

Bruksela, 22 listopada 2019 r.
(OR. en)

14383/19

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0114(COD)

TRANS 545

SPRAWOZDANIE

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Rada
Nr poprz. dok.:	ST 14059/19
Nr dok. Kom.:	ST 9672/17 + ADD 1
Dotyczy:	Wniosek w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe – Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

1. Komisja w dniu 1 czerwca 2017 r. przedłożyła wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie jako część pierwszego pakietu na rzecz mobilności.
2. Komisja przedstawiła ten wniosek, by zająć się problemami związanymi z emisją gazów cieplarnianych, finansowaniem infrastruktury drogowej i zatorami komunikacyjnymi. Wniosek dotyczy zmiany dyrektywy w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (dyrektywy 1999/62/WE).

II. PRACE W INNYCH INSTYTUCJACH

3. Parlament Europejski wyznaczył Komisję Transportu i Turystyki (TRAN) jako komisję zajmującą się pracami nad tym wnioskiem oraz Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (S&D, FR) – jako sprawozdawczynię w 8. kadencji Parlamentu.
4. W dniu 25 października 2018 r. Parlament przyjął swoje stanowisko w pierwszym czytaniu.
5. Jako sprawozdawca w 9. kadencji Parlamentu wyznaczony został Giuseppe Ferrandino (S&D, IT).
6. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął swoją opinię w sprawie wniosku na 529. posiedzeniu plenarnym w dniu 18 października 2017 r. Europejski Komitet Regionów przyjął swoją opinię na 127. posiedzeniu plenarnym w dniu 1 lutego 2018 r.

III. PRACE W RADZIE

7. Grupa Robocza ds. Transportu Lądowego rozpoczęła prace w dniu 1 czerwca 2017 r. ogólną prezentacją wniosku. W dniu 21 czerwca 2017 r. przeanalizowano ocenę skutków.
8. Rada ds. TTE (Transport) przeprowadziła debatę orientacyjną w sprawie wniosku w dniu 5 grudnia 2017 r. (dok. 14426/17), natomiast sprawozdanie z postępu prac zostało przedstawione w dniu 6 czerwca 2019 r. (dok. 9331/19).

IV. KWESTIE NIEROZSTRZYgniETE

9. Prezydencja uważa, że wniosek ma zasadnicze znaczenie dla obniżenia emisji dwutlenku węgla z sektora transportu i że może on mieć znaczący wpływ jako środek wsparcia dla państw członkowskich w celu ograniczenia emisji z sektora transportu drogowego. Przepisy nowego art. 7g-a mają kluczowe znaczenie dla osiągnięcia tego celu, ponieważ przewidziano w nich nowe obowiązkowe i ogólnounijne narzędzie dotyczące różnicowania opłat infrastrukturalnych i opłat za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów ciężkich w oparciu o emisje CO₂. W innych artykułach uwzględniono niezbędną elastyczność dla państw członkowskich pozwalającą na stosowanie dyrektywy w sposób jak najbardziej efektywny przy jednoczesnym zagwarantowaniu niezbędnego poziomu harmonizacji przepisów.

10. Motywy nie były systematycznie analizowane i prace te powinny zostać przeprowadzone na forum Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego po uzgodnieniu podejścia ogólnego.

V. PODSUMOWANIE

11. W dniu 20 listopada 2019 r. Komitet Stałych Przedstawicieli przeanalizował tekst kompromisowy i postanowił o przedstawieniu go, w wersji zamieszczonej w załączniku do niniejszego sprawozdania, w celu uzgodnienia podejścia ogólnego na posiedzeniu Rady ds. TTE (Transport) w dniu 2 grudnia 2019 r.
 12. Wzywa się Radę do wyrażenia zgody na takie podejście ogólne. Ponadto Rada jest proszona o zwrócenie się do Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego o sfinalizowanie prac poprzez dostosowanie motywów niezawartych w podejściu ogólnym do artykułów i załączników zamieszczonych w uzgodnionym tekście.
-

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych
typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe
(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

[motywy niezamieszczone]

¹ Dz.U. C z , s. .

² Dz.U. C z , s. .

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

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

1) tytuł otrzymuje brzmienie:

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

2) art. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 1

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do:

- a) podatków od pojazdów ciężarowych,
- b) opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury nakładanych na pojazdy.

2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do pojazdów [...] **używanych** wyłącznie na nieuropejskich terytoriach państw członkowskich.

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

4. Państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu art. 7c ust. 5, art. 7g ust. 1 i 2 oraz art. 7g-a do opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury na infrastrukturze drogowej objętej umowami koncesyjnymi do czasu przedłużenia lub znaczącej zmiany umowy i w przypadku gdy:
- a) umowa została podpisana przed dniem [Dz.U.: wstawić datę wejścia w życie dyrektywy zmieniającej]; lub
 - b) oferty lub odpowiedzi na zaproszenia do negocjacji w procedurze negocjacyjnej zostały w ramach procesu udzielania zamówienia publicznego otrzymane przed dniem [Dz.U.: wstawić datę wejścia w życie dyrektywy zmieniającej].
5. Ust. 4 ma zastosowanie również do umów długoterminowych zawartych między podmiotem publicznym i niepublicznym, podpisanych przed dniem [Dz.U.: wstawić datę wejścia w życie dyrektywy zmieniającej], na wykonanie robót budowlanych lub zarządzanie usługami innymi niż wykonanie robót budowlanych nieobejmujących transferu ryzyka związanego z popytem.

Artykuł 2

Do celów niniejszej dyrektywy:

- 1) »transeuropejska sieć drogowa« oznacza infrastrukturę transportu drogowego, o której mowa w rozdziale II sekcja 3 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady³, przedstawioną na mapach w załączniku I do tego rozporządzenia;
- 2) »koszty budowy« oznaczają koszty związane z budową obejmujące, w stosownych przypadkach, koszty finansowe jednej z poniższych kategorii:
 - a) nowej infrastruktury lub nowych ulepszeń infrastruktury, w tym istotnych prac remontowych;

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

- b) infrastruktury lub ulepszeń infrastruktury, w tym istotnych prac remontowych, których realizację zakończono nie więcej niż 30 lat przed dniem 10 czerwca 2008 r., na których systemy pobierania opłat za przejazd stosowano już w dniu 10 czerwca 2008 r., lub których realizację zakończono nie więcej niż 30 lat przed ustanowieniem nowych systemów pobierania opłat za przejazd wprowadzonych po dniu 10 czerwca 2008 r.;
- c) infrastruktury lub ulepszeń infrastruktury, których realizację zakończono **więcej niż 30 lat** przed dniem 10 czerwca 2008 r., na których:
 - (i) państwo członkowskie ustanowiło system opłat za przejazd, który przewiduje pokrycie tych kosztów na podstawie umowy z operatorem systemu opłat lub na podstawie innych aktów prawnych, które mają równorzędny skutek i które weszły w życie przed dniem 10 czerwca 2008 r.; lub
 - (ii) państwo członkowskie może wykazać, że decyzja o wybudowaniu danej infrastruktury była uzależniona od tego, czy zakładany okres jej użytkowania będzie przekraczał 30 lat;
- 3) »koszty finansowe« oznaczają odsetki od pożyczek i zwrot z kapitału wniesionego przez udziałowców;
- 4) »istotne prace remontowe« oznaczają prace remontowe z wyłączeniem prac nieprzynoszących już żadnych korzyści użytkownikom dróg, w szczególności kiedy zamiast przeprowadzenia remontu położono nową nawierzchnię lub wykonano inne prace budowlane;
- 5) »autostrada« oznacza drogę specjalnie zaprojektowaną i wybudowaną dla ruchu pojazdów silnikowych, która nie obsługuje przylegających do niej posiadłości i która spełnia następujące kryteria:
 - a) z wyjątkiem specjalnych miejsc lub tymczasowych okoliczności, które to uniemożliwiają, ma oddzielne jezdnie dla obu kierunków ruchu, oddzielone od siebie nieprzeznaczonym do ruchu pasem rozdzielającym lub, wyjątkowo, w inny sposób;
 - b) nie krzyżuje się na jednym poziomie z żadną drogą, torami kolejowymi lub tramwajowymi, ścieżką dla rowerów ani drogą dla pieszych;
 - c) jest odpowiednio oznaczona jako autostrada;

- 6) »opłata za przejazd« oznacza określoną kwotę, obliczoną na podstawie odległości przebytej w obrębie danej infrastruktury i na podstawie rodzaju pojazdu, której uiszczenie przyznaje pojazdowi prawo do korzystania z infrastruktury i która obejmuje **co najmniej jedną z następujących opłat**:
- opłata infrastrukturalna;
 - opłata z tytułu zatorów komunikacyjnych;
 - opłata z tytułu kosztów zewnętrznych;
- 7) »opłata infrastrukturalna« oznacza opłatę pobieraną w celu odzyskania kosztów budowy, utrzymania, eksploatacji i rozwoju infrastruktury ponoszonych w danym państwie członkowskim;
- 8) »opłata z tytułu kosztów zewnętrznych« oznacza opłatę pobieraną w celu odzyskania kosztów [...] związanych z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym, [...] zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym lub **zanieczyszczeniem emisjami CO₂ spowodowanymi ruchem drogowym** [...];
- 8a) »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;
- 8b) »koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym« oznacza koszt szkód spowodowanych hałasem emitowanym przez pojazdy lub wywołanym oddziaływaniem między pojazdami a powierzchnią drogi;
- 8c) »koszt związany z emisjami CO₂ spowodowanymi ruchem drogowym« oznacza koszt **szkód spowodowanych emitowaniem dwutlenku węgla podczas eksploatacji pojazdu**;
- 9) »zator komunikacyjny« oznacza sytuację, gdy natężenie ruchu zbliża się do przepustowości drogi lub ją przekracza;
- 10) »opłata z tytułu zatorów komunikacyjnych« oznacza opłatę nakładaną na pojazdy w celu odzyskania kosztów poniesionych wskutek zatorów komunikacyjnych w państwie członkowskim [...];

- 11) [...]
- 12) [...]
- 13) »opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej« oznacza łączne wpływy z opłaty infrastrukturalnej w danym okresie podzielone przez liczbę pojazdokilometrów przebytych przez pojazdy ciężkie na odcinkach drogi, na których w tym okresie pobierana jest opłata;
- 14) »opłata za korzystanie z infrastruktury« oznacza określoną kwotę, której zapłata daje pojazdowi prawo do korzystania przez dany okres z infrastruktury, o której mowa w art. 7 ust. 1 i 2;
- 15) »pojazd« oznacza [...] **pojazd silnikowy lub przegubowy zespół pojazdów, przeznaczone lub wykorzystywane do przewozu drogowego osób lub towarów;**
- 16) »pojazd ciężki« oznacza [...] **pojazd silnikowy, którego maksymalna dopuszczalna masa przekracza 3,5 tony;**
- 17) »pojazd ciężarowy« oznacza pojazd przeznaczony do przewozu towarów mający maksymalną dopuszczalną masę przekraczającą 3,5 tony;
- 18) »autokar [...] i autobus« oznacza pojazd przeznaczony do przewozu więcej niż 8 osób, poza kierowcą, i mający maksymalną dopuszczalną masę przekraczającą 3,5 tony;
- 19) »pojazd lekki« oznacza [...] **pojazd, którego maksymalna dopuszczalna masa nie przekracza 3,5 tony;**

- 20) »samochód osobowy« oznacza pojazd [...] obejmujący nie więcej niż osiem miejsc siedzących oprócz siedzenia kierowcy i mający maksymalną dopuszczalną masę nieprzekraczającą 3,5 tony lub też oznacza samochód kempingowy;
- 21) »mikrobus« oznacza pojazd przeznaczony do przewozu więcej niż ośmiu osób, poza kierowcą, i mający maksymalną dopuszczalną masę nieprzekraczającą 3,5 tony;
- 21a) »samochód kempingowy« oznacza pojazd z przestrzenią mieszkalną, zawierający sprzęt, taki jak: siedzenia i stół, miejsce do spania, które może zostać przekształcone z siedzeń, urządzenia kuchenne i instalacje magazynowe, mający maksymalną dopuszczalną masę nieprzekraczającą 3,5 tony;
- 22) »[...] lekki pojazd użytkowy» oznacza pojazd przeznaczony do przewozu towarów i mający maksymalną dopuszczalną masę nieprzekraczającą 3,5 tony;
- 23) [...]
- 23) »pojazd bezemisyjny« oznacza:
- (i) samochód osobowy lub lekki pojazd użytkowy bez silnika spalinowego wewnętrznego spalania; lub
 - (ii) pojazd ciężki zdefiniowany w art. 3 pkt 11 rozporządzenia (UE) 2019/1242⁴ ;
- 24) »przewoźnik« oznacza każde przedsiębiorstwo transportu drogowego towarów lub osób;

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202–240).

- 25) »pojazd kategorii ‘EURO 0’, ‘EURO I’, ‘EURO II’, ‘EURO III’, ‘EURO IV’, ‘EURO V’, ‘EEV’, ‘EURO VI’« oznacza pojazd ciężki spełniający limity emisji określone w załączniku 0;
- 26) »rodzaj pojazdu **ciężkiego**« oznacza kategorię, do której pojazd ciężki należy, biorąc pod uwagę liczbę osi, wymiary, masę lub inne czynniki klasyfikacji pojazdów uwzględniające stopień uszkodzenia dróg, np. system klasyfikacyjny odwołujący się do stopnia uszkodzenia dróg określony w załączniku IV, pod warunkiem że zastosowany system klasyfikacyjny opiera się na właściwościach pojazdu, które są zawarte w dokumentacji pojazdu stosowanej we wszystkich państwach członkowskich albo są widoczne gołym okiem;
- 26a) »podgrupa pojazdów« oznacza grupę pojazdów zdefiniowaną w art. 3 pkt 8 rozporządzenia (UE) 2019/1242;**
- 27) »umowa koncesyjna« oznacza **koncesję** [...] na roboty budowlane **lub koncesję na usługi** zdefiniowane w art. [...] **5 pkt 1** dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/ [...] **23/UE**⁵;
- 28) »opłata za przejazd pobierana w ramach koncesji« oznacza opłatę za przejazd pobieraną przez koncesjonariusza na podstawie umowy koncesyjnej;
- 29) »znacząco zmieniony system pobierania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury« oznacza system pobierania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury, w **którym zmiana stawek według oczekiwań spowoduje wzrost wpływów o więcej niż 10 % w porównaniu z poprzednim rokiem obrotowym, z wyłączeniem gdy jest to skutkiem zwiększenia ruchu drogowego i po uwzględnieniu korekty z tytułu inflacji mierzonej poprzez zmiany w ogólnounijnym zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych z wyłączeniem energii i żywności nieprzetworzonej, opublikowanym przez Komisję (Eurostat);**
- [...]

⁵ 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**).

- 30) **»pierwsza wartość odniesienia« oznacza dla każdej podgrupy pojazdów wartość emisji CO₂ odpowiadającą najniższemu 10. percentylowi danych z monitorowania, o których mowa w art. 7g-a, z wyłączeniem pojazdów bezemisyjnych przy obliczaniu tych wartości;**
- 31) **»druga wartość odniesienia« oznacza dla każdej podgrupy pojazdów wartość emisji CO₂ odpowiadającą najniższemu 20. percentylowi danych z monitorowania, o których mowa w art. 7g-a, z wyłączeniem pojazdów bezemisyjnych przy obliczaniu tych wartości.**

Do celów pkt 2:

- a) odsetek kosztów budowy, który należy uwzględnić, nie może w żadnym przypadku przekroczyć odsetka aktualnego zakładanego okresu użytkowania komponentów infrastruktury, pozostałego w dniu 10 czerwca 2008 r. lub w dniu, w którym wprowadzono nowe systemy pobierania opłat za przejazd, jeżeli nastąpiło to później;
- b) koszty infrastruktury lub jej ulepszeń mogą obejmować wszelkie szczególne wydatki na infrastrukturę mające na celu zmniejszenie uciążliwości związanych z hałasem lub zwiększenie bezpieczeństwa drogowego oraz rzeczywiste wydatki poniesione przez operatora infrastruktury na obiektywne względy ekologiczne, takie jak ochrona gleb przed zanieczyszczeniem.”;

[*skreślony*: [...]]

- 3) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

1. Bez uszczerbku dla art. 9 ust. 1a państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury w transeuropejskiej sieci drogowej lub na pewnych odcinkach tej sieci oraz na innych dodatkowych odcinkach swoich sieci autostrad, które nie stanowią części transeuropejskiej sieci drogowej, na warunkach określonych w ust. 3–**8a** [...] niniejszego artykułu oraz w art. 7a–7k.
2. Ust. 1 nie narusza prawa państw członkowskich, zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, do stosowania opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury na innych drogach, pod warunkiem że nałożenie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury na tych innych drogach nie jest dyskryminujące względem międzynarodowego ruchu drogowego i nie powoduje zakłóceń konkurencji między przewoźnikami. Opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury na drogach innych niż drogi należące do transeuropejskiej sieci drogowej oraz niebędących autostradami muszą spełniać warunki określone w ust. 3 i 4 niniejszego artykułu oraz w art. 7a i art. 7j ust. 1, 2 i 4.
- 2a. **Bez uszczerbku dla innych przepisów niniejszej dyrektywy niezależnie od siebie mogą być wprowadzane lub utrzymywane opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury dla różnych kategorii pojazdów, takich jak pojazdy ciężkie, pojazdy ciężarowe, autokary i autobusy, pojazdy lekkie, lekkie pojazdy użytkowe i samochody osobowe.**
3. Państwa członkowskie nie nakładają jednocześnie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury na jednym odcinku drogi na żadną określoną kategorię pojazdów. Państwo członkowskie, które pobiera opłatę za korzystanie z infrastruktury na swojej sieci, może jednak nałożyć także opłaty za przejazd z tytułu korzystania z mostów, tuneli i przejazdów przez przełęcze górskie.

Państwa członkowskie mogą postanowić o niestosowaniu art. 7c ust. 5 i art. 7g-a ust. 1 do takich opłat za przejazd z tytułu korzystania z mostów, tuneli i przejazdów przez przełęcze górskie, w przypadku gdy spełnione są jeden lub oba z poniższych warunków:

- a) stosowanie art. 7c ust. 5 i art. 7g-a ust. 1 nie byłoby technicznie wykonalne w celu wprowadzenia takiego zróżnicowania w danym systemie opłat za przejazd;
- b) stosowanie art. 7c ust. 5 i art. 7g-a ust. 1 spowodowałoby zmianę tras ruchu pojazdów powodujących największe zanieczyszczenia, wywołując negatywne skutki w zakresie bezpieczeństwa drogowego i zdrowia publicznego.

Państwo członkowskie, które postanawia o niestosowaniu art. 7c ust. 5 i art. 7g-a ust. 1 zgodnie z akapitem drugim niniejszego ustępu, powiadamia Komisję o swojej decyzji.

- 4. Opłaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury nie mogą być dyskryminujące, bezpośrednio ani pośrednio, ze względu na narodowość użytkownika drogi ani ze względu na to, w którym państwie członkowskim lub państwie trzecim ma on siedzibę lub zarejestrował pojazd, ani ze względu na miejsce rozpoczęcia lub miejsce docelowe operacji transportowej.
- 4a. **Państwa członkowskie mogą przewidzieć obniżone stawki opłat za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury i wyłączyć odcinki dróg o niskim natężeniu ruchu na obszarach słabo zaludnionych.**
- 5. Państwa członkowskie mogą przewidzieć obniżone stawki opłat za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury lub zwolnienia z obowiązku uiszczania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury w przypadku:
 - (i) pojazdów ciężkich zwolnionych z wymogu instalowania i używania urządzeń rejestrujących na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014⁶; oraz
 - (ii) **każdego pojazdu** [...] objętego warunkami określonymi w art. 6 ust. 2 lit. a), b) i c) niniejszej dyrektywy.

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

6. [...]
7. [...] .
8. W odniesieniu do pojazdów [...] **ciężarowych** do dnia [...] [*Dz.U.: wstawić datę przypadającą osiem lat od wejścia w życie*] państwo członkowskie może zdecydować o stosowaniu opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury jedynie w odniesieniu do pojazdów **ciężarowych** o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 12 ton, jeżeli uzna, że rozszerzenie ich na pojazdy **ciężarowe** poniżej 12 ton miałyby następujące skutki:
- a) spowodowałyby, poprzez przeniesienie ruchu drogowego, znaczące niekorzystne skutki dla płynnego ruchu pojazdów, dla środowiska, poziomów hałasu, zatorów komunikacyjnych, zdrowia lub bezpieczeństwa drogowego;
 - b) pociągnęłyby za sobą koszty administracyjne w wysokości powyżej [...] **15%** dodatkowych wpływów, jakie zostałyby uzyskane w wyniku tego rozszerzenia; **lub**
 - c) **dotyczyłoby kategorii pojazdów, która nie odpowiada za więcej niż 10 % kosztów infrastruktury, które można ująć w opłatach.**

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

- 8a. **W przypadku gdy opłaty za przejazd mają zastosowanie do wszystkich pojazdów ciężkich, państwa członkowskie mogą zdecydować o odzyskaniu różnego odsetka kosztów od autokarów i autobusów, z jednej strony, i od pojazdów ciężarowych, z drugiej strony.**

9. [...]
10. [...]”;
- 4) art. 7a otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7a

1. Opłaty za korzystanie z infrastruktury są proporcjonalne do czasu trwania korzystania z infrastruktury.
2. W przypadku stosowania opłat za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów ciężkich korzystanie z infrastruktury jest możliwe przez co najmniej następujący okres: dzień, tydzień, miesiąc i rok. Stawka miesięczna nie przekracza 10 % stawki rocznej, stawka tygodniowa nie przekracza 5 % stawki rocznej, a stawka dzienna nie przekracza 2 % stawki rocznej. **Państwo członkowskie może stosować stawki roczne jedynie w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych w tym państwie członkowskim.**

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

3. 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 lub oba te okresy oraz rok. Stawka dwumiesięczna nie przekracza **33 %** stawki rocznej [...], a stawka miesięczna nie przekracza **20 %** stawki rocznej. [...] Stawka 10-dniowa nie przekracza **13%** stawki rocznej.

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

W odniesieniu do systemów opłat za korzystanie z infrastruktury przyjętych przed dniem [...] **[Dz.U.: wstawić datę wejścia w życie]** państwa członkowskie mogą utrzymać stawki wyższe niż limity określone w akapicie pierwszym, które obowiązywały przed tą datą, i odpowiadające im wyższe stawki w odniesieniu do innych okresów użytkowania, zgodnie z zasadą równego traktowania. Z chwilą wejścia w życie znacząco zmienionego systemu pobierania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury, a najpóźniej od dnia [...] **[Dz.U.: wstawić datę przypadającą osiem lat od wejścia w życie]**, muszą one jednak przestrzegać limitów określonych w akapitach pierwszym i drugim.

4. Jeżeli chodzi o mikrobusy i [...] **lekkie pojazdy użytkowe**, państwa członkowskie muszą przestrzegać ust. 2 albo 3. [...] Państwa członkowskie [...] **mogą** jednak dla mikrobusów i [...] **lekkich pojazdów użytkowych** ustanowić **stawki** opłat za korzystanie z infrastruktury na poziomie **innym** niż dla samochodów osobowych [...].”;

4a) art. 7b otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7b

1. Opłata infrastrukturalna **dla pojazdów ciężkich** opiera się na zasadzie odzyskiwania kosztów infrastruktury. Opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej **dla pojazdów ciężkich** jest powiązana z kosztami budowy, eksploatacji, utrzymania i rozwoju danej sieci infrastruktury. Opłata infrastrukturalna wyliczana na podstawie średniej ważonej może także uwzględniać zwrot z kapitału lub marżę zysku opartą na warunkach rynkowych.
2. Uwzględnione koszty odnoszą się do sieci lub tej jej części, na której pobierane są opłaty infrastrukturalne **dla pojazdów ciężkich**, oraz do objętych tymi opłatami pojazdów. Państwa członkowskie mogą zdecydować o odzyskiwaniu tylko określonego odsetka tych kosztów.”;

- 5) art. 7c otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7c

1. Państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzić opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych, powiązaną z kosztem **zanieczyszczenia** powietrza, [...] zanieczyszczenia hałasem, **zanieczyszczenia emisjami CO₂ spowodowanymi ruchem drogowym** lub [...] **jakąkolwiek ich kombinacją.**

W przypadku stosowania opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem przez pojazdy ciężkie [...] **państwa członkowskie różnicują tę opłatę** i [...] ustalają **ją** zgodnie z minimalnymi wymogami i metodami, o których mowa w załączniku IIIa; opłata ta nie przekracza wartości odniesienia określonych w załączniku IIIb.

2. Uwzględnione koszty odnoszą się do sieci lub tej jej części, na której pobierane są opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, oraz do objętych tymi opłatami pojazdów. Państwa członkowskie mogą zdecydować o odzyskiwaniu tylko określonego odsetka tych kosztów.
3. Opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych powiązane z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym nie mają zastosowania do pojazdów ciężkich, które spełniają najsurowsze normy emisji EURO.

Stosowanie akapitu pierwszego ustaje po czterech latach od daty rozpoczęcia stosowania przepisów wprowadzających te normy.

- 3a. **Państwo członkowskie może odstąpić od wymogu różnicowania opłat infrastrukturalnej lub opłat za korzystanie z infrastruktury zgodnie z art. 7g-a ust. 1a, w przypadku gdy opłata z tytułu kosztów zewnętrznych dla emisji CO₂ jest pobierana i różnicowana zgodnie z wartościami odniesienia opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych dla emisji CO₂ określonymi w załączniku IIIc lub akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 3c.**

Oplata z tytułu kosztów zewnętrznych dla emisji CO₂ może być połączona z opłatą infrastrukturalną, która została zróżnicowana zgodnie z art. 7g-a.

- 3b. **W odniesieniu do autobusów i autokarów państwa członkowskie mogą zdecydować o stosowaniu wartości takich samych lub niższych niż określone w załączniku IIIc.**

3c. Komisja przyjmie zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9c ust. 3, akty wykonawcze w celu określenia wartości odniesienia opłat z tytułu kosztów zewnętrznych dla emisji CO₂ w stosunku do pojazdów należących do 2. i 3. klasy emisji CO₂, o których mowa w art. 7g-a ust. 1a, i w celu zmiany tych wartości w odniesieniu do pojazdów niskoemisyjnych. Te akty wykonawcze zostaną przyjęte w ciągu roku po tym, jak dane odniesienia emisji CO₂, niezbędne do obliczenia wartości kosztów zewnętrznych dla klasy pojazdów, o których mowa w załączniku IIIc, zostaną po raz pierwszy opublikowane przez Komisję na podstawie art. 11 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242.

[3d. *skreślony*]

3e. W odniesieniu do emisji CO₂ państwa członkowskie mogą stosować wyższe opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych niż wartości odniesienia określone w załączniku IIIc, pod warunkiem że jest to czynione w sposób niedyskryminacyjny i opłaty te są ograniczone do co najwyżej dwukrotności wartości określonych w załączniku IIIc. W przypadku gdy państwa członkowskie stosują niniejszy ustęp, uzasadniają swoją decyzję i powiadamiają o niej Komisję.

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

5. Od dnia [...] **[Dz.U.: wstawić datę przypadającą cztery lata od wejścia w życie]** te 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 w środowisku wyrządzone przez pojazdy ciężkie są **najbardziej znaczące**. [...]"⁷;

⁷ **Należy dodać nowy motyw: Państwo członkowskie powinno mieć możliwość ograniczenia, w stosownych przypadkach, stosowania opłat z tytułu kosztów zewnętrznych dla pojazdów ciężkich do tych części sieci, na których stosuje się opłaty infrastrukturalne.**

5a) art. 7d otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7d

Sześć miesięcy po przyjęciu przyszłych i surowszych norm emisji EURO Komisja przedstawi, w stosownych przypadkach, wniosek ustawodawczy w celu określenia odpowiednich wartości odniesienia w załączniku IIIb.”;

6) dodaje się art. 7da w brzmieniu:

„Artykuł 7da

1. Państwo członkowskie może, zgodnie z wymogami określonymi w załączniku V, wprowadzić opłatę z tytułu zatorów komunikacyjnych na dowolnym odcinku swojej sieci drogowej, na której występują zatory komunikacyjne. Opłata z tytułu zatorów komunikacyjnych może być stosowana wyłącznie na tych odcinkach dróg, które są regularnie zatłoczone, i wyłącznie w okresach, gdy z reguły są one zatłoczone.
2. Państwa członkowskie określają odcinki dróg i okresy, o których mowa w ust. 1, w oparciu o obiektywne kryteria związane z poziomem narażenia dróg i ich otoczenia na zatory komunikacyjne, takie jak przeciętne opóźnienia lub średnia długość kolejek.
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. **Państwa członkowskie mogą częściowo lub całkowicie zwolnić z opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych mikrobusy, autokary i autobusy.**
4. Opłata z tytułu zatorów komunikacyjnych odzwierciedla koszty spowodowane przez pojazd wobec innych użytkowników dróg i pośrednio wobec społeczeństwa, [...] **przestrzega wartości odniesienia** określonych w załączniku VI dla każdego określonego rodzaju drogi **oraz jest zgodna z minimalnymi wymogami, o których mowa w załączniku V.** W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza zastosować opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych wyższe od wartości odniesienia określonych w załączniku VI, powiadamia o tym Komisję zgodnie z wymogami, o których mowa w załączniku V.

5. Państwa członkowskie ustanawiają odpowiednie mechanizmy monitorowania wpływu opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych oraz przeglądu ich poziomu. Państwa członkowskie dokonują przeglądu poziomu opłat regularnie, nie rzadziej niż co trzy lata w celu zapewnienia, aby opłaty te nie były wyższe niż koszty zatorów komunikacyjnych występujących w tym państwie członkowskim i powstałe na tych odcinkach dróg, które są objęte opłatą z tytułu zatorów komunikacyjnych.”;

6a) art. 7e ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1. Państwa członkowskie obliczają maksymalny poziom opłaty infrastrukturalnej **dla pojazdów ciężkich**, używając metody opartej na podstawowych zasadach obliczeniowych określonych w **art. 7b i** załączniku III.
2. W przypadku opłat za przejazd pobieranych w ramach koncesji maksymalny poziom opłaty infrastrukturalnej **dla pojazdów ciężkich** nie przekracza poziomu, który wynikałby z użycia metody opartej na podstawowych zasadach obliczeniowych określonych w **art. 7b i** załączniku III. Równowartość tych poziomów ocenia się na podstawie okresu odniesienia o racjonalnej długości odpowiedniej do charakteru danej koncesji.”;
- 7) art. 7f i 7 g otrzymują brzmienie:

„Artykuł 7f

1. Po powiadomieniu Komisji państwo członkowskie może dodać dopłatę do opłaty infrastrukturalnej, nałożonej na określonych odcinkach dróg, które są regularnie zatłoczone, lub których użytkowanie przez pojazdy powoduje znaczne szkody w środowisku, jeżeli spełnione są następujące warunki:
- a) wpływy uzyskane z dopłat są inwestowane w finansowanie **rozwoju usług transportowych lub w budowę lub utrzymanie** infrastruktury w ramach sieci bazowej, określonej zgodnie z rozdziałem III 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 co odcinek drogi obłożony dopłatą;

- 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 sieci bazowej; w takich przypadkach dopłata nie może przekraczać 25 %. **W przypadku gdy co najmniej dwa państwa członkowskie stosują dopłaty w tym samym korytarzu, dopłata nie może przekraczać 50 %;**
 - c) zastosowanie dopłaty nie spowoduje niesprawiedliwego traktowania przewoźników komercyjnych w porównaniu z pozostałymi użytkownikami dróg;
 - d) opis dokładnej lokalizacji dopłaty oraz dowód decyzji o finansowaniu budowy korytarzy sieci bazowej, o których mowa w lit. a), zostaną przedłożone Komisji przed wprowadzeniem dopłaty;
 - e) okres, w którym dopłata ma być stosowana, jest z góry określony i ograniczony oraz jest zgodny, pod względem oczekiwanych wpływów, z planami finansowymi oraz z analizą kosztów i korzyści w odniesieniu do projektów współfinansowanych z wpływów pochodzących z dopłaty.
- 1a. W przypadku nowych projektów transgranicznych dopłatę można zastosować jedynie za zgodą wszystkich państw członkowskich zaangażowanych w taki projekt.
2. Dopłatę można stosować w odniesieniu do opłaty infrastrukturalnej zróżnicowanej zgodnie z art. 7g, **7g-a** lub 7ga.
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. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z [...] procedurą **sprawdzającą**, o której mowa w art. 9c ust. [...] **3.**

4. [...]
5. Dopłaty nie można stosować na odcinkach dróg, na których stosuje się opłatę z tytułu zatorów komunikacyjnych.

Artykuł 7g

1. [...] **O**plata infrastrukturalna może być różnicowana po to, aby zmniejszyć zatory komunikacyjne, zminimalizować szkody w infrastrukturze i zoptymalizować wykorzystanie danej infrastruktury lub promować bezpieczeństwo drogowe, pod warunkiem że spełnione są następujące warunki:
- a) zróżnicowanie jest przejrzyste, podane do publicznej wiadomości i obowiązuje wszystkich użytkowników na równych warunkach;
 - b) zróżnicowanie jest zależne od pory dnia, kategorii dnia lub pory roku;
 - c) żadna opłata infrastrukturalna nie jest wyższa o więcej niż 175 % maksymalnego poziomu opłaty infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej, o której mowa w art. 7b;
 - d) okresy dużego natężenia ruchu, w których pobiera się wyższe opłaty infrastrukturalne w celu zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, nie przekraczają pięciu godzin w ciągu doby;
 - e) zróżnicowanie jest opracowane i stosowane w sposób przejrzysty i neutralny pod względem wpływów, na odcinku drogi, na którym występują zatory komunikacyjne, w formie wprowadzenia na tym samym odcinku drogi obniżonych stawek opłat za przejazd w odniesieniu do [...] **użytkowników dróg** przejeżdżających poza godzinami dużego natężenia ruchu i podwyższonych stawek opłat za przejazd – w odniesieniu do [...] **użytkowników dróg** przejeżdżających w godzinach dużego natężenia ruchu;
 - f) **na danym odcinku drogi nie pobiera się opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych.**

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

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

Od dnia [Dz.U.: wstawić datę wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] państwa członkowskie mogą dla pojazdów bezemisyjnych stosować obniżkę w wysokości do 75 % w porównaniu z opłatą w odniesieniu do najsurowszych norm emisji.

Państwo członkowskie może jednak zastosować odstępstwo od wymogu różnicowania opłaty infrastrukturalnej w przypadku wystąpienia jednej z następujących okoliczności:

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

O każdym takim odstępstwie lub zwolnieniu powiadamia się Komisję.

3. Jeżeli w przypadku kontroli kierowcy lub, w stosownym przypadku, przewoźnik nie jest w stanie przedstawić dokumentów pojazdu koniecznych do ustalenia klasy emisji tego pojazdu do celów ust. 2 i **jeżeli dostawca europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS), w stosownym przypadku, nie jest w stanie przedstawić tych informacji**, państwa członkowskie mogą zastosować opłaty za przejazd w wysokości do najwyższego możliwego poziomu.

4. **Zróżnicowania, o których mowa w niniejszym artykule, nie mogą mieć na celu spowodowania zmian wpływów finansowych.”;**

7a) **dodaje się art. 7g-a w brzmieniu:**

„Artykuł 7g-a

1. **Państwa członkowskie stosują zróżnicowanie opłat infrastrukturalnych i opłat za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów ciężkich zgodnie z niniejszym artykułem.**

Zróżnicowanie to stosuje się do podgrupy pojazdów ciężkich po dwóch latach od wejścia w życie aktu wykonawczego odnoszącego się do danej podgrupy, o której mowa w ust. 2 lub 3.

Od tej daty państwa członkowskie zaprzestają stosowania zróżnicowania według klasy emisji EURO przewidzianego w art. 7g w odniesieniu do odnośnego pojazdu ciężkiego.

1a. **Dla każdego rodzaju pojazdów ciężkich państwa członkowskie ustanawiają następujące klasy emisji CO₂:**

- a) **1. klasa emisji CO₂ – pojazdy, które nie należą do żadnej z klas emisji CO₂, o których mowa w lit. b)–e);**
- b) **2. klasa emisji CO₂ – pojazdy o emisjach CO₂ mniejszych lub równych drugiej wartości odniesienia dla ich konkretnej podgrupy pojazdów, ale nienależące do żadnej z klas emisji CO₂, o których mowa w lit. c)–e);**
- c) **3. klasa emisji CO₂ – pojazdy o emisjach CO₂ mniejszych lub równych pierwszej wartości odniesienia dla ich konkretnej podgrupy pojazdów, ale nienależące do żadnej z klas emisji CO₂, o których mowa w lit. d)–e);**

- d) 4. klasa emisji CO₂ – niskoemisyjne pojazdy ciężkie, zdefiniowane w art. 3 pkt 12 rozporządzenia (UE) 2019/1242;
- e) 5. klasa emisji CO₂ – pojazdy bezemisyjne.

1b. Najwyższy poziom opłaty infrastrukturalnej lub opłaty za korzystanie z infrastruktury, dla danego typu pojazdu ciężkiego, ma zastosowanie do pojazdów w 1. klasie emisji CO₂. Obniżone opłaty mają zastosowanie do pojazdów w 2., 3., 4. i 5. klasie emisji CO₂ w następujący sposób:

- 2. klasa emisji CO₂ – obniżenie o 5–15 % w porównaniu z opłatą mającą zastosowanie do 1. klasy emisji CO₂;
- 3. klasa emisji CO₂ – obniżenie o 15–30 % w porównaniu z opłatą mającą zastosowanie do 1. klasy emisji CO₂;
- 4. klasa emisji CO₂ – obniżenie o 30–50 % w porównaniu z opłatą mającą zastosowanie do 1. klasy emisji CO₂;
- 5. klasa emisji CO₂ – obniżenie o 50–75 % w porównaniu z opłatą mającą zastosowanie do 1. klasy emisji CO₂.

2. Dla pojazdów ciężkich, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. a)–d) rozporządzenia (UE) 2019/1242, Komisja ustanawia w drodze aktów wykonawczych, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9c ust. 3, pierwszą i drugą wartość odniesienia, zdefiniowane, odpowiednio, w art. 2 pkt 30 i 31. Te wartości odniesienia opierają się na danych z monitorowania, o których mowa w art. 1 akapit drugi rozporządzenia (UE) 2019/1242. Komisja przyjmie takie akty wykonawcze w terminie 6 miesięcy od opublikowania emisji odniesienia CO₂ zdefiniowanych art. 3 pkt 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242 dla poszczególnych podgrup pojazdów ciężkich.

Ponadto Komisja przyjmie akty wykonawcze, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9c ust. 3, ustalające nowe wartości odniesienia w terminie 6 miesięcy od wejścia w życie jakiegokolwiek odpowiedniego dostosowania emisji odniesienia CO₂ przyjętego na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/1242.

3. **W odniesieniu do pojazdów ciężkich nieobjętych ust. 2 Komisja w drodze aktów wykonawczych ustanawia pierwszą i drugą wartość odniesienia na podstawie emisji CO₂ – dla każdej grupy pojazdów ciężkich – opublikowanych zgodnie z art. 10 rozporządzenia (UE) 2018/956. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9c ust. 3, w ciągu roku od przekazania Komisji danych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/956.**

W odniesieniu do ustanowienia 4. klasy emisji CO₂ Komisja stosuje metodę opisaną w pkt 3 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/1242.

4. **Komisja przyjmuje akty wykonawcze, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 9c ust. 3, w celu dostosowania – dla pojazdów, o których mowa w ust. 2 i 3, w oparciu o dane z monitorowania – wartości percentyla zdefiniowanych w art. 2 pkt 30 i 31 do rozdzielenia klas emisji CO₂, o których mowa w ust. 1a. Pierwszy akt wykonawczy zostanie przyjęty do dnia 31 grudnia 2026 r., a kolejne będą przyjmowane co pięć lat.**

Dostosowane wartości zaczną być stosowane 12 miesięcy od wejścia w życie danego aktu wykonawczego.

7. **Zróżnicowania, o których mowa w niniejszym artykule, nie mogą mieć na celu spowodowania zmian wpływów finansowych.”;**

- 8) **dodaje się art. 7ga w brzmieniu:**

„Artykuł 7ga

1. **W odniesieniu do pojazdów lekkich państwa członkowskie mogą różnicować opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury w zależności od ekologiczności pojazdu, zdefiniowanej poprzez indywidualne łączne lub ważone łączne emisje CO₂, zapisane w pozycji 49 świadectwa zgodności pojazdu i poprzez wyniki w zakresie emisji Euro.**

Niższe stawki opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury mają zastosowanie do samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, które spełniają oba poniższe warunki:

- a) ich indywidualne emisje CO₂, określone zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/1151⁸, wynoszą zero lub są poniżej następujących poziomów:
 - (i) w okresie 2021–2024: średnia – ważona liczbą nowo zarejestrowanych samochodów osobowych lub lekkich pojazdów użytkowych w danym roku – docelowych indywidualnych poziomów emisji określonych dla poszczególnych producentów zgodnie z pkt 4 odpowiednio części A i B załącznika I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁹;
 - (ii) w okresie 2025–2029: docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów określone zgodnie z pkt 6.1.1 odpowiednio części A i B załącznika I do tego rozporządzenia;
 - (iii) w okresie po 2030 r.: docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów określone zgodnie z pkt 6.1.2 części A i B załącznika I do tego rozporządzenia;
- b) ich emisje zanieczyszczeń, określone zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/1151, ustalone są w tabeli w załączniku VII do niniejszej dyrektywy.

⁸ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008.

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011.

3. Jeżeli w przypadku kontroli kierowca lub, w stosownym przypadku, przewoźnik **lub dostawca europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS), w stosownym przypadku, nie są** w stanie ustalić poziomów emisji pojazdu, państwa członkowskie mogą zastosować opłatę za przejazd lub roczną opłatę za korzystanie z infrastruktury w wysokości do najwyższego możliwego poziomu.”;
- 9) w art. 7h wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:
- „Co najmniej na sześć miesięcy przed wdrożeniem nowego lub znacząco zmienionego systemu pobierania opłat za przejazd przewidującego opłatę infrastrukturalną państwa członkowskie przekazują Komisji.”;
- aa) **dodaje się ust. 1a w brzmieniu:**
- „1a. Wysyłając informacje do Komisji zgodnie z ust. 1, państwo członkowskie może przewidzieć lub uwzględnić więcej niż jedną zmianę systemu pobierania opłat za przejazd przewidującego opłatę infrastrukturalną. Wdrożenie takiej przewidywanej zmiany, o której Komisja została już poinformowana, nie podlega przepisom ust. 1.”;**
- b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. Przed wdrożeniem nowego lub znacząco zmienionego systemu pobierania opłat za przejazd przewidującego opłatę z tytułu kosztów zewnętrznych państwa członkowskie informują Komisję o danej sieci, przewidywanych stawkach dla poszczególnych kategorii pojazdów i klas emisji **oraz, w stosownych przypadkach, powiadamiają Komisję zgodnie z załącznikiem IIIa pkt 2 lub załącznikiem V pkt 2.**”;
- c) skreśla się ust. 4;

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

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

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

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

aa) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Państwa członkowskie mogą przewidzieć zniżki lub ulgi w odniesieniu do opłaty infrastrukturalnej dla samochodów osobowych w przypadku częstych użytkowników, w szczególności w obszarach rozproszonych osiedli i na obrzeżach miast. Mniejsze wpływy ze względu na zniżkę udzielaną częstym użytkownikom nie są rekompensowane kosztem innych rzadziej korzystających użytkowników.”;

b) w ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:

„3. Z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 7g ust. 1 lit. b) [...] 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.”;

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

a) ust. 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„W tym celu państwa członkowskie współpracują w ustanawianiu metod umożliwiających użytkownikom dróg całodobowe uiszczanie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury, przynajmniej **elektronicznie lub** w głównych punktach sprzedaży, za pomocą powszechnie przyjętych środków płatności na obszarze i poza obszarem państw członkowskich, w których opłaty te są stosowane. **Państwa członkowskie nie są zobowiązane do dostarczania fizycznych punktów płatności.**”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku gdy 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 dostarczanym użytkownikowi drogi, w miarę możliwości z wykorzystaniem środków elektronicznych. **Użytkownik drogi może wyrazić zgodę na nieotrzymanie pokwitowania.**”;

c) ust. 4 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W przypadkach, w których jest to możliwe z ekonomicznego punktu widzenia, państwa członkowskie nakładają i pobierają opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych i opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych za pomocą systemu elektronicznego poboru **opłat drogowych**, który spełnia [...] **przepisy art. [...] 3 ust. 1** dyrektywy [...] **(UE) 2019/520.**”;

12) art. 7k otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7k

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

13) art. 8 ust. 2 lit. a) i b) [...] otrzymują brzmienie:

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

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

14) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 skreśla się akapit drugi;

[...] [...] [...] [...] [...];

14a) w art. 9c dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

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

15) art. 9d i 9e otrzymują brzmienie:

„Artykuł 9d

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 9e w celu zmiany załącznika 0, **wzorów w sekcjach 4.1 i 4.2 załącznika IIIa oraz wartości w tabeli [...] 1 [...]** w załączniku IIIb [...], aby dostosować je do postępu naukowego i technicznego.

Artykuł 9e

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w [...] art. 9d, powierza się Komisji na [...] **okres pięciu lat** od dnia [*Dz.U.: wstawić datę wejścia w życie niniejszej dyrektywy*]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień **nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat.** Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu **nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.**

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w [...] art. 9d, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go jednocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie [...] art. 9d wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;
- 16) skreśla się art. 9f i 9g;
- 17) art. 10a otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10a

1. Kwoty wyrażone w euro określone w załączniku II oraz kwoty wyrażone w centach określone w tabeli [...] 1 [...] w załączniku IIIb są co dwa lata poddawane przeglądowi, aby uwzględnić zmiany w ogólnounijnym zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych z wyłączeniem energii i żywności nieprzetworzonej publikowanym przez Komisję (Eurostat). Pierwsze dostosowanie następuje do dnia 31 marca [***Dz.U.: wstawić rok przypadający dwa lata od wejścia w życie niniejszej dyrektywy***].

Kwoty te są dostosowywane automatycznie poprzez [...] **dostosowanie** kwoty podstawowej wyrażonej w euro lub w centach o procentową wartość zmiany tego indeksu. Otrzymane kwoty zaokrąglane są w górę do liczby całkowitej w euro w odniesieniu do załącznika II i do dziesiętnej części centa – w odniesieniu do załącznika IIIb.

2. Do dnia 31 marca roku następującego po upływie dwóch lat kalendarzowych, o których mowa w ust. 1, Komisja publikuje w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* wysokość dostosowanych kwot, o których mowa w ust. 1. Kwoty te wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po publikacji.”;

- 18) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

1. **Co pięć lat** [...] państwa członkowskie podają do wiadomości publicznej w formie zbiorczej sprawozdanie dotyczące opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury nakładanych na ich terytorium [...].
2. Sprawozdanie podawane do wiadomości publicznej na podstawie ust. 1 zawiera informacje dotyczące:
 - a) opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych pobieranych w przypadku każdej kombinacji klasy pojazdu, typu drogi i okresu;
 - b) zróżnicowania opłat infrastrukturalnych **lub opłat za korzystanie z infrastruktury** w zależności od **kategorii pojazdu i rodzaju pojazdu ciężkiego** [...];
 - c) opłaty [...] infrastrukturalnej wyliczanej na podstawie średniej ważonej i łącznych wpływów uzyskanych z opłaty infrastrukturalnej [...];
 - d) łącznych wpływów uzyskanych z opłat z tytułu kosztów zewnętrznych;
 - e) łącznych wpływów uzyskanych z opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych;

- f) łącznych wpływów uzyskanych z opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury;
- g) wykorzystania wpływów uzyskanych w wyniku stosowania niniejszej dyrektywy oraz sposobu, w jaki wykorzystanie to pozwoliło państwom członkowskim osiągnąć cele, o których mowa w art. 9 ust. 2 [...];

[...]

[...]

3. [...] [...] [...] [...]

4. [...]

5. [...]”;

[...] 19) w załącznikach wprowadza się następujące zmiany:

- a) w załącznikach 0, IIIa, IIIb i IV wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy;
- b) dodaje się załączniki **IIIc**, V, VI i VII zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia **[Dz.U.: wstawić datę przypadającą 2 lata od wejścia w życie]**. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego *W imieniu Rady*
Przewodniczący *Przewodniczący*

1) W załącznikach 0, III, IIIa, IIIb i IV wprowadza się następujące zmiany:

a) w sekcji 3 załącznika 0 wprowadza się następujące zmiany:

[...] [...] [...] (iii) dodaje się, co następuje:

„Limity emisji dla pojazdów ‘Euro VI’

	Wartości limitu							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masa cząstek stałych (mg/kWh)	Liczba cząstek stałych (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Uwaga:

PI = zapłon iskrowy.

CI = zapłon samoczynny.

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

b) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

(i) w sekcji 2 wprowadza się następujące zmiany:

– w pkt 2.1 tiret szóste otrzymuje brzmienie:

„– Koszty muszą być rozłożone między pojazdy ciężkie na obiektywnych i przejrzystych zasadach, z uwzględnieniem proporcji ruchu pojazdów ciężkich korzystających z sieci oraz związanych z tym kosztów. W tym celu liczba pojazdokilometrów przejechanych przez pojazdy ciężkie może być korygowana za pomocą obiektywnie uzasadnionych »współczynników równoważności«, takich jak te określone w pkt 4¹⁰.”;

– w pkt 2.2 tiret drugie otrzymuje brzmienie:

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

(ii) w sekcji 4 nagłówek i tiret pierwsze otrzymują brzmienie:

„4. UDZIAŁ POJAZDÓW CIĘŻKICH W RUCHU, WSPÓŁCZYNNIKI
RÓWNOWAŻNOŚCI I MECHANIZM KOREKCYJNY

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

¹⁰ Stosowanie współczynników równoważności przez państwa członkowskie może uwzględniać etapową budowę drogi lub opierać się na długookresowej eksploatacji.

- c) załącznik IIIa otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IIIa

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE NAKŁADANIA OPŁATY Z TYTUŁU KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH

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

1. Części sieci drogowej, których dotyczą opłaty

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

W przypadku gdy państwo członkowskie zamierza nałożyć opłatę 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:

- korzystanie przez pojazdy z dróg, na których stosowana jest opłata z tytułu kosztów zewnętrznych powoduje większe szkody w środowisku 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 według innych równoważnych źródeł danych**, 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.

2. Pojazdy, drogi i okresy, których dotyczą opłaty

Jeżeli państwo członkowskie zamierza stosować opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyższe niż wartości odniesienia określone w załącznikach IIIb **lub** IIIc, powiadamia Komisję o klasyfikacji pojazdów, zgodnie z którą różnicowana będzie opłata z tytułu kosztów zewnętrznych.

W **stosownych przypadkach** państwo członkowskie powiadamia [...] Komisję o lokalizacji dróg, na których pobiera się wyższe opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych (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.

3. Wysokość opłaty

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

Dla każdej klasy pojazdu, typu drogi i okresu, **stosownie do przypadku**, państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ określa pojedynczą, konkretną wysokość opłaty. Wynikające z tego zróżnicowanie jest przejrzyste, podane do publicznej wiadomości i obowiązuje wszystkich użytkowników na równych warunkach. Podanie do publicznej wiadomości powinno nastąpić w odpowiednim czasie przed wdrożeniem. Wszystkie parametry, dane oraz inne informacje konieczne do wyjaśnienia sposobu obliczania poszczególnych elementów kosztu zewnętrznego podaje się do wiadomości publicznej.

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

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

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

4. Elementy kosztów zewnętrznych

4.1. Koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym

Jeżeli państwo członkowskie zamierza stosować opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyższe niż wartości odniesienia określone w załączniku IIIb, to państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ oblicza należny koszt zanieczyszczenia powietrza spowodowanego ruchem drogowym, stosując poniższy wzór:

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

gdzie:

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

Współczynniki emisji są takie same jak te zastosowane przez państwo członkowskie do sporządzenia krajowej inwentaryzacji zanieczyszczeń określonej w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2284 w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych¹¹ (co wymaga użycia podręcznika inwentaryzacji emisji EMEP/EEA¹²). Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ, o którym mowa w art. 7c ust. 4, szacuje pieniężny koszt zanieczyszczeń przy zastosowaniu naukowo potwierdzonych metod.

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

4.2. Koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym

Jeżeli państwo członkowskie zamierza stosować opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyższe niż wartości odniesienia określone w załączniku IIIb, to państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ oblicza należny koszt zanieczyszczenia hałasem spowodowanego ruchem drogowym, stosując poniższe wzory:

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

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

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

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2284 z dnia 14 grudnia 2016 r. w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych, zmiany dyrektywy 2003/35/WE oraz uchylecia dyrektywy 2001/81/WE (Dz.U. L 344 z 17.12.2016, s. 1).

¹² Metodyka Europejskiej Agencji Środowiska: <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016>

gdzie:

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

Zanieczyszczenie hałasem spowodowane ruchem drogowym ma wpływ na zdrowie obywateli wokół drogi.

Liczbę ludności narażonej na poziom hałasu k przyjmuje się ze strategicznych map hałasu sporządzonych na podstawie art. 7 dyrektywy 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹³ **lub według innych równoważnych źródeł danych.**

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

¹³ Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku (Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12).

Średnia ważona ruchu dobowego zakłada współczynnik równoważności »e« pomiędzy pojazdami ciężarowymi a samochodami osobowymi na podstawie przeciętnego poziomu emisji hałasu z samochodu osobowego i pojazdu ciężarowego oraz z uwzględnieniem rozporządzenia (UE) nr 540/2014 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie poziomu dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE i uchylającego dyrektywę 70/157/EWG.

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

4.3. Koszt emisji CO₂ spowodowanych ruchem drogowym

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

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

Co najmniej na sześć miesięcy przed wdrożeniem takiej opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych dla emisji CO₂ państwa członkowskie powiadamiają o niej Komisję.”;

d) załącznik IIIb otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IIIb

WARTOŚCI ODNIESIENIA OPŁATY Z TYTUŁU KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH

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

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

<i>Klasa pojazdu</i>	<i>cent/pojazdokilometr</i>	Podmiejskie⁽¹⁾	Międzymiastowe⁽²⁾
<i>Pojazdy ciężarowe o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej brutto mniej niż [...] 12 t lub mające dwie osie</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 18,6	[...] 9,9
	<i>EURO I</i>	[...] 12,6	[...] 6,4
	<i>EURO II</i>	[...] 12,5	[...] 6,3
	<i>EURO III</i>	[...] 9,6	[...] 4,8
	<i>EURO IV</i>	[...] 7,3	[...] 3,4
	<i>EURO V</i>	[...] 4,4	[...] 1,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,3	[...] 0,5
	<i>Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI, w tym pojazdy bezemisyjne</i>	[...] 2,0	0,3
<i>Pojazdy ciężarowe o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej brutto między [...] 12 a [...]</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 24,6	[...] 13,7
	<i>EURO I</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO II</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
	<i>EURO III</i>	[...] 12,5	[...] 6,6

18 t <i>lub mające trzy osie</i>	<i>EURO IV</i>	[...] 9,2	[...] 4,5
	<i>EURO V</i>	[...] 5,6	[...] 2,7
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,8	[...] 0,7
	<i>Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI, w tym pojazdy bezemisyjne</i>	[...] 2,3	0,3
<i>Pojazdy ciężarowe o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej brutto między [...] 18 a [...] 32 t</i> <i>lub mające cztery osie</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 27,8	[...] 15,8
	<i>EURO I</i>	[...] 20,4	[...] 11,3
	<i>EURO II</i>	[...] 20,4	[...] 11,2
	<i>EURO III</i>	[...] 16,3	[...] 8,9
	<i>EURO IV</i>	[...] 11,8	[...] 6,0
	<i>EURO V</i>	[...] 6,6	[...] 3,4
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,1	0,8
	<i>Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI, w tym pojazdy bezemisyjne</i>	2,5	0,3
<i>Pojazdy ciężarowe o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej brutto powyżej [...] 32 t</i> <i>lub mające 5 lub</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 33,5	[...] 19,4
	<i>EURO I</i>	[...] 25,0	[...] 14,1
	<i>EURO II</i>	[...] 24,9	[...] 13,9
	<i>EURO III</i>	[...] 20,1	[...] 11,1
	<i>EURO IV</i>	[...] 14,2	[...] 7,5

<i>więcej osi</i>	<i>EURO V</i>	[...] 7,6	[...] 3,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,4	[...] 0,8
	<i>Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI, w tym pojazdy bezemisyjne</i>	[...] 2,8	0,3

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

[Tabela skreślona]

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

da) dodaje się nowy załącznik IIIc w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK IIIc

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

W niniejszym załączniku określa się wartości odniesienia opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych, w tym kosztów emisji CO₂.

Tabela 1: wartości odniesienia opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂ dotyczące pojazdów ciężarowych

Klasa pojazdu	cent/pojazdokilometr	Drogi międzymiastowe (łącznie z autostradami)
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej brutto mniejszej niż 12 t lub mające dwie osie	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	EURO IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	Pojazd niskoemisyjny	2,0
	Pojazd bezemisyjny	0
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej dopuszczalnej	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2

masie całkowitej brutto między 12 a 18 t lub mające trzy osie	EURO II	5,2
	EURO III	5,2
	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Pojazd niskoemisyjny	2,5
	Pojazd bezemisyjny	0

Klasa pojazdu	cent/pojazdokilometr	Drogi międzymiastowe (łącznie z autostradami)
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej brutto między 18 a 32 t lub mające cztery osie	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	Pojazd niskoemisyjny	3,4
	Pojazd bezemisyjny	0
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej dopuszczalnej	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1

masie całkowitej brutto powyżej 32 t lub mające 5 lub więcej osi	EURO II	8,1
	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Pojazd niskoemisyjny	4,0
	Pojazd bezemisyjny	0”;

- e) w załączniku IV tabela w pozycji „Zespoły pojazdów (pojazdy przegubowe oraz pociągi drogowe)” otrzymuje brzmienie:

„ZESPOŁY POJAZDÓW (POJAZDY PRZEGUBOWE ORAZ POCIĄGI DROGOWE)

Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznanym za równoważne	Inne systemy zawieszenia osi jezdnych	Klasa szkód
Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita brutto (w tonach)	Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita brutto (w tonach)	

Nie mniej niż	Mniej niż	Nie mniej niż	Mniej niż	
<i>2 osie + 1</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 osie + 2</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			

<i>2 osie + 3</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>2 osie + 4</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 osie + 1</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
<i>3 osie + 2</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

<i>3 osie + 3</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 osi</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>Co najmniej 8 [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III”;

- 2) dodaje się załączniki V, VI i VII w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK V

**MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE NAKŁADANIA OPŁATY Z TYTUŁU ZATORÓW
KOMUNIKACYJNYCH**

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

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

Państwa członkowskie określają szczegółowo:

- a) część lub części swojej sieci składającej się z należących do nich odcinków sieci transeuropejskiej oraz ich autostrad, o których mowa w art. 7 ust. 1, podlegające obowiązkowi opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych, zgodnie z art. 7da ust. 1 i 3;
- b) klasyfikację odcinków sieci, które podlegają opłacie z tytułu zatorów komunikacyjnych jako »miejskie« i »niemiejskie«. Państwa członkowskie stosują kryteria określone w tabeli 1 do celów określenia klasyfikacji każdego odcinka drogi. Tabela 1: Kryteria klasyfikacji dróg w sieci, o których mowa w lit. a), jako »miejskich« i »niemiejskich«

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

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

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

Tabela 2: Współczynniki równoważności do celów ustalenia proporcji między poziomami opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych dla różnych kategorii pojazdów

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

2. Wysokość opłaty

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

Państwo członkowskie podaje do wiadomości publicznej wszystkie następujące informacje w odpowiednim czasie przed wprowadzeniem opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych:

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

Państwa członkowskie przekazują Komisji wszystkie przeznaczone do opublikowania informacje na podstawie lit. a) i b).

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

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

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

3. Monitorowanie

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

ZAŁĄCZNIK VI

[...] WARTOŚCI ODNIESIENIA OPŁAT Z TYTUŁU ZATORÓW KOMUNIKACYJNYCH

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

[...] **Wartości odniesienia** przedstawione w tabeli poniżej mają zastosowanie do pojazdów lekkich. Opłaty stosowane w odniesieniu do innych kategorii pojazdów ustala się przez pomnożenie opłaty stosowanej do pojazdów lekkich przez współczynniki równoważności przedstawione w tabeli w załączniku V.

Tabela: [...] **Wartości odniesienia** opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych w odniesieniu do

cent/pojazdokilometr	Miejska	Niemiejska
Autostrady	[...] 25,9	[...] 23,7
Drogi główne	[...] 61,0	[...] 41,5

pojazdów lekkich

ZAŁĄCZNIK VII
WYNIKI W ZAKRESIE EMISJI

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

Tabela: kryteria wyników w zakresie emisji zanieczyszczeń w odniesieniu do pojazdów lekkich

Opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury	10 % poniżej najwyższej stawki	20 % poniżej najwyższej stawki	30 % poniżej najwyższej stawki	75 % poniżej najwyższej stawki
Wyniki w zakresie emisji	Euro-6d-temp-x [#]	Euro-6d-x [#]	Zadeklarowane maksymalne wartości RDE w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń ^{##} < 80 % obowiązujących limitów emisji	Pojazdy bezemisyjne

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

^{##} dla zarówno NO_x, jak i PN zgodnie z pkt 48.2 świadectwa zgodności, w załączniku IX do dyrektywy 2007/46/WE.”.