

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B****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)

zmieniona przez:

Dziennik Urzędowy

		nr	strona	data
► <u>M1</u>	Dyrektywa 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r.	L 157	8	9.6.2006
► <u>M2</u>	Dyrektywa Rady 2006/103/WE z dnia 20 listopada 2006 r.	L 363	344	20.12.2006
► <u>M3</u>	Dyrektywa 2011/76/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 września 2011 r.	L 269	1	14.10.2011
► <u>M4</u>	Dyrektywa Rady 2013/22/UE z dnia 13 maja 2013 r.	L 158	356	10.6.2013

zmieniona przez:

► <u>A1</u>	Akt dotyczący warunków przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej oraz dostosowań w Traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej	L 236	33	23.9.2003
--------------------	---	-------	----	-----------



**DYREKTYWA 1999/62/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO
I RADY**

z dnia 17 czerwca 1999 r.

**w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów
infrastruktury przez pojazdy ciężarowe**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomicznego-Społecznego ⁽²⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽³⁾,

działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽⁴⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

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

⁽¹⁾ Dz.U. C 59 z 26.2.1997, str. 9.

⁽²⁾ Dz.U. C 206 z 7.7.1997, str. 17.

⁽³⁾ Opinia dostarczona dnia 3 czerwca 1999 r. (dotychczas nie publikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁴⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 17 lipca 1997 r. (Dz.U. C 286 z 22.9.1997, str. 217), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 stycznia 1999 r. (Dz.U. C 58 z 1.3.1999, str. 1) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 7 maja 1999 r. (dotychczas nie publikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 316 z 31.10.1992, str. 12. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 94/74/WE (Dz.U. L 365 z 31.12.1994, str. 46).

⁽⁶⁾ Dz.U. L 316 z 31.10.1992, str. 19. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 94/74/WE. ECR 1995, I-1827.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 36 z 9.2.1988, str. 33. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 96/1/WE (Dz.U. L 40 z 17.2.1996, str. 1).

⁽⁸⁾ Dz.U. L 279 z 12.11.1993, str. 32.

▼B

- (5) W obecnych okolicznościach dostosowanie krajowych systemów obciążeń powinno ograniczać się do pojazdów komercyjnych posiadających z ładunkiem wagę brutto powyżej określonej wartości.
- (6) W tym celu należy ustanowić stawki minimalne dla podatków transportowych pobieranych przez Państwa Członkowskie lub jakichkolwiek innych podatków, które mogłyby je zastąpić.
- (7) Należy zachęcać do użytkowania pojazdów nieniszczących dróg i emitujących mniejszą ilość zanieczyszczeń poprzez zróżnicowanie podatków lub opłat, pod warunkiem, że takie zróżnicowanie nie zakłóca funkcjonowania rynku wewnętrznego.
- (8) Stosowne jest, aby niektórym Państwom Członkowskim można było przyznać okres wyłączenia ze stosowania stawek minimalnych, tak aby umożliwić im dostosowanie się do poziomów wymaganych przez niniejszą dyrektywę.
- (9) Niektóre krajowe przewozy o charakterze lokalnym posiadające niewielki wpływ na rynek transportowy Wspólnoty, podlegają obecnie ulgowym stawkom podatku transportowego; w celu zapewnienia płynnego dostosowania, upoważnia się Państwa Członkowskie do ustanawiania tymczasowych odstępstw od stawek minimalnych.
- (10) Państwom Członkowskim zezwala się na stosowanie ulgowych stawek lub zwolnień z podatków transportowych w przypadku pojazdów, które nie wywierają wpływu na rynek transportowy Wspólnoty.
- (11) Aby uwzględnić możliwość wystąpienia pewnych sytuacji specjalnych, należy ustanowić procedurę, na mocy której Państwom Członkowskim zezwala się na utrzymanie dalszych zwolnień i ulg.
- (12) Istniejące zakłócenia konkurencji nie mogą zostać wyeliminowane jedynie poprzez harmonizację podatków lub akcyzy paliwowej. Jednakże do czasu ustanowienia bardziej odpowiednich pod względem technicznym i ekonomicznym form obciążeń, można łagodzić te zakłócenia poprzez możliwość utrzymywania lub wprowadzania opłat za przejazd i/lub obciążeń użytkowników z tytułu korzystania z autostrad. Oprócz tego Państwa Członkowskie powinny być uprawnione do pobierania opłat za korzystanie z mostów, tuneli oraz przełęczy górskich.
- (13) Z uwagi na specyficzne warunki panujące na niektórych szlakach alpejskich może być stosowne, aby Państwo Członkowskie nie stosowało systemu opłat za korzystanie z infrastruktury na dokładnie określonym odcinku swojej sieci autostradowej w celu umożliwienia stosowania opłaty związanej z infrastrukturą.
- (14) Opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury nie mogą być dyskryminujące ani powodować nadmiernych formalności bądź tworzyć przeszkód na granicach wewnętrznych. Należy więc przedsięwziąć odpowiednie kroki w celu umożliwienia uiszczania opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury w każdym momencie i za pomocą różnych środków płatniczych.

▼B

- (15) Stawki opłat za korzystanie z infrastruktury muszą być wyliczane w oparciu o czas trwania użytkowania danej infrastruktury oraz muszą być zróżnicowane pod względem kosztów, jakie powodują pojazdy drogowe.
- (16) Ulgowe stawki opłat za korzystanie z infrastruktury powinny być czasowo stosowane względem pojazdów zarejestrowanych w Grecji ze względu na trudności spowodowane sytuacją geopolityczną tego kraju.
- (17) W celu zapewnienia jednolitego stosowania opłat za korzystanie z infrastruktury oraz opłat za przejazd należy ustanowić pewne przepisy określające sposób ich stosowania, takie jak cechy charakterystyczne infrastruktury, do której się je stosuje, maksymalne poziomy niektórych stawek oraz inne ogólne warunki, które muszą zostać spełnione. Opłaty za przejazd wyliczane na podstawie średniej ważonej powinny być związane z kosztami budowy, eksploatacji oraz rozwoju danej sieci infrastruktury.
- (18) Państwa Członkowskie powinny być zdolne do przeznaczania na ochronę środowiska oraz na zrównoważony rozwój sieci transportowych pewnego procentu od wpływów uzyskanych z opłat za korzystanie z infrastruktury lub z opłat za przejazd, pod warunkiem, że wartości tych opłat są wyliczane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.
- (19) Zawarte w niniejszej dyrektywie wartości wyrażone w jednostkach waluty krajowej Państw Członkowskich, które przyjęły euro, zostały ustalone 1 stycznia 1999 r., kiedy wartość euro została określona zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 2866/98 z dnia 31 grudnia 1998 r. w sprawie zamiany kursów walutowych pomiędzy euro i walutami Państw Członkowskich, które przyjęły euro⁽¹⁾. Stosowne jest, aby Państwa Członkowskie, które nie przyjęły euro, dokonywały corocznej kontroli kwot zawartych w niniejszej dyrektywie w walutach krajowych i odpowiednio dostosowywały je w celu uwzględnienia zmian w kursach wymiany. Coroczne dostosowania kwot w walutach krajowych mogą nie być wymagane, jeżeli zmiana wynikająca z zastosowania nowych kursów wymiany jest poniżej pewnego poziomu procentowego.
- (20) Należy stosować zasadę terytorialną. Dwa lub więcej Państw Członkowskich mogą współpracować dla wprowadzenia wspólnego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury z zastrzeżeniem spełnienia pewnych warunków dodatkowych.
- (21) Zgodnie z zasadą proporcjonalności niniejsza dyrektywa ogranicza się do minimum, wymaganego dla osiągnięcia celów określonych w art. 5 ust. 3 Traktatu.
- (22) Należy ustalić szczegółowy harmonogram kontroli przepisów niniejszej dyrektywy oraz, w razie konieczności, rozważenia dla nich środków dostosowawczych w celu wypracowania bardziej terytorialnego systemu obciążeń,

⁽¹⁾ Dz.U. L 359 z 31.12.1998, str. 1.

▼B

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

ROZDZIAŁ 1**Przepisy ogólne***Artykuł 1*

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

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

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

Artykuł 2

W rozumieniu niniejszej dyrektywy:

▼M1

- a) „transeuropejska sieć drogowa” oznacza sieć drogową określoną w sekcji 2 załącznika I do decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej ⁽¹⁾ i przedstawioną na mapach. Mapy odnoszą się do odpowiednich sekcji wymienionych w części normatywnej lub w załączniku II do tej decyzji;
- aa) „koszty budowy” oznaczają koszty związane z budową, w stosownych przypadkach obejmujące również koszty finansowe:
 - nowej infrastruktury lub nowych ulepszeń infrastruktury (w tym istotnych prac remontowych), lub
 - infrastruktury lub ulepszeń infrastruktury (w tym istotnych prac remontowych), których realizację zakończono nie więcej niż 30 lat przed dniem 10 czerwca 2008 r., o ile systemy pobierania opłat za przejazd są już stosowane w dniu 10 czerwca 2008 r. lub nie więcej niż 30 lat przed ustanowieniem nowych systemów pobierania opłat za przejazd wprowadzonych po dniu 10 czerwca 2008 r.; w przypadku gdy realizację infrastruktury lub ulepszenia infrastruktury zakończono przed upływem wyżej wymienionych terminów, koszty tych prac także można uznać za koszty budowy, jeżeli:
 - i) Państwo Członkowskie ustanowiło system opłat za przejazd, który przewiduje pokrycie tych kosztów na podstawie umowy z operatorem systemu opłat lub na podstawie innych aktów prawnych, które mają równorzędny skutek i które wchodzi w życie przed dniem 10 czerwca 2008 r.; lub

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

▼ **M1**

- ii) Państwo Członkowskie może wykazać, że decyzja o realizacji danej infrastruktury była uzależniona od tego, czy zakładany okres jej użytkowania będzie przekraczał 30 lat.

Odsetek kosztów budowy, który należy uwzględnić, nie może w żadnym przypadku przekroczyć odsetka aktualnego zakładanego okresu użytkowania komponentów infrastruktury, pozostałego w dniu 10 czerwca 2008 r. lub w dniu, w którym wprowadzono nowe systemy pobierania opłat za przejazd, jeżeli nastąpiło to później.

Koszty infrastruktury lub jej ulepszeń mogą obejmować wszelkie szczególne wydatki na infrastrukturę mające na celu zmniejszenie uciążliwości związanych z hałasem lub zwiększenie bezpieczeństwa drogowego oraz rzeczywiste wydatki poniesione przez operatora infrastruktury na obiektywne względy ekologiczne, takie jak ochrona gleb przed zanieczyszczeniem;

- ab) „koszty finansowe” oznaczają odsetki od pożyczek lub zwrot z kapitału wniesionego przez udziałowców;
- ac) „istotne prace remontowe” oznaczają prace remontowe z wyłączeniem prac nieprzynoszących już żadnych korzyści użytkownikom dróg, np. kiedy zamiast przeprowadzenia remontu położono nową nawierzchnię lub wykonano inne prace budowlane;

▼ **M3**

- ad) „autostrada” oznacza drogę specjalnie zaprojektowaną i wybudowaną dla ruchu pojazdów silnikowych, która nie obsługuje przylegających do niej posiadłości, oraz która:
 - (i) z wyjątkiem specjalnych miejsc lub tymczasowych okoliczności, które to uniemożliwiają, posiada oddzielne jezdnie dla obojczyka ruchu, oddzielone od siebie nieprzeznaczonym do ruchu pasem rozdzielającym lub, wyjątkowo, w inny sposób;
 - (ii) nie krzyżuje się na jednym poziomie z żadną drogą, linią kolejową, torami tramwajowymi, ścieżką dla rowerów lub drogą dla pieszych; oraz
 - (iii) jest odpowiednio oznaczona jako autostrada;
- b) „opłata za przejazd” oznacza określoną kwotę należną za przejazd pojazdem, ustaloną na podstawie odległości pokonanej w ramach danej infrastruktury i rodzaju pojazdu, obejmującą opłatę infrastrukturalną lub opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych;
- ba) „opłata infrastrukturalna” oznacza opłatę pobieraną w celu odzyskania kosztów budowy, utrzymania, eksploatacji i rozwoju infrastruktury ponoszonych w danym państwie członkowskim;

▼ M3

- bb) „opłata z tytułu kosztów zewnętrznych” oznacza opłatę pobieraną w celu odzyskania kosztów ponoszonych w danym państwie członkowskim i związanych z zanieczyszczeniem powietrza lub zanieczyszczeniem hałasem spowodowanymi ruchem drogowym;
- bc) „koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym” oznacza koszt szkód spowodowanych uwolnieniem pyłu zawieszonego oraz prekursorów ozonu, takich jak tlenek azotu i lotne związki organiczne, w trakcie eksploatacji pojazdu;
- bd) „koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym” oznacza koszt szkód spowodowanych hałasem emitowanym przez pojazdy lub wywołanym oddziaływaniem między pojazdami a powierzchnią drogi;
- be) „opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej” oznacza łączne wpływy z opłaty infrastrukturalnej w danym okresie podzielone przez liczbę pojazdokilometrów pokonanych na odcinkach drogi, na których w tym okresie pobierana jest opłata;
- bf) „opłata z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczana na podstawie średniej ważonej” oznacza łączne wpływy z opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w danym okresie podzielone przez liczbę pojazdokilometrów pokonanych na odcinkach drogi, na których w tym okresie pobierana jest opłata;

▼ M1

- c) „opłata za korzystanie z infrastruktury” oznacza określoną kwotę, której zapłata daje pojazdowi prawo do korzystania przez dany okres z infrastruktury, o której mowa w art. 7 ust. 1;

▼ M3

- d) „pojazd” oznacza pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, który jest przeznaczony lub wykorzystywany do drogowego przewozu towarów i którego maksymalna dopuszczalna masa całkowita wynosi ponad 3,5 tony;

▼ M1

- e) pojazd kategorii „EURO 0”, „EURO I”, „EURO II”, „EURO III”, „EURO IV”, „EURO V”, „EEV” oznacza pojazd spełniający limity emisji określone w załączniku 0;
- f) „rodzaj pojazdu” oznacza kategorię, do której pojazd należy, biorąc pod uwagę liczbę osi, wymiary, masę lub inne czynniki klasyfikacji pojazdów uwzględniające stopień uszkodzenia dróg, np. system klasyfikacyjny odwołujący się do stopnia uszkodzenia dróg określony w załączniku IV, pod warunkiem że zastosowany system klasyfikacyjny opiera się na właściwościach pojazdu, które są zawarte w dokumentacji pojazdu stosowanej we wszystkich Państwach Członkowskich albo są widoczne gołym okiem;

▼ M1

- g) „umowa koncesyjna” oznacza „koncesję na publiczne roboty budowlane” lub „koncesję na wykonanie usługi” w rozumieniu art. 1 dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi ⁽¹⁾;
- h) „opłata za przejazd pobierana w ramach koncesji” oznacza opłatę za przejazd pobieraną przez koncesjonariusza na podstawie umowy koncesyjnej.

▼ B**ROZDZIAŁ II****Podatki od pojazdów samochodowych***Artykuł 3*

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

— *Belgia:*

taxe de circulation sur les véhicules automobilesverkeersbelasting op de autovoertuigen,

▼ M2

— *Bulgaria:*

данък върху превозните средства,

▼ A1

— *Republika Czeska:*

silniční daň,

▼ B

— *Dania:*

vægtafgift af motorkøretøjer m.v.,

— *Niemcy:*

Kraftfahrzeugsteuer,

▼ A1

— *Estonia:*

raskeveokimaks,

▼ B

— *Grecja:*

Τέλη κυκλοφορίας,

⁽¹⁾ Dz.U. L 134 z 30.4.2004, str. 114. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2083/2005 (Dz.U. L 333 z 20.12.2005, str. 28).

▼ B

— *Hiszpania:*

- a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;
- b) impuesto sobre actividades económicas (wyłącznie w odniesieniu do wartości obciążeń nałożonych na pojazdy silnikowe),

— *Francja:*

- a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;
- b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,

▼ M4

— *Chorwacja:*

godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila,

▼ B

— *Irlandia:*

vehicle excise duty,

— *Włochy:*

- a) tassa automobilistica;
- b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

▼ A1

— *Cypr:*

Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,

— *Łotwa:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,

— *Litwa:*

- a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;
- b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones,

▼ B

— *Luksemburg:*

taxe sur les véhicules automoteurs,

▼ A1

— *Węgry:*

gépjárműadó,

▼ A1— *Malta*:

liċenzja tat-triqroad licence fee,

▼ B— *Holandia*:

motorrijtuigenbelasting,

— *Austria*:

Kraftfahrzeugsteuer,

▼ A1— *Polska*:

podatek od środków transportowych,

▼ B— *Portugalia*:

a) imposto de camionagem;

b) imposto de circulação,

▼ M2— *Rumunia*:

Taxa asupra mijloacelor de transport,

▼ A1— *Slowenia*:

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,

— *Słowacja*:

cestná daň,

▼ B— *Finlandia*:

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,

— *Szwecja*:

fordonsskatt,

— *Wielka Brytania*:

a) vehicle excise duty;

b) motor vehicle licence.

▼B

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

Artykuł 4

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

Artykuł 5

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

Artykuł 6

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

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

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

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

- 3. a) Rada, działając jednomyślnie na wniosek Komisji, może upoważnić Państwo Członkowskie do utrzymania dalszych zwolnień lub ulg w podatkach transportowych z powodów związanych z prowadzoną szczególną polityką społeczną i gospodarczą lub z infrastrukturą tego państwa. Takie zwolnienia lub ulgi mogą być stosowane jedynie względem pojazdów, które są zarejestrowane w danym Państwie Członkowskim oraz wykonują przewozy wyłącznie na dokładnie określonej części terytorium tego państwa;
- b) każde Państwo Członkowskie, które zamierza utrzymać takie zwolnienia lub ulgi, informuje o tym Komisję i przesyła jej również wszelkie niezbędne informacje. W terminie jednego miesiąca Komisja informuje inne Państwa Członkowskie o proponowanych zwolnieniach i ulgach.

▼B

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

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

ROZDZIAŁ III**Oplaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury****▼M3***Artykuł 7*

1. Bez uszczerbku dla art. 9 ust. 1a państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury w transeuropejskiej sieci drogowej lub na pewnych odcinkach tej sieci oraz na innych dodatkowych odcinkach ich sieci autostrad, które nie stanowią części transeuropejskiej sieci drogowej, na warunkach określonych w ust. 2, 3, 4 i 5 niniejszego artykułu i w art. 7a–7k. Przepis ten nie narusza prawa państw członkowskich, zgodnie z postanowieniami Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, do stosowania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na innych drogach, pod warunkiem że nałożenie opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na tych innych drogach nie jest dyskryminujące dla międzynarodowego ruchu drogowego i nie powoduje zakłóceń konkurencji między operatorami.

2. Państwa członkowskie nie nakładają jednocześnie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury na jednym odcinku drogi na jakąkolwiek kategorię pojazdów. Jednak państwo członkowskie, które pobiera opłatę za korzystanie z infrastruktury w swojej sieci, może nałożyć także opłaty za przejazd z tytułu korzystania z mostów, tuneli i przejazdów przez przełęcze górskie.

3. Opłaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury nie mogą być dyskryminujące, bezpośrednio ani pośrednio, ze względu na przynależność państwową przewoźnika ani ze względu na to, w którym państwie członkowskim lub państwie trzecim ma on siedzibę lub zarejestrował pojazd, ani ze względu na miejsce rozpoczęcia lub miejsce docelowe operacji transportowej.

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

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

⁽²⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8.

▼ M3

5. Państwo członkowskie może zdecydować o stosowaniu opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury jedynie w odniesieniu do pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 12 ton, jeżeli uzna, że rozszerzenie ich na pojazdy poniżej 12 ton miałyby między innymi następujące skutki:

- a) spowodowałyby, poprzez przeniesienie ruchu drogowego, znaczące niekorzystne skutki dla płynnego ruchu pojazdów, środowiska, poziomów hałasu, zatorów komunikacyjnych, zdrowia lub bezpieczeństwa drogowego;
- b) pociągnęłyby za sobą koszty administracyjne w wysokości powyżej 30 % dodatkowych wpływów, jakie zostałyby uzyskane w wyniku tego rozszerzenia.

Państwa członkowskie decydujące o stosowaniu opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury jedynie w odniesieniu do pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 12 ton informują Komisję o tej decyzji oraz o powodach jej podjęcia.

Artykuł 7a

1. Opłaty za korzystanie z infrastruktury są proporcjonalne do długości okresu użytkowania infrastruktury, przy czym nie są one wyższe niż wartości przewidziane w załączniku II, i można je uiszczać za okres dnia, tygodnia, miesiąca lub roku. Stawka miesięczna nie przekracza 10 % stawki rocznej, stawka tygodniowa nie przekracza 5 % stawki rocznej, a stawka dzienna nie przekracza 2 % stawki rocznej.

Państwo członkowskie może zastosować jedynie stawki roczne wobec pojazdów zarejestrowanych w tym państwie członkowskim.

2. Państwa członkowskie ustalają wysokość opłat za korzystanie z infrastruktury wraz z kosztami administracyjnymi dla wszystkich kategorii pojazdów na poziomie nie wyższym niż maksymalne stawki określone w załączniku II.

Artykuł 7b

1. Opłata infrastrukturalna opiera się na zasadzie odzyskiwania kosztów infrastruktury. Opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej jest powiązana z kosztami budowy, eksploatacji, utrzymania i rozwoju danej sieci infrastruktury. Opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej może także uwzględniać zwrot z kapitału lub marżę zysku opartą na warunkach rynkowych.

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

Artykuł 7c

1. Opłata z tytułu kosztów zewnętrznych może być powiązana z kosztem związanym z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym. Na tych odcinkach dróg, które przebiegają przez obszary zamieszkane przez ludność narażoną na zanieczyszczenie hałasem spowodowanym ruchem drogowym, opłata z tytułu kosztów zewnętrznych może obejmować koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym.

▼ **M3**

Oплата z tytułu kosztów zewnętrznych jest zróżnicowana i jest ustalana zgodnie z minimalnymi wymogami i metodami wyszczególnionymi w załączniku IIIa; оплата ta nie przekracza wartości maksymalnych określonych w załączniku IIIb.

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

3. Pojazdy, które spełniają najsurowsze normy emisji EURO są zwolnione z opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych odnoszącej się do zanieczyszczenia powietrza spowodowanego ruchem drogowym w okresie czterech lat od dat rozpoczęcia stosowania określonych w przepisach wprowadzających te normy.

4. Wysokość opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych ustala zainteresowane państwo członkowskie. Jeżeli państwo członkowskie wyznacza do tego celu organ, jest on prawnie i finansowo niezależny od organizacji odpowiedzialnej za zarządzanie częścią lub całością opłat lub za pobór części lub całości opłat.

Artykuł 7d

Przed upływem jednego roku od przyjęcia przyszłych i bardziej rygorystycznych norm emisji EURO Parlament Europejski i Rada określają, zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą, odnośne wartości maksymalne w załączniku IIIb.

Artykuł 7e

1. Państwa członkowskie obliczają maksymalny poziom opłaty infrastrukturalnej, używając metody opartej na podstawowych zasadach obliczeniowych określonych w załączniku III.

2. W przypadku opłat za przejazd pobieranych w ramach koncesji maksymalny poziom opłaty infrastrukturalnej nie przekracza poziomu, który wynikałby z użycia metody opartej na podstawowych zasadach obliczeniowych określonych w załączniku III. Równowartość tych poziomów ocenia się na podstawie okresu odniesienia o racjonalnej długości odpowiedniej do charakteru danej umowy koncesyjnej.

3. Systemy pobierania opłat za przejazd, które obowiązywały już w dniu 10 czerwca 2008 r. lub w odniesieniu do których otrzymano przed dniem 10 czerwca 2008 r. oferty lub odpowiedzi na zaproszenia do negocjacji w procedurze negocjacyjnej w ramach procesu udzielania zamówienia publicznego, nie podlegają obowiązkowi określonym w ust. 1 i 2 tak długo, jak systemy te pozostają w mocy oraz pod warunkiem że nie zostały w znaczący sposób zmienione.

Artykuł 7f

1. W wyjątkowych przypadkach dotyczących infrastruktury w regionach górskich oraz po poinformowaniu Komisji do opłaty infrastrukturalnej pobieranej na określonych odcinkach dróg, na których mogą powstawać duże zatory komunikacyjne lub na których korzystanie z pojazdów znacznie szkodzi środowisku, może zostać dodana dopłata, pod warunkiem że:

▼ M3

- a) wpływy uzyskane z dopłaty są inwestowane w finansowanie realizacji priorytetowych projektów o znaczeniu europejskim, określonych w załączniku III do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej ⁽¹⁾, które przyczyniają się bezpośrednio do łagodzenia zatorów komunikacyjnych lub szkód w środowisku i które zlokalizowane są w tym samym korytarzu co odcinek drogi, na którym stosuje się dopłatę;
- b) dopłata nie przekracza 15 % opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej, obliczonej zgodnie z art. 7b ust. 1 i art. 7e, z wyjątkiem sytuacji, gdy uzyskane wpływy są inwestowane w transgraniczne odcinki priorytetowych projektów o znaczeniu europejskim, obejmujących infrastrukturę w regionach górskich – w takich przypadkach dopłata nie może przekraczać 25 %;
- c) zastosowanie dopłaty nie spowoduje niesprawiedliwego traktowania przewoźników komercyjnych w porównaniu z pozostałymi użytkownikami dróg;
- d) opis dokładnej lokalizacji dopłaty oraz dowód decyzji o finansowaniu priorytetowych projektów, o których mowa w lit. a), zostaną przedłożone Komisji przed wprowadzeniem dopłaty; oraz
- e) okres, w którym dopłata ma być stosowana, jest z góry określony i ograniczony oraz jest zgodny, pod względem oczekiwanych wpływów, z planami finansowymi oraz z analizą kosztów i korzyści w odniesieniu do projektów współfinansowanych z wpływów pochodzących z dopłaty.

Akapit pierwszy ma zastosowanie do nowych projektów transgranicznych, pod warunkiem wyrażenia zgody przez wszystkie państwa członkowskie zaangażowane w taki projekt.

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

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

4. Na odcinkach dróg, w których przypadku spełnione są kryteria stosowania dopłaty przewidziane w ust. 1, państwa członkowskie nie mogą pobierać opłat z tytułu kosztów zewnętrznych, chyba że stosowana jest dopłata.

5. Wysokość dopłaty odliczana jest od wysokości opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych obliczonej zgodnie z art. 7c, z wyjątkiem pojazdów o klasie emisji EURO 0, I i II, począwszy od dnia 15 października 2011 r., oraz EURO III, począwszy od 2015 r. Wszystkie wpływy uzyskane w wyniku jednoczesnego stosowania dopłaty i opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych są inwestowane w finansowanie realizacji priorytetowych projektów o znaczeniu europejskim określonych w załączniku III do decyzji nr 661/2010/UE.

⁽¹⁾ Dz.U. L 204 z 5.8.2010, s. 1.

▼ **M3***Artykuł 7g*

1. Państwa członkowskie różnicują opłatę infrastrukturalną w zależności od klasy emisji EURO pojazdu w taki sposób, aby nie była ona w żadnym przypadku wyższa o więcej niż 100 % od tej samej opłaty nakładanej na równoważne pojazdy spełniające najsurowsze normy emisji. Obowiązujące umowy koncesyjne są objęte zwolnieniem z tego wymogu do czasu przedłużenia umowy.

Państwo członkowskie może jednak zastosować odstępstwo od wymogu różnicowania opłaty infrastrukturalnej, jeżeli:

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

O każdym takim odstępstwie lub zwolnieniu powiadamia się Komisję.

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

3. Opłata infrastrukturalna może również być różnicowana po to, aby zmniejszyć zatory komunikacyjne, zminimalizować szkody w infrastrukturze i zoptymalizować wykorzystanie danej infrastruktury lub promować bezpieczeństwo drogowe, pod warunkiem że:

- a) zróżnicowanie to jest przejrzyste, udostępniane publicznie i obowiązuje wszystkich użytkowników na równych warunkach;
- b) zróżnicowanie jest zależne od pory dnia, kategorii dnia lub pory roku;
- c) opłata infrastrukturalna nie jest w żadnym wypadku wyższa o więcej niż 175 % maksymalnego poziomu opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej, o której mowa w art. 7b;
- d) okresy dużego natężenia ruchu, w których pobiera się wyższe opłaty infrastrukturalne do celu zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, nie przekraczają pięciu godzin w ciągu doby;
- e) zróżnicowanie jest opracowane i stosowane w sposób przejrzysty i neutralny pod względem wpływów, na odcinku drogi, na którym występują zatory komunikacyjne, w formie wprowadzenia na tym samym odcinku drogi niższych stawek opłat za przejazd na przewoźników przejeżdżających poza godzinami dużego natężenia ruchu i wyższych stawek opłat za przejazd na przewoźników przejeżdżających w godzinach dużego natężenia ruchu; oraz

▼ **M3**

- f) państwo członkowskie, które chce wprowadzić takie zróżnicowanie lub zmienić zróżnicowanie istniejące, powiadamia o tym Komisję i przekazuje jej informacje niezbędne do zapewnienia spełnienia warunków. W oparciu o dostarczone informacje Komisja podaje do wiadomości publicznej i regularnie uaktualnia wykaz okresów, w których stosowane jest zróżnicowanie, i odpowiednich stawek.

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

Artykuł 7h

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

- a) w odniesieniu do systemów pobierania opłat za przejazd innych niż systemy obejmujące opłaty za przejazd pobierane w ramach koncesji:

- wartości jednostkowe i inne parametry stosowane do obliczania poszczególnych elementów kosztu infrastruktury, oraz
- jasne informacje na temat pojazdów objętych systemami pobierania opłat za przejazd, zakres geograficzny sieci lub części sieci, brany pod uwagę przy każdym obliczeniu kosztu, oraz odsetek kosztów, które mają zostać odzyskane;

- b) w odniesieniu do systemów pobierania opłat za przejazd obejmujących opłaty za przejazd pobierane w ramach koncesji:

- umowy koncesyjne lub znaczące zmiany w takich umowach,
- wariant podstawowy, na podstawie którego udzielający koncesji przygotował ogłoszenie o koncesji, określone w załączniku VII B do dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi ⁽¹⁾; ten wariant podstawowy obejmuje szacunkowe koszty określone w art. 7b ust. 1 przewidziane koncesją, prognozę dotyczącą ruchu drogowego w podziale na rodzaj pojazdu, przewidziane poziomy opłat za przejazd oraz zakres geograficzny sieci objętej umową koncesyjną.

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

⁽¹⁾ Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 114.

▼ **M3**

3. Przed wdrożeniem nowego systemu pobierania opłat za przejazd przewidującego opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych państwa członkowskie przekazują Komisji:

- a) precyzyjne informacje na temat lokalizacji odcinków dróg, na których ma być pobierana opłata z tytułu kosztów zewnętrznych, klasy pojazdów, typu dróg oraz dokładnych okresów, według których różnicowana będzie opłata z tytułu kosztów zewnętrznych;
- b) przewidzianą opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczaną na podstawie średniej ważonej oraz przewidywane łączne wpływy;
- c) w stosownych przypadkach nazwę organu wyznaczonego zgodnie z art. 7c ust. 4 do celów ustalania wysokości opłat oraz nazwisko jego przedstawiciela;
- d) parametry, dane i informacje konieczne do wyjaśnienia sposobu stosowania metody obliczeniowej określonej w załączniku IIIa.

4. Komisja podejmuje decyzję, czy obowiązki przewidziane w art. 7b, 7c, 7j lub w art. 9 ust. 2 zostały spełnione, nie później niż:

- a) sześć miesięcy po przedstawieniu dokumentacji, o której mowa w ust. 3; lub
- b) w stosownych przypadkach, po upływie dodatkowych trzech miesięcy po dostarczeniu na wniosek Komisji dodatkowych informacji zgodnie z ust. 3.

Zainteresowane państwo członkowskie dostosowuje proponowaną opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych, tak by była zgodna z decyzją. Decyzja Komisji jest udostępniana komitetowi, o którym mowa w art. 9c, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Artykuł 7i

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

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

- a) wynikająca z nich struktura opłat jest proporcjonalna, udostępniana publicznie i obowiązuje użytkowników na równych warunkach oraz nie prowadzi do przenoszenia dodatkowych kosztów na pozostałych użytkowników w postaci wyższych opłat za przejazd;
- b) takie zniżki lub ulgi prowadzą do faktycznego obniżenia kosztów administracyjnych; oraz
- c) wynoszą one maksymalnie 13 % opłaty infrastrukturalnej uiszczanej za równorzędne pojazdy niepodlegające zniżce lub uldze.

▼M3

3. Z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 7g ust. 3 lit. b) oraz w art. 7g ust. 4 stawki opłat za przejazd mogą w wyjątkowych przypadkach, a mianowicie dla szczególnych projektów o zasadniczym znaczeniu europejskim, określonych w załączniku III do decyzji nr 661/2010/UE, podlegać innym formom różnicowania w celu zapewnienia komercyjnej rentowności takich projektów, jeżeli wystawione są one na bezpośrednią konkurencję ze strony innych rodzajów transportu pojazdowego. Wynikająca z tego struktura opłat jest liniowa, proporcjonalna, udostępniana publicznie i obowiązuje wszystkich użytkowników na równych warunkach oraz nie prowadzi do przenoszenia dodatkowych kosztów na pozostałych użytkowników w postaci wyższych opłat za przejazd. Komisja weryfikuje spełnienie tych warunków przed wdrożeniem danej struktury opłat.

Artykuł 7j

1. Opłaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury są wprowadzane, pobierane, a ich uiszczanie jest kontrolowane w sposób stwarzający jak najmniej utrudnień w płynnym ruchu pojazdów i pozwalający na uniknięcie jakichkolwiek obowiązkowych kontroli pojazdów w momencie przekraczania wewnętrznych granic Unii. W tym celu państwa członkowskie współpracują w ustanawianiu metod umożliwiających przewoźnikom uiszczanie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury 24 godziny na dobę, przynajmniej w głównych punktach sprzedaży, za pomocą powszechnie przyjętych środków płatności na obszarze i poza obszarem państw członkowskich, w których opłaty te są stosowane. Państwa członkowskie zapewniają odpowiednie urządzenia w punktach wnoszenia opłat za przejazd oraz opłat za korzystanie z infrastruktury, aby zachować zwykłe normy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Rozwiązania dotyczące poboru opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury nie powodują nieuzasadnionych utrudnień – natury finansowej lub innej – dla użytkowników, którzy nie korzystają regularnie z sieci drogowej. W szczególności, jeżeli państwo członkowskie pobiera opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury wyłącznie przy użyciu systemu, który wymaga zainstalowania urządzenia rejestrującego w pojeździe, państwo to zapewnia wszystkim użytkownikom dostęp do właściwych urządzeń spełniających wymogi dyrektywy 2004/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie ⁽¹⁾, zgodnie z rozsądnymi warunkami administracyjnymi i ekonomicznymi.

3. Jeżeli państwo członkowskie pobiera opłatę za przejazd w odniesieniu do danego pojazdu, całkowita wysokość opłaty za przejazd, wysokość opłaty infrastrukturalnej lub wysokość opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych zostaje wskazana na kwicie dostarczonym przewoźnikowi, w miarę możliwości z wykorzystaniem środków elektronicznych.

4. W przypadkach, w których jest to możliwe z ekonomicznego punktu widzenia, państwa członkowskie nakładają i pobierają opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych za pomocą elektronicznego systemu, który spełnia wymogi art. 2 ust. 1 dyrektywy 2004/52/WE. Komisja wspiera współpracę między państwami członkowskimi, która może okazać się niezbędna do zapewnienia interoperacyjności elektronicznych systemów poboru opłat za przejazd na szczeblu europejskim.

Artykuł 7k

Bez uszczerbku dla art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej niniejsza dyrektywa nie wpływa na prawo państw członkowskich, które wprowadzają system opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury, do wprowadzenia odpowiedniej rekompensaty za te opłaty.

⁽¹⁾ Dz.U. L 166 z 30.4.2004, s. 124.

▼B*Artykuł 8*

1. Dwa lub więcej Państw Członkowskich może współpracować przy wprowadzaniu wspólnego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury, stosowanego na ich terytoriach traktowanych jako całość. W takim przypadku Państwa Członkowskie obowiązane są zapewnić bliską współpracę z Komisją, a także obowiązane są do współpracy w zakresie funkcjonowania tego systemu oraz ewentualnej jego zmiany.

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

a) Państwa Członkowskie ustalają wspólne stawki opłat za korzystanie z infrastruktury na poziomie nie wyższym niż stawki maksymalne, o których mowa w art. 7 ust. 7;

▼M1

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

▼B

c) do wspólnego systemu mogą przyłączać się inne Państwa Członkowskie;

d) uczestniczące w systemie Państwa Członkowskie opracowują skalę proporcji, według której każde z nich na sprawiedliwych zasadach uczestniczy w dochodach pochodzących z opłat za korzystanie z infrastruktury.

▼M1*Artykuł 8a*

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

▼M3*Artykuł 8b*

1. Dwa państwa członkowskie lub większa ich liczba mogą współpracować przy wprowadzaniu wspólnego systemu opłat za przejazd, stosowanego na ich połączonych terytoriach traktowanych jako całość. W takim przypadku te państwa członkowskie zapewniają, by Komisja została poinformowana o takiej współpracy, a także o późniejszej eksploatacji tego systemu oraz jego ewentualnych zmianach.

2. Wspólny system opłat za przejazd podlega warunkom określonym w art. 7–7k. Inne państwa członkowskie mogą przyłączyć się do wspólnego systemu.

▼B**ROZDZIAŁ IV****Przepisy końcowe***Artykuł 9***▼M1**

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

a) specjalnych podatków lub opłat:

— pobieranych przy rejestracji pojazdów, lub

▼ M1

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

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

▼ M3

1a. Niniejsza dyrektywa nie stanowi dla państw członkowskich przeszkody w niedyskryminującym stosowaniu specjalnych opłat regulacyjnych mających na celu zmniejszenie zatorów komunikacyjnych lub przeciwdziałanie oddziaływaniu na środowisko, w tym niskiej jakości powietrza, na wszelkich drogach znajdujących się na obszarze miejskim, w tym drogach należących do sieci transeuropejskich biegnących przez obszary miejskie.

2. Państwa członkowskie określają sposób wykorzystania wpływów uzyskanych na podstawie niniejszej dyrektywy. Dla umożliwienia rozwoju sieci transportowej jako całości, wpływy pochodzące z opłat infrastrukturalnych i z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych lub równoważnik finansowej wartości tych wpływów należy wykorzystać na rzecz sektora transportowego oraz do optymalizacji całego systemu transportowego. W szczególności, wpływy pochodzące z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych lub równoważnik finansowej wartości tych wpływów należy wykorzystać do zwiększenia zrównoważonego charakteru transportu, w tym do realizacji przynajmniej jednego z poniższych celów:

- a) ułatwienie prowadzenia skutecznej polityki cenowej;
- b) zmniejszenie u źródła zanieczyszczeń spowodowanych przez transport drogowy;
- c) złagodzenie u źródła skutków zanieczyszczenia spowodowanego przez transport drogowy;
- d) poprawa parametrów pojazdów w zakresie emisji CO₂ i zużycia energii;
- e) rozwijanie alternatywnej infrastruktury dla użytkowników transportu lub zwiększenie obecnej przepustowości;
- f) wspieranie transeuropejskiej sieci transportowej;
- g) zoptymalizowanie rozwiązań logistycznych;
- h) poprawa bezpieczeństwa drogowego; oraz
- i) zapewnienie bezpiecznych miejsc parkingowych.

Uznaje się, że państwa członkowskie stosują niniejszy ustęp, jeżeli wprowadziły one i stosują politykę wsparcia fiskalnego i finansowego dającą efekt dźwigni względem finansowego wsparcia sieci transeuropejskiej i stanowiącą równowartość co najmniej 15 % wpływów pochodzących z opłat infrastrukturalnych i z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych w poszczególnych państwach członkowskich.

▼ M1*Artykuł 9a*

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

▼ **M3***Artykuł 9b*

Komisja ułatwia dialog i wymianę wiedzy technicznej pomiędzy państwami członkowskimi w związku z wprowadzeniem w życie niniejszej dyrektywy, a w szczególności załączników do niej.

Artykuł 9c

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającego przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję⁽¹⁾.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 9d

Komisja przyjmuje akty delegowane zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do:

- dostosowań załącznika 0 do dorobku prawnego Unii,
- dostosowań wzorów w sekcjach 4.1 i 4.2 załącznika IIIa do postępu naukowego i technicznego.

Procedury ustanowione w art. 9e, 9f i 9g mają zastosowanie do aktów delegowanych, o których mowa w niniejszym artykule.

Artykuł 9e

1. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 9d, powierza się Komisji na czas nieokreślony.
2. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o tym równocześnie Parlament Europejski i Radę.
3. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych powierza się Komisji na warunkach określonych w art. 9f i 9g.

Artykuł 9f

1. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 9d, może zostać odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.
2. Instytucja, która rozpoczęła wewnętrzną procedurę w celu podjęcia decyzji o ewentualnym odwołaniu przekazania uprawnień, dokłada starań, aby poinformować drugą instytucję i Komisję odpowiednio wcześniej przed podjęciem ostatecznej decyzji, wskazując, które z przekazanych uprawnień mogłyby zostać odwołane, oraz ewentualne powody tego odwołania.
3. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji ze skutkiem natychmiastowym lub począwszy od późniejszej daty określonej w decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych. Decyzja ta zostaje opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

⁽¹⁾ Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

▼ **M3***Artykuł 9g*

1. Parlament Europejski lub Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego w terminie dwóch miesięcy od daty powiadomienia.

Na wniosek Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużany o dwa miesiące.

2. Jeżeli przed upływem tego terminu ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyrażą sprzeciwu wobec aktu delegowanego, zostaje on opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* i wchodzi w życie z dniem w nim określonym.

Akt delegowany może zostać opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz wejść w życie przed upływem tego terminu, jeżeli zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają wyrazić sprzeciwu.

3. Jeżeli Parlament Europejski lub Rada wyrażają sprzeciw wobec aktu delegowanego, nie wchodzi on w życie. Instytucja, która wyraża sprzeciw wobec aktu delegowanego, przedstawia powody tego sprzeciwu.

▼ **B***Artykuł 10*

1. Dla potrzeb niniejszej dyrektywy kursy wymiany euro i walut krajowych Państw Członkowskich, które nie przyjęły euro, są kursami obowiązującymi w pierwszym dniu roboczym października i opublikowanymi w *Dzienniku Urzędowym* ►**M3** *Unii Europejskiej* ◄. Obowiązują one od 1 stycznia kolejnego roku kalendarzowego.

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

▼ **M3***Artykuł 10a*

1. Co dwa lata, począwszy od dnia 1 stycznia 2013 r., kwoty wyrażone w euro określone w załączniku II oraz kwoty wyrażone w centach określone w tabelach 1 i 2 w załączniku IIIb są poddawane przeglądowi, aby uwzględnić zmiany w ogólnounijnym zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych z wyłączeniem energii i żywności nieprzetworzonej (publikowanym przez Komisję (Eurostat)).

Kwoty te są dostosowywane automatycznie poprzez zwiększenie kwoty podstawowej wyrażonej w euro lub w centach o procentową wartość zmiany tego indeksu. Otrzymane kwoty zaokrąglane są w górę do liczby całkowitej w euro w odniesieniu do załącznika II, do dziesiątej części centa w odniesieniu do tabeli 1 w załączniku IIIb oraz do setnej części centa w odniesieniu do tabeli 2 w załączniku IIIb.

2. Dostosowane kwoty, o których mowa w ust. 1, są publikowane przez Komisję w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Kwoty te wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po publikacji.

▼ **M3***Artykuł 11*

1. Do dnia 16 października 2014 r., a następnie co cztery lata państwa członkowskie, które pobierają opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych lub opłatę infrastrukturalną, sporządzają sprawozdanie o opłatach za przejazd, w tym opłatach za przejazd pobieranych w ramach koncesji, pobieranych na ich terytorium, i przekazują je Komisji, która udostępnia je pozostałym państwom członkowskim. Sprawozdanie to może nie obejmować systemów pobierania opłat za przejazd, które obowiązywały już w dniu 10 czerwca 2008 r. i które nie obejmują opłat z tytułu kosztów zewnętrznych, o ile systemy te pozostają nadal w mocy oraz pod warunkiem że nie zostały w znaczący sposób zmienione. Sprawozdanie to zawiera informacje na temat:

- a) opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczanej na podstawie średniej ważonej oraz szczególnych wysokości opłat pobieranych w przypadku każdej kombinacji klasy pojazdu, typu drogi i okresu;
- b) zróżnicowania opłat infrastrukturalnych w zależności od rodzaju pojazdu i czasu;
- c) opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej i łącznych wpływów uzyskanych z opłaty infrastrukturalnej;
- d) łącznych wpływów uzyskanych z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych; oraz
- e) działań podjętych na podstawie art. 9 ust. 2.

2. Do dnia 16 października 2015 r. Komisja, wspomagana przez komitet, o którym mowa w art. 9c, przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy, w szczególności w zakresie skuteczności przepisów dotyczących odzyskiwania kosztów związanych z zanieczyszczeniem spowodowanym ruchem drogowym oraz przepisów dotyczących włączenia pojazdów o masie powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton. W sprawozdaniu dokonuje się także analizy, na podstawie stałego monitorowania, i oceny między innymi:

- a) skuteczności środków przewidzianych w niniejszej dyrektywie w celu przeciwdziałania szkodliwemu wpływowi transportu drogowego, uwzględniając także w szczególności wpływ na geograficznie odizolowane i peryferyjne państwa członkowskie;
- b) wpływu wdrażania niniejszej dyrektywy na bezpośrednich użytkowników z punktu widzenia rozwiązań najbardziej przyjaznych środowisku i skutecznych rozwiązań transportowych; dołącza się też informacje o wprowadzeniu opłat uzależnionych od pokonanej odległości;
- c) wdrożenia i wpływu zróżnicowania opłat infrastrukturalnych, o którym mowa w art. 7g, na zmniejszenie lokalnego zanieczyszczenia powietrza i zatorów komunikacyjnych. W sprawozdaniu ocenia się również, czy maksymalna wielkość zróżnicowania i długość okresów dużego natężenia ruchu, o których mowa w art. 7g, są wystarczające, aby umożliwić właściwe funkcjonowanie mechanizmu zróżnicowania;
- d) postępu naukowego w szacowaniu zewnętrznych kosztów transportu z myślą o ich internalizacji; oraz
- e) postępów w stosowaniu opłat od użytkowników dróg i sposobów stopniowego ujednolicania systemów opłat stosowanych do pojazdów użytkowych.

▼ M3

W sprawozdaniu ocenia się także wykorzystanie systemów elektronicznych w nakładaniu i pobieraniu opłat infrastrukturalnych i opłat z tytułu kosztów zewnętrznych oraz stopień ich interoperacyjności zgodnie z dyrektywą 2004/52/WE.

3. W stosownym przypadku do sprawozdania dołącza się wniosek skierowany do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wprowadzenia dalszych zmian do niniejszej dyrektywy.

4. Do dnia 16 października 2012 r. Komisja przedstawia sprawozdanie podsumowujące pozostałe środki, takie jak polityka regulacyjna, podejmowane w celu internalizacji lub redukcji kosztów zewnętrznych związanych ze środowiskiem, hałasem i zdrowiem powodowanych przez wszystkie rodzaje transportu, w tym podstawę prawną i stosowane wartości maksymalne.

Aby zapewnić sprawiedliwą konkurencję pomiędzy różnymi rodzajami transportu, a jednocześnie stopniowo pobierać opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych od wszystkich rodzajów transportu, sprawozdanie to obejmuje harmonogram środków, które mają jeszcze zostać podjęte w odniesieniu do innych rodzajów transportu lub pojazdów, lub elementów kosztów zewnętrznych, które dotąd nie zostały uwzględnione, z uwzględnieniem postępów w przeglądzie dyrektywy Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej ⁽¹⁾.

▼ B*Artykuł 12*

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

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

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

Artykuł 13

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

Artykuł 14

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

⁽¹⁾ Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51.

▼ **M1****ZAŁĄCZNIK 0****LIMITY EMISJI****1. Pojazdy „EURO 0”**

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

2. Pojazdy „EURO I”/„EURO II”

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

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

3. Pojazdy „EURO III”/„EURO IV”/„EURO V”/„EEV”

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

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

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

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

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



ZAŁĄCZNIK I

MINIMALNE STAWKI PODATKU POBIERANEGO OD POJAZDÓW

Pojazdy silnikowe

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

⁽¹⁾ Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w zał. II do dyrektywy Rady nr 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r., ustanawiającej dla niektórych pojazdów kołowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 59).

ZESPOŁY POJAZDÓW (POJAZDY PRZEGUBOWE ORAZ POCIĄGI DROGOWE)

Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Minimalna stawka podatku (w euro rocznie)	
Nie mniej niż	Mniej niż	Oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneuma- tycznym lub z zawiesz- eniem uznanym za równo- ważne ⁽¹⁾	Inne systemy zawieszenia osi jezdnych
2 + 1 osie			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97

▼B

Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Minimalna stawka podatku (w euro rocznie)	
Nie mniej niż	Mniej niż	Oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneuma- tycznym lub z zawiesz- eniem uznanym za równo- ważne ⁽¹⁾	Inne systemy zawieszenia osi jezdnych
23	25	97	175
25	28	175	307
2 + 2 osie			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 osie			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 osie			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 osie			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w zał. II do dyrektywy Rady nr 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r., ustanawiającej dla niektórych pojazdów kołowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 59).

▼ B*ZAŁĄCZNIK II***MAKSYMALNE WYSOKOŚCI OPŁAT UŻYTKOWNIKÓW W EURO,
ŁĄCZNIE Z KOSZTAMI ADMINISTRACYJNYMI, O KTÓRYCH
MOWA W ART. 7 UST. 7****Rocznie****▼ M1**

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

▼ B**Miesięcznie i tygodniowo**

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

Dziennie**▼ M1**

Dzienna opłata za korzystanie z infrastruktury jest jednakowa dla wszystkich kategorii pojazdów i wynosi 11 EUR.

▼ **M1***ZAŁĄCZNIK III***PODSTAWOWE ZASADY ALOKACJI KOSZTÓW I OBLICZANIA
OPŁAT ZA PRZEJAZD**▼ **M3**

Niniejszy załącznik określa podstawowe zasady obliczania opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej, zgodnie z art. 7b ust. 1. Obowiązek powiązania opłat infrastrukturalnych z kosztami nie narusza prawa państw członkowskich do odstąpienia, zgodnie z art. 7b ust. 2, od pełnego odzyskiwania kosztów dzięki wpływom z opłat infrastrukturalnych ani prawa, zgodnie z art. 7f, do różnicowania wysokości określonych opłat infrastrukturalnych na poziomie innym niż średni.

▼ **M1**

Stosowanie niniejszych zasad musi być w pełni zgodne z innymi aktualnymi obowiązkami wynikającymi z ► **M3** prawa Unii ◀, w szczególności z wymogiem zawierania umów koncesyjnych zgodnie z dyrektywą 2004/18/WE i innymi ► **M3** instrumentami unijnymi ◀ dotyczącymi zamówień publicznych.

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

1. Definicja sieci i pojazdów objętych przepisami

- Jeżeli nie można wprowadzić jednolitego systemu opłat dla całej trans-europejskiej sieci drogowej, Państwo Członkowskie określa dokładnie część lub części sieci, które będą podlegały systemowi opłat, jak również system, który stosuje do klasyfikacji pojazdów w celu różnicowania opłat. Państwa Członkowskie określają także, czy ich system pobierania opłat obejmuje również pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej mniejszej niż 12 ton.
- Jeżeli Państwo Członkowskie podejmie decyzję o przyjęciu odmiennego systemu dotyczącego odzyskiwania kosztów poniesionych w związku z różnymi częściami jego sieci (co dopuszcza ► **M3** art. 7b ust. 2 ◀), każda dokładnie określona część sieci podlega oddzielnemu obliczeniu kosztów. Państwo Członkowskie może podjąć decyzję o podzieleniu swojej sieci na dokładnie określone części, tak aby ustalić oddzielne rozwiązania koncesyjne lub podobne rozwiązania dla każdej części.

2. Koszty infrastruktury**2.1 Koszty inwestycji**

- Koszty inwestycji obejmują koszty budowy (w tym koszty finansowe) i koszty rozwoju infrastruktury, a także, w stosownych przypadkach, zwrot z inwestycji kapitału lub marżę. Koszty te muszą ponadto obejmować koszty nabycia gruntu, planowania, projektowania, nadzoru umów budowlanych i zarządzania przedsięwzięciem oraz koszty badań archeologicznych i geotechnicznych, jak również inne odpowiednie koszty dodatkowe.
- Odzyskiwanie kosztów budowy opiera się albo na zakładanym okresie użytkowania infrastruktury albo na takim innym okresie amortyzacji (nie krótszym niż 20 lat), który może być uznany za odpowiedni ze względu na finansowanie na podstawie umowy koncesyjnej lub w inny sposób. Długość okresu amortyzacji może być kluczową zmienną w negocjacjach dotyczących zawierania umów koncesyjnych, szczególnie jeśli zainteresowane Państwo Członkowskie chce jako część umowy ustalić maksymalny poziom stosowanej opłaty za przejazd wyliczanej na podstawie średniej ważonej.

▼ M1

- Bez uszczerbku dla obliczania kosztów inwestycyjnych, odzyskiwanie kosztów może:
 - być rozłożone równomiernie na okres amortyzacji lub wazone względem okresu początkowego, środkowego lub końcowego, pod warunkiem że takie ważenie odbywa się w przejrzysty sposób,
 - przewidywać indeksację opłat za przejazd w okresie amortyzacji.
- Wszystkie koszty historyczne muszą opierać się na zapłaconych kwotach. Koszty, które jeszcze należy ponieść, oblicza się w oparciu o uzasadnione prognozy kosztów.
- Można założyć, że inwestycje rządowe są finansowane z pożyczek. Stopa odsetek, którą należy stosować dla kosztów historycznych, jest ustalana na poziomie stóp stosowanych w tym okresie dla pożyczek rządowych.
- Koszty muszą być rozłożone między pojazdy ciężarowe na obiektywne i przejrzyste zasadach, z uwzględnieniem proporcji ruchu pojazdów ciężarowych korzystających z sieci oraz związanych z tym kosztów. W tym celu liczba pojazdokilometrów przejechanych przez pojazdy ciężarowe może być skorygowana przez obiektywnie uzasadnione „współczynniki równoważne”, takie jak te zawarte w pkt 4 ⁽¹⁾.
- Rezerwa na pokrycie szacowanego zwrotu z kapitału lub marży musi być uzasadniona w świetle warunków rynkowych i może być różnicowana w celu zachęcenia osoby trzeciej będącej stroną umowy do poprawy w zakresie wymogów dotyczących jakości usług. Zwrot z kapitału może być oceniony przy użyciu wskaźników ekonomicznych, takich jak IRR (wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji) lub WACC (średni ważony koszt kapitału).

2.2 Roczne koszty utrzymania i koszty robót remontowych

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

3. Koszty eksploatacji, zarządzania i pobierania opłat za przejazd

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

- koszty budowy, utworzenia i utrzymania stanowisk do pobierania opłat za przejazd i innych systemów płatności,
- bieżące koszty eksploatacji, administrowania i egzekwowania systemu pobierania opłat,

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

▼ **M1**

- opłaty i koszty administracyjne związane z umowami koncesyjnymi,
- koszty zarządzania, administracji i obsługi związane z eksploatacją infrastruktury.

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

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

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

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

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

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

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

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

▼ **M3***ZAŁĄCZNIK IIIa***MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE NAKŁADANIA OPŁATY
Z TYTUŁU KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH**

Niniejszy załącznik określa minimalne wymogi dotyczące nakładania opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych oraz obliczania maksymalnej opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczanej na podstawie średniej ważonej.

1. Części sieci drogowej, których dotyczą opłaty

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

W przypadku gdy państwo członkowskie podejmuje decyzję o pobieraniu opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych tylko w jednej części lub tylko w niektórych częściach sieci drogowej objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, ta część lub części zostają wybrane po dokonaniu oceny, w wyniku której stwierdza się, że:

- użytkowanie pojazdów na drogach, na których stosowana jest opłata z tytułu kosztów zewnętrznych, powoduje szkody w środowisku większe niż średnie szkody występujące w innych częściach sieci drogowej objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, które nie podlegają opłacie z tytułu kosztów zewnętrznych, lub
- wprowadzenie opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w pozostałych częściach sieci drogowej objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy mogłoby mieć niekorzystne skutki w zakresie środowiska lub bezpieczeństwa drogowego lub nałożenie i pobieranie opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w tych częściach pociągałoby za sobą nieproporcjonalne koszty.

2. Pojazdy, drogi i okresy, których dotyczą opłaty

Państwo członkowskie powiadamia Komisję o klasyfikacji pojazdów, według której różnicowana jest opłata za przejazd. Państwo członkowskie powiadamia także Komisję o lokalizacji dróg, na których pobiera się wyższe opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych (dalej zwanych „drogami podmiejskimi (łącznie z autostradami)”), oraz dróg, na których pobiera się niższe opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych (dalej zwanych „drogami między-miastowymi (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) i dróg między-miastowych (łącznie z autostradami) oraz ustalenie okresów opierają się na obiektywnych kryteriach związanych z poziomem narażenia dróg i sąsiadujących z nimi obszarów na zanieczyszczenie, takich jak gęstość zaludnienia i roczna liczba szczytów zanieczyszczeń zmierzonych zgodnie z niniejszą dyrektywą. Stosowane kryteria zostają przedstawione w powiadomieniu.

3. Wysokość opłaty

Dla każdej klasy pojazdu, typu drogi i okresu państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ określa pojedynczą, konkretną wysokość opłaty. Powstała w ten sposób struktura opłat, obejmująca również czas rozpoczęcia i czas zakończenia każdego z okresów nocnych, w których przypadku opłata z tytułu kosztów zewnętrznych obejmuje koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem, jest przejrzysta, udostępniona publicznie i obowiązuje wszystkich użytkowników na równych warunkach. Jej publikacja powinna nastąpić w odpowiednim czasie przed wdrożeniem. Wszystkie parametry, dane oraz inne informacje konieczne do wyjaśnienia sposobu obliczania poszczególnych elementów kosztu zewnętrznego podaje się do wiadomości publicznej.

▼ M3

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

Opłatę ustala się także po uwzględnieniu ryzyka przeniesienia ruchu drogowego, łącznie z wszelkimi niekorzystnymi skutkami w zakresie bezpieczeństwa 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. W stosownych przypadkach co dwa lata dostosowują strukturę opłat oraz konkretną wysokość opłaty ustalonej dla danej klasy pojazdu, typu drogi i okresu do zmian podaży i popytu w sektorze usług transportowych.

4. Elementy kosztów zewnętrznych

4.1. Koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym

W przypadku gdy państwo członkowskie podejmuje decyzję o uwzględnianiu całkowitego kosztu związanego z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym lub części tego kosztu w opłacie z tytułu kosztów zewnętrznych, państwo to lub, w stosownym przypadku, niezależny organ oblicza należny koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym, stosując poniższy wzór lub przyjmując wartości jednostkowe podane w tabeli 1 załącznika IIIB, jeżeli te ostatnie są niższe:

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

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 są takie same jak te zastosowane przez państwo członkowskie do sporządzenia krajowej inwentaryzacji zanieczyszczeń przewidzianej w dyrektywie 2001/81/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2001 r. w sprawie krajowych poziomów emisji dla niektórych rodzajów zanieczyszczenia powietrza ⁽¹⁾ (co wymaga użycia podręcznika inwentaryzacji emisji EMEP/CORINAIR ⁽²⁾). Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ szacuje pieniężny koszt zanieczyszczeń na podstawie aktualnych informacji.

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 i uwzględniając lokalną wartość pieniężnego kosztu związanego z zanieczyszczeniem powietrza, pod warunkiem że uzyskane wyniki nie są wyższe od wartości jednostkowych, o których mowa w tabeli 1 załącznika IIIB, dla jakiegokolwiek klasy pojazdów.

⁽¹⁾ Dz.U. L 309 z 27.11.2001, s. 22.

⁽²⁾ Metodologia Europejskiej Agencji Środowiska: <http://reports.eea.europa.eu/EMEP-CORINAIR5/>.

▼ M3

4.2. *Koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym*

W przypadku gdy państwo członkowskie podejmuje decyzję o uwzględnianiu całkowitego kosztu związanego z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym lub części tego kosztu w opłacie z tytułu kosztów zewnętrznych, państwo to lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ oblicza należny koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym, stosując poniższe wzory lub przyjmując wartości jednostkowe podane w tabeli 2 załącznika IIIB, jeżeli te ostatnie są niższe:

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

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

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

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 i b są współczynnikami wagowymi określonymi przez dane państwo członkowskie w taki sposób, by opłata z tytułu hałasu na pojazdokilometr wyliczana na podstawie średniej ważonej nie przekraczała NCV_j (dziennie).

Zanieczyszczenie hałasem spowodowane ruchem drogowym związane jest z poziomami hałasu mierzonymi blisko punktu narażenia i poza ewentualnymi barierami przeciwdźwiękowymi.

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 z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku ⁽¹⁾.

Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ szacuje koszt na osobę narażoną na poziom hałasu k na podstawie aktualnych informacji.

Średnia ważona ruchu dobowego zakłada, że współczynnik równoważący „e” pomiędzy pojazdami ciężarowymi a samochodami osobowymi nie przekracza wartości 4.

Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ może stosować potwierdzone naukowo alternatywne metody w celu obliczenia wysokości kosztów związanych z hałasem, pod warunkiem że uzyskane wyniki nie są wyższe od wartości jednostkowych, o których mowa w tabeli 2 załącznika IIIB.

⁽¹⁾ Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12.

▼ M3

Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ może ustalić zróżnicowane opłaty z tytułu hałasu, aby nagradzać korzystanie z bardziej cichobieżnych pojazdów, o ile nie będzie to skutkowało dyskryminującym traktowaniem pojazdów zagranicznych. Jeżeli zostaną wprowadzone zróżnicowane opłaty z tytułu hałasu, opłaty dla najgłośniejszej kategorii pojazdów nie mogą przekraczać wartości jednostkowych, o których mowa w tabeli 2 załącznika IIb, ani czterokrotnej wartości opłaty z tytułu hałasu ustalonej dla pojazdów najbardziej cichobieżnych.

▼ **M3***ZAŁĄCZNIK IIIb***MAKSYMALNA OPŁATA Z TYTUŁU KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH
WYLICZANA NA PODSTAWIE ŚREDNIEJ WAŻONEJ**

Niniejszy załącznik określa parametry, które mają być stosowane przy obliczaniu maksymalnej opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczanej na podstawie średniej ważonej.

1. Maksymalny koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym:

Tabela 1: Maksymalny koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza, który można ująć w opłatach

Cent/pojazdokilometr	Drogi podmiejskie (łącznie z autostradami)	Drogi międzymiastowe (łącznie z autostradami)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
po 31 grudnia 2013 r.	3	2
EURO VI	0	0
po 31 grudnia 2017 r.	2	1
Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI	0	0

Wartości w tabeli 1 można pomnożyć przez współczynnik wynoszący maksymalnie 2 w przypadku obszarów górskich w zakresie, w jakim jest to uzasadnione nachyleniem dróg, wysokością lub inwersjami temperatury.

2. Maksymalny koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym

Tabela 2: Maksymalny koszt związany z hałasem, który można ująć w opłatach

Cent/pojazdokilometr	Dzień	Noc
Drogi podmiejskie (łącznie z autostradami)	1,1	2
Drogi międzymiastowe (łącznie z autostradami)	0,2	0,3

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

▼ **M1***ZAŁĄCZNIK IV***ORIENTACYJNA KLASYFIKACJA POJAZDÓW**

Klasy pojazdów podane są w poniższej tabeli.

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

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

Pojazdy silnikowe

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

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

▼ **M1****Zespoły pojazdów (pojazdy przegubowe oraz pociągi drogowe)**

Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznany za równoważne		Inne systemy zawieszenia osi jezdnych		Klasa szkód
Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		
Nie mniej niż	Mniej niż	Nie mniej niż	Mniej niż	
<i>2 + 1 oś</i>				
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	
<i>2 + 2 oś</i>				
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			
<i>2 + 3 oś</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 2 oś</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
<i>3 + 3 oś</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	