

ZAŁĄCZNIK

do dokumentu

wniosek dotyczący 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

W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Tabela A: MINIMALNE STAWKI PODATKU POBIERANEGO OD POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH DO DNIA 31 GRUDNIA [...] r.” [insert year of entry into force of this Directive];

b) dodaje się tabele w brzmieniu:

„Tabela B: MINIMALNE STAWKI PODATKU POBIERANEGO OD POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH OD DNIA 1 STYCZNIA [...] r. [insert the year following the year of entry into force of this directive]

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Pojazdy silnikowe | | | |
| Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita  (w tonach) | | Minimalna stawka podatku  (EUR/rok) | |
| Nie mniej niż | Mniej niż | Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznanym za równoważne[[1]](#footnote-1) | Inne systemy zawieszenia osi jezdnych |
| Dwie osie | | | |
| 12 | 13 | 0 | 25 |
| 13 | 14 | 25 | 69 |
| 14 | 15 | 69 | 97 |
| 15 | 18 | 97 | 219 |
| Trzy osie | | | |
| 15 | 17 | 25 | 43 |
| 17 | 19 | 43 | 89 |
| 19 | 21 | 89 | 115 |
| 21 | 23 | 115 | 178 |
| 23 | 25 | 178 | 276 |
| 25 | 26 | 178 | 276 |
| Cztery osie | | | |
| 23 | 25 | 115 | 117 |
| 25 | 27 | 117 | 182 |
| 27 | 29 | 182 | 290 |
| 29 | 31 | 290 | 430 |
| 31 | 32 | 290 | 430 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ZESPOŁY POJAZDÓW (POJAZDY PRZEGUBOWE ORAZ POCIĄGI DROGOWE) | | | |
| Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita  (w tonach) | | Minimalna stawka podatku  (EUR/rok) | |
| Nie mniej niż | Mniej niż | Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznanym za równoważne[[2]](#footnote-2) | Inne systemy zawieszenia osi jezdnych |
| 2 + 1 osie | | | |
| 12 | 14 | 0 | 0 |
| 14 | 16 | 0 | 0 |
| 16 | 18 | 0 | 0 |
| 18 | 20 | 0 | 26 |
| 20 | 22 | 26 | 60 |
| 22 | 23 | 60 | 78 |
| 23 | 25 | 78 | 140 |
| 25 | 28 | 140 | 246 |
| 2 + 2 osie | | | |
| 23 | 25 | 24 | 56 |
| 25 | 26 | 56 | 92 |
| 26 | 28 | 92 | 135 |
| 28 | 29 | 135 | 163 |
| 29 | 31 | 163 | 268 |
| 31 | 33 | 268 | 372 |
| 33 | 36 | 372 | 565 |
| 36 | 38 | 372 | 565 |
| 2 + 3 osie | | | |
| 36 | 38 | 296 | 412 |
| 38 | 40 | 412 | 560 |
| 3 + 2 osie | | | |
| 36 | 38 | 262 | 363 |
| 38 | 40 | 363 | 502 |
| 40 | 44 | 502 | 743 |
| 3 + 3 osie | | | |
| 36 | 38 | 149 | 180 |
| 38 | 40 | 180 | 269 |
| 40 | 44 | 269 | 428 |

Tabela C: MINIMALNE STAWKI PODATKU POBIERANEGO OD POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH OD DNIA 1 STYCZNIA [...] r. [insert the second year following the entry into force of this directive]

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Pojazdy silnikowe | | | |
| Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita  (w tonach) | | Minimalna stawka podatku  (EUR/rok) | |
| Nie mniej niż | Mniej niż | Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznanym za równoważne[[3]](#footnote-3) | Inne systemy zawieszenia osi jezdnych |
| Dwie osie | | | |
| 12 | 13 | 0 | 19 |
| 13 | 14 | 19 | 52 |
| 14 | 15 | 52 | 73 |
| 15 | 18 | 73 | 164 |
| Trzy osie | | | |
| 15 | 17 | 19 | 32 |
| 17 | 19 | 32 | 67 |
| 19 | 21 | 67 | 86 |
| 21 | 23 | 86 | 133 |
| 23 | 25 | 133 | 207 |
| 25 | 26 | 133 | 207 |
| Cztery osie | | | |
| 23 | 25 | 86 | 88 |
| 25 | 27 | 88 | 137 |
| 27 | 29 | 137 | 217 |
| 29 | 31 | 217 | 322 |
| 31 | 32 | 217 | 322 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ZESPOŁY POJAZDÓW (POJAZDY PRZEGUBOWE ORAZ POCIĄGI DROGOWE) | | | |
| Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita  (w tonach) | | Minimalna stawka podatku  (EUR/rok) | |
| Nie mniej niż | Mniej niż | Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznanym za równoważne[[4]](#footnote-4) | Inne systemy zawieszenia osi jezdnych |
| 2 + 1 osie | | | |
| 12 | 14 | 0 | 0 |
| 14 | 16 | 0 | 0 |
| 16 | 18 | 0 | 0 |
| 18 | 20 | 0 | 19 |
| 20 | 22 | 19 | 45 |
| 22 | 23 | 45 | 58 |
| 23 | 25 | 58 | 105 |
| 25 | 28 | 105 | 184 |
| 2 + 2 osie | | | |
| 23 | 25 | 18 | 42 |
| 25 | 26 | 42 | 69 |
| 26 | 28 | 69 | 101 |
| 28 | 29 | 101 | 122 |
| 29 | 31 | 122 | 201 |
| 31 | 33 | 201 | 279 |
| 33 | 36 | 279 | 424 |
| 36 | 38 | 279 | 424 |
| 2 + 3 osie | | | |
| 36 | 38 | 222 | 309 |
| 38 | 40 | 309 | 420 |
| 3 + 2 osie | | | |
| 36 | 38 | 196 | 272 |
| 38 | 40 | 272 | 377 |
| 40 | 44 | 377 | 557 |
| 3 + 3 osie | | | |
| 36 | 38 | 112 | 135 |
| 38 | 40 | 135 | 202 |
| 40 | 44 | 202 | 321 |

Tabela D: MINIMALNE STAWKI PODATKU POBIERANEGO OD POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH OD DNIA 1 STYCZNIA [...] r. [insert the third year following the entry into force of this directive]

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Pojazdy silnikowe | | | |
| Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita  (w tonach) | | Minimalna stawka podatku  (EUR/rok) | |
| Nie mniej niż | Mniej niż | Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznanym za równoważne[[5]](#footnote-5) | Inne systemy zawieszenia osi jezdnych |
| Dwie osie | | | |
| 12 | 13 | 0 | 12 |
| 13 | 14 | 12 | 34 |
| 14 | 15 | 34 | 48 |
| 15 | 18 | 48 | 110 |
| Trzy osie | | | |
| 15 | 17 | 12 | 22 |
| 17 | 19 | 22 | 44 |
| 19 | 21 | 44 | 58 |
| 21 | 23 | 58 | 89 |
| 23 | 25 | 89 | 138 |
| 25 | 26 | 89 | 138 |
| Cztery osie | | | |
| 23 | 25 | 58 | 58 |
| 25 | 27 | 58 | 91 |
| 27 | 29 | 91 | 145 |
| 29 | 31 | 145 | 215 |
| 31 | 32 | 145 | 215 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ZESPOŁY POJAZDÓW (POJAZDY PRZEGUBOWE ORAZ POCIĄGI DROGOWE) | | | |
| Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita  (w tonach) | | Minimalna stawka podatku  (EUR/rok) | |
| Nie mniej niż | Mniej niż | Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznanym za równoważne[[6]](#footnote-6) | Inne systemy zawieszenia osi jezdnych |
| 2 + 1 osie | | | |
| 12 | 14 | 0 | 0 |
| 14 | 16 | 0 | 0 |
| 16 | 18 | 0 | 0 |
| 18 | 20 | 0 | 13 |
| 20 | 22 | 13 | 30 |
| 22 | 23 | 30 | 39 |
| 23 | 25 | 39 | 70 |
| 25 | 28 | 70 | 123 |
| 2 + 2 osie | | | |
| 23 | 25 | 12 | 28 |
| 25 | 26 | 28 | 46 |
| 26 | 28 | 46 | 68 |
| 28 | 29 | 68 | 82 |
| 29 | 31 | 82 | 134 |
| 31 | 33 | 134 | 186 |
| 33 | 36 | 186 | 282 |
| 36 | 38 | 186 | 282 |
| 2 + 3 osie | | | |
| 36 | 38 | 148 | 206 |
| 38 | 40 | 206 | 280 |
| 3 + 2 osie | | | |
| 36 | 38 | 131 | 182 |
| 38 | 40 | 182 | 251 |
| 40 | 44 | 251 | 372 |
| 3 + 3 osie | | | |
| 36 | 38 | 74 | 90 |
| 38 | 40 | 90 | 134 |
| 40 | 44 | 134 | 214 |

Tabela E: MINIMALNE STAWKI PODATKU POBIERANEGO OD POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH OD DNIA 1 STYCZNIA [...] r. [insert the fourth year following the entry into force of this directive]

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Pojazdy silnikowe | | | |
| Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita  (w tonach) | | Minimalna stawka podatku  (EUR/rok) | |
| Nie mniej niż | Mniej niż | Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznanym za równoważne[[7]](#footnote-7) | Inne systemy zawieszenia osi jezdnych |
| Dwie osie |  |  |  |
| 12 | 13 | 0 | 0 |
| 13 | 14 | 0 | 17 |
| 14 | 15 | 17 | 24 |
| 15 | 18 | 24 | 55 |
| Trzy osie | | | |
| 15 | 17 | 0 | 0 |
| 17 | 19 | 0 | 22 |
| 19 | 21 | 22 | 29 |
| 21 | 23 | 29 | 44 |
| 23 | 25 | 44 | 69 |
| 25 | 26 | 44 | 69 |
| Cztery osie | | | |
| 23 | 25 | 29 | 29 |
| 25 | 27 | 29 | 46 |
| 27 | 29 | 46 | 72 |
| 29 | 31 | 72 | 107 |
| 31 | 32 | 72 | 107 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ZESPOŁY POJAZDÓW (POJAZDY PRZEGUBOWE ORAZ POCIĄGI DROGOWE) | | | |
| Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita  (w tonach) | | Minimalna stawka podatku  (EUR/rok) | |
| Nie mniej niż | Mniej niż | Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznanym za równoważne[[8]](#footnote-8) | Inne systemy zawieszenia osi jezdnych |
| 2 + 1 osie | | | |
| 12 | 14 | 0 | 0 |
| 14 | 16 | 0 | 0 |
| 16 | 18 | 0 | 0 |
| 18 | 20 | 0 | 0 |
| 20 | 22 | 0 | 15 |
| 22 | 23 | 15 | 19 |
| 23 | 25 | 19 | 35 |
| 25 | 28 | 35 | 61 |
| 2 + 2 osie | | | |
| 23 | 25 | 0 | 14 |
| 25 | 26 | 14 | 23 |
| 26 | 28 | 23 | 34 |
| 28 | 29 | 34 | 41 |
| 29 | 31 | 41 | 67 |
| 31 | 33 | 67 | 93 |
| 33 | 36 | 93 | 141 |
| 36 | 38 | 93 | 141 |
| 2 + 3 osie | | | |
| 36 | 38 | 74 | 103 |
| 38 | 40 | 103 | 140 |
| 3 + 2 osie | | | |
| 36 | 38 | 65 | 91 |
| 38 | 40 | 91 | 126 |
| 40 | 44 | 126 | 186 |
| 3 + 3 osie | | | |
| 36 | 38 | 37 | 45 |
| 38 | 40 | 45 | 67 |
| 40 | 44 | 67 | 107 |

Tabela F: MINIMALNE STAWKI PODATKU POBIERANEGO OD POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH OD DNIA 1 STYCZNIA [...] r. [insert the fifth year following the entry into force of this directive]

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Pojazdy silnikowe | | | |
| Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita  (w tonach) | | Minimalna stawka podatku  (EUR/rok) | |
| Nie mniej niż | Mniej niż | Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznanym za równoważne[[9]](#footnote-9) | Inne systemy zawieszenia osi jezdnych |
| Dwie osie |  |  |  |
| 12 | 13 | 0 | 0 |
| 13 | 14 | 0 | 0 |
| 14 | 15 | 0 | 0 |
| 15 | 18 | 0 | 0 |
| Trzy osie | | | |
| 15 | 17 | 0 | 0 |
| 17 | 19 | 0 | 0 |
| 19 | 21 | 0 | 0 |
| 21 | 23 | 0 | 0 |
| 23 | 25 | 0 | 0 |
| 25 | 26 | 0 | 0 |
| Cztery osie | | | |
| 23 | 25 | 0 | 0 |
| 25 | 27 | 0 | 0 |
| 27 | 29 | 0 | 0 |
| 29 | 31 | 0 | 0 |
| 31 | 32 | 0 | 0 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ZESPOŁY POJAZDÓW (POJAZDY PRZEGUBOWE ORAZ POCIĄGI DROGOWE) | | | |
| Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita  (w tonach) | | Minimalna stawka podatku  (EUR/rok) | |
| Nie mniej niż | Mniej niż | Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznanym za równoważne[[10]](#footnote-10) | Inne systemy zawieszenia osi jezdnych |
| 2 + 1 osie | | | |
| 12 | 14 | 0 | 0 |
| 14 | 16 | 0 | 0 |
| 16 | 18 | 0 | 0 |
| 18 | 20 | 0 | 0 |
| 20 | 22 | 0 | 0 |
| 22 | 23 | 0 | 0 |
| 23 | 25 | 0 | 0 |
| 25 | 28 | 0 | 0 |
| 2 + 2 osie | | | |
| 23 | 25 | 0 | 0 |
| 25 | 26 | 0 | 0 |
| 26 | 28 | 0 | 0 |
| 28 | 29 | 0 | 0 |
| 29 | 31 | 0 | 0 |
| 31 | 33 | 0 | 0 |
| 33 | 36 | 0 | 0 |
| 36 | 38 | 0 | 0 |
| 2 + 3 osie | | | |
| 36 | 38 | 0 | 0 |
| 38 | 40 | 0 | 0 |
| 3 + 2 osie | | | |
| 36 | 38 | 0 | 0 |
| 38 | 40 | 0 | 0 |
| 40 | 44 | 0 | 0 |
| 3 + 3 osie | | | |
| 36 | 38 | 0 | 0 |
| 38 | 40 | 0 | 0 |
| 40 | 44 | 0 | 0”. |

1. Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59). [↑](#footnote-ref-1)
2. Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59). [↑](#footnote-ref-2)
3. Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59). [↑](#footnote-ref-3)
4. Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59). [↑](#footnote-ref-4)
5. Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59). [↑](#footnote-ref-5)
6. Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59). [↑](#footnote-ref-6)
7. Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59). [↑](#footnote-ref-7)
8. Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59). [↑](#footnote-ref-8)
9. Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59). [↑](#footnote-ref-9)
10. Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59). [↑](#footnote-ref-10)