

Bruksela, 17 listopada 2017 r.
(OR. en)

14426/17

**Międzyinstytucjonalne numery
referencyjne:**
2017/0114 (COD)
2017/0115 (CNS)
2017/0128 (COD)

TRANS 488
FISC 267
ENV 939
CODEC 1835

NOTA

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli (część I) / Rada
Nr poprz. dok.:	13772/1/17 REV 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 Międzyinstytucjonalny numer referencyjny: 2017/0114 (COD) Wniosek w sprawie dyrektywy Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe w odniesieniu do niektórych przepisów w dziedzinie opodatkowania pojazdów Międzyinstytucjonalny numer referencyjny: 2017/0115 (CNS) Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (wersja przekształcona) (Tekst mający znaczenie dla EOG) Międzyinstytucjonalny numer referencyjny: 2017/0128 (COD) – debata orientacyjna

1. WPROWADZENIE

W dniu 31 maja 2017 r. Komisja przedstawiła swój pakiet dotyczący mobilności pracowników, który zawierał szereg inicjatyw w sprawie funkcjonowania rynku transportu drogowego towarów, warunków społecznych i opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej.

Proponowana zmiana **dyrektywy w sprawie eurowiniety** jest oparta na szerszym zastosowaniu zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”. Najważniejsze zmiany obejmują:

- rozszerzenie zakresu stosowania dyrektywy, by objął autobusy i autokary, lekkie pojazdy dostawcze i samochody osobowe;
- stopniowe znoszenie systemów opłat uzależnionych od czasu, w szczególności ze względu na to, że opłaty uzależnione od czasu nie odzwierciedlają w pełni rzeczywistych kosztów korzystania z infrastruktury, włącznie z negatywnymi efektami zewnętrznymi (zanieczyszczenie powietrza, zmiana klimatu, hałas itd.);
- zróżnicowanie opłat w zależności od emisji CO₂ jako zachęty do zmniejszania tych emisji i uproszczenie stosowania opłat z tytułu kosztów zewnętrznych, aby lepiej odzwierciedlić koszt zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem. Wniosek przewiduje również możliwość pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury w godzinach szczytu i rozszerzenie możliwości stosowania dopłat na określonych odcinkach;
- wreszcie, ma na celu ustanowienie większej przejrzystości w zakresie wykorzystywania dochodów z opłat drogowych oraz przekazywanie informacji na temat jakości infrastruktury.

Ponadto inna proponowana zmiana dyrektywy dotyczy obniżenia minimalnego rocznego **podatku od pojazdów** ciężarowych w okresie pięciu lat.

Zmiany **przepisów dotyczących opłat elektronicznych** mają na celu usunięcie barier rynkowych i regulacyjnych dla *europejskiej usługi opłaty elektronicznej* (EETS), aby umożliwić użytkownikom dróg uiszczanie opłat elektronicznych w całej UE z jednego urządzenia pokładowego, po zawarciu jednej umowy, i otrzymywanie jednej faktury oraz ułatwić egzekwowanie opłat drogowych nieuregulowanych przez kierowców pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim. W ramach zmiany dyrektywy w sprawie EETS proponuje się:

- uelastycznienie ram elektronicznych systemów pobierania opłat, w szczególności dotyczących rozwiązań technicznych, aby wspierać rzeczywistą interoperacyjność w całej Unii;

- rozszerzenie zakresu stosowania dyrektywy w celu objęcia nią opłat przy użyciu systemów automatycznego rozpoznawania tablic rejestracyjnych;
- i wreszcie, utworzenie systemu wymiany między państwami członkowskimi informacji na temat tożsamości osób nieuiszczających opłat.

2. PRACE W ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH RADY

Dyskusję rozpoczęto na posiedzeniu Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego w czerwcu 2017 r. Po ogólnej prezentacji przeprowadzonej w dniu 1 czerwca 2017 r. na posiedzeniu w dniu 21 czerwca 2017 r. przeanalizowano ocenę skutków. Podczas prezydencji estońskiej przepisy zawarte we wnioskach były omawiane na czterech posiedzeniach w dniach 11 i 14 września 2017 r. oraz 6 i 23 października 2017 r. Na posiedzeniu Grupy Roboczej do Spraw Podatkowych w dniu 28 września 2017 r. zalecono, by wniosek dotyczący opodatkowania pojazdów (2017/0115 (CNS)) omówić na forum Grupy Roboczej ds. Transportu Lądowego.

Zasady „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci” cieszą się ogólnym poparciem państw członkowskich. Jednakże państwa członkowskie przyjęły różne stanowiska dotyczące tego, w jaki sposób zasady te miałyby być realizowane. Kilka zasadniczych zagadnień poruszono podczas pierwszej dyskusji na temat zmiany dyrektywy w sprawie **eurowiniety**:

- objęcie jej zakresem stosowania pojazdów o masie poniżej 3,5 tony oraz autobusów;
- szczegóły odnoszące się do stosowania zasady „zanieczyszczający płaci”, takie jak włączenie klasyfikacji CO₂ i proponowane zmiany opłat z tytułu kosztów zewnętrznych;
- elastyczność co do wyboru między systemem pobierania opłat uzależnionych od odległości lub od czasu przejazdu, lub ich połączenie w zależności od rodzaju pojazdu; oraz
- elastyczne wykorzystanie wpływów z opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych i dopłat [...];
- rozszerzenie możliwości stosowania dopłat poza regionami góorskimi;
- zwiększenie obowiązków sprawozdawczych w zakresie dochodów, wykorzystania dochodów oraz w zakresie jakości dróg płatnych;

- odpowiednie okresy transpozycji proponowanych zmian.

W odniesieniu do przekształconej wersji dyrektywy w sprawie EETS omówiono następujące punkty:

- stworzenie systemu wymiany informacji na temat osób nieuiszczających opłat spotkało się z pozytywnym odzewem, a niektóre państwa członkowskie apelowały o przyspieszenie prac nad tym elementem polityki; oraz
- wykaz technologii, jakie mogą być wykorzystywane na potrzeby elektronicznych systemów pobierania opłat, został powszechnie uznany za zasadniczy element tego aktu prawnego i ma zostać zawarty w zakresie stosowania tej dyrektywy;
- adekwatność okresu transpozycji.

3. PYTANIA

Ministrowie są proszeni o przedstawienie wskazówek w odniesieniu do następujących kwestii.

Eurowinieta:

1. Czy rozszerzenie zakresu stosowania dyrektywy w sprawie eurowiniety na wszystkie pojazdy jest uzasadnione osiągnięciem celów politycznych, w szczególności w zakresie finansów publicznych, sprawiedliwości społecznej, równości szans między rodzajami transportu i sprawiedliwszego podziału kosztów wśród wszystkich użytkowników dróg? Czy wszystkie pojazdy powinny być traktowane w podobny sposób?
2. Czy długofalowe cele zrównoważonego finansowania infrastruktury oraz zmniejszania emisji i zatorów komunikacyjnych można lepiej osiągnąć, uzależniając opłaty bardziej od przebytej odległości niż od czasu? Jaka powinna być perspektywa czasowa? Jakie są zalety i wady systemu pobierania opłat uzależnionych od przebytej odległości? Czy przychody z opłat powinny być reinwestowane na korzyść użytkowników dróg?

EETS:

1. Czy ministrowie zgadzają się, że uiszczanie opłat drogowych za granicą powinno zostać uproszczone dzięki poprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat oraz dzięki ułatwieniu dostawcom europejskiej usługi opłaty elektronicznej dostępu do rynku poboru opłat? Czy ministrowie mają sprecyzowane poglądy co do najodpowiedniejszych instrumentów prawnych dla wprowadzenia tych zmian?