

Bruksela, 5 listopada 2018 r.
(OR. en)

13535/18

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0114(COD)

CODEC 1784
TRANS 477
FISC 428
ENV 689
PE 145

NOTA INFORMACYJNA

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Dotyczy:	Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe – Wynik pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim (Strasburg, 22–25 października 2018 r.)

I. WPROWADZENIE

W imieniu Komisji Transportu i Turystyki sprawozdawczyni Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (S&D, FR) przedstawiła sprawozdanie dotyczące proponowanej dyrektywy. Sprawozdanie zawierało 131 poprawek (poprawki 1–131) do wniosku.

Ponadto grupy polityczne zgłosiły następujące poprawki: Grupa Verts/ALE zgłosiła dziewięć poprawek (poprawki 133–141), grupa EFDD zgłosiła jedną poprawkę (poprawka 132), a grupa ENF zgłosiła 30 poprawek (poprawki 142–171). Jedną poprawkę (poprawka 172) zgłosiła grupa ponad 38 posłów.

II. GŁOSOWANIE

Podczas głosowania, które odbyło się na sesji plenarnej w dniu 25 października 2018 r., przyjęto następujące poprawki: 1–4, 5 (pierwsza część), 6–8, 10–18, 20–25, 27–44, 46 (pierwsza część), 47–59, 61–70, 72, 75–131 oraz 164.

Zmieniony w ten sposób wniosek Komisji jest równoznaczny ze stanowiskiem Parlamentu w pierwszym czytaniu, które przedstawione jest w jego rezolucji ustawodawczej znajdującej się w załączniku do niniejszej noty¹.

¹ Wersja stanowiska Parlamentu przedstawiona w rezolucji ustawodawczej zawiera oznaczenia zmian wprowadzonych poprawkami do wniosku Komisji. Tekst dodany do tekstu Komisji oznaczono ***pogrubieniem i kursywą***. Miejsca, w których tekst usunięto, oznaczono symbolem „**■**”.

Pobieranie opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe*I**

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 2018 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2017)0275),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi Komisja przedstawiła wniosek Parlamentowi (C8-0171/2017),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając uzasadnioną opinię przedstawioną na mocy protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności przez Radę Związkową Austrii, w której stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 18 października 2017 r.²,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 1 lutego 2018 r.³,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (A8-0202/2018),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

² Dz.U. C 81 z 2.3.2018, s. 188.

³ Dz.U. C 176 z 23.5.2018, s. 66.

Poprawka 1

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1a) W tej białej księdze Komisja wyznaczyła na 2020 r. termin „osiągnięcia pełnej i obowiązkowej internalizacji kosztów zewnętrznych (w tym hałasu, zanieczyszczenia lokalnego i zagęszczenia ruchu, oprócz obowiązkowego zwrotu kosztów zużycia infrastruktury) w przypadku transportu drogowego i kolejowego”.

Poprawka 2

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1b) Ruch pojazdów przewożących towary i osoby jest czynnikiem przyczyniającym się do uwalniania zanieczyszczeń do atmosfery. Zanieczyszczenia takie, mające poważny wpływ na zdrowie ludzi i odpowiadające za pogorszenie jakości powietrza w Unii, obejmują pył zawieszony PM_{2,5}, dwutlenek azotu i ozon. W 2014 r. te trzy zanieczyszczenia doprowadziły odpowiednio do 399 000, 75 000 i 13 600 przedwczesnych zgonów w Unii wynikających z długotrwałego narażenia (zgodnie z danymi Europejskiej Agencji Środowiska z 2017 r.).

Poprawka 3

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 1 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1c) Należy mieć na uwadze, że według Światowej Organizacji Zdrowia hałas powodowany tylko przez ruch drogowy zajmuje drugie miejsce wśród najbardziej szkodliwych środowiskowych czynników stresogennych w Europie, tuż za zanieczyszczeniem powietrza. Rocznie co najmniej 9 000 przedwczesnych zgonów można przypisać chorobom serca, których przyczyną jest hałas powodowany przez ruch drogowy.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 1 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(1d) Według sprawozdania Europejskiej Agencji Środowiska z 2017 r. w sprawie jakości powietrza w Europie, w 2017 r. transport drogowy stanowił podstawowe źródło emisji NO_x i drugie największe źródło zanieczyszczenia sadzą.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3) Wszystkie pojazdy **ciężkie** mają znaczny wpływ na infrastrukturę drogową i przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza, pojazdy lekkie zaś są źródłem większości negatywnych skutków środowiskowych i społecznych związanych z emisjami z transportu drogowego i zatorami komunikacyjnymi. W interesie równego traktowania i uczciwej

(3) Wszystkie pojazdy mają znaczny wpływ na infrastrukturę drogową i przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza, pojazdy lekkie zaś są źródłem większości negatywnych skutków środowiskowych i społecznych związanych z emisjami z transportu drogowego i zatorami komunikacyjnymi. W interesie równego traktowania i uczciwej

konkurencji należy zapewnić, aby pojazdy dotychczas nieobjęte ramami określonymi w dyrektywie 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁵ zostały uwzględnione w tych ramach w odniesieniu do opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury. Należy zatem rozszerzyć zakres tej dyrektywy na pojazdy ciężkie inne niż te przeznaczone do przewozu towarów oraz na pojazdy lekkie, **w tym** samochody osobowe.

konkurencji należy zapewnić, aby pojazdy dotychczas nieobjęte ramami określonymi w dyrektywie 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady zostały uwzględnione w tych ramach w odniesieniu do opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury. Należy zatem rozszerzyć zakres tej dyrektywy na pojazdy ciężkie inne niż te przeznaczone do przewozu towarów oraz na pojazdy lekkie, **samochody osobowe. Poziom opłat za samochody osobowe może podlegać zróżnicowaniu, aby nie obciążać nadmiernie użytkowników często korzystających z samochodu. W celu zagwarantowania równego traktowania, należy również stosować opłaty w sposób niedyskryminujący w zależności od kategorii pojazdu, a także w sposób zróżnicowany, w zależności od wpływu pojazdów na infrastrukturę, środowisko i społeczność oraz w zależności od szczególnej sytuacji społeczno-gospodarczej niektórych użytkowników, którzy nie mają innej możliwości i muszą korzystać z drogi, aby udać się do miejsca pracy.**

Poprawka 6

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3a) Utworzenie wewnętrznego rynku transportu drogowego charakteryzującego się równymi warunkami działania wymaga jednolitego stosowania przepisów. Jednym z głównych celów niniejszej dyrektywy jest usunięcie zakłóceń konkurencji między użytkownikami. Należy zatem włączyć do zakresu stosowania opłat pobieranych od pojazdów ciężkich samochody dostawcze przeznaczone do drogowego transportu

towarów.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3b) W celu zapewnienia proporcjonalności takiego środka należy uwzględnić jedynie samochody dostawcze używane do drogowego przewozu towarów, podlegające przepisom rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1071/2009^{1a} i 1072/2009^{1b} oraz w rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014^{1c}.

^{1a} *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).*

^{1b} *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).*

^{1c} *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w*

Poprawka 8

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

(4) Uzależnione od czasu opłaty za korzystanie z infrastruktury z natury rzeczy nie odzwierciedlają dokładnie rzeczywistych kosztów infrastruktury i z podobnych powodów nie są skuteczne pod względem zachęcania do bardziej ekologicznego i wydajniejszego funkcjonowania lub zmniejszenia zatorów komunikacyjnych. Należy je zatem stopniowo zastępować opłatami uzależnionymi od przebytej odległości, które są sprawiedliwsze, wydajniejsze i skuteczniejsze.

Poprawka

(4) Uzależnione od czasu opłaty za korzystanie z infrastruktury z natury rzeczy nie odzwierciedlają dokładnie rzeczywistych kosztów infrastruktury i z podobnych powodów nie są skuteczne pod względem zachęcania do bardziej ekologicznego i wydajniejszego funkcjonowania lub zmniejszenia zatorów komunikacyjnych. ***W odniesieniu do pojazdów ciężkich*** należy je zatem stopniowo zastępować opłatami uzależnionymi od przebytej odległości, które są sprawiedliwsze, wydajniejsze i skuteczniejsze.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący dyrektywy

Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Aby stopniowe zastępowanie uzależnionych od czasu opłat opłatami uzależnionymi od przebytej odległości nie stało się kolejną przeszkodą w dostępie do głównych rynków europejskich dla transportu z krajów i regionów peryferyjnych, należy odpowiednio wcześniej ustanowić system rekompensat, aby zrównoważyć koszty dodane, a tym samym zapobiec znacznemu spadkowi konkurencyjności.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4b) W celu uniknięcia przeniesienia ruchu drogowego na drogi niepłatne, co mogłoby mieć poważne konsekwencje dla bezpieczeństwa drogowego i optymalnego wykorzystania sieci drogowej, państwa członkowskie muszą mieć możliwość pobierania opłat za korzystanie ze wszystkich dróg stanowiących bezpośrednią konkurencję dla sieci transeuropejskich.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4c) Opłaty oparte na czasie użytkowania zachęcają kierowców do częstszej jazdy w okresie ważności winiety, co stanowi niewłaściwe zastosowanie zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4d) W celu zapewnienia prawidłowego stosowania niniejszej dyrektywy ramy umowne regulujące umowy koncesyjne na pobieranie opłat za przejazd powinny mieć na celu ułatwienie dostosowywania ww. umów do zmian ram regulacyjnych Unii, z

Poprawka 14

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 4 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4e) W związku z tym należy przeanalizować możliwość rekompensowania kosztów dodanych związanych z lokalizacją peryferyjną przez ułatwienia w zakresie dostępu do bardziej efektywnej pod względem zużycia energii floty pojazdów oraz priorytetowe uprawnienia do korzystania z infrastruktury dedykowanej lub technologicznej, takiej jak e-autostrady. Takie ułatwienia wyrównawcze mogą stać się częścią przyszłego instrumentu „Łącząc Europę” po roku 2020.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5) Aby zagwarantować akceptację użytkowników dla przyszłych systemów opłat drogowych, państwa członkowskie powinny mieć możliwość wprowadzenia odpowiednich systemów pobierania opłat w ramach szerszego pakietu usług w zakresie mobilności. Takie systemy powinny zapewnić sprawiedliwy podział kosztów infrastruktury *i* odzwierciedlać zasadę „zanieczyszczający płaci”. Każde **państwa** członkowskie wprowadzające taki system powinno zapewnić, aby był on zgodny z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE.

(5) Aby zagwarantować akceptację użytkowników dla przyszłych systemów opłat drogowych, państwa członkowskie powinny mieć możliwość wprowadzenia odpowiednich systemów pobierania opłat w ramach szerszego pakietu usług w zakresie mobilności. Takie systemy powinny zapewnić sprawiedliwy podział kosztów infrastruktury, odzwierciedlać zasadę „zanieczyszczający płaci” *i obejmować rozwiązania dotyczące wyodrębniania wpływów z opłat za użytkowanie. Państwa członkowskie mogą przy tym pobierać opłaty za przejazd po drogach nienależących do głównej sieci*

drogowej. Każde *państwo* członkowskie wprowadzające taki system powinno zapewnić, aby był on zgodny z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5a) Należy zachęcać państwa członkowskie do uwzględniania czynników społeczno-ekonomicznych przy wdrażaniu systemów pobierania opłat infrastrukturalnych od samochodów osobowych.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5b) Pobieranie od użytkowników dróg opłat drogowych przy użyciu środków elektronicznych wiąże się z masowym gromadzeniem i przechowywaniem danych osobowych, które mogą posłużyć również do sporządzania szczegółowych profili ruchu. Przy wdrażaniu niniejszej dyrektywy państwa członkowskie i Komisja powinny systematycznie uwzględniać zasadę celowości i minimalizacji danych. Rozwiązania techniczne w zakresie gromadzenia danych w związku z pobieraniem opłat za korzystanie z infrastruktury powinny zatem obejmować opcje zanonimizowanych, zaszyfrowanych lub

dokonywanych z góry płatności.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 5 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5c) Podatki od pojazdów mogą stanowić przeszkodę we wprowadzaniu opłat za przejazd. Aby wesprzeć wprowadzenie opłat za przejazd, państwom członkowskim należy dać więcej swobody umożliwiającej szybkie obniżenie podatków od pojazdów, co wiąże się z jak najszybszym obniżeniem minimalnych poziomów określonych w dyrektywie 1999/62/WE.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 5 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(5d) Szczególne znaczenie ma wprowadzenie przez państwa członkowskie sprawiedliwego systemu opłat niepowodującego niekorzystnych skutków dla użytkowników samochodów osobowych, dla których – ze względu na ich miejsce zamieszkania na obszarach wiejskich, trudno dostępnych lub odizolowanych – bardziej regularne korzystanie z dróg objętych systemem opłat jest koniecznością. W ramach polityki rozwoju terytorialnego państwa członkowskie powinny stosować zniżki w przypadku opłat dla użytkowników z

takich obszarów.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

(6) Podobnie jak w przypadku pojazdów ciężkich ważne jest zapewnienie, aby ***wszelkie uzależnione*** od czasu ***opłaty nakładane*** na pojazdy lekkie były proporcjonalne, także w odniesieniu do okresów korzystania z dróg krótszych niż jeden rok. W tym względzie należy wziąć pod uwagę fakt, że sposób użytkowania pojazdów lekkich odbiega od sposobu użytkowania pojazdów ciężkich. Obliczanie proporcjonalnych opłat uzależnionych od czasu może być oparte na dostępnych danych na temat schematów podróży.

Poprawka

(6) Podobnie jak w przypadku pojazdów ciężkich ważne jest zapewnienie, aby ***w przypadku wprowadzenia przez państwa członkowskie jakichkolwiek opłat uzależnionych*** od czasu, ***nakładanych*** na pojazdy lekkie, były ***one*** proporcjonalne, także w odniesieniu do okresów korzystania z dróg krótszych niż jeden rok. W tym względzie należy wziąć pod uwagę fakt, że sposób użytkowania pojazdów lekkich odbiega od sposobu użytkowania pojazdów ciężkich. Obliczanie proporcjonalnych opłat uzależnionych od czasu może być oparte na dostępnych danych na temat schematów podróży, ***pod warunkiem że zostanie zapewniona niedyskryminacja.***

Poprawka 22

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

(7) Zgodnie z dyrektywą 1999/62/WE opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych mogą być nakładane na poziomie zbliżonym do krańcowego kosztu społecznego użytkowania odnośnego pojazdu. Taka metoda okazała się najsprawiedliwsza i najskuteczniejsza, jeżeli chodzi o uwzględnianie negatywnych skutków środowiskowych i zdrowotnych zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu powodowanego przez pojazdy ciężkie, i zapewniłaby uczciwy udział

Poprawka

(7) Zgodnie z dyrektywą 1999/62/WE opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, ***które odzwierciedlają zasadę „zanieczyszczający płaci”***, mogą być nakładane na poziomie zbliżonym do krańcowego kosztu społecznego użytkowania odnośnego pojazdu. Taka metoda okazała się najsprawiedliwsza i najskuteczniejsza, jeżeli chodzi o uwzględnianie negatywnych skutków środowiskowych i zdrowotnych zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu

pojazdów ciężkich w osiągnięciu unijnych norm jakości powietrza oraz wszelkich mających zastosowanie limitów lub wartości docelowych hałasu. Dlatego należy ułatwić stosowanie takich opłat.

powodowanego przez pojazdy ciężkie, i zapewniłaby uczciwy udział pojazdów ciężkich w osiągnięciu unijnych norm jakości powietrza oraz wszelkich mających zastosowanie limitów lub wartości docelowych hałasu. Dlatego też należy ułatwić stosowanie takich opłat.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

(8) W tym celu maksymalną średnią ważoną stawkę opłat z tytułu kosztów zewnętrznych **należy zastąpić** łatwymi do zastosowania wartościami **odniesienia**, zrewaloryzowanymi w odniesieniu do inflacji i zaktualizowanymi zgodnie z postępem naukowym poczynionym w zakresie szacowania zewnętrznych kosztów transportu drogowego oraz zmianami w strukturze parku samochodowego.

Poprawka

(8) W tym celu **należy wprowadzić możliwość zastosowania opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do sieci nieobjętych opłatą infrastrukturalną oraz zastąpić** maksymalną średnią ważoną stawkę opłat z tytułu kosztów zewnętrznych łatwymi do zastosowania wartościami **minimalnymi**, zrewaloryzowanymi w odniesieniu do inflacji i zaktualizowanymi zgodnie z postępem naukowym poczynionym w zakresie szacowania zewnętrznych kosztów transportu drogowego oraz zmianami w strukturze parku samochodowego.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 8 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8a) W celu przyczynienia się do osiągnięcia celu określonego w białej księdze w dziedzinie transportu polegającego na pełnym zastosowaniu zasady „zanieczyszczający płaci” należy zapewnić w sieciach podlegających

opłacie infrastrukturalnej pobieranie opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych od pojazdów ciężkich i samochodów dostawczych przeznaczonych do drogowego transportu towarów.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 8 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8b) W celu zapewnienia odpowiedniego ponownego wykorzystania wpływów z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych należy reinwestować te wpływy w sektor infrastruktury transportowej, tak aby wspierać bardziej zrównoważone rodzaje transportu o mniejszym wpływie na środowisko.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(9) Zróżnicowanie opłat infrastrukturalnych w zależności od klas emisji Euro przyczyniło się do korzystania z bardziej ekologicznych pojazdów. W związku z odnową parku samochodowego oczekuje się jednak, że zróżnicowanie opłat na tej podstawie w sieciach międzymiastowych do końca roku 2020 stanie się **nieaktualne** i należy je do tego czasu stopniowo wyeliminować. Od tego samego momentu należy systematyczniej stosować opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych jako ukierunkowane środki odzyskiwania kosztów zewnętrznych w sytuacjach, w których mają one największe znaczenie.

(9) Zróżnicowanie opłat infrastrukturalnych w zależności od klas emisji Euro przyczyniło się do korzystania z bardziej ekologicznych pojazdów. W związku z odnową parku samochodowego oczekuje się jednak, że zróżnicowanie opłat na tej podstawie w sieciach międzymiastowych do końca roku 2020 stanie się **mniej skuteczne** i należy je do tego czasu stopniowo wyeliminować. Od tego samego momentu, należy systematyczniej stosować opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych jako ukierunkowane środki odzyskiwania kosztów zewnętrznych w sytuacjach, w których mają one największe znaczenie.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) Aby propagować wykorzystywanie **najbardziej** ekologicznych i **najbardziej** paliwooszczędnych pojazdów, państwa członkowskie powinny stosować znacznie obniżone opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do tych pojazdów.

Poprawka

(12) Aby propagować wykorzystywanie **najbardziej** ekologicznych i w wyższym stopniu paliwooszczędnych pojazdów, państwa członkowskie powinny stosować znacznie obniżone opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do tych pojazdów. ***Aby ułatwić i przyspieszyć wdrażanie takich systemów, należy zastosować wspomniane obniżki niezależnie od wejścia w życie rozporządzenia Komisji (UE) nr.../... w sprawie wykonania rozporządzenia (UE) nr 595/2009 w odniesieniu do certyfikacji emisji CO² i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie. Pojazdy bezemisyjne nie powinny być obciążone żadnymi opłatami z tytułu kosztów zewnętrznych związanych z zanieczyszczeniem powietrza.***

Poprawka 29

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(12a) Tranzyt transalpejski oznacza dla konkretnych regionów szczególne obciążenie pod względem hałasu, zanieczyszczenia powietrza i zużycia infrastruktury, które jest jeszcze zwiększane przez konkurencję kosztową z okolicznymi korytarzami transportowymi. Zainteresowanym regionom i państwom członkowskim należy zatem zapewnić dużą elastyczność w pobieraniu opłat z tytułu kosztów zewnętrznych i w stosowaniu środków sterowania ruchem,

również w odniesieniu do zapobiegania niepożądanym efektom przeniesienia ruchu drogowego i przejazdom okrężną drogą między korytarzami transportowymi.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Zatory komunikacyjne, do których wszystkie pojazdy przyczyniają się w różnych proporcjach, stanowią koszt w wysokości około 1 % PKB. Znaczną część tych kosztów można przypisać międzymiastowym zatorom komunikacyjnym. Należy zatem zezwolić na wprowadzanie szczególnej opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych, pod warunkiem jej stosowania w odniesieniu do wszystkich kategorii pojazdów. Aby opłata była skuteczna i proporcjonalna, należy ją obliczać na podstawie krańcowych kosztów zatorów komunikacyjnych i różnicować zależnie od położenia, czasu i kategorii. W celu maksymalizacji pozytywnego wpływu opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych, odnośne wpływy należy przeznaczyć na projekty ukierunkowane na źródła problemu.

Poprawka

(13) Zatory komunikacyjne, do których wszystkie pojazdy przyczyniają się w różnych proporcjach, stanowią koszt w wysokości około 1 % PKB. Znaczną część tych kosztów można przypisać międzymiastowym zatorom komunikacyjnym. Należy zatem zezwolić na wprowadzanie szczególnej opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych, pod warunkiem jej stosowania w odniesieniu do wszystkich kategorii pojazdów. Aby opłata była skuteczna, proporcjonalna i ***niedyskryminująca***, należy ją obliczać na podstawie krańcowych kosztów zatorów komunikacyjnych i różnicować zależnie od położenia, czasu i kategorii. ***Jednocześnie należy opracować zrównoważone formuły wyrównawcze, które nie będą dyskryminować pracowników mieszkających na peryferiach i w niektórych przypadkach obciążonych już kosztami z tytułu opłat za użytkowanie infrastruktury oraz opłat za przejazd.*** W celu maksymalizacji pozytywnego wpływu opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych, odnośne wpływy należy przeznaczyć na projekty ukierunkowane na źródła problemu.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 13 a (nowy)

(13a) W celu umożliwienia ochrony dziedzictwa motoryzacji UE państwa członkowskie powinny utworzyć specjalną kategorię dla pojazdów historycznych, aby umożliwić różnicowanie wysokości poszczególnych opłat pobieranych na podstawie niniejszej dyrektywy.

Poprawka 32

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Motyw 15 a (nowy)**

(15a) Biorąc pod uwagę wysokie koszty zewnętrzne wypadków, szacowane na dziesiątki miliardów euro rocznie, należy – w związku z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96^{1a} w odniesieniu do średniego kosztu społecznego wypadku śmiertelnego oraz poważnego wypadku – umożliwić państwom członkowskim lepszą internalizację kosztów nieobjętych ubezpieczeniem. Część tych kosztów, np. koszty administracyjne świadczonych usług publicznych, niektóre koszty świadczonych usług medycznych, a także straty kapitału ludzkiego i koszty związane ze szkodami fizycznymi i psychicznymi pokrywać mogłyby odpowiednie systemy zabezpieczenia społecznego lub ogół społeczeństwa.

^{1a} *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/UE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59).*

Poprawka 33

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 16

Tekst proponowany przez Komisję

(16) Zastosowane do opłat infrastrukturalnych dopłaty mogłyby również stanowić użyteczny wkład w rozwiązanie problemów związanych ze znacznymi szkodami środowiskowymi lub zatorami komunikacyjnymi, spowodowanymi korzystaniem z niektórych dróg, nie tylko w obrębie obszarów górskich. Należy zatem **znieść obecnie obowiązujące ograniczenia w zakresie** zastosowania dopłat do tych obszarów. Aby uniknąć pobierania od użytkowników podwójnych opłat, należy **wykluczyć** dopłaty na odcinkach dróg, na których stosuje się opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych.

Poprawka

(16) Zastosowane do opłat infrastrukturalnych dopłaty mogłyby również stanowić użyteczny wkład w rozwiązanie problemów związanych ze znacznymi szkodami środowiskowymi lub zatorami komunikacyjnymi, spowodowanymi korzystaniem z niektórych dróg, nie tylko w obrębie obszarów górskich. Należy zatem **ułatwić stosowanie dopłat dzięki zniesieniu obecnie obowiązujących ograniczeń** zastosowania dopłat do tych obszarów **oraz ich przeznaczenie na projekty sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej**. Aby uniknąć pobierania od użytkowników podwójnych opłat, należy **ściślej ograniczyć** dopłaty na odcinkach dróg, na których stosuje się opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych. **Należy również dostosować maksymalne stosowane wartości do różnych sytuacji.**

Poprawka 34

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 17 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(17a) W odniesieniu do pojazdów lekkich istotne jest dopilnowanie, by niniejsza dyrektywa nie utrudniała swobodnego przepływu obywateli. Należy zezwolić państwom członkowskim na wprowadzanie zniżek i ulg w sytuacji, gdy użytkownicy dróg są nieproporcjonalnie obciążeni opłatami ze względu na warunki geograficzne lub społeczne.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję

(18) Aby wykorzystać potencjalny efekt synergii między istniejącymi systemami opłat drogowych w celu zredukowania kosztów operacyjnych, Komisja powinna być w pełni zaangażowana we współpracę między państwami członkowskimi, które zamierzają wprowadzić wspólne systemy opłat drogowych.

Poprawka

(18) Aby wykorzystać potencjalny efekt synergii między istniejącymi systemami opłat drogowych w celu zredukowania kosztów operacyjnych, Komisja powinna być w pełni zaangażowana we współpracę między państwami członkowskimi, które zamierzają wprowadzić wspólne *i interoperacyjne* systemy opłat drogowych.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję

(19) Opłaty drogowe ***mogą uruchomić*** środki, które przyczyniają się do finansowania utrzymania dróg i rozwoju wysokiej jakości infrastruktury transportowej. ***Należy zatem zachęcać*** państwa członkowskie ***do odpowiedniego wykorzystywania wpływów*** z opłat za użytkowanie dróg i ***w tym celu*** wymagać od nich właściwego składania sprawozdań w sprawie wykorzystania takich wpływów. Powinno to w szczególności pomóc w określeniu potencjalnych luk w finansowaniu i w zwiększeniu społecznej akceptacji dla opłat drogowych.

Poprawka

(19) Opłaty drogowe ***uruchamiają*** środki, które przyczyniają się do finansowania utrzymania dróg i rozwoju wysokiej jakości infrastruktury transportowej ***i usług oraz finansowania krzyżowego projektów alternatywnej infrastruktury transportowej***. Państwa członkowskie ***powinny zatem odpowiednio wykorzystywać wpływy*** z opłat za użytkowanie dróg i ***należy*** wymagać od nich właściwego składania sprawozdań w sprawie wykorzystania takich wpływów. ***Wpływy z opłat infrastrukturalnych i opłat z tytułu kosztów zewnętrznych należy w związku z tym reinwestować w sektor transportu***. Powinno to w szczególności pomóc w określeniu potencjalnych luk w finansowaniu i w zwiększeniu społecznej akceptacji dla opłat drogowych.

Poprawka 37

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 21

Tekst proponowany przez Komisję

(21) Aby zachęcać do stosowania najbardziej energooszczędnych pojazdów oraz utrzymać skuteczność zachęt oraz aktualność różnicowania opłat drogowych, należy zapewnić, aby opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w dalszym ciągu odzwierciedlały koszt zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu powodowanego przez pojazdy ciężkie możliwie jak najprecyzyjniej, bez nadmiernie skomplikowanego systemu opłat. Dlatego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu dostosowania wartości **odniesienia** dotyczących opłat z tytułu kosztów zewnętrznych w związku z postępowaniem naukowym, określenia sposobu neutralnego pod względem wpływów różnicowania opłat infrastrukturalnych w zależności od emisji CO₂ pochodzących z pojazdów ciężkich oraz dostosowania zasad zmiany opłat infrastrukturalnych za pojazdy lekkie do postępu technicznego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich

Poprawka

(21) Aby zachęcać do stosowania najbardziej energooszczędnych pojazdów oraz utrzymać skuteczność zachęt oraz aktualność różnicowania opłat drogowych, należy zapewnić, aby opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w dalszym ciągu odzwierciedlały koszt zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu powodowanego przez pojazdy ciężkie możliwie jak najprecyzyjniej, bez nadmiernie skomplikowanego systemu opłat. Dlatego należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu dostosowania wartości **minimalnych** dotyczących opłat z tytułu kosztów zewnętrznych w związku z postępowaniem naukowym, określenia sposobu neutralnego pod względem wpływów różnicowania opłat infrastrukturalnych w zależności od emisji CO₂ pochodzących z pojazdów ciężkich oraz dostosowania zasad zmiany opłat infrastrukturalnych za pojazdy lekkie do postępu technicznego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich

Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

Poprawka 38

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 21 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21a) Najpóźniej dwa lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy Komisja przedstawi ogólnie obowiązujące, przejrzyste i zrozumiałe ramy internalizacji kosztów środowiskowych, związanych z zatorami komunikacyjnymi i ochroną zdrowia, na których opierać się będą przyszłe wyliczenia opłat infrastrukturalnych. Komisja powinna przy tym móc zaproponować model, któremu towarzyszyć będzie analiza skutków internalizacji kosztów zewnętrznych dla wszystkich rodzajów transportu. W celu zachowania proporcjonalności przy pobieraniu opłat z tytułu kosztów zewnętrznych należy uwzględnić wszystkie rodzaje transportu.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący dyrektywy Motyw 21 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21b) W celu zapewnienia przejrzystości, państwa członkowskie powinny podawać do wiadomości użytkowników dróg wyniki osiągnięte dzięki reinwestowaniu opłat infrastrukturalnych, opłat z tytułu kosztów zewnętrznych i opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych. Państwa członkowskie powinny zatem podawać do wiadomości

*publicznej informacji o korzyściach
uzyskanych w zakresie poprawy
bezpieczeństwa drogowego, ograniczenia
oddziaływania na środowisko i
zmniejszenia zatorów komunikacyjnych.*

Poprawka 40

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 - akapit 1 - punkt 1

Dyrektywa 1999/62/WE

Tytuł

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i
Rady 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999
r. w sprawie pobierania ***uzależnionych od
pokonanej odległości*** opłat za użytkowanie
infrastruktury drogowej przez pojazdy;

Poprawka 41

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 2 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) nowej infrastruktury lub nowych
ulepszeń infrastruktury (w tym istotnych
prac remontowych);

Poprawka

a) nowej infrastruktury lub nowych
ulepszeń infrastruktury, w tym istotnych
prac remontowych ***lub alternatywnej
infrastruktury transportowej w celu
przesunięcia międzygłęziowego;***

Poprawka 42

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję

6) »opłata za przejazd« oznacza określoną kwotę, obliczoną na podstawie odległości przebytej w obrębie danej infrastruktury i rodzaju pojazdu, której uiszczenie przyznaje pojazdowi prawo do korzystania z infrastruktury i która ***zawiera opłatę infrastrukturalną oraz – w zależności od przypadku – opłatę z tytułu zatorów komunikacyjnych*** lub opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych ***bądź obie te opłaty***;

Poprawka

6) »opłata za przejazd« oznacza określoną kwotę, obliczoną na podstawie odległości przebytej w obrębie danej infrastruktury i rodzaju pojazdu, której uiszczenie przyznaje pojazdowi prawo do korzystania z infrastruktury i która ***obejmuje co najmniej jedną z następujących opłat: opłatę infrastrukturalną lub opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych***;

Poprawka 43

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2**

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 11

Tekst proponowany przez Komisję

11) »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;

Poprawka

11) »koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym« oznacza koszt szkód ***zdrowotnych wyrządzonych człowiekowi i szkód wyrządzonych środowisku naturalnemu*** spowodowanych uwolnieniem pyłu zawieszonego oraz prekursorów ozonu, takich jak tlenek azotu i lotne związki organiczne, w trakcie eksploatacji pojazdu;

Poprawka 44

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 12

Tekst proponowany przez Komisję

12) »koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym« oznacza koszt szkód spowodowanych hałasem emitowanym przez pojazdy lub wywołanym oddziaływaniem między pojazdami a powierzchnią drogi;

Poprawka

12) »koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym« oznacza koszt szkód **zdrowotnych wyrządzonych człowiekowi i szkód wyrządzonych środowisku naturalnemu** spowodowanych hałasem emitowanym przez pojazdy lub wywołanym oddziaływaniem między pojazdami a powierzchnią drogi;

Poprawka 46

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(18a) »pojazd lekki« oznacza lekki pojazd użytkowy, samochód osobowy ;

Poprawka 47

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 19

Tekst proponowany przez Komisję

19) »pojazd lekki« oznacza **samochód osobowy, mikrobus** lub samochód dostawczy;

Poprawka

19) »pojazd lekki« oznacza **mikrobus, samochód dostawczy** lub samochód dostawczy **przeznaczony do przewozu towarów**;

Poprawka

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2**

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 20 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(20a) »pojazd mający wartość historyczną« oznacza pojazd mający wartość historyczną w rozumieniu art. 3 ust. 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE*;

*** Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).**

Poprawka 49

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2**

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 22

Tekst proponowany przez Komisję

22) »samochód dostawczy« oznacza pojazd **przeznaczony do przewozu towarów**, którego maksymalna dopuszczalna masa nie przekracza 3,5 t;

Poprawka

22) »samochód dostawczy« oznacza pojazd, **inny niż pojazd osobowy**, którego maksymalna dopuszczalna masa nie przekracza 3,5 t;

Poprawka 50

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2**

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 22 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(22a) »samochód dostawczy przeznaczony do przewozu towarów« oznacza pojazd użytkowany przez podmiot wykonujący zawód przewoźnika drogowego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009*, o dopuszczalnej maksymalnej masie całkowitej od 2,4 do 3,5 t i o wysokości przekraczającej 2 m;

*** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).**

Poprawka 51

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 22 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(22b) »eksploatacja bezemisyjna« oznacza pojazd, który porusza się bez emisji spalin z rury wydechowej, w całej sieci dróg, w sytuacji, gdy może to zostać zweryfikowane;

Poprawka 52

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2**

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 23 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(23a) »motocykl« oznacza pojazd dwukołowy, z przyczepą motocyklową lub bez przyczepy, a także każdy pojazd trzykołowy i czterokołowy kategorii L3e, L4e, L5e, L6e i L7e, o którym mowa w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013;

Poprawka 53

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2**

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 27

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

27) »umowa koncesyjna« oznacza
‘zamówienie publiczne na roboty

27) »umowa koncesyjna« oznacza
‘koncesję’ zdefiniowaną w art. 5 ust. 1

budowlane’ zdefiniowane w art. 1
dyrektywy Parlamentu Europejskiego i
Rady 2014/24/UE**;

dyrektywy Parlamentu Europejskiego i
Rady 2014/23/UE**;

****Dyrektywa parlamentu Europejskiego i
Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r.
w sprawie zamówień publicznych,
uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz. U.
L 94 z 28.3.2014, s.65)**

**** Dyrektywa Parlamentu Europejskiego
i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014
r. w sprawie udzielania koncesji (Dz.U. L
94 z 28.3.2014, s. 1).**

Poprawka 54

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 29

Tekst proponowany przez Komisję

29) »znacząco zmienione naliczanie opłat za korzystanie z infrastruktury lub opłat za przejazd« oznacza sposób naliczana opłat zmieniony w taki sposób, że zmiana kosztów lub wpływów wynosi co najmniej **5 %** w porównaniu z rokiem poprzednim, po uwzględnieniu korekty z tytułu inflacji mierzonej poprzez zmiany w ogólnounijnym zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych, z wyłączeniem energii i żywności nieprzetworzonej, opublikowanej przez Komisję (Eurostat).

Poprawka

29) »znacząco zmienione naliczanie opłat za korzystanie z infrastruktury lub opłat za przejazd« oznacza sposób naliczana opłat zmieniony w taki sposób, że zmiana kosztów lub wpływów wynosi co najmniej **15 %** w porównaniu z rokiem poprzednim, po uwzględnieniu korekty z tytułu inflacji mierzonej poprzez zmiany w ogólnounijnym zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych, z wyłączeniem energii i żywności nieprzetworzonej, opublikowanej przez Komisję (Eurostat). **W umowach koncesyjnych zmiany spełniające kryteria określone w art. 43 ust. 1 i 2 dyrektywy 2014/23/UE nie są uważane za znaczące.**

Poprawka 55

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 29 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

29a) »finansowanie krzyżowe« oznacza finansowanie projektów efektywnej alternatywnej infrastruktury transportowej z wpływów z opłat za przejazd i za korzystanie z istniejącej infrastruktury transportowej;

Poprawka 56

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 29 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(29b) »państwa członkowskie« oznaczają wszystkie organy państw członkowskich, zarówno organy władzy centralnej, organy państwa federacyjnego, jak i inne organy terytorialne, których kompetencje obejmują zapewnienie przestrzegania zasad prawa Unii.

Poprawka 57

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 2 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

b) koszty infrastruktury lub jej ulepszeń mogą obejmować wszelkie szczególne wydatki **na infrastrukturę** mające na celu

b) koszty infrastruktury lub jej ulepszeń mogą obejmować wszelkie wydatki szczególne, **w tym wydatki wynikające z**

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.

wprowadzenia nowych wymogów prawnych, mające na celu zmniejszenie uciążliwości związanych z hałasem, **wprowadzenie technologii innowacyjnych** lub zwiększenie bezpieczeństwa drogowego oraz rzeczywiste wydatki poniesione przez operatora infrastruktury na obiektywne względy ekologiczne, takie jak ochrona gleb przed zanieczyszczeniem.

Poprawka 58

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2 a (nowy)

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 6 – ustęp 2 – litera b a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a) w art. 6 ust. 2 dodaje się nową literę ba) w brzmieniu:

„ba) pojazdów mających wartość historyczną;”

Poprawka 59

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6. Nie naruszając przepisów art. 9, od dnia **1 stycznia 2018 r.** państwa członkowskie nie wprowadzają opłat za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów ciężkich. Opłaty za korzystanie z

6. Nie naruszając przepisów art. 9, od dnia **[data wejścia w życie niniejszej dyrektywy]** państwa członkowskie nie wprowadzają opłat za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów ciężkich **i**

infrastruktury wprowadzone przed tą datą mogą być utrzymane do dnia 31 grudnia 2023 r.

samochodów dostawczych przeznaczonych do przewozu towarów. Opłaty za korzystanie z infrastruktury wprowadzone przed tą datą mogą być utrzymane do dnia 31 grudnia 2022 r., a od dnia 1 stycznia 2023 r. ***zostają zastąpione opłatami za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do sieci dróg wchodzących w zakres niniejszej dyrektywy.***

Poprawka 61

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 – ustęp 9

Tekst proponowany przez Komisję

9. Od dnia 1 stycznia 2020 r. opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury nakładane na pojazdy ciężkie mają zastosowanie do wszystkich pojazdów ciężkich.

Poprawka

9. Od dnia 1 stycznia 2020 r. opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury nakładane na pojazdy ciężkie mają zastosowanie do wszystkich pojazdów ciężkich ***i samochodów dostawczych przeznaczonych do przewozu towarów.***

Poprawka 62

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 – ustęp 10

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

10. **Oplaty** za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów ciężkich i dla pojazdów lekkich mogą być wprowadzane lub utrzymywane niezależnie od siebie.

10. **Do dnia 31 grudnia 2022 r. opłaty** za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów ciężkich i **samochodów dostawczych przeznaczonych do transportu towarów, z jednej strony, i dla pojazdów lekkich, innych niż samochody dostawcze przeznaczone do przewożenia towarów, z drugiej strony,** mogą być wprowadzane lub utrzymywane niezależnie od siebie.

Poprawka 63

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 a – ustęp 3 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

W przypadku stosowania opłat za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów osobowych korzystanie z infrastruktury jest możliwe przez co najmniej następujący okres: 10 dni, miesiąc lub dwa miesiące bądź oba te okresy oraz rok. Stawka dwumiesięczna nie przekracza 30 % stawki rocznej, stawka miesięczna nie przekracza 18 % stawki rocznej, a stawka 10-dniowa nie przekracza 8 % stawki rocznej.

Poprawka

W przypadku stosowania opłat za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów osobowych korzystanie z infrastruktury jest możliwe przez co najmniej następujący okres: **dzień, tydzień,** 10 dni, miesiąc lub dwa miesiące bądź oba te okresy oraz rok. Stawka dwumiesięczna nie przekracza 30 % stawki rocznej, stawka miesięczna nie przekracza 18 % stawki rocznej, a stawka 10-dniowa, **tygodniowa i dzienna** nie przekracza 8 % stawki rocznej.

Poprawka 64

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7a – ustęp 4

4. Jeżeli chodzi o mikrobusy i samochody dostawcze, państwa członkowskie muszą przestrzegać przepisów ust. 2 lub 3. Najpóźniej od dnia 1 stycznia 2024 r. państwa członkowskie ustanawiają jednak opłaty za korzystanie z infrastruktury dla mikrobusów i samochodów dostawczych na poziomie wyższym niż dla samochodów osobowych.”;

4. W przypadku mikrobusów, **samochodów dostawczych** i samochodów dostawczych **przeznaczonych do przewozu towarów**, państwa członkowskie przestrzegają przepisów ust. 2 lub 3. Najpóźniej od dnia 1 stycznia 2024 r. państwa członkowskie ustanawiają jednak opłaty za korzystanie z infrastruktury dla mikrobusów, **samochodów dostawczych** i samochodów dostawczych **przeznaczonych do przewozu towarów** na poziomie wyższym niż dla samochodów osobowych.

Poprawka 65

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 a – ustęp 4 a (nowy)

4a. Proporcjonalność opłat za korzystanie z infrastruktury może uwzględniać specyfikę operacji transportowych, które zaczynają się w państwie członkowskim na peryferiach Unii.

Poprawka 66

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4 a (nowy)

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 b – ustęp 2 a (nowy)

4a) w art. 7b dodaje się ustęp 2a w brzmieniu:

„2a. Odcinki autostrad, na których obowiązuje opłata infrastrukturalna, są wyposażone w niezbędną infrastrukturę zapewniającą bezpieczeństwo ruchu dla wszystkich użytkowników i mogą posiadać bezpieczne parkingi we wszystkich warunkach pogodowych, zgodnie z rozporządzeniem (UE).../.... Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów 2017/0122(COD)).”

Poprawka 67

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 c – ustęp 1

1. Państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych, powiązaną z zanieczyszczeniem powietrza lub zanieczyszczeniem hałasem spowodowanymi ruchem drogowym bądź obydwoma tymi rodzajami zanieczyszczeń.

1. Państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych, powiązaną z zanieczyszczeniem powietrza lub zanieczyszczeniem hałasem spowodowanymi ruchem drogowym bądź obydwoma tymi rodzajami zanieczyszczeń.

Opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych mogą zostać wprowadzone lub utrzymane na odcinkach sieci drogowej, które nie

Dla pojazdów ciężkich opłata z tytułu kosztów zewnętrznych jest zróżnicowana i jest ustalana zgodnie z minimalnymi wymogami i metodami, o których mowa w załączniku IIIa; ***opłata ta nie przekracza wartości odniesienia określonych w załączniku IIIb.***

podlegają opłatom za korzystanie z infrastruktury.

Opłata z tytułu kosztów zewnętrznych ***związana ze spowodowanymi ruchem drogowym zanieczyszczeniem powietrza lub zanieczyszczeniem hałasem*** jest zróżnicowana i jest ustalana zgodnie z minimalnymi wymogami i metodami, o których mowa w załączniku IIIa, ***oraz jest zgodna co najmniej z wartościami minimalnymi określonymi w załączniku IIIb.***

Poprawka 68

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 c – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Od dnia 1 stycznia 2021 r. państwa członkowskie, które nakładają opłaty za przejazd, stosują w odniesieniu do pojazdów ciężkich opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych ***przynajmniej na tej części sieci, o której mowa w art. 7 ust. 1, na której szkody wyrządzone środowisku naturalnemu przez pojazdy ciężkie są większe niż średnia szkód środowiskowych generowanych przez pojazdy ciężkie, co określono zgodnie z odnośnymi wymogami dotyczącymi sprawozdawczości, o których mowa w załączniku IIIa.***”;

Poprawka

5. Od dnia 1 stycznia 2021 r. państwa członkowskie, które nakładają opłaty za przejazd, stosują w odniesieniu do pojazdów ciężkich ***i samochodów dostawczych przeznaczonych do przewozu towarów*** opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych ***związaną ze spowodowanymi ruchem drogowym zanieczyszczeniem powietrza lub zanieczyszczeniem hałasem*** na wszystkich odcinkach sieci, o których mowa w art. 7 ust. 1, ***podlegających opłacie infrastrukturalnej;***

Poprawka 69

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 c – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Od dnia 1 stycznia 2026 r. opłata z tytułu kosztów zewnętrznych na dowolnym odcinku sieci drogowej, o którym mowa w art. 7 ust. 1, ma zastosowanie w sposób niedyskryminacyjny do wszystkich kategorii pojazdów.

Poprawka 70

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 c – ustęp 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5b. Państwa członkowskie mogą stosować odstępstwa umożliwiające różnicowanie stawki opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do pojazdów mających wartość historyczną.

Poprawka 72

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 6

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 d a – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Opłatę z tytułu zatorów komunikacyjnych nałożoną na dowolnym odcinku sieci drogowej stosuje się w sposób niedyskryminacyjny w odniesieniu do wszystkich kategorii pojazdów, zgodnie ze znormalizowanymi współczynnikami równoważności określonymi w załączniku

3. Opłatę z tytułu zatorów komunikacyjnych nałożoną na dowolnym odcinku sieci drogowej stosuje się w sposób niedyskryminacyjny w odniesieniu do wszystkich kategorii pojazdów, zgodnie ze znormalizowanymi współczynnikami równoważności określonymi w załączniku

V.

V. Państwa członkowskie mogą jednak postanowić o wyłączeniu autobusów i autokarów w celu wspierania transportu zbiorowego oraz rozwoju społeczno-gospodarczego i spójności terytorialnej.

Poprawka 75

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 f – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) wpływy osiągnięte z dopłat są inwestowane w finansowanie infrastruktury **w ramach europejskiej sieci bazowej, określonej w załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013**, które bezpośrednio przyczyniają się do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych lub szkód w środowisku i które mieszczą się w obrębie tego samego korytarza, w którym znajduje się odcinek drogi obłożony dopłatą;

Poprawka

a) wpływy osiągnięte z dopłat są inwestowane w finansowanie **budowy infrastruktury transportowej lub usług transportowych**, które bezpośrednio przyczyniają się do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych lub szkód w środowisku i które mieszczą się w obrębie tego samego korytarza, w którym znajduje się odcinek drogi obłożony dopłatą;

Poprawka 76

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 f – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

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 korytarzy w ramach sieci bazowej; w takich przypadkach* dopłata nie może przekraczać 25 %;

Poprawka

b) dopłata nie przekracza 15 % opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej, obliczonej zgodnie z art. 7b ust. 1 i art. 7e, z wyjątkiem *obszarów górskich, gdzie koszty infrastruktury, a także szkody związane z klimatem i ochroną środowiska są większe, w którym to przypadku* dopłata nie może przekraczać 50 %;

Poprawka 77

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 f – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

d) opis dokładnej lokalizacji dopłaty oraz dowód decyzji o *finansowaniu korytarzy sieci bazowej*, o których mowa w lit. a), zostaną przedłożone Komisji przed wprowadzeniem dopłaty; *oraz*

Poprawka

d) opis dokładnej lokalizacji dopłaty oraz dowód decyzji o *finansowaniu infrastruktury transportowej lub usług transportowych*, o których mowa w lit. a), zostaną przedłożone Komisji przed wprowadzeniem dopłaty;

Poprawki 78 i 164

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7

Tekst proponowany przez Komisję

1a. W przypadku nowych projektów transgranicznych dopłatę można zastosować jedynie za zgodą wszystkich państw członkowskich zaangażowanych w taki projekt.

Poprawka

skreśla się

Poprawka 79

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 f – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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 aktem wykonawczym odrzucić plany dotyczące opłat przedłożone przez zainteresowane państwo członkowskie lub zażądać ich zmiany. Takie akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 9c ust. 2.

Poprawka

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 aktem wykonawczym odrzucić plany dotyczące opłat przedłożone przez zainteresowane państwo członkowskie lub zażądać ich zmiany. Takie akty wykonawcze przyjmowane są zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 9c ust. 2. ***W przypadku stosowania do systemów poboru opłat, o których mowa w art. 7e ust. 3, dopłata nie jest uznawana za istotną zmianę do celów niniejszej dyrektywy.***

Poprawka 80

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 f – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. 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 od dnia 15 października 2011 r.; EURO III i IV od dnia 1 stycznia 2015 r.; EURO V od dnia 1 stycznia 2019 r. oraz EURO VI od stycznia 2013 r. Wszystkie wpływy uzyskane w wyniku jednoczesnego stosowania dopłaty i opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych są inwestowane w finansowanie korytarzy sieci bazowej wymienionych w części I załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1316/2013.

skreśla się

Poprawka 81

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 g – ustęp 1 – litera d

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

*współczynnik zagęszczenia ruchu
przekracza 100 % zdolności;*

Poprawka 82

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 g – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Jeżeli w przypadku kontroli kierowca lub, w stosownym przypadku, przewoźnik nie jest w ***stanie przedstawić dokumentów pojazdu koniecznych*** do ustalenia klasy emisji tego pojazdu na potrzeby ust. 2, państwa członkowskie mogą zastosować opłatę za przejazd na najwyższym możliwym poziomie.

Poprawka

3. Jeżeli w przypadku kontroli kierowca lub, w stosownym przypadku, przewoźnik nie ***dokona płatności za pomocą elektronicznego systemu opłat za przejazd lub nie posiada ważnego abonamentu lub też jego pojazd nie jest wyposażony w urządzenie pokładowe homologowane przez podmiot pobierający opłatę za przejazd niezbędne*** do ustalenia klasy emisji tego pojazdu na potrzeby ust. 2, państwa członkowskie mogą zastosować opłatę za przejazd na najwyższym możliwym poziomie.

Poprawka 83

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 g – ustęp 4 – akapit 1

Tekst proponowany przez Komisję

4. W ciągu jednego roku od ogłoszenia przez siebie oficjalnych danych dotyczących wartości emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem (UE) .../...*****, Komisja przyjmuje akt delegowany

Poprawka

4. W ciągu jednego roku od ogłoszenia przez siebie oficjalnych danych dotyczących wartości emisji CO₂ zgodnie z rozporządzeniem (UE) .../...*****, Komisja przyjmuje akt delegowany

zgodnie z art. 9e w celu określenia wartości odniesienia emisji CO₂ wraz z odpowiednią klasyfikacją odnośnych pojazdów ciężkich.

zgodnie z art. 9e w celu określenia wartości odniesienia emisji CO₂ wraz z odpowiednią klasyfikacją odnośnych pojazdów ciężkich, z ***uwzględnieniem technologii ograniczania emisji.***

Poprawka 84

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 g – ustęp 4 – akapit 2

Tekst proponowany przez Komisję

W ciągu jednego roku od wejścia w życie aktu delegowanego państwa członkowskie różnicują opłatę infrastrukturalną, biorąc pod uwagę wartości emisji CO₂ i odpowiednią klasyfikację pojazdów.

Opłaty są zróżnicowane w taki sposób, aby żadna opłata infrastrukturalna nie była wyższa o więcej niż 100 % od tej samej opłaty nakładanej na pojazdy równoważne o najniższej, ale nie zerowej emisji CO₂. Pojazdy bezemisyjne korzystają z 75-procentowej zniżki opłat za infrastrukturę w stosunku do stawki maksymalnej.

Poprawka

W ciągu jednego roku od wejścia w życie aktu delegowanego państwa członkowskie różnicują opłatę infrastrukturalną, biorąc pod uwagę wartości emisji CO₂ i odpowiednią klasyfikację pojazdów.

Poprawka 85

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 g – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4a. Od dnia... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy] pojazdy bezemisyjne

korzystają z 50-procentowej zniżki na opłatę infrastrukturalną w stosunku do stawki minimalnej . W odniesieniu do eksploatacji bezemisyjnej obowiązuje taka sama zniżka, pod warunkiem że można udowodnić taką eksploatację.

Poprawka 86

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 g – ustęp 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4b. Komisja przedstawia sprawozdanie oceniające udział w rynku pojazdów bezemisyjnych i eksploatacji bezemisyjnej do dnia [...] [Dz.U.: proszę wstawić datę – pięć lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy]. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 9e aktów delegowanych w celu ponownego obliczenia zniżki mającej zastosowanie do pojazdów bezemisyjnych w stosunku do stawki minimalnej opłaty za korzystanie z infrastruktury.

Poprawka 87

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 g a – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. W odniesieniu do pojazdów lekkich do dnia 31 grudnia 2021 r. państwa członkowskie mogą różnicować opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury w zależności od ekologiczności pojazdu.

(Nie dotyczy polskiej wersji językowej)

Poprawka 88

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8**

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 g a – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2a. Państwa członkowskie mogą uwzględnić poprawę efektywności środowiskowej pojazdu wynikającą z jego konwersji umożliwiającą stosowanie paliw alternatywnych. Stały abonament lub wszelkie inne rozwiązania dopuszczone przez operatora systemu opłat za przejazd powinny umożliwiać użytkownikom korzystanie z wariantu opłat za przejazd, który premiuje lepszą efektywność środowiskową pojazdu po konwersji.

Poprawka 89

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8**

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 g a – ustęp 3

3. Jeżeli w przypadku kontroli kierowca lub, w stosownym przypadku, przewoźnik nie jest w stanie przedstawić dokumentów pojazdu koniecznych do ustalenia klasy emisji tego pojazdu (Świadectwo zgodności, **CoC**), zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) .../...*****, państwa członkowskie mogą zastosować opłatę za przejazd lub roczną opłatę za korzystanie z infrastruktury na najwyższym możliwym poziomie.

3. Jeżeli w przypadku kontroli kierowca lub, w stosownym przypadku, przewoźnik nie jest ***posiadaczem abonamentu lub nie korzysta z jakiegokolwiek innego rozwiązania dopuszczonego przez operatora bądź nie jest*** w stanie przedstawić dokumentów pojazdu koniecznych do ustalenia klasy emisji tego pojazdu (Świadectwo zgodności), zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) .../...*****, państwa członkowskie mogą zastosować opłatę za przejazd lub roczną opłatę za korzystanie z infrastruktury na najwyższym możliwym poziomie.
Późniejsze przedstawienie odpowiednich dokumentów potwierdzających klasę emisji pojazdu skutkuje zwrotem różnicy między opłatą za przejazd lub innymi zastosowanymi opłatami a właściwą kwotą opłaty za przejazd lub innej opłaty dla danego pojazdu.

Poprawka 90

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 g a – ustęp 3 a (nowy)

3a. Państwa członkowskie mogą przyjąć nadzwyczajne środki w celu nałożenia opłat na pojazdy mające wartość historyczną.

Poprawka 91

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8

Dyrektywa 1999/62/WE

Tekst proponowany przez Komisję

4. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 9e, aktów delegowanych zmieniających załącznik VII w celu dostosowania zróżnicowania określonego w tym załączniku **go** do postępu technicznego.

Poprawka

4. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia, zgodnie z art. 9e, aktów delegowanych zmieniających załącznik VII w celu dostosowania zróżnicowania określonego w tym załączniku do postępu technicznego **oraz uwzględnienia roli części zarówno w poprawie bezpieczeństwa na drodze, jak i w dekarbonizacji transportu.**

Poprawka 92

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera a b (nowa)

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 h – ustęp 1 – litera a – tiret 3 (nowe)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) w art. 7h ust. 1 lit. a) dodaje się tiret w brzmieniu:

„– jasne informacje na temat interoperacyjności urządzeń pokładowych, które są przewożone na pokładzie pojazdów w celu uiszczania opłat za korzystanie z infrastruktury i opłat za przejazd; podaje powody, dla których inne urządzenia pokładowe używane w innych państwach członkowskich nie mogą być stosowane przez użytkowników w tym systemie opłat”.

Poprawka 93

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera a b (nowa)

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 h – ustęp 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ab) wprowadza się ustęp w brzmieniu:
„1a. Ramy umowne regulujące stosunki między koncesjodawcą i koncesjonariuszem mają na celu umożliwienie dostosowywania umów koncesji do zmian unijnych lub krajowych ram regulacyjnych w związku z wymogami określonymi w art. 7c, 7da, 7g i 7ga niniejszej dyrektywy.”

Poprawka 94

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10 – litera -a (nowa)

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 i – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst obowiązujący

Poprawka

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

-a) w ust. 2 wprowadzenie otrzymuje brzmienie:

2. Państwa członkowskie mogą przewidzieć zniżki lub ulgi dotyczące opłaty infrastrukturalnej *dla pojazdów ciężkich i samochodów dostawczych przeznaczonych do przewozu towarów*, pod warunkiem że:”;

Poprawka 95

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10 – litera a

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 i – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) takie zniżki lub ulgi nie przekraczają **13 %** opłaty infrastrukturalnej uiszczanej **za** równorzędne pojazdy niepodlegające zniżce lub uldze.

Poprawka

c) takie zniżki lub ulgi nie przekraczają **20 %** opłaty infrastrukturalnej uiszczanej **przez** równorzędne pojazdy niepodlegające zniżce lub uldze **oraz pojazdy używane do przewozów lokalnych lub regularnych lub do obu tych przewozów.**

Poprawka 96

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10 – litera a a (nowa)

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 i – ustęp 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) po ust. 2 dodaje się ustęp w brzmieniu:

2a. W przypadku pojazdów lekkich, w szczególności w odniesieniu do częstych użytkowników na obszarach rozproszonego osadnictwa i obrzeży miast, państwa członkowskie mogą przewidzieć zniżki lub ulgi dotyczące opłaty infrastrukturalnej, pod warunkiem że:

a) wynikająca z tego struktura opłat jest proporcjonalna, podawana do wiadomości publicznej i obejmuje użytkowników na równych warunkach oraz nie prowadzi do przenoszenia dodatkowych kosztów na pozostałych użytkowników w postaci wyższych opłat za przejazd.

b) takie zniżki i ulgi przyczyniają się

- (i) *do spójności społecznej; lub*
(ii) *do zapewnienia mobilności w regionach peryferyjnych lub oddalonych bądź w obu tych regionach;*

Poprawka 97

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10 – litera a b (nowa)

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 i – ustęp 2 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ab) po ust. 2 dodaje się ustęp w brzmieniu:

2b. Państwa członkowskie lub właściwe organy mogą wprowadzić kilometrażowe ryczałtowe zwolnienia na danym odcinku drogi, uwzględniając tendencje w zakresie mobilności i interesu gospodarczego regionów peryferyjnych, pod warunkiem że wynikająca z nich struktura opłat jest proporcjonalna, udostępniana jest do wiadomości publicznej i obowiązuje użytkowników na równych warunkach oraz nie prowadzi do przenoszenia dodatkowych kosztów na pozostałych użytkowników w postaci wyższych opłat za przejazd;

Poprawka 98

Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10 – litera b

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 i – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Z zastrzeżeniem warunków

3. Z zastrzeżeniem warunków

określonych w art. 7g ust. 1 lit. b) oraz w ust. 5 stawki opłat za przejazd mogą w przypadku konkretnych projektów o zasadniczym znaczeniu europejskim, określonych w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, podlegać innym formom różnicowania w celu zapewnienia komercyjnej rentowności takich projektów, jeżeli wystawione są one na bezpośrednią konkurencję ze strony innych rodzajów transportu. 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.*;

określonych w art. 7g ust. 1 lit. b) oraz w ust. 5 stawki opłat za przejazd mogą w przypadku konkretnych projektów o zasadniczym znaczeniu europejskim, określonych w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, podlegać innym formom różnicowania w celu zapewnienia komercyjnej rentowności takich projektów, jeżeli wystawione są one na bezpośrednią konkurencję ze strony innych rodzajów transportu. Wynikająca z tego struktura opłat jest udostępniana publicznie i obowiązuje wszystkich użytkowników na równych warunkach.;

Poprawka 99

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 10 – litera b a (nowa)

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 i – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) po ust. 3 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Państwa członkowskie lub właściwe organy mogą różnicować na obszarach górskich i w regionach peryferyjnych stawki opłaty za przejazd dla pojazdów ciężkich na podstawie odległości przebytej przez pojazdy podlegające opłacie za przejazd, w celu zminimalizowania skutków społeczno-gospodarczych, pod warunkiem że:

a) zróżnicowanie ze względu na przebytą odległość uwzględnia różne właściwości transportu na małą i dużą odległość, a w szczególności dostępne możliwości w zakresie przejścia na inne

rodzaje transportu;

b) zróżnicowanie stosuje się w sposób niedyskryminacyjny;

c) urządzenia techniczne pozwalają na wykrywanie punktu wjazdu i wyjazdu przez granice państwowe.”

Poprawka 100

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera a

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 j – ustęp 1 – drugie zdanie

Tekst proponowany przez Komisję

W tym celu państwa członkowskie współpracują w ustanawianiu metod umożliwiających użytkownikom 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.”;

Poprawka

W tym celu państwa członkowskie współpracują w ustanawianiu metod umożliwiających użytkownikom uiszczanie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury 24 godziny na dobę **na granicy lub w dowolnym innym punkcie** sprzedaży, **z możliwością otrzymania pokwitowania**, za pomocą powszechnie przyjętych środków płatności, **w tym elektronicznych**, na obszarze i poza obszarem państw członkowskich, w których opłaty te są stosowane.”;

Poprawka 101

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 11 – litera b

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 j – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Jeżeli państwo członkowskie pobiera

Poprawka

3. Jeżeli państwo członkowskie pobiera

opłatę za przejazd w odniesieniu do danego pojazdu, całkowita wysokość opłaty za przejazd, wysokość opłaty infrastrukturalnej, wysokość opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych i wysokość opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych zostaje, w stosownym przypadku, wskazana na pokwitowaniu dostarczonym użytkownikowi drogi, w miarę możliwości z wykorzystaniem środków elektronicznych.

opłatę za przejazd w odniesieniu do danego pojazdu, całkowita wysokość opłaty za przejazd, wysokość opłaty infrastrukturalnej, wysokość opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych i wysokość opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych zostaje, w stosownym przypadku, wskazana na **żądanie na** pokwitowaniu dostarczonym użytkownikowi drogi, w miarę możliwości z wykorzystaniem środków elektronicznych.

Poprawka 102

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 12

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 7 k – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Nie naruszając przepisów art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, niniejsza dyrektywa nie wpływa na prawo państw członkowskich, które wprowadzają system opłat za przejazd, do wprowadzenia odpowiedniej rekompensaty.”;

Poprawka

Nie naruszając przepisów art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, niniejsza dyrektywa nie wpływa na prawo państw członkowskich, które wprowadzają system opłat za przejazd, do wprowadzenia odpowiedniej rekompensaty, **pod warunkiem że nie stanowi ona zakłócenia konkurencji lub nie jest szkodliwa dla przewoźników lokalnych ani regularnych ani dla obu tych przewoźników.**

Poprawka 103

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 13 a (nowy)

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 8 a (nowy)

13a) dodaje się art. 8a w brzmieniu:

Artykuł 8a

Monitorowanie i sprawozdawczość

- 1. Każde państwo członkowskie wyznacza niezależny organ nadzoru nad poborem opłat infrastrukturalnych, który jest odpowiedzialny za egzekwowanie przestrzegania niniejszej dyrektywy.**
- 2. Organ nadzoru dokonuje ekonomicznej i finansowej kontroli umów koncesji, w szczególności w celu zapewnienia zgodności z art. 7b;**
- 3. Państwa członkowskie informują Komisję o wyznaczeniu organu nadzoru.**

Poprawka 104

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 – litera -a (nowa)

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 9 – ustęp 2 – wprowadzenie

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

-a) w art. 9 ust. 2 wprowadzenie otrzymuje brzmienie:

„2. 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 *przeznacza się* na *konserwację i utrzymanie sieci dróg oraz optymalizację* całego systemu transportowego. W szczególności, wpływy pochodzące z opłat

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:

z tytułu kosztów zewnętrznych lub równoważnik finansowej wartości tych wpływów *wykorzystuje się* do zwiększenia zrównoważonego charakteru transportu, w tym do realizacji przynajmniej jednego z poniższych celów:”

Poprawka 105

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 – litera -a a (nowa)

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 9 – ustęp 2 – litera b

Tekst obowiązujący

b) zmniejszenie *u źródła zanieczyszczeń* spowodowanych przez transport drogowy;

Poprawka

-aa) ust. 2 lit. b) otrzymuje brzmienie:
„b) zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem spowodowanych przez transport drogowy;”

Poprawka 106

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 – litera -a b (nowa)

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 9 – ustęp 2 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

-ab) w ust. 2 dodaje się literę w brzmieniu:
„ba) finansowanie zbiorowych i zrównoważonych rodzajów transportu;”

Poprawka 107

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 – litera -a c (nowa)

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 9 – ustęp 2 – litera e

Tekst obowiązujący

e) rozwijanie alternatywnej infrastruktury dla użytkowników transportu lub zwiększenie obecnej przepustowości;

Poprawka

ac) w ust. 2 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) rozwój infrastruktury dla paliw alternatywnych zgodnie z dyrektywą 2014/94/UE oraz alternatywne usługi dla użytkowników transportu lub zwiększenie obecnej przepustowości;”

Poprawka 108

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 – litera -a d (nowa)

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 9 – ustęp 2 – litera f

Tekst obowiązujący

f) wspieranie transeuropejskiej sieci transportowej;

Poprawka

-ad) ust. 2 lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) wspieranie transeuropejskiej sieci transportowej i eliminowanie wąskich gardeł;”

Poprawka 109

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 – litera -a e (nowa)

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 9 – ustęp 2 – litera h

Tekst obowiązujący

h) poprawa bezpieczeństwa drogowego;
oraz

Poprawka

-ae) ust. 2 lit. h) otrzymuje brzmienie:

*„h) poprawa bezpieczeństwa drogowego
i bezpiecznej infrastruktury drogowej;
oraz”*

Poprawka 110

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 – litera -a f (nowa)

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 9 – ustęp 2 – punkt i

Tekst proponowany przez Komisję

(i) zapewnienie bezpiecznych *miejsc parkingowych*.

Poprawka

-af) ust. 2 lit. f) otrzymuje brzmienie:

„(i) zapewnienie bezpiecznych i chronionych parkingów;” "

Poprawka 111

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 – litera b

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 9 – ustęp 3 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

3. Wpływy z tytułu zatorów komunikacyjnych lub równoważnik finansowej wartości tych wpływów należy wykorzystać na rozwiązanie problemu zatorów komunikacyjnych, *w szczególności* poprzez:

Poprawka

3. Wpływy z tytułu zatorów komunikacyjnych lub równoważnik finansowej wartości tych wpływów wykorzystuje się do rozwiązania problemu zatorów komunikacyjnych, *na przykład* poprzez:

Poprawka 112

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 – litera b

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 9 – ustęp 3 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) eliminowanie wąskich gardeł w transeuropejskiej sieci transportowej;

Poprawka

b) eliminowanie wąskich gardeł *i brakujących połączeń w ich sieciach, gdzie ma zastosowanie opłata, oraz* w transeuropejskiej sieci transportowej;

Poprawka 113

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 – litera b

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 9 – ustęp 3 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) rozwijanie alternatywnej infrastruktury dla użytkowników transportu.”;

Poprawka

c) rozwijanie alternatywnej infrastruktury *i węzłów multimodalnych* dla użytkowników transportu;

Poprawka 114

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 14 – litera b a (nowa)

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 9 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) po ust. 3 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Wpływy pochodzące z opłat infrastrukturalnych i opłat z tytułu kosztów zewnętrznych wykorzystuje się na odcinku drogi, na którym opłaty te są stosowane.”;

Poprawka 115

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 15

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 9e – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 7g ust. 4, art. 7ga ust. 4 i art. 9d, powierza się Komisji na **czas nieokreślony** od dnia [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy].

Poprawka

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 7g ust. 4, art. 7ga ust. 4 i art. 9d, powierza się Komisji na **okres pięciu lat** od dnia ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy].

Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwił się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

Poprawka 116

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 11 – ustęp -1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

-1. Państwa członkowskie lub właściwe organy informują w jak najbardziej przejrzysty i jasny sposób o wykorzystywaniu wpływów pochodzących od użytkowników dróg.

Poprawka 117

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 11 – ustęp 2 – litera e a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ea) całkowitych wpływów pochodzących z dopłat oraz tego, na których odcinkach dróg je nałożono;

Poprawka 118

Wniosek dotyczący dyrektywy Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 11 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Państwa członkowskie udostępniają

*publicznie wyniki ponownego
zainwestowania opłat infrastrukturalnych
i opłat z tytułu kosztów zewnętrznych, a
także korzyści w postaci zwiększenia
bezpieczeństwa drogowego, zmniejszenia
oddziaływania na środowisko oraz
zmniejszenia zatorów komunikacyjnych.*

Poprawka 119

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 18**

Dyrektywa 1999/62/WE

Artykuł 11 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*5a. W ciągu pięciu lat po wejściu w
życie niniejszej dyrektywy Komisja
przedstawia sprawozdanie dotyczące
zmian udziału w rynku pojazdów
bezemisyjnych i w razie konieczności
koryguje odpowiednio współczynnik
redukcji stosowany do pojazdów
bezemisyjnych.*

Poprawka 120

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik I – punkt 1 – litera b – podpunkt i – tiret 1**

Dyrektywa 1999/62/WE

Załącznik III – sekcja 2 – podpunkt 2.1 – tiret 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

– koszty muszą być rozłożone między

– koszty muszą być rozłożone między

pojazdy ciężkie na obiektywnych i przejrzystych zasadach, z uwzględnieniem proporcji ruchu *pojazdów ciężkich* korzystających z sieci oraz związanych z tym kosztów. W tym celu liczba pojazdokilometrów przejechanych przez pojazdy ciężkie może być skorygowana przez obiektywnie uzasadnione »współczynniki równoważności«, takie jak te określone w pkt 4(*).

poszczególne typy pojazdów zgodnie z obiektywnymi i przejrzystymi zasadami, z uwzględnieniem proporcji ruchu *dla poszczególnych typów pojazdów* korzystających z sieci oraz związanych z tym kosztów. W tym celu liczba pojazdokilometrów przejechanych przez pojazdy ciężkie może być skorygowana przez obiektywnie uzasadnione »współczynniki równoważności«, takie jak te określone w pkt 4(*).

Poprawka 121

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – punkt 1 – litera b – podpunkt i – tiret 2

Dyrektywa 1999/62/WE

Załącznik III – sekcja 2 – podpunkt 2.2 – tiret 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 122

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – ustęp 1 – litera c

Dyrektywa 1999/62/WE

Załącznik III a – ustęp 1 – akapit 2

W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza wprowadzić opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych tylko w jednej części lub tylko w niektórych częściach sieci drogowej składającej się z należących do niego odcinków sieci transeuropejskiej oraz jego autostrad, ta część lub części zostają wybrane po dokonaniu oceny, w której wyniku stwierdza się, że:

skreśla się

– korzystanie przez pojazdy z dróg, na których stosowana jest opłata z tytułu kosztów zewnętrznych powoduje większe szkody dla środowiska niż powstające średnio, co podlega ocenie zgodnie ze sprawozdaniem na temat jakości powietrza, krajowymi wykazami emisji, na podstawie natężenia ruchu oraz – w odniesieniu do hałasu – zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE, lub

– wprowadzenie opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w pozostałych częściach sieci drogowej o takiej samej strukturze 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.

Poprawka 123

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik I – ustęp 1 – litera c**

Dyrektywa 1999/62/WE

Załącznik III a – ustęp 2

2. Pojazdy, drogi i okresy, których dotyczą opłaty

2. Pojazdy, drogi i okresy, których dotyczą opłaty

Jeżeli państwo członkowskie zamierza stosować wyższe opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych niż wartości odniesienia określone w załączniku IIb, powiadamia Komisję o klasyfikacji pojazdów, zgodnie z którą różnicowana będzie opłata z tytułu kosztów zewnętrznych. 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 międzymiastowymi (łącznie z autostradami«).

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

Klasyfikacja dróg jako dróg podmiejskich (łącznie z autostradami) oraz międzymiastowych (łącznie z autostradami) oraz definicja okresów opierają się na obiektywnych kryteriach związanych z poziomem narażenia dróg i sąsiadujących z nimi obszarów na zanieczyszczenie, takich jak gęstość zaludnienia, średnie roczne zanieczyszczenie powietrza (zwłaszcza w odniesieniu do PM₁₀ i NO₂) oraz liczba dni (PM₁₀) i liczba godzin (NO₂), w których przekroczone są wartości dopuszczalne ustanowione w dyrektywie 2008/50/WE. Stosowane kryteria zostają przedstawione w powiadomieniu.

Klasyfikacja dróg jako dróg podmiejskich (łącznie z autostradami) oraz międzymiastowych (łącznie z autostradami) oraz definicja okresów opierają się na obiektywnych kryteriach związanych z poziomem narażenia dróg i sąsiadujących z nimi obszarów na zanieczyszczenie, takich jak gęstość zaludnienia, średnie roczne zanieczyszczenie powietrza (zwłaszcza w odniesieniu do PM₁₀ i NO₂) oraz liczba dni (PM₁₀) i liczba godzin (NO₂), w których przekroczone są wartości dopuszczalne ustanowione w dyrektywie 2008/50/WE. Stosowane kryteria zostają przedstawione w powiadomieniu.

Poprawka 124

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik I – ustęp 1 – litera c**

Dyrektywa 1999/62/WE

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Tabela 3 Wartości minimalne opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych dla samochodów osobowych (eurocent/pojazdokilometr)

Pojazd	Silnik	Klasa EURO	Drogi podmiejskie	Drogi międzymiastowe
Samochody z silnikami wysokopreżnymi	<1,4l	Euro 2	1,9	0,9
		Euro 3	1,6	0,9
		Euro 4	1,3	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3
	1,4-2,0l	Euro 0	3,6	1,0
		Euro 1	1,9	0,9
		Euro 2	1,8	0,8
		Euro 3	1,7	0,9
		Euro 4	1,4	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3
		Euro 0	3,9	1,3
		Euro 1	1,9	0,9
		Euro 2	1,8	0,9
		Euro 3	1,7	0,9
		Euro 4	1,4	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
		Euro 6	0,6	0,3
	>2,0l	Euro 0	3,9	1,3
		Euro 1	1,9	0,9
		Euro 2	1,8	0,9
		Euro 3	1,7	0,9
		Euro 4	1,4	0,7
		Euro 5	0,9	0,5
Samochody z silnikami benzynowymi	<1,4l	Euro 0	3,7	2,4
		Euro 1	1,0	0,4
		Euro 2	0,7	0,3

	<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
<i>1,4-2,0l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,9</i>	<i>3,0</i>
	<i>Euro 1</i>	<i>1,1</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
<i>>2,0l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>
	<i>Euro 1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>0,5</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>

Poprawka 125

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – ustęp 1 – litera c

Dyrektywa 1999/62/WE

Załącznik III a – tabela 4 (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***Tabela 4: Wartości minimalne opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych dla pojazdów lekkich
(eurocent/pojazdokilometr)***

<i>Pojazd</i>	<i>Klasa EURO</i>	<i>Drogi podmiejskie</i>	<i>Drogi</i>
----------------------	--------------------------	---------------------------------	---------------------

			<i>międzymiastowe</i>
<i>Lekkie pojazdy użytkowe z silnikami benzynowymi</i>	<i>Euro 1</i>	<i>2,4</i>	<i>0,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>1,9</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>1,8</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>1,7</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Lekkie pojazdy użytkowe z silnikami wysokoprężnymi</i>	<i>Euro 1</i>	<i>4,0</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>4,1</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>3,5</i>	<i>1,3</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>3,0</i>	<i>1,1</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>2,2</i>	<i>0,8</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,9</i>	<i>0,5</i>

Poprawka 126

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – ustęp 1 – litera d

Dyrektywa 1999/62/WE

Załącznik III b – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

WARTOŚCI **ODNIESIENIA** OPŁATY Z
TYTUŁU KOSZTÓW
ZEWNĘTRZNYCH

W niniejszym załączniku określono wartości **odniesienia** opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, z uwzględnieniem kosztów zanieczyszczenia powietrza i hałasu.

Poprawka

WARTOŚCI **MINIMALNE** OPŁATY Z
TYTUŁU KOSZTÓW
ZEWNĘTRZNYCH

W niniejszym załączniku określono wartości **minimalne** opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, z uwzględnieniem kosztów zanieczyszczenia powietrza i hałasu.

Poprawka 127

Wniosek dotyczący dyrektywy

Załącznik I – punkt 1 – litera d

Dyrektywa 1999/62/WE

Załącznik III b – tabela 1 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Tabela 1: wartości **odniesienia** opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych dotyczące pojazdów ciężarowych

Poprawka

Tabela 1: wartości **minimalne** opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych dla pojazdów ciężarowych

Poprawka 128

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – punkt 1 – litera d

Dyrektywa 1999/62/WE

Załącznik III b – tabela 2 – nagłówek

Tekst proponowany przez Komisję

Tabela 2: wartości **odniesienia** opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych dotyczące autokarów

Poprawka

Tabela 2: wartości **minimalne** opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych dla autokarów

Poprawka 129

Wniosek dotyczący dyrektywy Załącznik I – punkt 1 – litera d

Dyrektywa 1999/62/WE

Załącznik III b – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Wartości w tabelach 1 i 2 można pomnożyć przez współczynnik wynoszący maksymalnie 2 w przypadku obszarów górskich oraz w otoczeniu aglomeracji w zakresie, w jakim jest to uzasadnione rozproszeniem, nachyleniem dróg, wysokością lub inwersjami temperatury.

Poprawka

Wartości w tabelach 1 i 2 można pomnożyć przez współczynnik **odniesienia** wynoszący maksymalnie 4 w przypadku obszarów górskich oraz w otoczeniu aglomeracji w zakresie, w jakim jest to uzasadnione rozproszeniem, nachyleniem dróg, wysokością lub inwersjami temperatury. **Jeśli istnieją dowody**

naukowe na wyższy współczynnik w obszarach górskich lub aglomeracjach, tę wartość odniesienia można zwiększyć w oparciu o szczegółowe uzasadnienie.

Poprawka 130

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik I – punkt 1 – litera e a (nowa)**

Dyrektywa 1999/62/WE

Załącznik IV – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ea) w załączniku IV dodaje się ustęp w brzmieniu:

W przypadku wszystkich pojazdów silnikowych napędzanych paliwem alternatywnym maksymalna dopuszczalna masa jest powiększona o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych o maksymalnie 1 tonę.

Poprawka 131

**Wniosek dotyczący dyrektywy
Załącznik I – punkt 2**

Dyrektywa 1999/62/WE

Załącznik V – sekcja 1 – litera c – tabela 2 – kolumna 1 – linia 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Autobusy i autokary	Autobusy i autokary
2,5	1,5
