

1.6.2011

A7-0171/ 001-035

POPRAWKI 001-035

Poprawki złożyła Komisja Transportu i Turystyki

Zalecenie do drugiego czytania

Saïd El Khadraoui

Pobieranie opłat od pojazdów ciężarowych

A7-0171/2011

Stanowisko Rady (15145/1/2010 – C7-0045/2011 – 2008/0147(COD))

Poprawka 1

**Stanowisko Rady – akt zmieniający
Punkt 5 a preambuły (nowy)**

Stanowisko Rady

Poprawka

(5a) Inne rodzaje transportu niż transport drogowy już rozpoczęły internalizację kosztów zewnętrznych, a odnośne przepisy unijne albo przewidują stopniowe wprowadzenie internalizacji, albo przynajmniej jej nie uniemożliwiają. Emisje CO₂ z lotnictwa są już objęte systemem handlu uprawnieniami do emisji zgodnie z dyrektywą 2009/29/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniającą dyrektywę 2003/87/WE w celu usprawnienia i rozszerzenia wspólnotowego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych¹. System handlu uprawnieniami do emisji obejmuje również energię elektryczną wytwarzaną dla pociągów. Możliwa jest internalizacja innych kosztów zewnętrznych za pomocą opłat lotniskowych, które mogą być modulowane do celów ochrony środowiska zgodnie z dyrektywą

2009/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych², oraz za pomocą opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, zgodnie z dyrektywą 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. W sektorze transportu drogowego są już obecnie stosowane pewne rodzaje podatków i opłat, w tym podatki i opłaty mające częściowo zrekomensować koszty zewnętrzne, takie jak koszty emisji CO₂, jak w przypadku akcyzy na paliwa. Proces ten musi jednak być dalej monitorowany i wspierany z myślą o stworzeniu w całej Unii ram internalizacji kosztów zewnętrznych we wszystkich rodzajach transportu.

¹ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 63.

² Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11.

³ Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29.

Poprawka 2

Stanowisko Rady – akt zmieniający Punkt 10 preambuły

Stanowisko Rady

(10) Do celów niniejszej dyrektywy opracowany przez Komisję model obliczania kosztów zewnętrznych **związanych z zanieczyszczeniem powietrza i zanieczyszczeniem hałasem spowodowanych ruchem drogowym** dostarcza wiarygodnych metod i szeregu wartości jednostkowych, które mogą już posłużyć za podstawę obliczania opłat z tytułu kosztów zewnętrznych.

Poprawka

(10) Do celów niniejszej dyrektywy opracowany przez Komisję model obliczania kosztów zewnętrznych dostarcza wiarygodnych metod i szeregu wartości jednostkowych, które mogą już posłużyć za podstawę obliczania opłat z tytułu kosztów zewnętrznych.

Uzasadnienie

Zgodnie z poprawką 9 PE z pierwszego czytania.

Poprawka 3

Stanowisko Rady – akt zmieniający Punkt 12 preambuły

Stanowisko Rady

(12) Opłaty za korzystanie z infrastruktury przez określony czas (dziennie, tygodniowe, miesięczne lub roczne) nie powinny być mniej korzystne dla okazjonalnych użytkowników, ponieważ znaczną ich część będą prawdopodobnie stanowić przewoźnicy zagraniczni. Należy zatem ustalić bardziej precyzyjne proporcje między stawkami dziennymi, tygodniowymi, miesięcznymi i rocznymi dla pojazdów ciężarowych.

Poprawka

(12) ***System opłat za korzystanie z infrastruktury przez określony czas stanowi system przejściowy, stosujący już zasadę „użytkownik płaci” w przypadku gdy nie można jeszcze wdrożyć systemu opłat uzależnionego od pokonanej odległości, który lepiej odzwierciedla rzeczywiste wykorzystanie infrastruktury.*** Opłaty za korzystanie z infrastruktury przez określony czas (dziennie, tygodniowe, miesięczne lub roczne) nie powinny ***jednak*** być mniej korzystne dla okazjonalnych użytkowników, ponieważ znaczną ich część będą prawdopodobnie stanowić przewoźnicy zagraniczni. Należy zatem ustalić bardziej precyzyjne proporcje między stawkami dziennymi, tygodniowymi, miesięcznymi i rocznymi dla pojazdów ciężarowych.

Uzasadnienie

Zastąpienie poprawki 11 PE z pierwszego czytania (również poprawek PE z pierwszego czytania dotyczących art. 11).

Patrz również art. 7 ust. 2 dotyczący możliwości połączenia systemów czasowych i systemów opartych na pokonanym dystansie.

Poprawka 4

Stanowisko Rady – akt zmieniający Punkt 12 a preambuły (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

(12a) Należy w perspektywie średniookresowej podjąć działania w celu doprowadzenia do zbieżności metod wyliczania kosztów zewnętrznych we wszystkich systemach opłat państw członkowskich, aby zagwarantować, że europejscy przewoźnicy drogowi otrzymają jasne sygnały cenowe

skłaniające do optymalizacji zachowań.

Uzasadnienie

Poprawka 10 z pierwszego czytania w PE.

Poprawka 5

**Stanowisko Rady – akt zmieniający
Punkt 18 a preambuły (nowy)**

Stanowisko Rady

Poprawka

(18a) Jeżeli na pewnych odcinkach dróg wprowadza się zróżnicowanie opłat w celu uniknięcia zatorów komunikacyjnych, zróżnicowanie to powinno być wprowadzone i stosowane w sposób neutralny pod względem przychodu, aby przewoźnicy, którzy zdecydują się korzystać z danego odcinka drogi poza godzinami szczytu, odnosili znaczne korzyści finansowe w porównaniu z przewoźnikami, którzy wybiorą korzystanie z tego odcinka w godzinach szczytu.

Uzasadnienie

Zróżnicowanie opłat powinno być stosowane w taki sposób, aby dać wyraźne bodźce finansowe do korzystania z tej samej trasy poza godzinami szczytu. Niniejszy punkt preambuły wyjaśnia, że w przypadku stosowania zróżnicowania w zależności od natężenia ruchu należy przyznawać korzyści finansowe na tym samym odcinku drogi. Dokładne obliczenia i weryfikacja arytmetyczna tych korzyści finansowych zostaną przeprowadzone tak jak w przypadku zróżnicowania przewidzianego w obecnej dyrektywie, tj. w odniesieniu do „danej sieci infrastruktury” (art. 7b ust. 1).

Poprawka 6

**Stanowisko Rady – akt zmieniający
Punkt 21 a preambuły (nowy)**

Stanowisko Rady

Poprawka

(21a) Korytarz, w którym zezwala się na stosowanie dopłat, może obejmować równoległe, okoliczne i bezpośrednio

konkurujące górskie odcinki dróg, na które ruch może się przenieść w wyniku wprowadzenia dopłaty. W przypadku projektów transgranicznych stosowanie tego przepisu powinno zostać uzgodnione przez zainteresowane państwa członkowskie oraz Komisję.

Uzasadnienie

Przydatne wprowadzenie określeń „równoległe” i „górskie” należy powiązać z wprowadzeniem określeń „okoliczne” i „bezpośrednio konkurujące”. Określenie „okoliczne” jest konieczne, aby uniknąć zezwalań na stosowanie dopłat na odcinkach drogowych położonych w dużej odległości od odcinków, na których stosowanie dopłat jest już dozwolone. Brak odniesienia do odległości mógłby dopuścić możliwość arbitralnego nakładania dopłat w dowolnym miejscu. Wprowadzenie określenia „bezpośrednio konkurujące” jest konieczne, aby powiązać stosowanie dopłat z istotnym przeniesieniem ruchu drogowego.

Poprawka 7

Stanowisko Rady – akt zmieniający Punkt 27 preambuły

Stanowisko Rady

(27) Zastosowanie elektronicznych systemów opłat za przejazd jest wskazane, aby uniknąć zakłóceń w płynnym ruchu pojazdów oraz zapobiegać niekorzystnym skutkom dla środowiska lokalnego powodowanym przez kolejki przy bramkach poboru opłat. Pożądane jest zatem pobieranie opłat z tytułu kosztów zewnętrznych za pomocą takich systemów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie.

Poprawka

(27) Zastosowanie elektronicznych systemów opłat za przejazd jest wskazane, aby uniknąć zakłóceń w płynnym ruchu pojazdów oraz zapobiegać niekorzystnym skutkom dla środowiska lokalnego powodowanym przez kolejki przy bramkach poboru opłat. Pożądane jest zatem pobieranie opłat z tytułu kosztów zewnętrznych za pomocą takich systemów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie. **Istotne jest, aby cele niniejszej dyrektywy zostały osiągnięte w sposób nienaruszający prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Dlatego Komisja powinna monitorować postępy poczynione w ramach dyrektywy 2004/52/WE w kierunku wdrożenia w uzgodnionym terminie rzeczywistego europejskiego systemu elektronicznego pobierania opłat, który ograniczy liczbę**

elektronicznych urządzeń poboru opłat w pojazdach do jednego i który będzie w pełni kompatybilny z systemami poboru opłat we wszystkich państwach członkowskich. Komisja powinna ponadto wspierać państwa członkowskie, które chcą współpracować w celu wprowadzenia wspólnego systemu pobierania opłat za przejazd obowiązującego na ich terytoriach traktowanych jako całość.

Uzasadnienie

Punkt preambuły zastępujący poprawki 15, 16, 17, 20, 51, 53 PE z pierwszego czytania. Celem nowej poprawki jest zadbanie o to, aby Komisja pamiętała o swojej roli i monitorowała właściwe wdrożenie dyrektywy w sprawie interoperacyjności elektronicznych systemów opłat, aby ta interoperacyjność została wprowadzona całkowicie w życie zgodnie z uzgodnionymi terminami. Obejmuje to przekazanie PE sprawozdania ze średnioterminowego przeglądu, zgodnie z art. 21 tej dyrektywy. Por. także ze wspólnym stanowiskiem, art. 1 – ust. 3 (art. 8b – ust. 1 i 2).

Poprawka 8

Stanowisko Rady – akt zmieniający Punkt 28 a preambuły (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

(28a) Państwa członkowskie powinny móc korzystać z budżetu transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i funduszy strukturalnych, tak by ulepszyć infrastrukturę transportową w celu zredukowania zewnętrznych kosztów transportu w ogóle i wdrożenia elektronicznych systemów pobierania opłat na mocy niniejszej dyrektywy.

Uzasadnienie

Poprawka 18 z pierwszego czytania w PE.

Poprawka 9

Stanowisko Rady – akt zmieniający Punkt 34 preambuły

Stanowisko Rady

(34) Przy wprowadzaniu alternatywnych metod naukowych obliczania opłat z tytułu kosztów zewnętrznych państwa członkowskie powinny **mieć możliwość uwzględnienia** wartości pieniężnych kosztów czynników zewnętrznych, które przewidziane są w „Podręczniku szacowania kosztów zewnętrznych w sektorze transportu” („Handbook on estimation of external cost in the transport sector”) zawierającym przegląd najnowszych teorii i praktyk w zakresie szacowania kosztów zewnętrznych.

Poprawka

(34) Przy wprowadzaniu alternatywnych metod naukowych obliczania opłat z tytułu kosztów zewnętrznych państwa członkowskie powinny **uwzględnić metody obliczania** wartości pieniężnych kosztów czynników zewnętrznych, które przewidziane są w „Podręczniku szacowania kosztów zewnętrznych w sektorze transportu” („Handbook on estimation of external cost in the transport sector”) zawierającym przegląd najnowszych teorii i praktyk w zakresie szacowania kosztów zewnętrznych.

Uzasadnienie

Zgodnie ze stanowiskiem PE z pierwszego czytania. Wspomniany podręcznik powinien być publikacją wykorzystywaną do obliczania wartości kosztów zewnętrznych – treść powiązana z art. 10.

Poprawka 10

Stanowisko Rady – akt zmieniający Artykuł 1 – punkt 2 Dyrektywa 1999/62/WE Artykuł 7 – ustęp 5

Stanowisko Rady

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

Poprawka

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 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.

komunikacyjnych, zdrowia lub bezpieczeństwa drogowego; **lub**

b) pociągnęłyby za sobą koszty administracyjne w wysokości powyżej 30% dodatkowych wpływów, jakie zostałyby uzyskane w wyniku tego rozszerzenia.

Państwa członkowskie, które postanawiają stosować opłaty za przejazd i/lub opłaty za korzystanie z infrastruktury jedynie w odniesieniu do pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 12 ton, informują Komisję o swojej decyzji oraz powodach jej podjęcia.

Uzasadnienie

Zakres obowiązywania w odniesieniu do pojazdów powinien być zgodny z definicją pojazdu, którą podała Rada w art. 1 ust. 1 lit. d). W duchu kompromisu moglibyśmy zgodzić się na powrót do kompromisu osiągniętego w 2006 r., zgodnie z którym na pewnych warunkach byłby możliwy wyjątek od tej reguły (a lub b). Można dodać inne przyczyny, inne niż te określone w porozumieniu z 2006 r. Ponadto wprowadza to przejrzyste ramy, w których państwa członkowskie jasno określają powody swoich decyzji o niepobieraniu opłat od pojazdów do 3,5 t.

Poprawka 11

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 b – ustęp 1

Stanowisko Rady

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.

Poprawka

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 **i/lub** z marży zysku opartej na warunkach rynkowych.

Uzasadnienie

Warto zaznaczyć, że celem wniosku jest ochrona ekonomicznej i finansowej równowagi między istniejącymi koncesjami a koncesjami, których procedura przydzielania została już rozpoczęta. W istocie, jak powszechnie wiadomo, poziom opłat za przejazd wpływa na poziom popytu na ruch drogowy, z czego wynika, że nadmierny wzrost opłat za przejazd, nieuwzględniony w umowie, mógłby doprowadzić do ograniczenia popytu na ruch drogowy wraz z późniejszymi konsekwencjami dla koncesji i odpowiednich planów ekonomicznych i finansowych (co z kolei spowodowałoby szereg sporów).

Poprawka 12

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 c – ustęp 1 – akapit pierwszy

Stanowisko Rady

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

Poprawka

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

Uzasadnienie

Nie udało się w sposób przekonujący wyjaśnić, czy określenie „gęsto zamieszkane przez ludność” zawarte we wspólnym stanowisku Rady dostatecznie uwzględniłoby górskie doliny.

Poprawka 13

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 c – ustęp 3

Stanowisko Rady

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 określonej w przepisach wprowadzających te normy.

Poprawka

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 **trzech** lat od dat rozpoczęcia stosowania określonej w przepisach wprowadzających te normy.

Uzasadnienie

Poprawka 35 z pierwszego czytania w PE mówi: Pobieranie opłat z tytułu kosztów zewnętrznych nie jest dozwolone dla Euro VI do stycznia 2013/2014 (Euro VI staje się obowiązkowa dla wszystkich nowych homologacji typu od 31 grudnia 2012 r. – rejestracja nowych pojazdów rok później). Była to skuteczna zachęta do odnowienia floty. W stanowisku Rady wprowadzono dłuższy okres zwolnienia, który może wykluczyć istotny procent transportu międzynarodowego z opłat z tytułu zanieczyszczenia powietrza (około 60% na koniec 2017 r.) Dlatego okres zwolnienia powinien wynosić maksymalnie 3 lata.

Poprawka 14

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 f – ustęp 5

Stanowisko Rady

5. Wysokość dopłaty odliczana jest od wysokości opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych obliczonej zgodnie z art. 7c.

Poprawka

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, II i III. Wszelkie uzyskane wpływy są inwestowane w finansowanie realizacji priorytetowych projektów o znaczeniu europejskim określonych w załączniku III do decyzji nr 1692/96/WE.**

Uzasadnienie

Konieczne jest zapewnienie kompletnego systemu zachęt do odnawiania floty wraz z

pozytywnymi zachętami finansowymi dla bardziej ekologicznych pojazdów, którym muszą towarzyszyć kary finansowe dla pojazdów najbardziej zanieczyszczających środowisko. Jednocześnie nie należy pomijać faktu, iż zgodnie z dyrektywą wpływy uzyskane z dopłat są przeznaczone na finansowanie projektów priorytetowych należących do sieci TEN-T.

Poprawka 15

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 g – ustęp 3 – litera c)

Stanowisko Rady

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; oraz

Poprawka

c) opłata infrastrukturalna nie jest w żadnym wypadku wyższa o więcej niż **200%** maksymalnego poziomu opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej, o której mowa w art. 7b; oraz

Uzasadnienie

Inteligentny system pobierania opłat oznacza system, który wysyła użytkownikom jasne sygnały cenowe, co jest niezbędne do osiągnięcia takich celów jak odnowienie floty, bardziej wydajne wykorzystanie infrastruktury transportowej, zmniejszenie wpływu na środowisko. Zróżnicowanie neutralne pod względem przychodu zostało już przewidziane w dyrektywie o eurowiniętach II (mniejsze zróżnicowanie w %, lecz brak ograniczeń czasowych na dzień). Zwiększenie możliwości różnicowania, zaproponowane już przez PE w pierwszym czytaniu (poprawka 43), powinno być na tyle znaczące, aby wysłać te jasne sygnały cenowe.

Poprawka 16

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 g – ustęp 3 – litera d)

Stanowisko Rady

d) okresy dużego natężenia ruchu, w których pobiera się wyższe opłaty infrastrukturalne w celu zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, nie przekraczają **pięciu** godzin w ciągu doby.

Poprawka

d) okresy dużego natężenia ruchu, w których pobiera się wyższe opłaty infrastrukturalne w celu zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, nie przekraczają **ośmiu** godzin w ciągu doby.

Uzasadnienie

Ograniczenia dotyczące liczby godzin, w których można pobierać maksymalne opłaty, są problematyczne (oraz niezgodne ze stanowiskiem PE w pierwszym czytaniu), ponieważ ograniczają możliwości państw członkowskich w zakresie walki z zatorami komunikacyjnymi tam, gdzie one powstają. Rzeczywisty czas najwyższego natężenia ruchu na drogach UE wynosi raczej około 8 godzin dziennie niż proponowane 5 godzin. Połączenie rozsądnego poziomu elastyczności dla państw członkowskich z proponowanymi szczegółowymi przepisami (tylko na nadmiernie zatłoczonych odcinkach dróg, zróżnicowanie opłat na tym samym odcinku drogi (patrz popr. 5 i 15)) oraz nowymi obowiązkami (patrz popr. 16 i 17) powinny dać operatorom dodatkową pewność co do prawidłowego stosowania tego środka.

Poprawka 17

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 g – ustęp 3 – litera da) (nowa)

Stanowisko Rady

Poprawka

da) zróżnicowanie to jest wprowadzane i stosowane na odcinku drogi o nadmiernym natężeniu ruchu w sposób, który oferuje zmniejszone stawki opłat przewoźnikom, którzy wybiorą podróż poza godzinami szczytu i nakłada wyższe stawki opłat na przewoźników, którzy wybiorą podróż w godzinach szczytu na tym samym odcinku drogi;

Poprawka 18

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 g – ustęp 3 – litera db) (nowa)

Stanowisko Rady

Poprawka

db) państwo członkowskie pragnące wprowadzić takie zróżnicowanie powiadamia o tym Komisję i przekazuje jej niezbędne informacje w celu zagwarantowania, że warunki są spełnione.

Poprawka 19

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 g – ustęp 4 a (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

4a. Komisja przewiduje opracowanie przewodnika dla użytkowników dotyczącego wdrażania dyrektywy, w językach państw członkowskich, które będą stosować dyrektywę, ze szczególnym uwzględnieniem regulowania zatorów, aby umożliwić podmiotom publicznym i prywatnym przygotowanie planów produkcyjnych uwzględniających możliwe skutki stosowania takiej regulacji. Przewodnik ten należy opublikować do dnia ...*.

**** Dz.U.: proszę wstawić datę: trzy miesiące od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.***

Uzasadnienie

Zasada regulacji będzie miała znaczące konsekwencje w odniesieniu do sporządzania umów o świadczeniu usług transportowych z powodu niepewności odnośnie do kosztu pojedynczego przewozu świadczonego przez przedsiębiorstwa transportu drogowego. Potrzebne są jasne zasady dotyczące stosowania tego środka z punktu widzenia technologicznego i ekonomicznego.

Poprawka 20

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 h – ustęp 3 – litera da) (nowa)

Stanowisko Rady

Poprawka

da) szczegółowy plan określający sposób, w jaki dodatkowe przychody uzyskane z tytułu kosztów zewnętrznych zostaną wykorzystane.

Poprawka 21

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 h– ustęp 4 – akapit drugi

Stanowisko Rady

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. 9d.

Poprawka

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. 9d, **oraz Parlamentowi Europejskiemu.**

Poprawka 22

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 j – ustęp 4

Stanowisko Rady

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.

Poprawka

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 wszelkie formy współpracy między państwami członkowskimi, jakie mogą okazać się konieczne, aby zagwarantować interoperacyjne systemy poboru opłat, które mogą być wykorzystywane na terytorium każdego z tych państw.**

Poprawka 23

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 4

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 9 – ustęp 2

Stanowisko Rady

2. Państwa członkowskie określają sposób

Poprawka

2. Państwa członkowskie określają sposób

wykorzystania wpływów uzyskanych na podstawie niniejszej dyrektywy. Wpływy pochodzące z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych lub równoważnik finansowej wartości tych wpływów **powinno się wykorzystywać** na rzecz sektora transportowego, aby zwiększyć jego zrównoważony charakter i zoptymalizować cały system transportowy, między innymi poprzez:

- 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) zoptymalizowanie rozwiązań logistycznych; **lub**
- g) poprawa bezpieczeństwa drogowego.

wykorzystania wpływów uzyskanych na podstawie niniejszej dyrektywy. Wpływy pochodzące z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych lub równoważnik finansowej wartości tych wpływów **wykorzystuje się** na rzecz sektora transportowego, aby zwiększyć jego zrównoważony charakter i zoptymalizować cały system transportowy, między innymi poprzez:

- 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) zoptymalizowanie rozwiązań logistycznych;
- g) poprawa bezpieczeństwa drogowego;
- ga) zapewnienie bezpiecznych miejsc parkingowych.**

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

Co najmniej 15% wpływów uzyskanych z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych i opłat infrastrukturalnych w każdym państwie członkowskim przeznaczają się na wsparcie finansowe dla projektów TEN-T w celu zwiększania zrównoważonego charakteru transportu. Procent ten jest stopniowo zwiększany w miarę upływu czasu.

Uzasadnienie

Na podstawie poprawek 55, 56 i 57 z pierwszego czytania w PE.

Poprawka 24

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 5

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 9c

Stanowisko Rady

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.

Poprawka

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 **oraz metod obliczania w sekcjach 2 i 3 załącznika III** do postępu naukowego i technicznego.

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

Uzasadnienie

Zgodnie z poprawką 58 PE z pierwszego czytania. Niektóre dostosowania techniczne powinny być uzgadniane na poziomie technicznym.

Poprawka 25

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 8

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 11 – ustęp 1 – akapit pierwszy

Stanowisko Rady

1. Do dnia ...*, a następnie co cztery lata, państwa członkowskie, które pobierają opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych lub opłatę infrastrukturalną, sporządzają sprawozdanie o opłatach za przejazd,

Poprawka

1. Do dnia ...*, 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 innym 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; oraz
- c) opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej i łącznych wpływów uzyskanych z opłaty infrastrukturalnej.

* Dz.U.: Proszę wstawić datę: **48** miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

w tym opłatach za przejazd pobieranych w ramach koncesji, pobieranych na ich terytorium i przekazują je Komisji, która udostępnia je innym 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; oraz
- c) opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej i łącznych wpływów uzyskanych z opłaty infrastrukturalnej.

* Dz.U.: Proszę wstawić datę: **36** miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Uzasadnienie

Skrócenie terminu zgodnie ze stanowiskiem PE z pierwszego czytania.

Poprawka 26

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 8

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 11 – ustęp 1 – litera ca) (nowa)

Stanowisko Rady

Poprawka

ca) wykorzystania uzyskanych wpływów oraz działań podjętych zgodnie z art. 9 ust. 2.

Uzasadnienie

Zwiększenie przejrzystości i odpowiedzialności, zgodnie ze stanowiskiem PE z pierwszego czytania.

Poprawka 27

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 8

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 11 – ustęp 2 – akapit pierwszy

Stanowisko Rady

2. Do dnia ...* Komisja, wspierana przez komitet, o którym mowa w art. 9d, 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:

* Dz.U.: Proszę wstawić datę: **60** miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Poprawka

2. Do dnia ...* Komisja, wspierana przez komitet, o którym mowa w art. 9d, 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:

* Dz.U.: Proszę wstawić datę: **48** miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Uzasadnienie

Skrócenie terminu zgodnie ze stanowiskiem PE z pierwszego czytania.

Poprawka 28

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 8

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 11 – ustęp 2 – akapit pierwszy – litera ca) (nowa)

Stanowisko Rady

Poprawka

ca) technicznych i ekonomicznych możliwości wprowadzenia minimalnych opłat uzależnionych od pokonanej odległości na głównych drogach

międzyimiastowych. W sprawozdaniu precyzuje się ewentualne typy odcinków dróg, które mogłyby zostać obciążone opłatą, możliwe sposoby nakładania i egzekwowania takich opłat w opłacalny sposób oraz wspólną prostą metodę ustalania stawek minimalnych.

Uzasadnienie

Ten punkt został zaproponowany przez Komisję i poparty przez PE w pierwszym czytaniu.

Poprawka 29

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 8

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 11 – ustęp 2 – akapit pierwszy – litera cb) (nowa)

Stanowisko Rady

Poprawka

cb) stopnia interoperacyjności różnych systemów opłat za przejazd w państwach członkowskich zgodnie z wymogami dyrektywy 2004/52/WE.

Poprawka 30

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 8

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 11 – ustęp 2 – akapit pierwszy – litera cc) (nowa)

Stanowisko Rady

Poprawka

cc) technicznych i ekonomicznych możliwości stopniowego zniesienia systemów opłat uzależnionych od czasu i wprowadzenia systemów opartych na pokonanej odległości.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka bazuje na poprawce 61 PE z pierwszego czytania.

Poprawka 31

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 8

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 11 – ustęp 2 – akapit drugi a (nowy)

Stanowisko Rady

Poprawka

Do sprawozdania dołącza się wniosek do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wprowadzenia dalszych zmian do niniejszej dyrektywy.

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka bazuje na poprawce 63 z pierwszego czytania w PE.

Poprawka 32

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 1 – punkt 8

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 11 – ustęp 3 – akapit drugi

Stanowisko Rady

Poprawka

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 **tych** rodzajów transportu lub elementów kosztów zewnętrznych, które dotąd nie zostały uwzględnione.

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 kategorii pojazdów lub innych** rodzajów transportu lub elementów kosztów zewnętrznych, które dotąd nie zostały uwzględnione, **szczególnie kosztów emisji CO₂, jeżeli definicja wspólnego podatku paliwowego związanego ze zmianami klimatycznymi nie przyniesie zadowalających rezultatów, kosztów zatorów komunikacyjnych oraz kosztów utraty różnorodności biologicznej.**

Uzasadnienie

Niniejsza poprawka bazuje na poprawce 62 z pierwszego czytania w PE oraz tekście Komisji dot. ust. 2 lit. a) i b).

Poprawka 33

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Artykuł 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – akapit pierwszy

Stanowisko Rady

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do ...*.

Tekst tych przepisów **przekazują niezwłocznie Komisji**.

* Dz.U.: Proszę wstawić datę: **36 miesięcy** od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Poprawka

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do ...*.

Niezwłocznie przekazują one Komisji tekst tych przepisów **oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą**.

* Dz.U.: Proszę wstawić datę: **24 miesiące** od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Uzasadnienie

Zgodnie ze stanowiskiem PE z pierwszego czytania.

Poprawka 34

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Załącznik

Dyrektywa 1999/62/WE

Załącznik III a – punkt 2 – podpunkt 2

Stanowisko Rady

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 w celu odzwierciedlenia większej uciążliwości z powodu hałasu.

Poprawka

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.

Uzasadnienie

Doprecyzowanie intencji zawartej we wspólnym stanowisku Rady.

Poprawka 35

Stanowisko Rady – akt zmieniający

Załącznik

Dyrektywa 1999/62/WE

Załącznik III b – punkt 1 – Tabela 1

Stanowisko Rady

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

Eurocent/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
<i>po 31 grudnia 2013 r.</i>	3	2
	0	
EURO VI	2	0
<i>po 31 grudnia 2017 r.</i>		1
Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI	0	0

Poprawka

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

Eurocent/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
<i>od 1 stycznia 2013 r.</i>	3	2

	0	
EURO VI <i>od 1 stycznia 2017 r.</i>	2	0 1
Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI	0	0

Uzasadnienie

Poprawka nawiązuje do poprawki 13.