



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.5.2017 r.
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

ZAŁĄCZNIK

do dokumentu

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)**

{ SWD(2017) 180 final }

{ SWD(2017) 181 final }

ZAŁĄCZNIK

do dokumentu

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)

- 1) W załącznikach 0, III, IIIa, IIIb i IV wprowadza się następujące zmiany:
- a) w sekcji 3 załącznika 0 wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) nagłówek otrzymuje brzmienie:
„3. Pojazdy »EURO III«/»EURO IV«/»EURO V«”;
 - (ii) w tabeli skreśla się wiersz „Pojazdy »EEV«”;
 - (iii) dodaje się, co następuje:

„Wartości graniczne emisji określone w normie Euro VI

	Wartości graniczne							
	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 (mg/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 = ang. *positive ignition* Silniki o zapłonie iskrowym.

CI = ang. *compression ignition* Silniki o zapłonie samoczynnym.

⁽¹⁾ Dopuszczalny poziom zawartości NO₂ w wartości granicznej 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 skorygowana przez obiektywnie uzasadnione »współczynniki równoważności«, takie jak te określone w pkt 4(*)).

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

– 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 zdanie 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, przy zastosowaniu współczynników równoważności, w celu należytego uwzględnienia wyższych kosztów budowy i naprawy infrastruktury, z której korzystają pojazdy ciężkie.”;

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 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:

- 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.

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.

3. *Wysokość opłaty*

Przepisy niniejszej sekcji mają zastosowanie w przypadku, gdy państwo członkowskie zamierza stosować wyższe opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych od wartości odniesienia określonych w załączniku IIb.

Dla każdej klasy pojazdu, typu drogi i okresu państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ określa pojedynczą, konkretną wysokość opłaty. Wynikające z tego zróżnicowanie struktury opłat musi być przejrzyste, podane do publicznej wiadomości i obowiązywać 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 usług transportowych.

4. Elementy kosztów zewnętrznych

4.1. Koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym

Jeżeli państwo członkowskie zamierza stosować wyższe opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych niż wartości odniesienia określone w załączniku IIb, dane państwo, 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 atmosferycznych* (co wymaga użycia podręcznika inwentaryzacji emisji EMEP/EEA**). 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 wyższe opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych niż wartości odniesienia określone w załączniku IIb, dane państwo, lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ oblicza należny koszt zanieczyszczenia hałasem spowodowanego ruchem drogowym, stosując poniższe wzory:

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

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

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

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 Rady***.

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

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.

* 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 uchylenia dyrektywy 2001/81/WE (Dz.U. L 344 z 17.12.2016, s.1).

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

*** 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).”;

d) załącznik IIIB otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IIIB

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.

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

Klasa pojazdu	Cent/pojazdokilometr	Drogi podmiejskie⁽¹⁾	Drogi międzymiastowe⁽²⁾
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej mniej niż 14 ton lub mające dwie osie	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI	2,5	0,3
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej między 14 a 28 ton lub mające trzy osie	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI	2,5	0,3
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej między 28 a 40 ton lub mające cztery osie	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI	2,5	0,3
Pojazdy ciężarowe o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6

powyżej 40 ton	EURO V	9,8	4,7
lub mające 5 lub więcej osi	EURO VI	3,6	1,0
	Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI	2,5	0,3

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

⁽²⁾ »Międzydzielcowe« oznacza obszary o gęstości zaludnienia poniżej 150 mieszkańców/km².

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

Klasa pojazdu	Cent/pojazdokilometr	Drogi podmiejskie ⁽¹⁾	Drogi międzydzielcowe ⁽²⁾
Autokary o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej 18 ton lub mające dwie osie	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI	1,4	0,2
Autokary o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 18 ton lub mające trzy lub więcej osi	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI	1,4	0,2

⁽¹⁾ »Podmiejskie« oznaczają obszary o gęstości zaludnienia pomiędzy 150 a 900 mieszkańców/km² (mediana gęstości zaludnienia wynosi 300 mieszkańców/km²).

⁽²⁾ »Międzydzielcowe« oznacza obszary o gęstości zaludnienia poniżej 150 mieszkańców/km².

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.”;

e) w załączniku IV tabelę w pozycji „Zespoły pojazdów (pojazdy przegubowe oraz pociągi drogowe)” zastępuje się tabelą w brzmieniu:

„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 (w tonach)		Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		
Nie mniej niż	Mniej niż	Nie mniej niż	Mniej niż	
<i>2 + 1 osie</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<i>2 + 2 osie</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
<i>2 + 3 osie</i>				II
36	38	36	38	
38	40			

		38	40	III
3 + 2 osie				II
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III
40	44			
3 + 3 osie				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II
40	44	40	44	
7 osi				
40	50	40	50	II
50 60	60	50 60	60	III
8 lub 9 osi				
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 wymogi 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
»miejaska«	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
Autobusy i autokary	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 maksymalną wartość 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:

- wszystkie parametry, dane oraz inne informacje konieczne do zrozumienia sposobu klasyfikacji dróg i pojazdów oraz ustalenia okresów stosowania opłat;
- 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 zgodnie z 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.

Państwo członkowskie lub, w stosownych przypadkach, niezależny organ monitoruje skuteczność systemu opłat w zakresie zmniejszania zatorów komunikacyjnych. W stosownych przypadkach co roku dostosowuje się strukturę opłat, okres (okresy) ich pobierania oraz konkretną wysokość opłaty ustalonej dla każdej klasy pojazdu, typu drogi i okresu do zmian podaży i popytu w sektorze usług transportowych.

ZAŁĄCZNIK VI

MAKSYMALNY POZIOM OPŁATY Z TYTUŁU ZATORÓW KOMUNIKACYJNYCH

W niniejszym załączniku określa się maksymalny poziom opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych.

Maksymalne poziomy określone 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: Maksymalny poziom opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych dla pojazdów lekkich

Cent/pojazdokilometr	Miejska	Niemiejska
Autostrady	67	34
Drogi główne	198	66

ZAŁĄCZNIK VII

WARIANTY OPŁAT ZA PRZEJAZD I OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z INFRASTRUKTURY W ODNIESIENIU DO POJAZDÓW LEKKICH

W niniejszym załączniku określa się kategorie emisji, według których należy różnicować opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury.

Emisje zanieczyszczeń należy mierzyć zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji (UE) .../...*.

Niższe stawki mają zastosowanie w odniesieniu do samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych o określonych emisjach CO₂, mierzonych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady**, które pozostają poniżej poziomów odpowiadających obowiązującym docelowym poziomom emisji dla unijnego parku samochodowego określonym w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady*** oraz w rozporządzeniu (UE) nr 510/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady****.

Tabela: Kategorie emisji z pojazdów lekkich

Współczynnik zgodności	1.5-2.1	1-1.5	poniżej 1	Pojazdy bezemisyjne
Opłata za kilometr	10 % poniżej najwyższej stawki	20 % poniżej najwyższej stawki	30 % poniżej najwyższej stawki	75 % poniżej najwyższej stawki

* Rozporządzenie Komisji (UE) .../... z dnia XXX r. zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) 2017/xxx i dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 6) [RDE 3] (Dz.U. L ... z 2017, s....).

** Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. 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 (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

*** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).

**** Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).