji emisji.

Bez uszczerbku dla ulg w stawkach przewidzianych w ust. 3 państwa członkowskie mogą od dnia ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] do dnia 31 grudnia 2025 r. przewidzieć obniżone stawki opłat infrastrukturalnych lub opłat za korzystanie z infrastruktury, lub zwolnienia z uiszczania opłat infrastrukturalnych lub opłat za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów bezemisyjnych należących do dowolnej grupy pojazdów. Od dnia 1 stycznia 2026 r. takie ulgi muszą być ograniczone do 75 % w porównaniu z opłatą mającą zastosowanie do 1. klasy emisji CO₂ określonej w ust. 2.

2. Bez uszczerbku dla ust. 1 państwa członkowskie ustanawiają dla każdego rodzaju pojazdu ciężkiego następujące klasy emisji CO₂:

- a) 1. klasa emisji CO₂ – pojazdy, które nie należą do żadnej z klas emisji CO₂, o których mowa w lit. b)–e);
- b) 2. klasa emisji CO₂ – pojazdy z podgrupy pojazdów sg zarejestrowane po raz pierwszy w okresie sprawozdawczym roku Y o emisjach CO_{2o} więcej niż 5 % poniżej ścieżki redukcji emisji w okresie sprawozdawczym roku Y i dla podgrupy pojazdów sg, ale nienależące do żadnej z klas emisji CO₂, o których mowa w lit. c), d) i e);
- c) 3. klasa emisji CO₂ – pojazdy z podgrupy pojazdów sg zarejestrowane po raz pierwszy w okresie sprawozdawczym roku Y o emisjach CO_{2o} więcej niż 8 % poniżej ścieżki redukcji emisji w okresie sprawozdawczym roku Y i dla podgrupy pojazdów sg, nienależące do żadnej z klas emisji CO₂, o których mowa w lit. d)–e);
- d) 4. klasa emisji CO₂ – niskoemisyjne pojazdy ciężkie;
- e) 5. klasa emisji CO₂ – pojazdy bezemisyjne.

Państwa członkowskie zapewniają, aby klasyfikacja pojazdu należącego do 2. lub 3. klasy emisji CO₂ była ponownie oceniana co sześć lat po dniu jego pierwszej rejestracji oraz aby w stosownych przypadkach pojazd został przeklasyfikowany do odpowiedniej klasy emisji na podstawie progów mających wówczas zastosowanie. Przeklasyfikowanie, w odniesieniu do opłaty za korzystanie z infrastruktury, staje się skuteczne najpóźniej pierwszego dnia jego ważności w dniu tego przeklasyfikowania lub po dniu tego przeklasyfikowania.

3. Bez uszczerbku dla ust. 1 obniżone opłaty mają zastosowanie do pojazdów w 2., 3., 4. i 5. klasie emisji CO_{2w} następujący sposób:

- a) 2. emisja klasy CO₂ – ulga o 5–15 % w porównaniu z opłatą mającą zastosowanie do 1. klasy emisji CO₂;
- b) 3. emisja klasy CO₂ – ulga o 15–30 % w porównaniu z opłatą mającą zastosowanie do 1. klasy emisji CO₂;
- c) 4. emisja klasy CO₂ – ulga o 30–50 % w porównaniu z opłatą mającą zastosowanie do 1. klasy emisji CO₂;
- d) 5. emisja klasy CO₂ – ulga o 50–75 % w porównaniu z opłatą mającą zastosowanie do 1. klasy emisji CO₂.

W przypadku gdy opłata infrastrukturalna lub opłata za korzystanie z infrastruktury jest także zróżnicowana zgodnie z klasą emisji Euro, ulgi, o których mowa w akapicie pierwszym, mają zastosowanie w odniesieniu do opłaty stosowanej do najsurowszej normy emisji Euro.

4. Zróżnicowania, o których mowa w niniejszym artykule, nie mogą mieć na celu uzyskania dodatkowych wpływów.

5. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 państwo członkowskie może zdecydować o niestosowaniu wymogu różnicowania opłaty infrastrukturalnej zgodnie z ust. 2, w przypadku gdy opłata z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂ jest pobierana i różnicowana zgodnie z wartościami odniesienia opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych dla emisji CO₂ w załączniku IIIc.

6. Na odcinkach dróg, na których pojazd eksploatowany jest bez emisji CO₂ w sposób możliwy do zweryfikowania, państwa członkowskie mogą stosować w odniesieniu do tego pojazdu obniżone opłaty zgodnie z 5. klasą emisji CO₂. Państwa członkowskie, które korzystają z tej możliwości, stosują opłaty mające zastosowanie do 1. klasy emisji CO₂ do tego pojazdu na innych odcinkach dróg.

7. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia emisji odniesienia CO₂ dla grup pojazdów nieobjętych art. 2 ust. 1 lit. a)–d) rozporządzenia (UE) 2019/1242.

Te akty wykonawcze powielają dane mające znaczenie dla poszczególnych grup pojazdów opublikowane w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (UE) 2018/956. Komisja przyjmuje te akty wykonawcze najpóźniej sześć miesięcy po opublikowaniu odpowiedniego sprawozdania, o którym mowa w art. 10 rozporządzenia (UE) 2018/956.

8. Do dnia ... [5 lat po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja ocenia wdrożenie i skuteczność zróżnicowania opłat w oparciu o emisje CO₂, o których mowa w niniejszym artykule, a także czy jest ono nadal konieczne, oraz jego spójność z dyrektywami 2003/87/WE i 2003/96/WE. Na podstawie tej oceny w stosownych przypadkach Komisja przedkłada wniosek ustawodawczy w celu zmiany odpowiednich przepisów niniejszej dyrektywy dotyczących zróżnicowania opłat w zależności od emisji CO₂.

9. Komisja, po dniu ... [dzień wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej], dokonuje co pięć lat przeglądu maksymalnych stawek opłat za korzystanie z infrastruktury określonych w załączniku II oraz poziomów ulg, o których mowa w ust. 3 oraz, w stosownych przypadkach, na podstawie wyników tego przeglądu przedkłada wniosek ustawodawczy w celu zmiany tych przepisów.

10. Co 30 miesięcy po dniu ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] Komisja sporządza sprawozdanie oceniające zasadność progów dla klas 2. i 3. emisji CO₂, o których mowa w art. 7ga ust. 2 lit. b) i c) niniejszej dyrektywy, w związku z emisjami odniesienia publikowanymi zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242 lub emisjami CO₂ zgłaszanymi zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/956 oraz w stosownych przypadkach przedkłada wniosek ustawodawczy w celu zmiany tych progów w oparciu o wyniki tej oceny.

11. Stosowanie zróżnicowania opłat na podstawie emisji CO₂, o którym mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, nie jest obowiązkowe w przypadku gdy zastosowanie ma inny unijny środek ustalania cen uprawnień do emisji dwutlenku węgla w transporcie drogowym.

Artykuł 7gb

1. Państwa członkowskie mogą różnicować opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów lekkich w zależności od efektywności środowiskowej pojazdu określonej poprzez indywidualne łączne lub ważone łączne emisje CO₂, zapisane w pozycji 49 świadectwa zgodności pojazdu, a także poprzez wyniki w zakresie emisji Euro.

Bez uszczerbku dla ust. 2 niniejszego artykułu niższe stawki opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury mają zastosowanie do samochodów osobowych, mikrobusów i lekkich pojazdów użytkowych, które spełniają oba następujące warunki:

- a) ich indywidualne emisje CO₂, określone zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/1151 (*), wynoszą zero lub są poniżej następujących poziomów:
 - (i) w okresie 2021–2024: docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ określone zgodnie z pkt 6 części A i pkt 6 części B załącznika I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 (**);
 - (ii) w okresie 2025–2029: docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów określone zgodnie z pkt 6.1.1 części A i pkt 6.1.1 części B załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/631;
 - (iii) w okresie po 2030 r.: docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów określone zgodnie z pkt 6.1.2 części A i pkt 6.1.2. części B załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/631;

b) ich emisje zanieczyszczeń, określone zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151, ustalone są w tabeli w załączniku VII do niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie mogą stosować ulgę w odniesieniu do pojazdów bezemisyjnych, o których mowa w załączniku VII do niniejszej dyrektywy bez stosowania ulg w odniesieniu do innych kategorii wyników w zakresie emisji, o których mowa w tym załączniku.

2. Od dnia 1 stycznia 2026 r., o ile jest to technicznie wykonalne, państwa członkowskie różnicują opłaty za przejazd i roczną stawkę opłat za korzystanie z infrastruktury dla vanów i mikrobusów w zależności od efektywności środowiskowej danego pojazdu, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku VII. W tym celu przepisy ust. 1 akapit drugi mają charakter orientacyjny.

W przypadku gdy państwa członkowskie postanowią o stosowaniu różnych kryteriów wyników w zakresie emisji lub poziomów ulg w odniesieniu do tych określonych w ust. 1 lub postanowią o włączeniu innych lub dodatkowych kryteriów, powiadamiają Komisję o swoich wyborach oraz uzasadniają je, co najmniej sześć miesięcy przed wprowadzeniem jakiegokolwiek zróżnicowania.

Państwa członkowskie mogą jednak postanowić o stosowaniu ulg wyłącznie w odniesieniu do pojazdów bezemisyjnych, bez stosowania jakiegokolwiek zróżnicowania w odniesieniu do innych pojazdów i bez powiadamiania Komisji.

3. Z zastrzeżeniem warunków określonych w ust. 1 i 2 państwa członkowskie mogą uwzględniać poprawę efektywności środowiskowej pojazdu wynikającą z jego konwersji umożliwiającej stosowanie paliw alternatywnych.

4. Państwa członkowskie mogą przyjąć nadzwyczajne środki w celu nałożenia opłat na pojazdy mające wartość historyczną.

5. Zróżnicowania, o których mowa w niniejszym artykule, nie mogą mieć na celu uzyskania dodatkowych wpływów.

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2018, s. 1).

(**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).”;

12) w art. 7h wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

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

(ii) w lit. a) dodaje się tiret w brzmieniu:

„— w stosownych przypadkach, jasne informacje na temat głównych cech systemu elektronicznego poboru opłat drogowych, w tym na temat interoperacyjności;”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1a. Przesyłając informacje do Komisji zgodnie z ust. 1, państwo członkowskie może uwzględnić informacje dotyczące więcej niż jednej zmiany systemu pobierania opłat za przejazd przewidującego opłatę infrastrukturalną. W przypadku gdy Komisja została już poinformowana o zmianie uznaje się, że państwo członkowskie spełniło już wymogi dotyczące informacji zgodnie z ust. 1, a zmiana ta może być wdrożona bez dalszego informowania Komisji.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przed wdrożeniem nowego lub istotnie zmienionego systemu pobierania opłat za przejazd przewidującego opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych lub opłatę z tytułu zatorów komunikacyjnych państwa członkowskie informują Komisję o danej sieci, przewidywanych stawkach dla poszczególnych kategorii pojazdów i klas emisji oraz w stosownych przypadkach powiadamiają Komisję zgodnie z – odpowiednio – pkt 2 załącznika IIIa lub pkt 2 załącznika V.”;

d) uchyla się ust. 4;

13) w art. 7i wprowadza się następujące zmiany:

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

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

c) ulgi nie przekraczają 13 % opłaty infrastrukturalnej uiszczanej za równorzędne pojazdy niepodlegające zniżce lub uldze.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Państwa członkowskie mogą przewidzieć zniżki lub ulgi dla częstych użytkowników w odniesieniu do opłaty infrastrukturalnej dla samochodów osobowych, w szczególności w obszarach, gdzie osiedla są rozproszone oraz na obrzeżach miast. Mniejszych wpływów ze względu na zniżkę udzielaną częstym użytkownikom nie rekompensuje się kosztem rzadziej korzystających użytkowników.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 7g ust. 1 lit. b) oraz art. 7g ust. 3 niniejszej dyrektywy stawki opłat za przejazd mogą w przypadku dużych projektów w bazowej transeuropejskiej sieci transportowej, której mapy przedstawione są w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, podlegać innym formom różnicowania w celu zapewnienia komercyjnej rentowności takich projektów, w przypadku gdy wystawione są one na bezpośrednią konkurencję ze strony innych rodzajów transportu. Wynikająca z tego struktura opłat musi być liniowa i proporcjonalna. Jej szczegóły są publicznie udostępniane oraz muszą być dostępne dla wszystkich użytkowników na równych warunkach. Nie może to prowadzić do przenoszenia dodatkowych kosztów na pozostałych użytkowników w postaci wyższych opłat za przejazd.”;

14) w art. 7j wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1 Oplaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury stosuje się, pobiera, a ich uiszczanie kontroluje w sposób stwarzający jak najmniej utrudnień w płynnym ruchu pojazdów oraz pozwalający na uniknięcie jakichkolwiek obowiązkowych kontroli na wewnętrznych granicach Unii. W tym celu państwa członkowskie współpracują w ustanawianiu metod umożliwiających użytkownikom dróg całodobowe uiszczanie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury przynajmniej elektronicznie lub, na granicy lub w głównych punktach sprzedaży, za pomocą powszechnie przyjętych środków płatności, na terytorium i poza terytorium państw członkowskich, w których opłaty te są stosowane. Państwa członkowskie nie są zobowiązane do zapewnienia fizycznych punktów płatności.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. W przypadku gdy kierowca lub, w stosownym przypadku, przewoźnik lub dostawca europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS) nie jest w stanie udowodnić klasy emisji pojazdu do celów art. 7g ust. 2, art. 7ga lub 7gb, państwa członkowskie mogą zastosować opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury w wysokości do najwyższego możliwego poziomu.

Państwa członkowskie wprowadzają środki niezbędne do zapewnienia, aby użytkownik drogi mógł przed skorzystaniem z infrastruktury zadeklarować klasę emisji pojazdu przynajmniej za pomocą środków elektronicznych. Państwa członkowskie mogą oferować środki elektroniczne i nieelektroniczne, aby umożliwić użytkownikowi przedstawienie dowodów w celu skorzystania z ulg w opłatach za przejazd lub, w stosownych przypadkach, w przypadku kontroli. Państwa członkowskie mogą wymagać, aby dowody dostarczane za pomocą środków elektronicznych były przekazywane przed skorzystaniem z infrastruktury.

Państwa członkowskie mogą wprowadzić środki niezbędne do zapewnienia akceptacji przedstawienia dowodów po korzystaniu z infrastruktury przez 30 dni lub dłuższy okres, określony przez państwa członkowskie, po korzystaniu z infrastruktury, oraz aby zapewnić zwrot wszelkich różnic między stosowanymi opłatami za przejazd lub opłatami za korzystanie z infrastruktury a opłatami za przejazd lub opłatami za korzystanie z infrastruktury odpowiadającymi klasie emisji danego pojazdu, co wynika z dowodów przedstawionych w mającym zastosowanie terminie.”;

c) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. W przypadku gdy państwo członkowskie pobiera opłatę za przejazd w odniesieniu do pojazdu, całkowita wysokość opłaty za przejazd, wysokość opłaty infrastrukturalnej, wysokość opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych oraz wysokość opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych wskazuje się, w stosownym przypadku, na pokwitowaniu, które otrzymuje użytkownik drogi, w miarę możliwości z wykorzystaniem środków elektronicznych. Użytkownik drogi może wyrazić zgodę na nieotrzymanie pokwitowania.

4. W przypadku gdy jest to możliwe z ekonomicznego punktu widzenia, państwa członkowskie nakładają i pobierają opłaty infrastrukturalne, opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych oraz opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych za pomocą systemu elektronicznego poboru opłat drogowych, który jest zgodny z przepisami art. 3 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 (*). Komisja propaguje współpracę między państwami członkowskimi, która okaże się niezbędna do zapewnienia interoperacyjności elektronicznych systemów poboru opłat za przejazd na poziomie europejskim.

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz.U. L 91 z 29.3.2019, s. 45).”;

15) art. 7k otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7k

Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej niniejsza dyrektywa nie wpływa na swobodę państw członkowskich, które wprowadzają system opłat za przejazd, do wprowadzenia odpowiedniej rekompensaty.”;

16) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

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

„a) uiszczanie wspólnych opłat za korzystanie z infrastruktury daje dostęp do sieci określonej przez uczestniczące w systemie państwa członkowskie zgodnie z art. 7 ust. 1 i 2;

b) uczestniczące w systemie państwa członkowskie ustalają wspólne stawki opłat za korzystanie z infrastruktury na poziomie nie wyższym niż stawki maksymalne, o których mowa w art. 7a;”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. W przypadku wspólnego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, ostateczny termin stosowania różnicowań, o których mowa w art. 7ga ust. 1 akapity drugi i trzeci, zostaje przedłużony do dnia ... [trzy lata po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] lub, jeżeli emisje odniesienia CO₂ zostaną opublikowane po dniu ... [dzień wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej], do trzech lat po opublikowaniu emisji odniesienia CO₂.”;

17) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Niniejsza dyrektywa nie uniemożliwia państwom członkowskim stosowania:

a) opłat regulacyjnych, które są opracowane specjalnie w celu zmniejszenia zatorów komunikacyjnych lub przeciwdziałania oddziaływaniu na środowisko, w tym niskiej jakości powietrza, na wszelkich drogach znajdujących się na obszarze miejskim, w tym na drogach sieci transeuropejskich przecinających obszary miejskie;

b) opłat, które są opracowane specjalnie w celu sfinansowania budowy, eksploatacji, utrzymania i rozwoju instalacji, wbudowanych w drogi lub rozmieszczonych na drogach lub wzdłuż nich, dostarczających energię dla pojazdów nisko- i bezemisyjnych w ruchu, oraz są nakładane na takie pojazdy.

Opłaty te stosuje się na niedyskryminacyjnych zasadach.”;

b) w ust. 2 uchyla się akapit drugi;

18) w art. 9c dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.”;

19) art. 9d i 9e otrzymują brzmienie:

„Artykuł 9d

Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 9e aktów delegowanych w celu zmiany niniejszej dyrektywy w odniesieniu do załącznika 0, wzorów w pkt 4.1 i 4.2 załącznika IIIa oraz kwot wskazanych w tabelach załączników IIIb i IIIc, aby dostosować je do postępu naukowego i technicznego.

W okolicznościach, o których mowa w art. 7cb ust. 4, Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 9e w celu zmiany niniejszej dyrektywy w odniesieniu do wartości odniesienia opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂ określonych w załączniku IIIc, z uwzględnieniem efektywnej ceny emisji dwutlenku węgla stosowanej do paliw używanych w transporcie drogowym w Unii. Takie zmiany ograniczają się do zapewnienia, aby poziom opłat z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂ nie wykraczał poza to, co jest konieczne do internalizacji tych kosztów zewnętrznych.

Artykuł 9e

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

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 9d, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

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

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

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

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

(*) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.”;

20) uchyla się art. 9f i 9g;

21) art. 10a i 11 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 10a

1. Kwoty wyrażone w euro określone w załączniku II oraz kwoty wyrażone w centach określone w tabelach załączników IIIb i IIIc dostosowuje się co dwa lata, aby uwzględnić zmiany w ogólnounijnym zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych (HICP), z wyłączeniem energii i żywności nieprzetworzonej, publikowanym przez Komisję (Eurostat). Pierwsze dostosowanie następuje do dnia 31 marca ... [rok przypadający 2 lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy].

Kwoty te aktualizowane są automatycznie poprzez dostosowanie kwoty podstawowej wyrażonej w euro lub w centach o procentową wartość zmiany tego indeksu. Otrzymane kwoty zaokrąglane są w górę do liczby całkowitej w euro w odniesieniu do załącznika II oraz do dziesiątej części centa – w odniesieniu do załączników IIIb i IIIc.

2. Do dnia 31 marca ... [rok następujący po upływie 2 lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej], Komisja opublikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* wysokość dostosowanych kwot, o których mowa w ust. 1. Kwoty te wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po publikacji.

Artykuł 11

1. Do dnia ... [3 lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej], a następnie co pięć lat państwa członkowskie podają do wiadomości publicznej w formie zbiorczej sprawozdanie dotyczące opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury pobieranych na ich terytorium.

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

- zmian opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej, a mianowicie sieci i kategorii pojazdów objętych opłatami, w tym wszelkich zwolnień zgodnie z art. 7, 7c lub 7gb;
- zróżnicowania opłat infrastrukturalnych lub opłat za korzystanie z infrastruktury w zależności od kategorii pojazdu i rodzaju pojazdu ciężkiego;
- zróżnicowania opłat infrastrukturalnych lub opłat za korzystanie z infrastruktury w zależności od efektywności środowiskowej pojazdów, zgodnie z art. 7g, 7ga lub 7gb;
- w stosownych przypadkach, zróżnicowania opłat infrastrukturalnych według pory dnia, kategorii dnia lub pory roku, zgodnie z art. 7g ust. 1;
- opłat z tytułu kosztów zewnętrznych pobieranych w przypadku każdej kombinacji klasy pojazdu, typu drogi i okresu;
- opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej i łącznych wpływów uzyskanych z opłaty infrastrukturalnej;
- łącznych wpływów uzyskanych z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych;
- łącznych wpływów uzyskanych z opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych dla poszczególnych kategorii pojazdów;
- łącznych wpływów uzyskanych z dopłat oraz na których odcinkach dróg je pobierano;
- łącznych wpływów uzyskanych z opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury lub – w stosownych przypadkach – obu;
- wykorzystania wpływów uzyskanych w wyniku stosowania niniejszej dyrektywy oraz sposobu, w jaki wykorzystanie to pozwoliło państwom członkowskim osiągnąć cele, o których mowa w art. 9 ust. 2, lub, w przypadku gdy takie wpływy są przydzielane do budżetu ogólnego, informacji na temat poziomu wydatków przeznaczonych na projekty w zakresie infrastruktury transportu drogowego i zrównoważonego transportu; oraz
- zmian udziału pojazdów należących do różnych klas emisji na drogach płatnych.

Państwa członkowskie, które udostępniają te informacje publicznie w internecie, mogą zdecydować o niesporządzaniu sprawozdania.”;

23) w załącznikach wprowadza się następujące zmiany:

- w załącznikach 0, II, III, IIIa, IIIb i IV wprowadza się zmiany określone w pkt 1-7 załącznika do niniejszej dyrektywy;
- tekst określony w pkt 8 załącznika do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załączniki IIIc, V, VI i VII do dyrektywy 1999/62/WE.

Artykuł 2

Zmiany w dyrektywie 1999/37/WE

W załączniku I do dyrektywy 1999/37/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt II.6 (V.7) otrzymuje brzmienie:

„(V.7) CO₂ (w g/km) lub indywidualne emisje CO₂, gdy zostały wskazane w pozycji 49.5 świadectwa zgodności pojazdów ciężkich określonego w dodatku do załącznika VIII do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/683 (*) lub w pozycji 49.5 świadectwa indywidualnego dopuszczenia pojazdu określonego w dodatku 1 do załącznika III do tego rozporządzenia.

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/683 z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 163 z 26.5.2020, s. 1).”;

2) dodaje się punkt w brzmieniu:

„(V.10) klasa emisji CO₂ pojazdów ciężkich ustalona w momencie pierwszej rejestracji, zgodnie z art. 7ga ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 1999/62/WE (*).

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

Artykuł 3

Zmiany w dyrektywie (UE) 2019/520

W załączniku I do dyrektywy (UE) 2019/520 sekcja „Elementy danych przekazywane w następstwie automatycznego wyszukiwania przeprowadzonego zgodnie z art. 23 ust. 1” część I. „Dane dotyczące pojazdów”, tabela otrzymuje brzmienie:

„Część I. Dane dotyczące pojazdów

Pozycja	O/N ⁽¹⁾	Uwagi
Numer rejestracyjny	O	
Numer podwozia/Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)	O	
Państwo członkowskie rejestracji	O	
Marka	O	(D.1 ⁽²⁾) na przykład Ford, Opel, Renault
Model handlowy pojazdu	O	(D.3) na przykład Focus, Astra, Megane
Kod kategorii UE	O	(J) na przykład motorowery, motocykle, samochody
Klasa emisji Euro	O	na przykład Euro 4, Euro 6
Klasa emisji CO ₂	N	ma zastosowanie wyłącznie do pojazdów ciężkich
Data przeklasyfikowania	N	ma zastosowanie wyłącznie do pojazdów ciężkich
CO ₂ w g/tkm	N	ma zastosowanie wyłącznie do pojazdów ciężkich
Dopuszczalna technicznie maksymalna masa pojazdu	M	

⁽¹⁾ O = obowiązkowo, jeśli znajduje się w krajowym rejestrze, N = nieobowiązkowo.

⁽²⁾ Zharmonizowany kod unijny, zob. dyrektywa 1999/37/WE.”.

Artykuł 4

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia ... [2 lata po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej]. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty najważniejszych przepisów prawa krajowego w dziedzinie objętej zakresem niniejszej dyrektywy.

*Artykuł 5***Wejście w życie**

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

*Artykuł 6***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1) W pkt 3 załącznika 0 do dyrektywy 1999/62/WE dodaje się tabelę w brzmieniu:

„Limity emisji dla pojazdów »Euro VI«

	Wartości limitu							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Wartości limitu (mg/kWh)	Liczba cząstek stałych (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	$8,0 \times 10^{11}$
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	$6,0 \times 10^{11}$
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	$6,0 \times 10^{11}$

Uwaga:

PI = Zapłon iskrowy.

CI = Zapłon samoczynny.

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

2) w załączniku II do dyrektywy 1999/62/WE wprowadza się następujące zmiany:

„ZAŁĄCZNIK II

MAKSYMALNE WYSOKOŚCI W EURO OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z INFRASTRUKTURY, ŁĄCZNIE Z KOSZTAMI ADMINISTRACYJNYMI, O KTÓRYCH MOWA W ART. 7a UST. 2

Rocznie

	Maksymalnie trzy osie	Minimalnie cztery osie
Euro 0	1 899	3 185
Euro I	1 651	2 757
Euro II	1 428	2 394
Euro III	1 242	2 073
Euro IV	1 081	1 803
Euro V	940	1 567
Euro VI	855	1 425

Miesięcznie, tygodniowo i dziennie

Maksymalne stawki opłaty miesięcznej, tygodniowej i dziennej ustala się proporcjonalnie do czasu korzystania z infrastruktury.”;

3) w załączniku III do dyrektywy 1999/62/WE wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 2.1 tiret szóste otrzymuje brzmienie:

„— Koszty muszą być rozłożone między pojazdy ciężkie na obiektywnych i przejrzystych zasadach, z uwzględnieniem proporcji ruchu pojazdów ciężkich korzystających z sieci oraz związanych z tym kosztów. W tym celu liczba pojazdokilometrów przejechanych przez pojazdy ciężkie może być korygowana za pomocą obiektywnie uzasadnionych »współczynników równoważności«, takich jak te określone w pkt 4 (*).

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

b) w pkt 2.2 tiret drugie otrzymuje brzmienie:

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

c) w pkt 4 nagłówek otrzymuje brzmienie:

„4. Udział pojazdów ciężkich w ruchu, współczynniki równoważności oraz mechanizm korekcyjny”;

d) w pkt 4 tiret pierwsze otrzymuje brzmienie:

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

4) załącznik IIIa do dyrektywy 1999/62/WE otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IIIa

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE NAKŁADANIA OPŁATY Z TYTUŁU KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH

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

1. Części sieci drogowej, których dotyczą opłaty

Państwo członkowskie szczegółowo określa część lub części swojej sieci drogowej, na których pobiera się opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych.

W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza pobierać opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych tylko w jednej części lub tylko w niektórych częściach sieci drogowej składającej się z należących do niego odcinków transeuropejskiej sieci drogowej oraz jego autostrad, ta część lub te części zostają wybrane po dokonaniu oceny, w której wyniku stwierdza się, że nałożenie opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w pozostałych częściach sieci drogowej o takiej samej strukturze mogłoby mieć niekorzystne skutki w zakresie środowiska, zdrowia publicznego lub bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Od dnia ... [4 lata po dniu wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] państwo członkowskie, które nie zamierza pobierać opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do zanieczyszczenia powietrza na określonych odcinkach sieci dróg płatnych, również wybiera te określone odcinki na podstawie takiej oceny.

2. Pojazdy, drogi i okresy, których dotyczą opłaty

W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza stosować opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyższe niż wartości odniesienia określone w załącznikach IIIb lub IIIc, powiadamia Komisję o klasyfikacji pojazdów, zgodnie z którą różnicowana będzie opłata z tytułu kosztów zewnętrznych. W stosownych przypadkach państwo członkowskie powiadamia Komisję o lokalizacji dróg, na których pobiera się wyższe opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych (zwanych dalej »drogami podmiejskimi (łącznie z autostradami)«), oraz dróg, na których pobiera się niższe opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych (zwanych dalej »drogami międzymiastowymi (łącznie z autostradami)«).

W stosownych przypadkach państwo członkowskie powiadamia także Komisję o dokładnych okresach odpowiadających okresowi nocnemu, w czasie których może zostać nałożona wyższa opłata z tytułu kosztów zewnętrznych związanych z hałasem w celu odzwierciedlenia większej uciążliwości z powodu hałasu.

Klasyfikacja dróg jako dróg podmiejskich (łącznie z autostradami) oraz międzymiastowych (łącznie z autostradami) oraz definicja okresów muszą opierać się na obiektywnych kryteriach związanych z poziomem narażenia dróg i sąsiadujących z nimi obszarów na zanieczyszczenie, takich jak: gęstość zaludnienia, średnie roczne zanieczyszczenie powietrza (w szczególności w odniesieniu do PM_{10} i NO_2) oraz liczba dni (PM_{10}) i liczba godzin (NO_2), w których przekroczone są wartości dopuszczalne ustanowione na mocy dyrektywy 2008/50/WE. Stosowane kryteria przedstawiane są w powiadomieniu.

3. Wysokość opłaty

Niniejsza sekcja ma zastosowanie w przypadku gdy państwo członkowskie zamierza stosować opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyższe niż wartości odniesienia określone w załącznikach IIIb lub IIIc.

Dla każdej klasy pojazdu, typu drogi i okresu, stosownie do przypadku, państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ określa pojedynczą, konkretną wysokość opłaty. Wynikające z tego różnicowanie musi być przejrzyste, podane do publicznej wiadomości oraz dostępne dla wszystkich użytkowników na równych warunkach. Publikacja powinna nastąpić w odpowiednim czasie przed wdrożeniem. Wszystkie parametry, dane oraz inne informacje niezbędne do wyjaśnienia sposobu obliczania poszczególnych elementów kosztu zewnętrznego podaje się do wiadomości publicznej.

Przy ustalaniu opłat państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ postępuje według zasady skutecznej polityki cenowej, czyli stosuje cenę zbliżoną do krańcowego społecznego kosztu użytkowania pojazdu, którego dotyczy opłata.

Opłatę ustala się po uwzględnieniu ryzyka zmiany tras ruchu drogowego, łącznie z wszelkimi niekorzystnymi skutkami w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, środowiska i zatorów komunikacyjnych, oraz wszelkich rozwiązań zmierzających do złagodzenia takich rodzajów ryzyka.

Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ monitoruje skuteczność systemu opłat w zakresie zmniejszania szkód w środowisku wynikających z transportu drogowego. Co dwa lata, w stosownych przypadkach, państwo członkowskie dostosowuje strukturę opłat oraz konkretną wysokość opłaty ustalonej dla danej klasy pojazdu, typu drogi i okresu do zmian podaży i popytu w sektorze transportowym.

4. Elementy kosztów zewnętrznych

4.1. Koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym

W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza stosować opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyższe niż wartości odniesienia określone w załączniku IIb, to państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ oblicza należny koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym, stosując poniższy wzór:

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

gdzie:

- PCV_{ij} = koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza przez pojazd klasy i na drodze typu j (EUR/pojazdokilometr)
- EF_{ik} = czynnik emisji zanieczyszczeń k i klasa pojazdu i (gram/pojazdokilometr)
- PC_{jk} = pieniężny koszt zanieczyszczenia k dla drogi typu j (EUR/gram)

Współczynniki emisji muszą być takie same jak te zastosowane przez państwo członkowskie do sporządzenia krajowej inwentaryzacji zanieczyszczeń określonej w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2284 (*) (co wymaga użycia podręcznika inwentaryzacji emisji EMEP/EEA (**)). Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ, o którym mowa w art. 7c ust. 2 niniejszej dyrektywy, szacuje pieniężny koszt zanieczyszczeń przy zastosowaniu naukowo potwierdzonych metod.

Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ może stosować potwierdzone naukowo alternatywne metody do obliczania wysokości kosztów związanych z zanieczyszczeniem powietrza, korzystając z danych uzyskanych w wyniku pomiarów zanieczyszczeń powietrza oraz uwzględniając lokalną wartość pieniężnego kosztu związanego z zanieczyszczeniem powietrza.

4.2. Koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym

W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza stosować opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyższe niż wartości odniesienia określone w załączniku IIb, to państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ oblicza należny koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym, stosując poniższe wzory:

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

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

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

gdzie:

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

Zanieczyszczenie hałasem spowodowane ruchem drogowym odnosi się do wpływu na zdrowie obywateli wokół drogi.

Liczbę ludności narażonej na poziom hałasu k przyjmuje się ze strategicznych map hałasu sporządzonych na podstawie art. 7 dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (***) lub według innych równoważnych źródeł danych.

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

Średnia ważona ruchu dobowego zakłada współczynnik równoważności »e« pomiędzy pojazdami ciężarowymi a samochodami osobowymi na podstawie poziomu emisji hałasu z przeciętnego samochodu i przeciętnego pojazdu ciężarowego oraz z uwzględnieniem rozporządzenia (UE) nr 540/2014 Parlamentu Europejskiego i Rady (****).

Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ może ustalić zróżnicowane opłaty z tytułu hałasu, aby nagradzać korzystanie z bardziej cichobieżnych pojazdów, pod warunkiem że nie będzie to skutkowało dyskryminującym traktowaniem pojazdów zagranicznych.

4.3. Koszt związany z emisjami CO₂ spowodowanymi ruchem drogowym

W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza stosować opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂ wyższą niż wartości odniesienia określone w załączniku IIIc, to państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ oblicza należny koszt w oparciu o dowody naukowe przy użyciu podejścia opartego na kosztach unikania opłat, biorąc pod uwagę i wyjaśniając, w szczególności, następujące aspekty:

- wybór docelowego poziomu emisji;
- oszacowanie możliwości zmniejszenia;
- oszacowanie scenariusza odniesienia;
- niechęć do ryzyka i straty;
- ważenie kapitału.

Co najmniej sześć miesięcy przed wdrożeniem takiej opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂ państwa członkowskie powiadamiają o niej Komisję.

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

(**) Metodyka Europejskiej Agencji Środowiska: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019 – Technical guidance to prepare national emission inventories (<https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).

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

(****) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie poziomu dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywę 70/157/EWG (Dz.U. L 158 z 27.5.2014, s. 131).”;

5) załącznik IIIb do dyrektywy 1999/62/WE otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IIIb

WARTOŚCI ODNIESIENIA OPŁATY Z TYTUŁU KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH

W niniejszym załączniku określa się wartości odniesienia opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, w tym kosztów zanieczyszczenia powietrza i hałasu.

Tabela 1

Wartości odniesienia opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych dotyczące pojazdów ciężarowych

Klasa pojazdu	Cent/Pojazdokilometr	Podmiejskie ⁽¹⁾	Międzymiastowe ⁽²⁾
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej masie całkowitej poniżej 12 ton lub mające dwie osie	Euro 0	18,6	9,9
	Euro I	12,6	6,4
	Euro II	12,5	6,3
	Euro III	9,6	4,8
	Euro IV	7,3	3,4

Klasa pojazdu	Cent/Pojazdokilometr	Podmiejskie ⁽¹⁾	Międzymiastowe ⁽²⁾
	Euro V	4,4	1,8
	Euro VI	2,3	0,5
	Mniej zanieczyszczające niż klasa Euro VI, w tym pojazdy bezemisyjne	2,0	0,3
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej masie całkowitej między 12 a 18 ton lub mające trzy osie	Euro 0	24,6	13,7
	Euro I	15,8	8,4
	Euro II	15,8	8,4
	Euro III	12,5	6,6
	Euro IV	9,2	4,5
	Euro V	5,6	2,7
	Euro VI	2,8	0,7
	Mniej zanieczyszczające niż klasa Euro VI, w tym pojazdy bezemisyjne	2,3	0,3
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej masie całkowitej między 18 ton a 32 tony lub mające cztery osie	Euro 0	27,8	15,8
	Euro I	20,4	11,3
	Euro II	20,4	11,2
	Euro III	16,3	8,9
	Euro IV	11,8	6,0
	Euro V	6,6	3,4
	Euro VI	3,1	0,8
	Mniej zanieczyszczające niż klasa Euro VI, w tym pojazdy bezemisyjne	2,5	0,3
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej masie całkowitej powyżej 32 ton lub mające pięć lub więcej osi	Euro 0	33,5	19,4
	Euro I	25,0	14,1
	Euro II	24,9	13,9
	Euro III	20,1	11,1
	Euro IV	14,2	7,5

Klasa pojazdu	Cent/Pojazdokilometr	Podmiejskie ⁽¹⁾	Międzymiastowe ⁽²⁾
	Euro V	7,6	3,8
	Euro VI	3,4	0,8
	Mniej zanieczyszczające niż klasa Euro VI, w tym pojazdy bezemisyjne	2,8	0,3

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

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

Wartości w tabeli 1 można pomnożyć przez współczynnik wynoszący maksymalnie 2 w przypadku obszarów górskich oraz w otoczeniu aglomeracji w zakresie, w jakim jest to uzasadnione rozproszeniem, nachyleniem dróg, wysokością lub inwersjami temperatury. Jeżeli istnieją dowody naukowe na wyższy współczynnik w obszarach górskich lub aglomeracjach, tę wartość odniesienia można zwiększyć w oparciu o szczegółowe uzasadnienie.”;

6) do dyrektywy 1999/62/WE dodaje się załącznik w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK IIIc

WARTOŚCI ODNIESIENIA OPŁATY Z TYTUŁU KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH W ODNIESIENIU DO EMISJI CO₂

W niniejszym załączniku określa się wartości odniesienia opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych z uwzględnieniem kosztów emisji CO₂.

Tabela 1

Wartości odniesienia opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂ dotyczące pojazdów ciężarowych

Klasa pojazdu		Cent/Pojazdokilometr	Drogi międzymiastowe (łącznie z autostradami)
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej masie całkowitej poniżej 12 ton lub mające dwie osie	1. klasa emisji CO ₂	Euro 0	4,5
		Euro I Euro II Euro III Euro IV Euro V Euro VI	4,0
	2. klasa emisji CO ₂		3,8
	3. klasa emisji CO ₂		3,6
	Pojazd niskoemisyjny		2,0
	Pojazd bezemisyjny		0
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej masie całkowitej między 12 a 18 ton lub mające trzy osie	1. klasa emisji CO ₂	Euro 0	6,0
		Euro I Euro II Euro III	5,2
		Euro IV Euro V Euro VI	5,0

Klasa pojazdu		Cent/Pojazdokilometr	Drogi międzymiastowe (łącznie z autostradami)
	2. klasa emisji CO ₂		4,8
	3. klasa emisji CO ₂		4,5
	Pojazd niskoemisyjny		2,5
	Pojazd bezemisyjny		0
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej masie całkowitej między 18 ton a 32 tony lub mające cztery osie	1. klasa emisji CO ₂	Euro 0	7,9
		Euro I	6,9
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	6,7
		Euro V	
		Euro VI	
	2. klasa emisji CO ₂		6,4
	3. klasa emisji CO ₂		6,0
	Pojazd niskoemisyjny		3,4
	Pojazd bezemisyjny		0
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej masie całkowitej powyżej 32 ton lub mające pięć lub więcej osi	1. klasa emisji CO ₂	Euro 0	9,1
		Euro I	8,1
		Euro II	
		Euro III	
		Euro IV	8,0
		Euro V	
		Euro VI	
	2. klasa emisji CO ₂		7,6
	3. klasa emisji CO ₂		7,2
	Pojazd niskoemisyjny		4,0
	Pojazd bezemisyjny		0"

- 7) w załączniku IV do dyrektywy 1999/62/WE tabela „Zespoły pojazdów (pojazdy przegubowe oraz pociągi drogowe)” otrzymuje brzmienie:

„Zespoły pojazdów (pojazdy przegubowe oraz pociągi drogowe)”

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

Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznany za równoważne		Inne systemy zawieszenia osi jezdnych		Klasa szkód
Liczba osi i maksymalna masa całkowita (w tonach)		Liczba osi i maksymalna masa całkowita (w tonach)		
Nie mniej niż	Mniej niż	Nie mniej niż	Mniej niż	
2 osie + 4				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 osie + 1				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III
3 osie + 2				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 osie + 3				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 osi				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
co najmniej 8 osi				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III"

8) do dyrektywy 1999/62/WE dodaje się załączniki w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK V

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE NAKŁADANIA OPŁATY Z TYTUŁU ZATORÓW KOMUNIKACYJNYCH

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

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

Państwa członkowskie określają szczegółowo:

- część lub części swojej sieci składającej się z należących do nich odcinków transeuropejskiej sieci drogowej oraz ich autostrad, o których mowa w art. 7 ust. 1, na których ma być pobierana opłata z tytułu zatorów komunikacyjnych, zgodnie z art. 7da ust. 1 i 3;
- klasyfikację odcinków sieci, na których pobierana jest opłata z tytułu zatorów komunikacyjnych jako »miejskie« i »niemiejskie«. Państwa członkowskie stosują kryteria określone w tabeli 1 do celów określenia klasyfikacji każdego odcinka drogi.

Tabela 1

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

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

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

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

Tabela 2

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

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

2. Wysokość opłaty

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

Przed wdrożeniem opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych państwo członkowskie publikuje w odpowiednim czasie wszystkie następujące informacje:

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

Państwa członkowskie udostępniają Komisji wszystkie informacje, które mają być opublikowane zgodnie z lit. a) i b).

Opłatę ustala się dopiero po przeanalizowaniu ryzyka zmiany tras ruchu drogowego, łącznie z wszelkimi niekorzystnymi skutkami w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, środowiska i zatorów komunikacyjnych, oraz wszelkich rozwiązań zmierzających do złagodzenia takich rodzajów ryzyka.

W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza stosować opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych wyższe niż wartości odniesienia określone w tabeli w załączniku VI, powiadamia ono Komisję o:

- (i) lokalizacji dróg podlegających opłatom z tytułu zatorów komunikacyjnych;
- (ii) klasyfikacji dróg jako »miejskich« i »niemiejskich«, zgodnie z sekcją 1 lit. b);
- (iii) okresach, w których ma zastosowanie dana opłata, zgodnie z sekcją 1 lit. c);
- (iv) wszelkim częściowym lub całkowitym zwolnieniu mającym zastosowanie do mikrobusów, autobusów i autokarów.

3. Monitorowanie

Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ monitoruje skuteczność systemu opłat w zakresie zmniejszania zatorów komunikacyjnych. W stosownych przypadkach co trzy lata dostosowuje się strukturę opłat, okres(-y) ich pobierania oraz konkretną wysokość opłaty ustalonej dla każdej kategorii pojazdu, typu drogi i okresu do zmian podaży i popytu w sektorze transportowym”.

„ZAŁĄCZNIK VI

WARTOŚCI ODNIESIENIA OPŁAT Z TYTUŁU ZATORÓW KOMUNIKACYJNYCH

W niniejszym załączniku określa się wartości odniesienia opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych.

Wartości odniesienia przedstawione w tabeli poniżej mają zastosowanie do pojazdów lekkich. Opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych dla innych kategorii pojazdów ustala się przez pomnożenie opłaty stosowanej do pojazdów lekkich przez współczynniki równoważności podane w tabeli w załączniku V.

Tabela

Wartości odniesienia opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych w odniesieniu do pojazdów lekkich

Cent/Pojazdokilometr	Miejska	Niemiejska
Autostrady	25,9	23,7
Drogi główne	61,0	41,5”

„ZAŁĄCZNIK VII

WYNIKI W ZAKRESIE EMISJI

W niniejszym załączniku określa się wyniki w zakresie emisji zanieczyszczeń, według których różnicuje się opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury, zgodnie z art. 7gb ust. 1 lit. b).

Tabela

Kryteria wyników w zakresie emisji zanieczyszczeń w odniesieniu do pojazdów lekkich

Opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury	5–15 % poniżej najwyższej stawki	15–25 % poniżej najwyższej stawki	25–35 % poniżej najwyższej stawki	do 75 % poniżej najwyższej stawki
Wyniki w zakresie emisji	Euro-6d-temp-x ⁽¹⁾	Euro-6d-x ⁽¹⁾	Zadeklarowane maksymalne wartości RDE w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń ⁽²⁾ < 80 % mających zastosowanie limitów emisji	Pojazdy bezemisyjne

⁽¹⁾ gdzie x może być puste lub być jedną z następujących wartości (EVAP, EVAP-ISC, ISC lub ISC-FCM)

⁽²⁾ dla zarówno NO_x, jak i PN zgodnie z pkt 48.2 świadectwa zgodności, w dodatku do załącznika VIII do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/683 (*).

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/683 z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 163 z 26.5.2020, s. 1)."

Uzasadnienie Rady: Stanowisko Rady (UE) nr 37/2021 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zmiany dyrektywy 1999/62/WE, 1999/37/WE i (UE) 2019/520 w odniesieniu do pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy

(2021/C 499/02)

I. WPROWADZENIE

1. 1 czerwca 2017 r. Komisja Europejska przedłożyła wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie jako część pierwszego pakietu na rzecz mobilności.
2. Niniejszy wniosek zmienia dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe ⁽¹⁾ (dalej zwaną „dyrektywą 1999/62/WE”), aby zaradzić problemom związanym z emisjami gazów cieplarnianych, finansowaniem infrastruktury drogowej oraz zatorami komunikacyjnymi.
3. Parlament Europejski wskazał Komisję Transportu i Turystyki (komisja TRAN) jako odpowiedzialną za prace nad tym wnioskiem oraz wyznaczył Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy na sprawozdawczynię w 8. kadencji Parlamentu.
4. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął swoją opinię w sprawie wniosku na 529. posiedzeniu plenarnym 18 października 2017 r. Europejski Komitet Regionów przyjął swoją opinię na 127. posiedzeniu plenarnym 1 lutego 2018 r.
5. 25 października 2018 r. Parlament Europejski przyjął swoją opinię w pierwszym czytaniu.
6. Po wyborach parlamentarnych w 2019 r. Giuseppe Ferrandino został wyznaczony na sprawozdawcę w 9. kadencji Parlamentu.
7. 24 września 2019 r. komisja TRAN przyjęła decyzję o rozpoczęciu nieformalnych politycznych rozmów trójstronnych na podstawie stanowisku Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu.
8. Na szczęblu Rady Grupa Robocza ds. Transportu Lądowego rozpoczęła prace 1 czerwca 2017 r. od ogólnej prezentacji wniosku. 21 czerwca 2017 r. przeanalizowano ocenę skutków.
9. Rada (TTE, Transport) przeprowadziła pierwszą debatę orientacyjną w sprawie wniosku 5 grudnia 2017 r. ⁽²⁾.
10. Od tego czasu wniosek omawiano kilkakrotnie i był on przedmiotem szeroko zakrojonych prac.
11. 18 grudnia 2020 r. Komitet Stałych Przedstawicieli zatwierdził mandat przedstawiony w załączniku do dokumentu 13827/20, który umożliwił rozpoczęcie negocjacji z Parlamentem Europejskim.
12. W okresie od stycznia do czerwca 2021 r. odbyło się wiele posiedzeń na szczęblu Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego i Komitetu Stałych Przedstawicieli w celu przygotowania negocjacji i podjęcia działań następczych.
13. Trzy nieformalne polityczne rozmowy trójstronne z Parlamentem Europejskim, które odbyły się 29 stycznia, 23 marca i 15 czerwca 2021 r., a także kilka posiedzeń technicznych, umożliwiły współprawodawcom zmniejszenie rozbieżności między stanowiskami, a tym samym osiągnięcie porozumienia politycznego.

⁽¹⁾ Dz. U. L 187 z 20.7.1999, s. 42.

⁽²⁾ Por. dok. 14426/17.

14. 30 czerwca 2021 r. Komitet Stałych Przedstawicieli przeanalizował wstępny tekst kompromisowy z myślą o osiągnięciu porozumienia ⁽³⁾.
15. 14 lipca 2021 r. przewodnicząca komisji TRAN Parlamentu Europejskiego wystosowała pismo ⁽⁴⁾ do przewodniczącego Komitetu Stałych Przedstawicieli, w którym stwierdziła, że jeżeli Rada przyjmie swoje stanowisko w pierwszym czytaniu zgodnie z tekstem kompromisowym załączonym do tego pisma, zaleci ona członkom komisji TRAN, a następnie zgromadzeniu plenarnemu, by zatwierdzili stanowisko Rady bez poprawek – z zastrzeżeniem weryfikacji prawno-językowej – w drugim czytaniu w Parlamencie Europejskim.
16. 9 listopada 2021 r. Rada przyjęła w pierwszym czytaniu stanowisko w sprawie wniosku zawartego w dok. 10542/21.

II. CEL

17. Zmiany do dyrektywy 1999/62/WE zawarte we wniosku Komisji Europejskiej miały na celu zintensyfikowanie dekarbonizacji transportu drogowego. Skupiały się one głównie na następujących działaniach:
 - rozszerzeniu zakresu zasad pobierania opłat na autobusy i autokary, na samochody ciężarowe o masie od 3,5 do 12 ton oraz, w pewnym stopniu, na pojazdy lekkie, w tym samochody osobowe,
 - stopniowym wycofywaniu systemów opłat opartych na czasie (tzw. winiet) dla pojazdów ciężkich i lekkich,
 - obowiązkowym stosowaniu opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do pojazdów ciężkich na tych częściach sieci, w których szkody w środowisku powodowane przez takie pojazdy byłyby znaczne, a także przeglądzie wymogów dotyczących pobierania takich opłat,
 - zróżnicowaniu cen raczej na podstawie emisji CO₂ niż w oparciu o klasyfikację emisji EURO, oraz
 - przeznaczaniu wpływów z opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych lub ich równowartości finansowej na zaradzanie problemowi zatorów.

III. ANALIZA STANOWISKA RADY W PIERWSZYM CZYTANIU

A. Uwagi ogólne

18. Tekst kompromisowy zatwierdzony przez Radę 9 listopada 2021 r. w pełni odzwierciedla porozumienie polityczne osiągnięte przez współprawodawców. Zachowane są w nim również główne cele wniosku Komisji Europejskiej, a jednocześnie tekst odzwierciedla równowagę między najważniejszymi poprawkami przyjętymi przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu a mandatem Rady.
19. W pierwszym czytaniu Parlament Europejski przyjął około 130 poprawek, które zostały kilkakrotnie przeanalizowane na szczepku Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego. Na początku stanowiska obu współprawodawców okazały się mocno rozbieżne w odniesieniu do wielu przepisów, w tym najbardziej kontrowersyjnych, takich jak stopniowe znoszenie opłat za korzystanie z infrastruktury. Jednak w wyniku intensywnych negocjacji zarówno na szczepku politycznym, jak i technicznym, ostatecznie osiągnięto zbieżność między obydwu współprawodawcami.

B. Główne kwestie

20. Ogólnie rzecz biorąc, zmiany wprowadzone do wniosku Komisji Europejskiej są zgodne z jego nadrzędnymi celami:
 - wzmocnienia stosowania zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”,
 - odpowiedniego wkładu w finansowanie infrastruktury drogowej,
 - zaradzenia zatorom komunikacyjnym,
 - zintensyfikowania dekarbonizacji transportu, oraz
 - przyczyniania się do osiągnięcia celów klimatycznych.

⁽³⁾ Por. dok. 9960/21 i 9960/21 COR 1.

⁽⁴⁾ Por. IM 010110 2021. Proszę zauważyć, że ze względu na pandemię COVID-19 papierowa wersja pisma nie została wysłana pocztą zwykłą.

21. Jednocześnie współprawodawcy właściwie wyważyli ambicje w odniesieniu do wyżej wymienionych celów z potrzebą zapewnienia łatwego stosowania ram regulacyjnych przez sektor lub organy oraz ich wystarczającej elastyczności, aby umożliwić państwom członkowskim wybór najodpowiedniejszych systemów opłat, bez tworzenia nieuzasadnionych obciążeń administracyjnych.
22. Konkretniej, główne zmiany w stosunku do pierwotnego wniosku Komisji Europejskiej można streścić następująco:
- a) rozszerzono wykaz definicji w art. 2, przy czym dodano kilka nowych (np. „samochód kempingowy”, „van”, „pojazd bezemisyjny”), a inne rozjaśniono lub skonkretyzowano (np. „pojazd ciężki”, „pojazd lekki”, „istotnie zmieniony system pobierania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury”);
 - b) art. 7, podstawowy przepis określający ogólne zasady pobierania opłat, został zmieniony w taki sposób, aby:
 - opłaty za pojazdy – lekkie lub ciężkie albo typy pojazdów należących do takich kategorii – mogły być pobierane niezależnie od siebie. Niemniej jednak w przypadku pobierania opłat od samochodów osobowych, także od lekkich pojazdów użytkowych należy pobierać opłatami na takim samym lub wyższym poziomie,
 - państwa członkowskie mogły podjąć decyzję o utrzymaniu *status quo* istniejących umów koncesyjnych, nie stosując nowych zasad pobierania opłat, dopóki umowa nie zostanie przedłużona lub nie zostanie znacząco zmieniony system pobierania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury;
 - państwa członkowskie mogły przewidzieć obniżone opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury lub zwolnienia z obowiązku uiszczania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury w szczególnych przypadkach (np. w przypadku pojazdów bezemisyjnych o dopuszczalnej technicznie maksymalnej masie do 4,25 ton);
 - opłaty za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów ciężkich były stopniowo wycofywane w sieci bazowej TEN-T w ciągu ośmiu lat od wejścia w życie dyrektywy. Państwa członkowskie stosujące wspólny system opłat za korzystanie z infrastruktury (np. „porozumienie o eurowiniecie”) mogą jednak skorzystać z dwóch dodatkowych lat na dostosowanie lub zaprzestanie stosowania tego systemu. W drodze odstępstwa od ogólnej zasady stopniowego wycofywania zwolnienia są dozwolone w należycie uzasadnionych przypadkach po powiadomieniu Komisji o programie,
 - artykuł ten (wraz z art.7a) zawierał obecnie dwie klauzule przeglądowe umożliwiające Komisji ocenę wdrożenia i skuteczności dyrektywy w odniesieniu do pobierania opłat za pojazdy lekkie, jak również technicznej i prawnej wykonalności zróżnicowania traktowania lekkich samochodów dostawczych.
 - c) nowy przepis, art. 7aa, ustanawia obecnie tzw. „łączony system opłat”. Artykuł stanowi, że państwa członkowskie, które stosują opłaty za przejazd w swojej sieci bazowej TEN-T lub w jej części przed wejściem w życie dyrektywy zmieniającej, mogą ustanowić łączony system opłat dla wszystkich pojazdów ciężkich lub niektórych rodzajów pojazdów ciężkich. W ramach tego systemu opłaty za korzystanie z infrastruktury muszą być zróżnicowane w zależności od emisji CO₂ pojazdu i klasy emisji Euro;
 - d) w art. 7a wprowadzono niewielkie korekty w odniesieniu do proporcjonalności opłat za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do samochodów osobowych. Ponadto zgodnie z tym przepisem korzystanie z infrastruktury musi być również udostępnione na jeden dzień i na tydzień lub dziesięć dni lub na oba te okresy. Państwa członkowskie mogą jednak ograniczyć dzienną opłatę za korzystanie z infrastruktury wyłącznie do celów tranzytu. Jeżeli państwa członkowskie ustalą różne opłaty dla lekkich pojazdów użytkowych i dla samochodów osobowych, stawki opłat za lekkie pojazdy użytkowe będą wyższe niż dla samochodów osobowych;
 - e) jeżeli chodzi o internalizację kosztów zewnętrznych ponoszonych przez pojazdy ciężkie, art. 7ca i 7cb wprowadzają obecnie obowiązek pobierania opłat z tytułu kosztów zewnętrznych za zanieczyszczenie powietrza po czteroletnim okresie przejściowym, w którym stosuje się opłaty za przejazd. Państwa członkowskie będą jednak miały możliwość – po powiadomieniu Komisji – niestosowania opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych za zanieczyszczenie powietrza w przypadku niezamierzonych konsekwencji związanych z przekierowaniem ruchu. To obowiązkowe pobieranie opłat i tak pozostaje bez uszczerbku dla decyzji państw członkowskich o stosowaniu opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂. Niezależnie od powyższego Komisja będzie mogła ocenić wdrożenie i skuteczność opłat z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂;

f) w przypadku opcjonalnego pobierania opłat:

- art. 7da ustanawia obecnie, że wpływy z (opcjonalnych) opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych lub równoważnik finansowej wartości tych wpływów wykorzystuje się na rozwiązanie problemu zatorów komunikacyjnych lub na ogólny rozwój zrównoważonego transportu i zrównoważonej mobilności. W przypadku gdy takie wpływy są przydzielane do budżetu ogólnego, uznaje się, że państwa członkowskie wypełniły ten obowiązek, jeżeli wdrażają one politykę wsparcia finansowego w celu rozwiązania problemu zatorów komunikacyjnych lub w celu rozwoju zrównoważonego transportu i zrównoważonej mobilności, których wartość jest równoważna wpływom uzyskanym z opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych, oraz
- art. 7f ustanawia obecnie, że w przypadku gdy dwa państwa członkowskie lub większa ich liczba podejmą decyzję o stosowaniu dopłaty w tym samym korytarzu, dopłata ta może przekraczać 25 % (ale nie 50 %) wyłącznie za zgodą wszystkich państw członkowskich, przez które przechodzi ten korytarz, i sąsiadujących z państwami członkowskimi, na których terytorium znajduje się odcinek korytarza, na którym ma być stosowana dopłata;

g) jeśli chodzi o zróżnicowania na podstawie emisji CO₂ i na podstawie efektywności środowiskowej pojazdów:

- nowy przepis, art. 7ga wprowadza CO₂ do wykazu kosztów, które można ująć w opłatach, zgodnie z celami klimatycznymi. Przepis ten wymaga, by państwa członkowskie różnicowały opłaty infrastrukturalne i opłaty za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów ciężkich w zależności od emisji CO₂. Początkowo system ten powinien mieć zastosowanie wyłącznie do największych samochodów ciężarowych, ale będzie stopniowo rozszerzany na inne typy pojazdów ciężkich i regularnie dostosowywany do postępu technologicznego. Państwa członkowskie będą również mogły preferencyjnie traktować pojazdy bezemisyjne, aby zachęcać do zakupu pojazdów najwyższej klasy. Nowy przepis zawiera jednak zabezpieczenia mające na celu uniknięcie podwójnego nagradzania pojazdów hybrydowych i ewentualnego pokrywania się z innymi środkami ustalania cen uprawnień do emisji dwutlenku węgla; oraz
- art. 7 gb pozostawia obecnie państwom członkowskim swobodę w zakresie różnicowania opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów lekkich w zależności od efektywności środowiskowej pojazdu. Niemniej jednak przepis ten wymaga obowiązkowego różnicowania opłat za przejazd oraz rocznej stawki opłat za korzystanie z infrastruktury dla vanów i mikrobusów w zależności od efektywności środowiskowej danego pojazdu, począwszy od 2026 r., w przypadku gdy stosowane są opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury i o ile jest to technicznie wykonalne;

h) dokonano korekt w art. 11, zarówno w odniesieniu do rodzaju informacji, które państwa członkowskie mają obowiązek podawać do wiadomości publicznej w formie zbiorczej, jak i częstotliwości ich publikacji (tj. sprawozdanie będzie musiało zostać sporządzone w terminie trzech lat od wejścia w życie dyrektywy, a następnie co pięć lat);

i) w art. 4 dyrektywy zmieniającej określono dwuletni okres transpozycji; oraz

j) załączniki zostały zmienione w odniesieniu do maksymalnych wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury, minimalnych wymogów i wartości odniesienia opłat z tytułu kosztów zewnętrznych, minimalnych wymogów i wartości odniesienia opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych oraz kryteriów wyników w zakresie emisji dla zanieczyszczeń w przypadku pojazdów lekkich.

IV. PODSUMOWANIE

23. Stanowisko Rady podtrzymuje główne cele wniosku Komisji Europejskiej i w pełni odzwierciedla kompromis osiągnięty podczas nieformalnych negocjacji między Radą a Parlamentem Europejskim przy wsparciu Komisji Europejskiej.
24. Kompromis ten został potwierdzony pismem z 14 lipca 2021 r. od przewodniczącej komisji TRAN Parlamentu Europejskiego do prezydencji; został on następnie przyjęty przez Radę (ECOFIN) 9 listopada 2021 r. jako stanowisko w pierwszym czytaniu.

ISSN 1977-1002 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5228 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
L-2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL