

Title:
Cena warta zapłaty

Spis treści

Streszczenie: Przepisy i możliwości wynikające z poprawionej Dyrektywy	2
<i>Definicje pojęć</i>	4
<i>Skróty</i>	4
1. Wprowadzenie	5
2. Ostatnie doświadczenia z systemami opłat za przejazd zależnymi od odległości	7
3. Zakres Dyrektywy w odniesieniu do pojazdów	9
4. Zakres geograficzny	11
5. Zróżnicowanie opłat	13
6. Dopłaty	15
7. Opłaty regulacyjne	17
8. Wykorzystanie wpływów	18
9. Wdrożenie	19
Załącznik 1: Aktualna sytuacja i możliwości w krajach członkowskich - porównanie	20
Załącznik 2: Możliwości poprawionej Dyrektywy eurowinietowej w odniesieniu do wrażliwych obszarów górskich	29
Załącznik 3: Sytuacja i możliwości w Austrii	37
Załącznik 4: Sytuacja i możliwości w Niemczech	39
Załącznik 5: Sytuacja i możliwości w krajach z tradycyjnymi operatorami autostrad	40
Załącznik 6: Sytuacja i możliwości w krajach z tradycyjnymi opłatami za użytkowanie	43
Załącznik 7: Sytuacja i możliwości w krajach bez systemów pobierania opłat	47
Załącznik 8: Sytuacja i możliwości w nowych krajach członkowskich ze sfragmentaryzowanymi systemami	49

STRESZCZENIE: PRZEPISY I MOŻLIWOŚCI WYNIKAJĄCE Z DYREKTYWY

Podstawowe przepisy poprawionej dyrektywy eurowinietowej w skrócie

- 1) **Dyrektywa NIE zobowiązuje państw członkowskich do wprowadzenia opłat drogowych dla pojazdów ciężarowych.** Kraje członkowskie mają wolną rękę w podejmowaniu decyzji czy wprowadzać tzw. opłaty użytkownika (opłaty za korzystanie z sieci wykupywane na określony czas, takie jak naklejki i winiety) lub opłaty za przejazd (opłaty zależne od przejechanej odległości).
- 2) **Dyrektywa ustala przepisy dla państw europejskich, które już wprowadziły lub planują wprowadzenie opłat użytkownika lub opłat za przejazd dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony na drogach należących do transeuropejskiej sieci drogowej (TEN-R).**
(Patrz http://europa.eu.int/comm/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf.)
- 3) **Dyrektywa pozostawia państwom członkowskim wolność decyzji, co do systemów cenowych nieobjętych zakresem tej Dyrektywy. Oznacza to, że ustalanie opłat dla innych pojazdów (samochodów osobowych i dostawczych) oraz dla „innych” (poza siecią TEN-R) dróg nie podlegają przepisom tej Dyrektywy.** Dla tych systemów jedynie ogólne przepisy Traktatu Unii Europejskiej¹ mają zastosowanie - a konkretnie zasady niedyskryminacji i proporcjonalności. Niedyskryminacja oznacza, że żaden użytkownik któregośkolwiek z państw członkowskich nie może podlegać innym opłatom jedynie z racji swego pochodzenia. Proporcjonalność oznacza, że wpływ tego mechanizmu na rynek wewnętrzny, głównie wolny przepływ dóbr, powinien odpowiadać celom wprowadzenia tego mechanizmu.
- 4) **Dochody z opłat użytkownika lub opłat za przejazd nie mogą przekraczać kosztów infrastrukturalnych – ale są wyjątki od tej reguły.** Tak zwana średnia ważona opłata (całkowite wpływy podzielone przez całkowitą liczbę pojazdokilometrów) zasadniczo nie będzie przewyższać kosztów budowy i kosztów operacyjnych, utrzymania i rozbudowy sieci, o której mowa, tj. sieci w ramach, której opłaty za przejazd są pobierane. Istnieją jednak ważne wyjątki – patrz możliwości 2 i 5, na stronie następnej.

Zakres stosowania	Przepisy obowiązujące	
	Stary system	Nowy system
Autostrady	Dyrektywa 99/62	Dyrektywa, 2006/38 (jeśli autostrady należą do TEN-R) lub subsydiarność (jeśli nie należą do TEN-R)
Transeuropejska sieć drogowa (TEN-R)	Dyrektywa 99/62 (w przypadku autostrad) lub opłaty niedozwolone (poza siecią autostrad)	Dyrektywa 2006/38
Drogi równoległe	Dozwolone pod pewnymi warunkami ustalonymi w Dyrektywie 99/62	Subsydiarność / Traktat
Inne drogi	Niedozwolone	Subsydiarność / Traktat
Obszary miejskie	Subsydiarność / Traktat	Subsydiarność / Traktat
Ciężkie pojazdy drogowe	Dyrektywa 99/62	Dyrektywa 2006/38

¹ Skonsolidowana wersja Traktatu powołującego Unię Europejską, OJ 325/33, 24/12/2002.

>12 ton		
Samochody ciężarowe > 3,5 tony i < 12 ton	Subsydiarność / Traktat	Dyrektywa 2006/38
Samochody osobowe i dostawcze < 3,5 tony	Subsydiarność / Traktat	Subsydiarność / Traktat

Podstawowe możliwości wynikające z poprawionej dyrektywy eurowinietowej w skrócie

- 1) **Pozwala ona państwom członkowskim nakładać opłaty użytkownika lub opłaty za przejazd na całej sieci dróg.** Stara Dyrektywa pozwalała państwom członkowskim nakładać opłaty tylko na autostradach. Nowa Dyrektywa ustala przepisy odnośnie opłat użytkownika lub opłat zależnych od odległości dla pojazdów powyżej 3,5 tony na drogach sieci TEN-R. Co do opłat na innych drogach i dla innych pojazdów (samochody pasażerskie i dostawcze), obowiązują ogólne przepisy Traktatu, tj. niedyskryminacja i proporcjonalność.
- 2) **Pozwala ona państwom członkowskim ustalać dodatkowe opłaty regulacyjne powyżej opłaty za przejazd wyliczanej na podstawie średniej ważonej w celu przeciwdziałania kongestii i zanieczyszczeniom środowiska.** Artykuł 9 pozwala państwom członkowskim nakładać dodatkowe, tzw. "opłaty regulacyjne" specjalnie przewidziane do zwalczania zatorów związanych z porą czy konkretnym usytuowaniem lub wpływu na środowisko, na przykład w zurbanizowanych obszarach. Opłaty te mogą być pobierane, niezależnie od opłaty ustalonej na podstawie średniej ważonej. Te dodatkowe opłaty regulacyjne muszą jedynie być zgodne z przepisami Traktatu, tj. niedyskryminacją i proporcjonalnością. Dyrektywa nie definiuje „zatorów związanych z porą czy konkretnym usytuowaniem” lub „wpływu na środowisko”.
- 3) **Pozwala ona państwom członkowskim zmieniać opłaty na podstawie 1) dnia tygodnia i pory dnia, a nawet zobowiązuje państwa członkowskie do zmiany opłat na podstawie 2) klas emisji EURO lub emisji PM / NOx poczynając od 2010 roku.** Maksymalne zróżnicowanie pomiędzy najwyższą i najniższą opłatą wynosi 100% (czynnik 2) dla każdego z tych dwóch czynników – a dodatkowe opłaty mogą być dodawane. Na przykład: opłata za 40-tonową samochód ciężarowy o klasie emisji EURO 0 prowadzoną w godzinach szczytu we wtorek może być nawet 4 razy (2 x 2) wyższa niż opłata za 40-tonowy pojazd o klasie emisji EURO 5 prowadzoną w niedzielny wieczór. Od roku 2010, państwa członkowskie muszą zróżnicować opłaty za przejazd, zgodnie zakresem Dyrektywy i na podstawie emisji zanieczyszczeń (z pewnymi wyjątkami od tej reguły).
- 4) **Zobowiązuje ona państwa członkowskie, które stosują opłaty za korzystanie z infrastruktury lub opłaty za przejazd, aby objąć nią wszystkie pojazdy powyżej 3,5 tony – ale istnieją pewne wyjątki.** Wszystkie inne pojazdy poniżej 3,5 tony i drogi poza siecią TEN-R mogą podlegać opłatom zgodnie z mniej konkretnymi zasadami Traktatu. Do roku 2012, państwa członkowskie mogą nadal pomijać pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej między 3,5 i 12 ton.
- 5) **Pozwala ona państwom członkowskim nakładać dodatkowe opłaty w bardzo konkretnych przypadkach.** W terenach górzystych państwa członkowskie mogą ustalać tzw. "dopłaty" do opłaty za przejazd wyliczana na podstawie średniej ważonej pod warunkiem, że dodatkowe wpływy będą wykorzystane na priorytetowe projekty TEN-T w tym samym korytarzu. Dla trans-granicznych projektów priorytetowych dopłaty mogą wynosić najwyżej 25%. Dla innych projektów priorytetowych może to być maksymalnie 15%.
- 6) **Pozwala ona państwom członkowskim decydować, w jaki sposób wpływy z opłat za przejazd lub opłat za użytkowanie infrastruktury powinny być wykorzystane.** Dyrektywa zaleca, aby wpływy były wykorzystywane w sektorze transportowym i optymalizowały cały system transportowy (tzn. nie tylko w sektorze drogowym). Jako, że

zalecenia nie są prawnie zobowiązujące, państwa członkowskie mogą również wykorzystać wpływy na cele niezwiązane z transportem.

7) Zobowiązuje ona państwa członkowskie do zapewnienia, aby systemy zostały właściwie wdrożone. Aby to osiągnąć, kraje członkowskie mogą korzystać z wszelkich niezbędnych środków i ustalić kary, które będą skuteczne, proporcjonalne i zniechęcające.

DEFINICJE POJĘĆ W POPRAWIONEJ DYREKTYWIE

“Opłata za przejazd” oznacza określoną kwotę, którą należy uiścić za przejazd pojazdem danej odległości, korzystając z infrastruktury, kwotę tę wylicza się w oparciu o przejechaną odległość oraz rodzaj pojazdu.

“Opłata za przejazd wyliczana na podstawie średniej ważonej” oznacza uzyskane w danym okresie całkowite wpływy pochodzące z opłat za przejazd podzielone przez liczbę pojazdokilometrów przejechanych w tym okresie w obrębie danej sieci objętej opłatami; zarówno wpływy, jak i liczba pojazdokilometrów są obliczane dla pojazdów, których dotyczą opłaty za przejazd.

“Opłata użytkownika” (dalej też nazywana opłatą za korzystanie z infrastruktury) oznacza określoną kwotę, której zapłata daje pojazdowi prawo do korzystania przez dany okres z infrastruktury.

“Pojazd” oznacza pojazd silnikowy lub zespół pojazdów, który jest wyłącznie przeznaczony lub wyłącznie używany do przewozu drogowego towarów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony.

“Typ pojazdu” oznacza kategorię, do której pojazd 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.

“System otwarty opłat za przejazd” odnosi się do systemu, w ramach którego opłata za przejazd jest uiszczana, gdy użytkownik mija punkt poboru. Jednakże możliwe jest wjechanie na odcinek drogi i zjechanie z niego, pomiędzy punktami poboru. Ten typ systemu może być wprowadzony w sytuacji, gdy istnieje obawa przeciążania ruchu lokalnego lub gdy występuje dążenie do stymulowania ruchu wewnątrz-regionalnego na autostradach.

“System zamknięty opłat za przejazd” odnosi się do systemu z punktami poboru umiejscowionymi przy każdej drodze dojazdowej, a użytkownicy płacą za każdy przejechany kilometr.

SKRÓTY

DSRC – Dedicated Short-range Communication (system wydzielonej komunikacji krótkiego zasięgu)

EFC - Electronic Fee Collection (elektroniczny pobór opłat)

ETC - Electronic Toll Collection (elektroniczny pobór opłat za przejazd)

GPS - Global Positioning System (system nawigacji Satelitarnej)

GSM - Global System for Mobile communication (system telefonii komórkowej)

HGV - Heavy Goods Vehicle (ciężki pojazd drogowy)

TEN-T - Trans-European Transport Network (transeuropejska sieć transportowa)

TEN-R - Trans-European Road Network (transeuropejska sieć drogowa)

1) WPROWADZENIE

Zakres i cel

Celem tego opracowania jest stworzenia poradnika dla osób w państwach członkowskich zainteresowanych lub odpowiedzialnych za wprowadzenie lub zmiany istniejących systemów opłat dla samochodów ciężarowych. Poradnik Powinien być pomocny w interpretowaniu skomplikowanych przepisów europejskich dotyczących opłat dla pojazdów ciężarowych, przy uwzględnieniu szczególnego krajowego kontekstu. Ostatnia wersja przepisów UE została uzgodniona przez Parlament Europejski w grudniu 2005 r. i formalnie przyjęta przez ministrów transportu w marcu 2006 r. Nowe przepisy weszły w życie w momencie opublikowania Dyrektywy 2006/38/KE w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 9 czerwca 2006 r.

Opracowanie to ma odpowiedzieć na dwa pytania: 'Co musi być zrobione?' i 'Co może być zrobione?' Celem jest więc wyjaśnienie zakresu zobowiązań oraz możliwości stosowania własnych rozwiązań w krajach członkowskich.

Dotychczasowe doświadczenia

Od momentu pojawienia się wspólnego rynku, UE posiada prawodawstwo dotyczące opłat dla ciężarówek. Nigdy jednak nie wymagało ono od krajów członkowskich wdrożenia opłat, ale jedynie ustalało zasady gry dla państw, które chciałyby wprowadzić nowe opłaty.

Ważnym powodem zaangażowania UE było zawsze zapewnianie właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego, szczególnie pod kątem zapobieżenia temu, by centralnie położone kraje UE nie pobierały nadmiernych opłat związanych z ruchem tranzytowym.

Przepisy te ulegają zmianom, tak jak tak jak narzędzie pobierania opłat za przejazdy samochodami ciężarowymi zmienia się gwałtownie wraz z rozwojem nowych technologii. W przeszłości stosowano proste roczne opłaty winietowe za użytkowanie autostrad lub stałe opłaty za dany przejechany odcinek. Celem tych wczesnych systemów było po prostu pokrycie kosztów infrastrukturalnych.

Postęp techniczny i rozwijająca się wiedza dotycząca opłat drogowych zmieniły to podejście. Opłaty drogowe dziś są coraz bardziej wyrafinowanymi narzędziami, które mogą wykorzystywane wszechstronnie, np. w celach finansowania, ale też zarządzania ruchem drogowym, poprawy bezpieczeństwa i stanu środowiska naturalnego.

Ostatnia wersja przepisów UE jest do pewnego stopnia odbiciem ewolucji w teorii opłat drogowych i ich systemów. Przepisy są bardziej elastyczne i nowoczesne od poprzednich, ale są również bardziej złożone, dlatego opracowano ten podręcznik.

Historia procesu podejmowania decyzji

Parlament Europejski w dniu 15 grudnia 2005 r. przyjął kompromisową propozycję wypracowaną przez przedstawicieli Rady Ministrów Transportu i Komisji Transportu i Turystyk Parlamentu Europejskiego (TRAN) dotyczącą opłat za przejazd pojazdów ciężarowych. Na poziomie europejskim, pierwsza dyrektywa dotycząca pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury transportu drogowego, znana jako dyrektywa eurowinietowa, była przyjęta w 1993 roku. Dyrektywa była następnie poprawiona przez Dyrektywę 1999/62². W lipcu 2003, Komisja

² Dyrektywa 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe

Europejska zaprezentowała następną propozycję poprawki tej Dyrektywy.³ Głosowanie w Parlamencie Europejskim 15 grudnia 2005 r., jak i formalna akceptacja ministrów transportu 27 marca 2006 roku zamknęła tę nowelizację kończąc okres prawie dwóch i pół lat dyskusji w Parlamencie Europejskim i Radzie Ministrów Transportu.

Europejska Federacja do spraw Transportu i Środowiska (T&E) była rozczarowana propozycjami Komisji Europejskiej z lipca 2003 r. i zaprezentowała alternatywną propozycję poprawki Dyrektywy 1999/62.⁴ Od początku 2004 roku, T&E przewodzi szerokiej koalicji partnerów, którzy uzasadniali w Parlamencie Europejskim i Radzie Transportu potrzebę stworzenia bardziej elastycznej Dyrektywy. Szczególnie koalicja ta zalecała, aby znowelizowana dyrektywa dawała krajom członkowskim prawo do:

1. zastosowania drogowych opłat użytkowych do całej sieci dróg, bez ograniczeń
2. decydowania jak mają być wykorzystywane wpływy oraz
3. włączania wszystkich kosztów zewnętrznych transportu.

Głosowanie w Komisji Transportu Parlamentu Europejskiego 13 listopada 2005 roku odzwierciedliło wiele zaleceń wskazanych przez koalicję T&E. Jednakże Rada Ministrów Transportu ostro sprzeciwiła się włączaniu kosztów zewnętrznych. W ostatecznej wersji poprawionej Dyrektywy zalecono jedynie Komisji uzgodnienie w ciągu dwóch lat metodologii obliczania zewnętrznych kosztów i zaprezentowanie nowej stosownej propozycji zmiany dyrektywy. Parlament europejski i Rada uzgodniły przeanalizowanie takiej propozycji przez Komisję. T&E jest rozczarowana, że kompromis ten przyjęty 15 grudnia 2005 roku, uniemożliwił krajom członkowskim uwzględnianie kosztów środowiskowych i zdrowotnych przez wiele lat.

Poprawiona Dyrektywa stanowi jednak krok w kierunku zredukowania wpływu transportu drogowego na środowisko. Kraje członkowskie będą mogły pobierać opłaty od samochodów ciężarowych w zakresie całej sieci drogowej, a nie tylko autostrad. Dodatkowo, państwa członkowskie stosujące opłaty dla pojazdów ciężarowych są zobowiązane objąć Dyrektywą wszystkie pojazdy powyżej 3,5 tony dopiero po roku 2012, ale mogą już to zrobić przed tą datą. Stanowi to postęp w stosunku do obecnego minimum 12 ton. Po roku 2010, państwa członkowskie muszą już różnicować taryfy zgodnie z cechami pojazdów odnośnie szkodliwości dla środowiska i mogą również nałożyć opłaty regulacyjne w celu redukcji problemów środowiskowych. Ponadto, w rejonach górskich dopłata może być dodana do opłaty za przejazd wyliczanej na podstawie średniej ważonej w celu finansowania priorytetowych projektów transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) w tym samym korytarzu.

Pewien postęp wynikający z przepisów poprawionej Dyrektywy będzie jedynie w praktyce korzystny, jeśli państwa członkowskie rzeczywiście będą wykorzystywać potencjalne możliwości. Jest to głównym powodem napisania niniejszego opracowania: opisuje ono możliwości dla państw członkowskich, które stwarza poprawiona Dyrektywa odnośnie opłat za ciężkie pojazdy drogowe oraz wskazuje również nowe wyzwania.

W niniejszym opracowaniu dokonano krótkiego przeglądu doświadczeń związanych z wprowadzaniem opłat drogowych w kilku krajach UE (Rozdział 2). Następnie dokładnie zbadano, co zmieni się poprzez wprowadzenie poprawionej Dyrektywy, porównując jej warunki postanowienia z zawartymi w poprzedniej Dyrektywie 1999/62 (zmiany wskazane tłustym drukiem, dla ułatwienia czytania). W każdym przypadku występuje również krótkie wyjaśnienie komentarz. W rozdziałach od 3 do 9 dalej rozpatrzono następujące aspekty prawodawstwa: zakres dotyczący pojazdów, zakres geograficzny, zróżnicowanie opłat za przejazd, dopłaty opłaty regulacyjne, wykorzystanie wpływów i wprowadzanie w życie.

³ Propozycja Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady wnosząca poprawki do Dyrektywy 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe

⁴ *Wnoszenie poprawek do "Dyrektywy Eurovignietowej" - alternatywne rozwiązanie dla propozycji Komisji Europejskiej, T&E 03/4*

<http://www.transportenvironment.org/docs/Publications/2003%20Pubs/Eurovignettefinal.pdf>

Załącznik 1 przedstawia tabelę porównawczą zestawiającą obecną sytuację i konkretne możliwości w każdym z państw członkowskich. W następnych załącznikach zaprezentowane możliwości wynikające z wprowadzenia postanowień Dyrektywy na wrażliwych obszarach górskich (Załącznik 2) oraz w poszczególnych państwach członkowskich (kolejne załączniki).

2) OSTATNIE DOŚWIADCZENIA Z SYSTEMAMI OPŁAT ZA PRZEJAZD ZALEŻNYMI OD ODLEGŁOŚCI

Dotychczas opłaty za pojazdy zależne od przejechanej odległości zostały wprowadzone jedynie przez kilka państw członkowskich. Wymienić można opłaty za przejazd autostradami pobierane we Francji, Włoszech, Portugalii i Hiszpanii. We wszystkich tych krajach opłaty za przejazd są zastosowane tylko na części sieci autostrad. Ostatnio Austria, Niemcy, i spoza UE, Szwajcaria wprowadziły system opłat na szerszą skalę, włączając w to wszystkie autostrady, a nawet całą sieć drogową.

Systemy wdrożone w tych trzech państwach są podobne, ale jednak różnią się pewnymi zasadniczymi elementami:

Cecha	Austria	Niemcy	Szwajcaria
Wdrożenie	1 stycznia 2004	1 stycznia 2005	1 stycznia 2001
Pojazdy	> 3,5 tony	> 12 ton	> 3,5 tony
Sieć	Autostrady i kilka dróg szybkiego ruchu	Autostrady	Wszystkie drogi w kraju
Różnicowanie	Liczba osi	Liczba osi i i klasy emisji	Maksymalny ciężar załadowany i klasy emisji
Przykładowy poziom opłat dla pojazdu 40 ton	€ 0,22 za km	€ 0,124 za km	€ 0,57 – 0,74 za km
Technologia	System wydzielonej komunikacji krótkiego zasięgu (DSRC)	Nawigacja satelitarna (GPS) i telefonia komórkowa GSM)	Tachograf, system wydzielonej komunikacji krótkiego zasięgu (DSRC), nawigacja satelitarna (GPS) dla weryfikacji
Koszty	12% wpływów ⁵	20 – 22% wpływów ⁶	5% wpływów ⁷
Informacje	http://www.gomaut.at	http://www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse-,1436/LKW-Maut.htm http://www.tollcollect.de	http://www.ezv.admin.ch/zollinfo_firmen/steuern_abgaben/00379 http://www.are.admin.ch/are/en/verkehr/lsva/index.html

Po kilku latach doświadczeń związanych w wdrożeniem tych systemów można wskazać na następujące efekty:

⁵ Friedrich Schwarz-Herda, Austriackie Federalne Ministerstwo Transportu, Innowacji i Technologii (BMVIT) *Międzymiastowe opłaty drogowe: Doświadczenia austriackie*, prezentacja dla IMPRINT-NET group, Bruksela, 25.04.06.

⁶ Matthias Rapp, Rapp Trans, Prezentacja FNE, wizyta robocza, 30 stycznia 2006.

⁷ Matthias Rapp, Rapp Trans, Prezentacja FNE, wizyta robocza, 30 stycznia 2006.

- liczba pojazdokilometrów: Po ponad 30 latach stabilnego wzrostu liczby pojazdokilometrów, trend ten ewidentnie załamał się w Szwajcarii po wprowadzeniu opłat dla ciężkich pojazdów. W pierwszych dwóch latach po wprowadzeniu opłat, liczba pojazdokilometrów spadała o 5% w skali roku (ARE 2004⁸).

- Transport drogowy i sektor logistyczny: W Szwajcarii sektor transportu i logistyki rozwija się jest rentowny. Dla uniknięcia pustych przejazdów firmy współpracują ze sobą. Niektóre średnie pod względem wielkości firmy, mające trudności z dostosowaniem się zostały zlikwidowane. Taki trend jest również widoczny w Niemczech i Austrii. Liczba pustych przebiegów (pojazdokilometrów) spadła w Niemczech o ponad 2% w pierwszych trzech miesiącach 2005 roku, co jest wskaźnikiem wyższym od wcześniejszego średniej spadku (BAG 2005⁹). Pokazuje to bardziej efektywne wykorzystanie potencjału pojazdów ciężarowych.

- Dostosowanie struktury parku samochodowego: Systemy opłat zależne od poziomu emisji w Niemczech i Szwajcarii miały bardzo wyraźny wpływ na strukturę parku pojazdów. W Szwajcarii sprzedaż samochodów ciężarowych zrosła znacznie w 2000 roku. Już wtedy wymieniano stare pojazdy na nowe generujące mniejsze zanieczyszczenia (ARE 2004, BAG 2005). Efekt ten nie jest widoczny w Austrii, ponieważ tam opłaty nie zależą od klasy emisji.

W Szwajcarii nastąpił zwrot w kierunku wykorzystywania mniejszych pojazdów. W Niemczech sprzedaż ciężarówek o dopuszczalnej masie całkowitej 10 – 12 ton wzrosła o prawie 20% w 2004 roku (BAG 2005).

- Emisje: zgodnie z obliczeniami modelowymi, do roku 2007 szwajcarska opłata stosowana w odniesieniu do ciężkich pojazdów drogowych doprowadzi do zmniejszenia emisji CO₂ i Ox c o 6 – 8% (ARE 2004).

- Dywersyfikacja dróg: Znaczna liczba samochodów ciężarowych unika opłat przez korzystanie z dróg, które nie podlegają opłatom. W Austrii i Niemczech, na części sieci dróg drugorzędnych notowany jest znaczny wzrost ruchu po wprowadzeniu nowych opłat za autostrady. Dowodzi to występującego zagrożenia przeniesienia ruchu ciężkich pojazdów drogowych z dróg głównych i autostrad (płatnych) na inne równoległe drogi. Nie dotyczy to tylko krajów objętych systemami nowych opłat; w pewnych korytarzach samochody ciężarowe korzystają z odcinków dróg przebiegających przez kraje sąsiednie. Najbardziej znany przypadek zanotowany został we Francji w regionie Alzacji, gdzie ciężki ruch towarowy wzrósł o ok. 20%. Efekt ten nie jest zauważalny w Szwajcarii, gdzie drogi podlegają opłatom. Austria i Niemcy wprowadziły zakazy ruchu samochodów ciężarowych na niektórych drogach. Niemcy planują rozszerzenie swojego systemu opłat 'LKW-Maut' na niektóre drogi równoległe w 2006 roku.

- Zmiana struktury gałęziowej transportu: Nie ma dowodów na istotne zmiany w wykorzystaniu różnych gałęzi transportu w omawianych krajach.

- Ceny detaliczne: ceny dla konsumentów nie zwiększyły się znacząco w żadnym z trzech krajów.

⁸ ARE 2004: Szwajcarskie Biuro Federalne Rozwoju Przestrzennego (ARE), Departament Środowiska, Transportu, Energii i Łączności (DETEC): *Uczciwy i efektywny: Opłaty zależne od Odległości dla Ciężkich Pojazdów (HVF) w Szwajcarii*, grudzień 2004.

⁹ BAG 2005: Niemieckie Federalne Biuro Transportu Towarów (BAG): *Marktbeobachtung Gueterverkehr, Sonderbericht: Auswirkungen der streckenbezogenen LKW-Maut*, wrzesień 2005.

3) ZAKRES DYREKTYWY W ODNIESIENIU DO POJAZDÓW

a) Porównanie tekstów Dyrektywy poprzedniej i znowelizowanej

Dyrektywa 99/62	Znowelizowana Dyrektywa 2006/38 (zastępuje Dyrektywę 99/62)
<p><i>Artykuł 1</i></p> <p>Dyrektywa ta dotyczy podatków za pojazdy, opłat za przejazd, i opłat użytkownika nałożonych na pojazdy, jak zdefiniowano w Artykule 2</p>	<p><i>Artykuł 1</i></p> <p>Dyrektywa ta dotyczy podatków za pojazdy, opłat za przejazd, i opłat użytkownika nałożonych na pojazdy, jak zdefiniowano w Artykule 2.</p>
<p><i>Artykuł 2</i></p> <p>(d) "pojazd" oznacza pojazd silnikowy lub zespół pojazdów przeznaczony do przewozu drogowego towarów o dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 12 ton</p>	<p><i>Artykuł 2</i></p> <p>(d) "pojazd" oznacza pojazd silnikowy lub zespół pojazdów przeznaczony lub używany do przewozu drogowego towarów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony;</p>
	<p><i>Artykuł 7</i></p> <p>1. Państwa członkowskie mogą utrzymywać lub wprowadzać opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury w obrębie transeuropejskiej sieci drogowej lub jej części wyłącznie na warunkach określonych w ust 2 -12. Nie narusza to prawa państw członkowskich do stosowania, zgodnie z Traktatem, opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na drogach nienależących do transeuropejskiej sieci drogowej, w tym na drogach równoległych, na które może zostać skierowany ruch z transeuropejskiej sieci drogowej lub, które stanowią bezpośrednią konkurencję dla niektórych części tej sieci, lub w odniesieniu do innych rodzajów pojazdów silnikowych nieobjętych definicją "pojazdu" poruszających się po transeuropejskiej sieci drogowej, pod warunkiem, że wprowadzenie opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na takich drogach nie jest dyskryminujące dla ruchu międzynarodowego i nie powoduje zakłóceń konkurencji między podmiotami gospodarczymi.</p>
	<p><i>Artykuł 7/2</i></p> <p>(a) Państwo członkowskie może podjąć decyzję o utrzymaniu lub wprowadzeniu opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury wyłącznie w odniesieniu do pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nie mniejszej niż 12 ton. Jeśli państwo Członkowskie podejmie decyzje o stosowaniu opłat za przejazd lub za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów poniżej tego limitu masy, zastosowanie mają przepisy niniejszej dyrektywy.</p> <p>(b) Opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury mają zastosowanie do wszystkich pojazdów (tak jak ustalono, t. j. powyżej 3,5 tony) od 2012 r.</p> <p>(c) Państwo członkowskie może odstąpić od stosowania wymogu określonego w lit. b), jeśli uzna, że objęcie opłatami a przejazd pojazdów poniżej 12 ton:</p>

	- spowoduje znaczące utrudnienia w ruchu lub miałyby znaczny szkodliwy wpływ na środowisko, poziom hałasu lub zdrowie bądź wywołałyby znaczne zatory w ruchu drogowym, albo - pociągałyby za sobą koszty administracyjne, które byłyby większe niż 30% osiągniętych dodatkowych wpływów.
--	---

b) Wyjaśnienie i komentarz

Dyrektywa 1999/62 dotyczy pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12 ton. Normalnym postępowaniem dla tradycyjnych podmiotów gospodarczych pobierających opłaty na autostradach, jak również austriackiego systemu 'LKW-Maut', jest uznanie pojazdów poniżej 12 ton jako podlegających subsydiarności państw członkowskich. W odróżnieniu od tego poprawiona dyrektywa będzie dotyczyć pojazdów powyżej 3,5 tony, tak że od tego momentu państwa członkowskie będą miały wolną rękę do wprowadzenia systemów opłat dla wszystkich takich pojazdów. Ewentualnie mogą również zdecydować się na kontynuowanie istniejących systemów lub wprowadzić nowe dla pojazdów powyżej 12 ton, ale tylko do 2012 roku. Po tej dacie, wszystkie istniejące i nowe systemy będą musiały obejmować pojazdy powyżej 3,5 tony o ile nie wystąpi żaden z dwóch poniższych warunków:

1. jeśli włączenie pojazdów poniżej 12 ton ma negatywny wpływ na ruch drogowy, środowisko, hałas, kongestię drogową lub zdrowie, lub
2. jeśli koszty administracyjne byłyby większe niż 30% osiągniętych dodatkowych wpływów.

Ad 1:

Dostępne są obecnie technologie pobierania opłat w zakresie wszystkich typów pojazdów bez zakłócania ruchu pojazdów. Włączenie większej liczby pojazdów do systemu opłat będzie miało z pewnością jeszcze bardziej pozytywny wpływ na środowisko i zdrowie publiczne. Dlatego wydaje się raczej mało prawdopodobne, aby pierwszy warunek był przyczyną uzasadniająca odstępnie od wdrożenia nowych systemów.

Ad 2:

Z technicznego i proceduralnego punktu widzenia, wydaje się bardzo prawdopodobne, że jest możliwy jest rozwój nowych systemów przy kosztach administracyjnych poniżej 30 % wpływów. W poprawionej Dyrektywie nie sformułowano wyraźnej definicji kosztów administracyjnych, pozostawiając te zagadnienie do przyszłych dyskusji.

Chociaż 3,5 tonowy limit nie będzie obowiązkowy do 2012 roku, poprawiona dyrektywa umożliwi włączenie tych pojazdów od początku funkcjonowania nowego systemu. Stwierdzono wyraźnie, że inne pojazdy, nie ujęte w Dyrektywie mogą również podlegać opłatom.

Obok państw członkowskich z tradycyjnymi podmiotami gospodarczymi zarządzającym autostradami i Austrii, gdzie już włączono pojazdy poniżej 12 ton, wszystkie kraje członkowskie mogą odnieść korzyści z takiego rozszerzenia zakresu pojazdów. Państwa członkowskie, o których mowa, powinny natychmiast rozpocząć przygotowania do wprowadzenia systemu opłat za przejazd dla pojazdów powyżej 3,5 tony, a nie czekać, aż stanie się to obowiązkowe w 2012 roku.

4) ZAKRES GEOGRAFICZNY

a) Porównanie tekstów Dyrektywy poprzedniej i znowelizowanej

Dyrektywa 99/62	Znowelizowana Dyrektywa 2006/38 (zastępuje Dyrektywę 99/62)
<p><i>Artykuł 2</i></p> <p>(a) "autostrada" oznacza drogę specjalnie zaprojektowaną i zbudowaną dla ruchu samochodowego, która nie ma połączeń drogowych z terenami przyległymi do niej i która:</p> <p>(i) posiada, z wyjątkiem specjalnych miejsc lub tymczasowo, oddzielne pasy ruchu w dwóch kierunkach, oddzielone od siebie pasem rozdzielającym nieprzeznaczonym do ruchu, albo wyjątkowo innymi metodami;</p> <p>(ii) nie krzyżuje się na tym samym poziomie z żadną drogą, torem kolejowym, tramwajowym lub ścieżką dla pieszych;</p> <p>(iii) jest specjalnie oznaczona jako autostrada;</p>	<p><i>Artykuł 2</i></p> <p>(a) "trans-europejska sieć drogowa" oznacza sieć drogową określoną w sekcji 2 załącznika i do Decyzji Nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej¹⁰ tak jak przedstawiono na mapach. Mapy odnoszą się do odpowiednich sekcji wymienionych w części normatywnej lub w załączniku II do tej decyzji;</p>
<p><i>Artykuł 7</i></p> <p>1. Państwa członkowskie mogą utrzymywać lub wprowadzać opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury na warunkach określonych w ust. 2 -10.</p> <p>2. (a) opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury będą nakładane tylko na użytkowników autostrad lub innych wielopasmowych dróg o charakterystykach podobnych do autostrad, lub użytkowników mostów tuneli i przejazdów górskich. Jednakże, w krajach członkowskich gdzie nie istnieje ogólna sieć autostrad lub dróg szybkiego ruchu o podobnych charakterystykach, co autostrady, opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury mogą być nakładane w tych Krajach na użytkowników dróg o najwyższej klasie, z technicznego punktu widzenia.</p> <p>(b) W następstwie konsultacji z Komisją i zgodnie z ustaloną procedurą w Decyzji rady z dnia 21 marca 1962 r. ustanawiającą procedurę dla wstępnej analizy i konsultacji w zakresie pewnego prawodawstwa, przepisów i postanowień administracyjnych dotyczących transportu, a zaproponowanych w państwach członkowskich (12),</p> <p>(i) opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury mogą również być nakładane na użytkowników innych odcinków głównej sieci dróg, szczególnie</p> <ul style="list-style-type: none"> - gdzie istnieją przesłanki bezpieczeństwa dla wprowadzenia tego, - w państwie członkowskim gdzie w 	<p><i>Artykuł 7</i></p> <p>1. Państwa członkowskie mogą utrzymywać lub wprowadzać opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury w obrębie transeuropejskiej sieci drogowej lub jej części wyłącznie na warunkach określonych w ust 2 -12. Nie narusza to prawa państw członkowskich do stosowania, zgodnie z traktatem, opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na drogach nienależących do transeuropejskiej sieci drogowej, w tym na drogach równoległych, na które może zostać skierowany ruch z transeuropejskiej sieci drogowej lub, które stanowią bezpośrednią konkurencję dla niektórych części tej sieci, lub w odniesieniu do innych rodzajów pojazdów silnikowych nieobjętych definicją "pojazdu" poruszających się po transeuropejskiej sieci drogowej, pod warunkiem że wprowadzenie opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na takich drogach nie jest dyskryminujące dla ruchu międzynarodowego i nie powoduje zakłóceń konkurencji między podmiotami gospodarczymi.</p>

¹⁰ Decyzja OJ L 228, 9.9.1996, p. 1. po wniesieniu poprawek przez Decyzję nr 884/2004/KE (OJ L 167, 30.4.2004, p 1)

przeważającej części kraju nie istnieje wspólna sieć autostrad lub dróg szybkiego ruchu o charakterystykach podobnych do autostrad, w tej części kraju, ale tylko na drogach używanych dla międzynarodowego i międzyregionalnego transportu ciężkich towarów, pod warunkiem, że wymogi transportowe i gęstość zaludnienia nie stwarzają ekonomicznych przesłanek dla konstrukcji autostrad lub dróg szybkiego ruchu o podobnych charakterystykach;	
--	--

b) Wyjaśnienie i komentarz

Według Dyrektywy 1999/62 pobieranie opłat za przejazd jest dozwolone jedynie na autostradach, przy bardzo niewielu wyjątkach, na przykład, jeśli nie istnieje żadna sieć autostrad lub z powodów bezpieczeństwa.

Geograficzny zakres poprawionej dyrektywy obejmuje transeuropejską sieć dróg (TEN-T) tak jak jest ona zdefiniowana w wytycznych sieci transeuropejskich poprawionych w 2004 r. (Decyzja 884/2004/WE). Wszystkie inne drogi podlegają zasadom subsydiarności i państwa członkowskie mogą tym samym nakładać opłaty zgodnie z postanowieniami Traktatu. Oznacza to, że opłaty obejmujące tę sieć dróg nie mogą dyskryminować nikogo, a mechanizm musi działać proporcjonalnie. Odnosi się to również do dróg równoległych do sieci TEN-R, na które ruch może być przekierowany. Drogi równoległe są specjalnie potraktowane w tekście Dyrektywy. Nie oznacza to jednak, że subsydiarność dotyczy tylko dróg równoległych.

Nie ustalono żadnego terminu od którego państwa członkowskie musiały by rozszerzyć swe działania poza sieć TEN-R, pozostawiając to całkowicie w ich gestii. Zastosowanie opłat za przejazd na wszystkich drogach zapobiegnie przenoszeniu się ruchu z autostrad na sieć dróg drugorzędnych. Mieszkańcy okolic sąsiadujących z tymi korytarzami, jak również gospodarka skorzystają na tym, jako że zredukowana zostanie liczba pojazdów przejeżdżających przez miasta i wsie po drogach lokalnych. Włączenie wszystkich dróg w system opłat jest również bardziej uczciwe w stosunku do użytkowników, jako że koszty administrowania i utrzymanie sieci dróg drugorzędnych są zwykle wyższe niż w przypadku autostrad.

Jako że Dyrektywa 1999/62 nie zakładała możliwości nałożenia opłat za korzystanie z dróg poza autostradami, wszystkie państwa członkowskie mogą czerpać korzyści z postanowień nowej Dyrektywy, umożliwiającej również wdrożenie opłat poza autostradami. Szwajcaria, nie będąc członkiem Unii Europejskiej, wykorzystuje z sukcesem takie rozwiązania od 2001 r.

5) ZRÓŻNICOWANIE OPŁAT

a) Porównanie tekstów Dyrektywy poprzedniej i znowelizowanej

Dyrektywa 99/62	Znowelizowana Dyrektywa 2006/38 (zastępuje Dyrektywę 99/62)
<p><i>Artykuł 7</i></p> <p>10. Bez uszczerbku dla opłat za przejazd wyliczonych na podstawie średniej ważonej o których mowa w ust. 9 państwa członkowskie mogą różnicować stawki tych opłat zgodnie z:</p> <p>(a) klasami emisji pojazdów, pod warunkiem że żadna opłata za przejazd nie wynosi więcej niż półtora razy wielkość opłaty pobieranej od równoważnych pojazdów spełniających najsurowsze normy emisji spalin;</p> <p>(b) porą dnia, pod warunkiem, że żadna opłata za przejazd nie przekracza dwukrotności opłaty za przejazd pobieranej w najtańszej porze dnia.</p> <p>Wszystkie zróżnicowania w opłatach za przejazd pobieranych w odniesieniu do klas emisji pojazdów lub pory dnia będą proporcjonalne do założonego celu.</p>	<p><i>Artykuł 7</i></p> <p>10 (a) Bez uszczerbku dla opłat za przejazd wyliczonych na podstawie średniej ważonej o których mowa w ust. 9, państwa członkowskie mogą różnicować stawki tych opłat dla celów takich, jak walka z zanieczyszczeniem środowiska, i kongestią na drogach, minimalizowanie szkód w infrastrukturze, optymalne wykorzystanie danej infrastruktury lub propagowanie bezpieczeństwa drogowego, o ile taka modyfikacja:</p> <ul style="list-style-type: none"> – jest proporcjonalna do założonego celu; – jest przejrzysta i niedyskryminująca w szczególności ze względu na narodowość przewoźnika, państwo lub miejsce prowadzenia przez niego działalności gospodarczej, miejsce rejestracji pojazdu lub miejsce pochodzenia bądź przeznaczenia transportu;
	<p>(b) Z zastrzeżeniem warunków przewidzianych w lit a), opłaty za przejazd mogą być różnicowane według:</p> <ul style="list-style-type: none"> - klasy emisji EURO określonej w załączniku 0 , w tym poziomu pyłu (PM) i tlenków azotu (Nox), pod warunkiem że żadna opłata za przejazd nie przekracza dwukrotności wartości opłaty za przejazd pobieranej od pojazdów równorzędnych spełniających najsurowsze normy emisji spalin, lub - pory dnia, kategorii dnia i pory roku, pod warunkiem że: <ul style="list-style-type: none"> (i) żadna opłata za przejazd nie przekracza dwukrotności opłaty za przejazd pobieranej w najtańszej porze dnia, kategorii dnia lub porze roku; lub (ii) jeśli do najtańszego okresu stosowana jest stawka zerowa, dopłata za najdroższą porę dnia lub porę roku nie przekracza połowy stawki opłaty, która w innym przypadku byłaby zastosowana do danego pojazdu.
	<p>Państwa członkowskie muszą zróżnicować opłaty za przejazdy zgodnie z pierwszym tiret najpóźniej w 2010 roku, lub w przypadku umów koncesyjnych, przy odnawianiu tych umów.</p> <p>Państwo członkowskie może jednak odstąpić od tego wymogu, jeżeli:</p> <ul style="list-style-type: none"> - spowodowałoby to poważne naruszenie spójności systemów pobierania opłat za przejazd na jego terytorium; - wprowadzenie takiego zróżnicowania nie byłoby technicznie wykonalne w danym systemie pobierania opłat za przejazd; lub - spowodowałoby to, że pojazdy emitujące największą ilość zanieczyszczeń przestałyby korzystać z

	transeuropejskich sieci dróg, co miałyby wpływ na bezpieczeństwo drogowe i zdrowie publiczne. Komisja powiadamiana będzie o każdym przypadku takiego odstępstwa.
--	--

b) Wyjaśnienie i komentarz

Chociaż kategorie przyjęte do różnicowania opłat za przejazd – klasy emisji i okres użytkowania – nie zmieniły się zasadniczo, to jednak poprawiona dyrektywa daje większą dowolność i zakres działania państwom członkowskim.

Jeśli chodzi o emisje, to opłaty za przejazd mogły być dotąd zróżnicowane zgodnie z klasą emisji. W poprawionej dyrektywie opłaty za przejazd mogą być uzależnione od emisji NOx i poziomu pyłów (PM). Uczyni to bardziej atrakcyjnym zainstalowanie w starszych ciężarówkach filtrów przeciwpyłowych. Pomimo niskiej klasy emisji takich pojazdów, będą one korzystać z niższych opłat za przejazd, jako że ich emisje pyłów są niższe. Różnica w poziomach opłat za przejazd pomiędzy najmniej i najbardziej zanieczyszczającymi pojazdami może obecnie być ustalona na 100%, podczas gdy zgodnie z Dyrektywą 1999/62 wynosiła ona tylko 50%.

Odnośnie zróżnicowania opłaty względem okresu użytkowania, opłaty za przejazd mogą obecnie być zróżnicowane nie tylko zależnie od pory dnia, ale również od dnia tygodnia i pory roku. Te dwa typy różnicowania, według poziomu emisji i okresu użytkowania, mogą być skumulowane.

Poprawiona Dyrektywa wymaga, aby opłaty za przejazd zostały również do roku 2010 zróżnicowane w zależności od wpływu na środowisko. Jednakże, państwa członkowskie nie muszą oczekiwać aż do tego momentu, aby wykorzystać możliwość i sprawić, aby bardziej szkodliwe dla środowiska pojazdy płaciły więcej, a zanieczyszczający w mniejszym stopniu – uiszczały niższą opłatę. Stanowić to będzie bodziec dla sektora transportowego, aby wymieniać pojazdy generujące wysokie zanieczyszczenia na samochody przyjazne dla środowiska.

Dotychczas jedynie Niemcy (a poza Unią Europejską - Szwajcaria) wprowadziły systemy ze zróżnicowanymi opłatami za przejazd zależnymi od klasy emisji. Dlatego istnieją wielkie perspektywy przed większością państw członkowskich, aby podjąć inicjatywę wprowadzenia taryf zależnych od emisji, a tym samym przyczynić się do szybszego usuwania najbardziej szkodliwych dla środowiska pojazdów.

6) DOPŁATY

a) Porównanie tekstów Dyrektywy poprzedniej i znowelizowanej

Dyrektywa 99/62	Znowelizowana Dyrektywa 2006/38 (zastępuje Dyrektywę 99/62)
-	<p><i>Artykuł 7</i></p> <p>11. Bez uszczerbku dla art. 9 ust. 1 i 1a, w wyjątkowych przypadkach dotyczących infrastruktury w rejonach górskich i po poinformowaniu komisji, możliwe jest pobieranie dopłaty obok opłaty za przejazd określonymi odcinkami dróg:</p> <p>(a) które są w znacznym stopniu zatłoczone, co utrudnia swobodny przepływ pojazdów; lub</p> <p>(b) których użytkowanie przez pojazdy stanowi przyczynę znaczących szkód w środowisku,</p> <p>Pod warunkiem że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wpływy osiągnięte z dopłat są inwestowane w priorytetowe przedsięwzięcia o istotnym znaczeniu dla Europy, określone w załączniku III do decyzji nr 884/2004/KE, które bezpośrednio przyczyniają się do zmniejszenia zatłoczenia dróg lub szkód w środowisku i które dotyczą tego samego korytarza, w którym znajduje się odcinek drogi obłożony opłatą; - dopłata, o która mogą być zwiększone opłaty za przejazd różnicowane zgodnie z ust.10, nie przekracza 15% opłaty za przejazd wyliczanej na podstawie średniej ważonej zgodnie z ust. 9, z wyjątkiem sytuacji, w których osiągnięte wpływy są inwestowane w transgraniczne odcinki priorytetowych przedsięwzięć o istotnym znaczeniu dla Europy, obejmujące infrastrukturę w regionach górskich – w takich sytuacjach dopłata nie może przekroczyć 25%; - zastosowanie dopłaty nie powoduje nierównego traktowania zarobkowego ruchu pojazdów w porównaniu z innymi użytkownikami dróg; - plany finansowe dla infrastruktury, do której stosuje się dopłatę, oraz analiza kosztów i zysków przeprowadzona dla nowego przedsięwzięcia infrastrukturalnego są przedkładane Komisji przed zastosowaniem dopłaty; - okres, w którym ma być stosowana dopłata, jest uprzednio określany i ograniczony, a pod względem oczekiwanych wpływów jest zgodny z przedstawionymi planami finansowymi i analizą kosztów i zysków. <p>Zastosowanie niniejszego przepisu do nowych przedsięwzięć transgranicznych podlega zatwierdzeniu przez zainteresowane państwa członkowskie.</p> <p>Po otrzymaniu planu finansowego od państwa członkowskiego zamierzającego wprowadzić dopłatę, komisja udostępnia tę informację członkom Komitetu, o którym mowa w art. 9c ust.1. Jeśli Komisja stwierdzi, że planowana dopłata nie spełnia warunków przewidzianych w niniejszym ustępie lub że wyrze ona znaczny niekorzystny wpływ na rozwój gospodarczy regionów peryferyjnych, może ona odrzucić projekt wprowadzenia opłat przedstawiony przez zainteresowane państwo członkowskie, albo wystąpić z wnioskiem o jego zmianę zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9c ust. 2.</p>

b) Wyjaśnienie i komentarz

Dopłaty są nowym instrumentem wprowadzonym w poprawionej Dyrektywie, pozwalającym państwom członkowskim podwyższenie o 15% lub 25% przeciętnej opłaty za przejazd na drogach w rejonach górskich. Jednakże, możliwe jest to tylko w korytarzach priorytetowych sieci TEN. Dodatkowe wpływy muszą być też na inwestycje w tych korytarzach wykorzystane. Jeśli priorytetowy projekt TEN jest projektem transgranicznym, zainteresowane państwa członkowskie mogą podwyższyć opłatę o 25%, w przeciwnym wypadku - tylko o 15%.

Biorąc pod uwagę różne wymagania (tj. górzysty obszar, priorytetowy projekt TEN w tym samym korytarzu), instrument ten daje dodatkowe możliwości tylko w kilku państwach członkowskich. Najbardziej spektakularnym przykładem wdrożenia będzie projekt tunelu kolejowego w Alpach (Brenner, Lyon-Turyn) i Pirenejach (centralna magistral kolejowa przez Pireneje). Jednakże, dopłaty mogą być również stosowane w odniesieniu do przyszłych projektów realizowanych na obszarach górskich nowych lub przyszłych państw członkowskich (Słowacja, Słowenia, Bułgaria, Rumunia).

Sprawa dopłat na obszarach górskich jest szerzej omawiana w Załączniku 2.

7) OPŁATY REGULACYJNE

a) Porównanie tekstów Dyrektywy poprzedniej i znowelizowanej

Dyrektywa 99/62	Znowelizowana Dyrektywa 2006/38 (zastępuje Dyrektywę 99/62)
<p>1. Niniejsza dyrektywa nie stanowi dla państw członkowskich przeszkody w stosowaniu:</p> <p>(a) specjalnych podatków lub opłat: - pobieranych przy rejestracji pojazdów, lub nakładanych na pojazdy lub ładunki o ponadnormalnych masach lub rozmiarach;</p> <p>(b) opłat parkingowych oraz specjalnych opłat za poruszanie się pojazdów po obszarach miejskich;</p> <p>(c) opłat regulacyjnych, których konkretnym celem jest przeciwdziałać tworzeniu się zatorów w określonych porach dnia i miejscach.</p>	<p>1. Niniejsza dyrektywa nie stanowi dla państw członkowskich przeszkody w niedyskryminacyjnym stosowaniu:</p> <p>(a) specjalnych podatków lub opłat: - pobieranych przy rejestracji pojazdów, lub - nakładanych na pojazdy lub ładunki o ponadnormalnych masach lub rozmiarach;</p> <p>(b) opłat parkingowych oraz specjalnych opłat za poruszanie się pojazdów po obszarach miejskich.</p> <p>1a. Niniejsza dyrektywa nie stanowi przeszkody dla państw członkowskich w niedyskryminacyjnym stosowaniu:</p> <p>(a) opłat regulacyjnych, których konkretnym celem jest przeciwdziałać tworzeniu się zatorów w określonych porach dnia i miejscach;</p> <p>(b) opłat regulacyjnych, których celem jest przeciwdziałać negatywnym skutkom dla środowiska naturalnego, z zanieczyszczeniem powietrza włącznie na wszelkich drogach, szczególnie w obszarach miejskich, w tym na drogach należących do transeuropejskiej sieci dróg przechodzących przez obszar miejski.</p>

b) Wyjaśnienie i komentarz

W przeciwieństwie do dopłat omawianych w poprzednim rozdziale, opłaty regulacyjne dają państwom członkowskim dużo większą swobodę. Opłaty regulacyjne nie są ujęte w poprawionej Dyrektywie, ale objęte są subsydiarnością, dlatego też mogą być dowolnie planowane przez państwa członkowskie. Wszelkie takie opłaty regulacyjne muszą jednak spełniać postanowienia Traktatu, tj. nie mogą być dyskryminujące i muszą być proporcjonalne.

Podczas, gdy w Dyrektywie 99/62 wspomniano o opłatach regulacyjnych jedynie jako środku do redukcji kongestii w miastach i poza obszarem miejskim, Dyrektywa 2006/38 rozszerza zakres ich stosowania w celu redukcji negatywnego wpływu na środowisko. W Poprawionej Dyrektywie wspomniano wprost wprost w obszarach miejskich jako ewentualnym obszarze zastosowania opłat regulacyjnych (podając te obszary raczej jako przykład, a nie ograniczenie). Wyjaśniono również, że drogi TEN na obszarach miejskich mogą być objęte opłatami. I tu ponownie, takie sformułowanie nie ogranicza stosowania opłat jedynie do dróg w sieci TEN. W liście wyjaśniającym Komisarza Barrot stwierdził jasno, że opłaty regulacyjne mogą być stosowane na wszystkich drogach, włącznie z drogami TEN. Można to również wywnioskować z wprowadzenia do Artykułu 7/11 dotyczącego dopłat, który podaje, że dopłaty mogą być nałożone niezależnie od opłat regulacyjnych. Tym samym, opłaty regulacyjne mogą również być stosowane na drogach TEN w obszarach górskich.

Postanowienie to, dotyczące opłat regulacyjnych daje dodatkowe narzędzie wszystkim państwom członkowskim w celu redukcji negatywnego wpływu na środowisko w obszarach szczególnie wrażliwych ekologicznie.

8) WYKORZYSTANIE WPŁYWÓW

a) Porównanie tekstów Dyrektywy poprzedniej i znowelizowanej

Dyrektywa 99/62	Znowelizowana Dyrektywa 2006/38 (zastępuje Dyrektywę 99/62)
<p><i>Artykuł 9</i></p> <p>2. Niniejsza dyrektywa nie stanowi dla państw członkowskich przeszkody w przekazaniu na cele związane z ochroną środowiska naturalnego i zrównoważony rozwój sieci transportu, części z sum pochodzących z opłat za korzystanie z infrastruktury, lub opłat za przejazd, pod warunkiem, że suma ta jest obliczana zgodnie z Artykułem 7(7) i (9).</p>	<p><i>Artykuł 9</i></p> <p>2. Państwa członkowskie określają sposób wykorzystania wpływów z opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej. Aby umożliwić rozwój sieci transportowej jako całości, wpływy z opłat powinny być wykorzystywane na rzecz sektora transportowego i przyczyniać się do optymalizacji całego systemu transportowego.</p>

b) Wyjaśnienie i komentarz

W niniejszej poprawionej Dyrektywie jasno stwierdzono, że państwa członkowskie mają swobodę w decydowaniu, jak wpływy mają być wykorzystane. Zalecono jedynie, że wpływy powinny być wykorzystane na rozwój sieci transportowej. Dyrektywa nie wymaga od państw członkowskich, aby sztywno przypisywały wpływy do określonych wydatków, ale raczej pozostawiono w tym względzie dużą dowolność.

W Dyrektywie 1999/62 nie ma w ogóle wyraźnych zapisów odnośnie wykorzystania wpływów. Wspomniano jedynie, że część dochodów może być wykorzystana na cele ochrony środowiska i zrównoważony rozwój transportu. Nie ma zapisów dotyczących konkretnego wykorzystania wpływów. Znalazło się jedynie stwierdzenie, aby większa część była wykorzystana w zakresie budowy dróg. Jest to naturalne w sytuacji, gdy system obejmuje jedynie koszty użytkowania budowy. Ten przypadek dotyczy tradycyjnych systemów pobierania opłat za przejazd autostradami.

Państwa członkowskie mogą korzystać z możliwości poprawionej Dyrektywy, aby jak najlepiej wykorzystać wpływy z tytułu nowych opłat.

9) WDROŻENIE

a) Porównanie tekstów Dyrektywy poprzedniej i znowelizowanej

Dyrektywa 99/62	Znowelizowana Dyrektywa 2006/38 (zastępuje Dyrektywę 99/62)
-	<p><i>Artykuł 9a</i></p> <p>Państwa członkowskie ustalają odpowiednie kontrole i określają system sankcji stosowanych za naruszenie przepisów krajowych przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy. Przyjmują one wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wprowadzenia ich w życie. Ustanowione sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.</p>

b) Wyjaśnienie i komentarz

W Poprawionej Dyrektywa państwom członkowskim sugeruje się wprowadzenie systemów egzekwujących i określenie sankcji w celu zniechęcenia użytkowników do omijania przepisów. Państwa członkowskie mają nie tylko możliwość, ale również obowiązek kontrolowania poprawności funkcjonowania wdrożonego systemu i nie dopuścić do tego, aby użytkownicy dróg unikali należnych opłat.

Wprowadzenie niezawodnego systemu egzekwowania i karania jest podstawowym warunkiem wstępnym jakiegokolwiek systemu, jego akceptowalności i efektywności. Wszystkie państwa członkowskie mogą skorzystać z tego postanowienia Dyrektywy.

Załączniki 1: Aktualna sytuacja i możliwości w państwach członkowskich: po

Prekursorzy (systemy opłat zależnych od przejechanej odległości)

Kraj	Istniejący	System podstawowy	Zakres dotyczący pojazdów	Zakres geograficzny	Zróżnicowanie	Dopłaty	Opłaty regulacyjne			
Austria		Opłata za przejazd	>3,5 t (winieta dla pojazdów oparta na czasie <3,5 t)	Autostrady i niektóre drogi ekspresowe.	Ogólnie: klasa pojazdów (osie) Dodatkowo: typ drogi ('Sondermautstrecken' w obszarach górskich), pora dnia (Autostrada Brenner dzień/noc)	'Sondermautstrecken'	-			
	Planowane	-	-	Wstrzymane bezterminowo dyskusje o włączeniu dróg równoległych	-	-	-			
	Dodatkowe możliwości	Żaden	Wszystkie pojazdy	Wszystkie drogi	Klasa emisji	Brenner (Sondermautstrecken mogą już odpowiadać maksimum)	na obszarach miejskich i górskich			
Niemcy		Opłata za przejazd	> 12 t	Autostrady	Klasa pojazdu (osie), Emisje (klasa EURO)	-	-			
	Planowane	-	-	Dyskusje o włączeniu pewnych dróg równoległych	-	-	-			
	Dodatkowe możliwości	Żaden	> 3,5 t	Wszystkie drogi	Klasa emisji	Raczej niesfosowalne (ewentualnie w niższej	na obszarach miejskich (i górskich), gdzie			

	Planowane	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Dodatkowe możliwości	-	-	Wszystkie autostrady, wszystkie drogi	Klasa emisji	Łącznik Brenner, Fréjus / Mont Blanc	-	na obszarach miejskich i górzystych					

Tradycyjni operatorzy autostrad (systemy opłat uzależnionych od odległości) (str. 2)

Kraj	System podstawowy	Zakres dotyczący pojazdów	Zakres geograficzny	Zróżnicowanie	Dopłaty	Opłaty regulacyjne
Portugalia	Opłata za przejazd	Wszystkie pojazdy	Część autostrad (1300 km)	Klasa pojazdu (osie)	-	-
Planowane	-	-	? (ewentualnie dodatkowe / nowe autostrady)	-	-	-
Dodatkowe możliwości	-	-	Wszystkie autostrady, wszystkie drogi	Klasa emisji	Nie stosuje się	na obszarach miejskich
Hiszpania	Opłata za przejazd	Wszystkie pojazdy	Część sieci autostrad (2800 km)	Klasa pojazdu (osie)	-	-
Planowane	-	-	? (ewentualnie dodatkowe / nowe autostrady)	-	-	-
Dodatkowe możliwości	-	-	Wszystkie autostrady, wszystkie drogi	Klasa emisji	pirenejskie drogi łączące	na obszarach miejskich i górzystych

Tradycyjne kraje stosujące eurowinietę (systemy opłat zależnych od czasu przejazdu) (str. 1)

Kraj	System	Zakres	Zakres	Zróżnicowanie	Dopłaty	Opłaty
------	--------	--------	--------	---------------	---------	--------

		podstawowy	dotyczący pojazdów	geograficzny			regulacje			
Belgia	<i>Istniejący</i>	Eurowinieta: opłata za użytkowanie infrastruktury	> 12 t	Autostrady	EURO 0 – EURO IV+, 3 / 4 osie	-	-			
	<i>Planowane</i>	Stawka podstawowa (oparta na czasie) winieta dla wszystkich pojazdów	Eurowinieta + "e-winieta" dla pojazdów poniżej 12 t	Autostrady, wszystkie drogi	Ciężar / osie	-	-			
Dania	<i>Dodatkowe możliwości</i>	Opłaty zależne od przejechanego dystansu	> 3,5 t / wszystkie pojazdy	Wszystkie drogi	Klasa pojazdu (Ciężar / osie); emisje	Nie stosuje się	na obszarach miejskich			
	<i>Istniejący</i>	Opłata za użytkowanie infrastruktury	> 12 t	Autostrady	EURO 0 – EURO IV+, 3 / 4 osie	-	-			
	<i>Planowane</i>	Brak planów	-	-	-	-	-			
	<i>Dodatkowe możliwości</i>	Opłaty zależne od przejechanego dystansu	> 3,5 t / Wszystkie pojazdy	Wszystkie drogi	Wszystkie drogi	Nie stosuje się	na obszarach miejskich			
Luxemburg	<i>Istniejący</i>	Opłata za użytkowanie infrastruktury	> 12 t	Autostrady	EURO 0 – EURO IV+, 3 / 4 osie	-	-			
	<i>Planowane</i>	-	-	-	-	-	-			
Holandia	<i>Dodatkowe możliwości</i>	Opłaty zależne od przejechanego dystansu	> 3,5 t / Wszystkie pojazdy	Wszystkie drogi	Wszystkie drogi	Nie stosuje się	na obszarach miejskich			
	<i>Istniejący</i>	Opłata za użytkowanie infrastruktury	> 12 t	Autostrady	EURO 0 – EURO IV+, 3 / 4 osie					
	<i>Planowane</i>	Opłaty zależne	Wszystkie	Wszystkie	Klasy pojazdów	-	-			

		od przejechanego dystansu	pojazdy	drogi	(ciężar / osie); Emisje / Charakterystyki wpływu na środowa.				
	<i>Dodatkowe możliwości</i>	Oplaty zależne od przejechanego dystansu	> 3,5 t / Wszystkie pojazdy	Wszystkie drogi	-	Nie stosuje się	na obszarach miejskich		

Tradycyjne kraje stosujące eurowinietę (systemy opłat zależnych od czasu przejazdu) (str. 2)

Kraj		System podstawowy	Zakres dotyczący pojazdów	Zakres geograficzny	Zróżnicowanie	Dopłaty	Opłaty regulacji		
Szwecja	<i>Istniejący</i>	Opłata za użytkowanie infrastruktury	> 12 t	Autostrady	EURO 0 – EURO IV+, 3 / 4 osie	-	(Opłata z kongestii Sztokholmu dla wszystkich pojazdów		
	<i>Planowane</i>	Oplaty zależne od przejechanego dystansu	> 7,5 t w trakcie dyskusji	Autostrady & drogi główne, ewentualnie regionalne wyjątki	klasa EURO, Charakterystyki środowiskowe	-	-		
	<i>Dodatkowe możliwości</i>		> 3,5 / 7,5 t / Wszystkie pojazdy	Wszystkie drogi		Nie stosuje się	na obszarach miejskich		

Późno rozpoczynające kraje (brak systemów jeszcze)

Kraj		System podstawowy	Zakres dotyczący pojazdów	Zakres geograficzny	Zróżnicowanie	Dopłaty	Opłat regulacyjnych		
Finlandia	<i>Istniejący</i>	Żaden	-	-	-	-	-		
	<i>Planowane</i>	Żaden	-	-	-	-	-		
	<i>Dodatkowe możliwości</i>	Opłaty zależne od przejechanej odległości	> 3,5 t / Wszystkie pojazdy	Wszystkie autostrady / wszystkie drogi	Klasa emisji	Nie stosuje się	na obszarach miejskich		
Irlandia	<i>Istniejący</i>	Żaden, (ale 3 drogi łączące z opłatami za przejazd)	(Wszystkie pojazdy)	- (3 odcinki autostradowe)	- (Klasa pojazdu)	-	-		
	<i>Planowane</i>	Opłaty za przejazd (PPP dla budowy dróg)	Wszystkie pojazdy	Nowe drogi/autostrady.	-	-	-		
	<i>Dodatkowe możliwości</i>	Opłata za przejazd I	> 3,5 t / Wszystkie pojazdy	Wszystkie autostrady / wszystkie drogi	Klasa emisji	Nie stosuje się	na obszarach miejskich		
Wielka Brytania	<i>Istniejący</i>	Żaden (ale 42 km z opłatami za przejazd na M6)	- (Wszystkie pojazdy)	- (42 km autostrady)	- (Klasa pojazdu)	-	(Opłata z kongestii Londynie)		
	<i>Planowane</i>	Opłaty za przejazd (Opłaty dla Ciężarówek za Użycie Dróg - LRUC)	> 3,5 t	Wszystkie drogi	Klasa pojazdu	-	(Kilka mi planuje opłaty za kongestii)		
	<i>Dodatkowe możliwości</i>	Żadne, jeśli plany będą zrealizowane	Wszystkie pojazdy	Żadne	Klasa emisji	Nie stosuje się	na obszarach miejskich		

Nowe państwa członkowskie (różne sytuacje) (str.1)

Kraj	System podstawowy	Zakres dotyczący pojazdów	Zakres geograficzny	Zróżnicowanie	Dopłaty	Opłaty regulacyjne		
Cypr	<i>Nie analizowane: brak połączenia drogowego pomiędzy Cyprzem</i>							
Czechy	<i>Istniejący</i>	Opłata za użytkowanie infrastruktury	Autostrady i drogi ekspresowe (740 km)	Ciężar	-	-		
	<i>Planowane</i>	Opłata za przejazd dla ciężkich samochodów w ciężarowych	Autostrady i drogi ekspresowe (ok. 2000 km)	Osie, Klasa emisji (EURO 0 – EURO III+), Dzień / noc	-	-		
	<i>Dodatkowe możliwości</i>	Opłaty za przejazd	Wszystkie drogi	Klasa emisji: EURO 0 – EURO IV+	Ograniczo na stosowność	na obszarach miejskich i/lub zanieczyszczonych rejonach		
Estonia	<i>Istniejący</i>	-	-	-	-	-		
	<i>Planowane</i>	-	-	-	-	-		
	<i>Dodatkowe możliwości</i>	Opłaty za przejazd	Wszystkie drogi	Klasa emisji	Nie stosuje się	na obszarach miejskich		
Węgry	<i>Istniejący</i>	Opłata za użytkowanie infrastruktury	Ok.. 70% sieci autostrad 670 km, stale zwiększająca się)	Ciężar	-	-		
	<i>Planowane</i>	Opłaty za przejazd	Autostrady, drogi ekspresowe	Ciężar ?	-	-		

	Dodatkowe możliwości	Żadne, jeśli plany będą wprowadzone	Żadne	Wszystkie drogi	Klasa emisji	Nie stosuje się	na obszarach miejskich
Łotwa	Istniejący	-	-	-	-	-	-
	Planowane	-	-	-	-	-	-
	Dodatkowe możliwości	Opłaty za przejazd	> 3,5 t / Wszystkie pojazdy	Wszystkie drogi	Klasa emisji	Nie stosuje się	na obszarach miejskich

Nowe państwa członkowskie (różne systemy) (str.2)

Kraj		System podstawowy	Zakres dotyczący pojazdów	Zakres geograficzny	Zróżnicowanie	Dopłaty	Opłaty regulacyjne
Litwa	Istniejący	-	-	-	-	-	-
	Planowane	-	-	-	-	-	-
	Dodatkowe możliwości	Opłaty za przejazd	> 3,5 t / Wszystkie pojazdy	Wszystkie drogi	Klasa emisji	Nie stosuje się	na obszarach miejskich
Malta							
<i>Nie analizowane: brak połączenia drogowego pomiędzy Malcią a</i>							
Polska	Istniejący	Opłata za użytkowanie infrastruktury	>3,5 t (+ autostrady i opłaty za przejazd dla wszystkich pojazdów silnikowych)	Autostrady i drogi krajowe	Ciężar, Ośie, Emisje (EURO 0 / EURO I)	-	-
	Planowane	Opłata za użytkowanie infrastruktury	>3,5 t	Wszystkie drogi krajowe	Typ pojazdu, Ciężar, Klasa emisji (EURO 0 – EURO II+)	-	-
	Dodatkowe możliwości	Opłaty za przejazd	Wszystkie pojazdy	Wszystkie drogi	Klasa emisji: EURO 0 – EURO IV+	Ewentualne zastosowanie, Taryf Wysokie.	W obszarach miejskich i/lub zanieczyszczonych rejonach

Słowacja	Istniejący	Opłata za użytkowanie infrastruktury	Wszystkie pojazdy	Autostrady & drogi pierwszej klasy	Ciężar	-	-	-	-
	Planowane	Opłaty za przejazd	> 3,5 t początkowo; wszystkie pojazdy od 2011	Autostrady (340 km), drogi ekspresowe (80 km) + późne wprowadzenie równoległych dróg głównych	Ciężar, Osie, Klasa emisji	-	-	-	-
	Dodatkowe możliwości	Żadne, jeśli plany będą wprowadzone	Wszystkie pojazdy	Wszystkie drogi	Klasa emisji	Ewentualne zastosowanie, Tatry Wysokie	Na obszarach miejskich i/lub zanieczyszczonych obszarach i w górach		

Nowe państwa członkowskie (różne systemy) (str.3)

Kraj	System podstawowy	Zakres dotyczący pojazdów	Zakres geograficzny	Zróżnicowanie	Dopłaty	Opłaty regulacyjne
Słowenia	Opłaty za przejazd	Wszystkie pojazdy	Autostrady (440 km)	Wysokość pojazdu, Osie	-	-
	Opłaty za przejazd	Wszystkie pojazdy	Autostrady	Poziom emisji (charakterystyki środowiskowe?)	-	-

Załącznik 2: Możliwości poprawionej Dyrektywy eurowinietowej w odniesieniu do wrażliwych obszarów górskich

Wprowadzenie

W grudniu 2005 r. Parlament Europejski uzgodnił propozycję kompromisową Wielkiej Brytanii Rady, poprawiającą Dyrektywę eurowinietową 1999/62dotyczącą opłat za przejazd pojazdów ciężarowych (HGVs). Tekst ten został formalnie przyjęty przez Radę Ministrów Transportu 27 marca 2006 r. Poprawiona dyrektywa wskazuje na dodatkowe możliwości pobierania opłat. Niektóre z tych nowych elementów pobierania opłat koncentrują się na wrażliwych obszarach górskich. Jednym z początkowych celów Komisji Europejskiej przyświecającym modyfikację Dyrektywy było dostarczenie narzędzia zastępującego system „punktów ekologicznych” w Austrii¹¹ jak również umożliwienie jego stosowania na innych wrażliwych terenach górskich. Ponieważ drogi łączące przechodzące przez obszary górskie są topograficznie ograniczone, a tym samym intensywnie użytkowane, ludzie, zwierzęta, roślinność i krajobrazy w tych obszarach cierpią nieproporcjonalnie bardziej w porównaniu z innymi obszarami z powodu emisji spalin związanych z transportem ładunków.¹²

W kolejnej części omówione zostaną możliwości wynikające z poprawionej Dyrektywy dla służb zarządzających i innych w zakresie wykorzystania na wrażliwych obszarach górskich.

Opłaty zależne od odległości jako najlepsza opcja

W poprawionym Artykule 7.1, nowa Dyrektywa zezwala państwom członkowskim na utrzymanie opłat za przejazd lub wprowadzenie opłat za użytkowanie infrastruktury na transeuropejskiej sieci dróg. Opłaty za przejazd mają być zależne od przejechanej odległości i typu pojazdu (Artykuł 2b), podczas gdy opłaty użytkownika - od prawa użytkowania infrastruktury w pewnym okresie czasu (Artykuł 2c). Oznacza to że państwa członkowskie będą nadal miały swobodę wyboru pomiędzy opłatami zależnymi od odległości a opłatami zależnymi od czasu. Mogą nawet nie wprowadzać żadnych opłat.

Artykuł 2
<p>(a) "opłata za przejazd" oznacza określoną kwotę, którą należy uiścić za przejazd pojazdem danej odległości, korzystając z infrastruktury, o której mowa w art. 7 ust. 1; kwotę tę wylicza się w oparciu o przejechaną odległość oraz rodzaj pojazdu;</p> <p>(b) "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;</p> <p>(c) "pojazd" oznacza pojazd silnikowy lub zespół pojazdów przeznaczony lub używany do przewozu drogowego towarów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony.</p>
Artykuł 7
<p>1. Państwa członkowskie mogą utrzymywać lub wprowadzać opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury w obrębie transeuropejskiej sieci drogowej lub jej części wyłącznie na warunkach określonych w ust 2 -12. Nie narusza to prawa państw członkowskich do stosowania, zgodnie z traktatem, opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na drogach nienależących do transeuropejskiej sieci drogowej, w tym na drogach równoległych, na które może zostać skierowany ruch z transeuropejskiej sieci drogowej lub, które stanowią bezpośrednią konkurencję dla niektórych części tej sieci, lub w odniesieniu do innych rodzajów pojazdów silnikowych nieobjętych definicją "pojazdu" poruszających się po transeuropejskiej sieci drogowej, pod warunkiem, że wprowadzenie opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury na takich drogach nie jest dyskryminujące dla ruchu międzynarodowego i nie powoduje zakłóceń konkurencji między podmiotami</p>

¹¹ Propozycja Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustalająca system eko-punktów mający zastosowanie do ciężkich samochodów ciężarowych przejeżdżających przez Austrię, na rok 2004 20.12.2001 COM(2001)807 final2001/0310 (COD)

¹² Patrz wydawnictwo T&E *Dostawa Towarów*, T&E 2004..

gospodarczymi..

Z opcji tych, jedynie opłata za przejazd zależna od odległości przejechanej, o której mowa w artykule 2b, jest jednocześnie uczciwa dla użytkownika i jednocześnie stwarza bodźce, aby wykorzystywać potencjał pojazdów ciężarowych bardziej efektywnie, a tym samym zmniejszyć ich negatywny wpływ. Poprawiona dyrektywa pozwala państwom członkowskim nakładać takie opłaty za przejazd po transeuropejskiej sieci dróg i co więcej na wszystkich drogach i wszystkich pojazdy, nawet te nie objęte dyrektywą (Artykuł 2d), zgodnie z subsydiarnością.

Artykuł 7

9. Opłaty za przejazd będą opierać się jedynie na zasadzie zwrotu kosztów infrastruktury. W szczególności opłaty za przejazd wyliczane na podstawie średniej ważonej muszą być powiązane z kosztami budowy oraz kosztami eksploatacji, utrzymania oraz rozwoju danej sieci infrastruktury. Opłaty za przejazd wyliczane na podstawie średniej ważonej mogą również obejmować wpływy z kapitału lub marże określone w oparciu o warunki rynkowe.

Artykuł 2

"(aa) "koszty budowy" oznaczają koszty związane z budową, a w stosownych przypadkach obejmujące koszty finansowe:

– nowej infrastruktury lub nowych ulepszeń infrastruktury (w tym istotnych prac remontowych), lub
 – infrastruktury lub ulepszeń infrastruktury (a w tym istotnych prac remontowych), których realizację zakończono nie więcej niż 30 lat przed dniem* o ile systemy pobierania opłat za przejazd są, już stosowane w dniu* lub nie więcej niż 30 lat przed ustanowieniem nowych systemów pobierania opłat za przejazd wprowadzonych po dniu*; w przypadku, gdy realizację infrastruktury lub ulepszeń infrastruktury zakończono przed upływem wyżej wymienionych terminów, koszty tych prac także można uznać za koszty budowy, jeśli:

(i) Państwo członkowskie ustanowi 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 wchodzi w życie przed*, lub

(ii) Państwo członkowskie może wykazać, że decyzja o realizacji danej infrastruktury była niezależna od tego, czy zakładany okres jej użytkowania będzie przekraczał 30 lat.

Odsetek kosztów budowy, który należy uwzględnić, nie może w żadnym przypadku przekroczyć odsetka aktualnego zakładanego okresu użytkowania elementów infrastruktury, pozostającego w dniu* lub w dniu, w którym wprowadzono nowe systemy pobierania opłat za przejazd, jeżeli nastąpiło to później. 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;

(ab) "koszty finansowe" oznaczają odsetki od pożyczek lub wpływy z kapitału wniesionego przez udziałowców;

(ac) "istotne prace remontowe" oznaczają prace remontowe z wyłączeniem prac nieprzynoszących już żadnych korzyści użytkownikom dróg, np. kiedy zamiast przeprowadzania remontu położono nową nawierzchnię lub wykonano inne prace budowlane";

W opłatach za przejazd, państwa członkowskie mogą zawrzeć koszty budowy i koszty eksploatacji, utrzymania i rozwoju sieci dróg (Artykuł 7.9). Koszty budowy są określone bardziej szczegółowo w Artykule 2(aa). Mogą one zawierać koszty nowej infrastruktury, ale również koszty infrastruktury zbudowanej w ciągu ostatnich 30 lat, i pod pewnymi warunkami, także przed tym okresem.

Zewnętrzne koszty pochłaniane przez szkody na zdrowiu i w środowisku, wypadki i zatłoczenie nie mogą być włączone w opłaty za przejazd.

Ten rodzaj opłat zależnych od przejechanej odległości stosowany na drogach powinien stać się podstawowym narzędziem pobierania opłat od użytkowników w Europie i nie być ograniczony do wrażliwych obszarów górskich, jako że odcinek prowadzący przez te obszary górskie jes

zwykle zbyt krótki, by wpłynąć na wielkość ruchu i odnieść odpowiedni skutek uzasadniający jego użycie.

Zróżnicowanie opłat w celu zmniejszenia emisji spalin z pojazdów

Poprawiona Dyrektywa pozwala państwom członkowskim zróżnicować opłaty za przejazd zgodnie z klasami emisji EURO, poziomami PM i NOx, porą dnia i rodzajem pory roku (Artykuł 7.10). Najbardziej szkodliwe pojazdy mogą być obciążane opłatą dwa razy większą od tej nakładanej na najczystsze pojazdy należące do tej samej klasy. Korzystanie z infrastruktury w godzinach szczytu może również kosztować dwa razy więcej niż poza godzinami szczytu. To również dotyczy danej klasy pojazdu. Oznacza to, że przed dokonaniem zróżnicowania według wpływu na środowisko, porę dnia lub roku, państwa członkowskie mogą zróżnicować opłaty za przejazd według klasy pojazdu, które są określane liczbą osi i maksymalnym ciężarem załadowanym (patrz Załącznik IV).

<i>Artykuł 7</i>
<p>10 (a) Bez uszczerbku dla opłat za przejazd wyliczanych na podstawie średniej ważonej, o których mowa w ust. 9, państwa członkowskie mogą różnicować stawki tych opłat dla celów takich jak walka z zanieczyszczeniem środowiska i zatłoczeniem na drogach, minimalizowanie szkód w infrastrukturze, optymalne wykorzystanie danej infrastruktury lub propagowanie bezpieczeństwa drogowego, o ile taka modyfikacja:</p> <ul style="list-style-type: none"> – jest proporcjonalna do założonego celu; – jest przejrzysta i niedyskryminująca w szczególności ze względu na narodowość przewoźnika, państwo lub miejsce prowadzenia przez niego działalności gospodarczej, miejsce rejestracji pojazdu lub miejsce pochodzenia bądź przeznaczenia transportu;
<p>(b) Z zastrzeżeniem warunków przewidzianych w lit a), opłaty za przejazd mogą być różnicowane według:</p> <ul style="list-style-type: none"> - klasy emisji EURO określonej w załączniku 0, w tym poziomu pyłu (PM) i tlenków azotu (Nox), pod warunkiem, że żadna opłata za przejazd nie przekracza dwukrotności wartości opłaty za przejazd pobieranej od pojazdów równorzędnych spełniających najsurowsze normy emisji spalin, lub - pory dnia, kategorii dnia i pory roku, pod warunkiem, że: <ul style="list-style-type: none"> (i) żadna opłata za przejazd nie przekracza dwukrotności opłaty za przejazd pobieranej w najtańszej porze dnia, kategorii dnia lub porze roku; lub (ii) jeśli do najtańszego okresu stosowana jest stawka zerowa, dopłata za najdroższą porę dnia lub porę roku nie przekracza połowy stawki opłaty, która w innym przypadku byłaby zastosowana do danego pojazdu.
<p>Państwa członkowskie muszą zróżnicować opłaty za przejazdy najpóźniej w 2010 roku, lub w przypadku umów koncesyjnych, przy odnawianiu tych umów.</p> <p>Państwo członkowskie może jednak odstąpić od tego wymogu, jeżeli:</p> <ul style="list-style-type: none"> - spowodowałyby to poważne naruszenie spójności systemów pobierania opłat za przejazd na jego terytorium; - wprowadzenie takiego zróżnicowania nie byłoby technicznie wykonalne w danym systemie pobierania opłat za przejazd; lub - spowodowałyby to, że pojazdy emitujące największą ilość zanieczyszczeń przestałyby korzystać z transeuropejskich sieci dróg, co miałyby wpływ na bezpieczeństwo drogowe i zdrowie publiczne. <p>Komisja powiadamiana będzie o każdym przypadku takiego odstępstwa.</p>
<i>Załącznik IV</i>
<p>Klasy pojazdów są określone w tabeli poniżej.</p> <p>Pojazdy są zakwalifikowane do klas w podkategoriach 0, I, II i III według uszkodzeń, jakie wywołują na powierzchni drogi, w kierunku wzrastającym (Klasa III jest tym samym rozumiana jako wyrządzająca najwięcej szkód infrastrukturze drogowej. Szkody zwiększają do wykładnika wzrostu obciążenia osi.</p> <p>Wszystkie pojazdy silnikowe i kombinacje pojazdów o maksymalnym załadowanym ciężarze dopuszczalnym poniżej 7,5 tony, należą do klasy 0.</p>

Opłaty za przejazd tunelami i mostami mają odzwierciedlać wyższe koszty infrastruktury w obszarach górzystych

Poprawiona Dyrektywa, podobnie jak Dyrektywa 1999/62, nie zezwala na zastosowanie opłat użytkownika i opłat za przejazd jednocześnie. Jednakże, Artykuł 7.3 pozwala państwom członkowskim stosującym opłaty użytkownika, również wprowadzać opłaty za przejazd za użytkowanie mostów, tuneli lub górskich przełęczy.

Artykuł 7

3. Za korzystanie z tego samego odcinka drogi dana kategoria pojazdów nie może podlegać równocześnie opłatom za przejazd i opłatom użytkownika. Jednakże państwa członkowskie mogą również nałożyć opłaty za przejazd na sieciach dróg w miejscach, gdzie pobierane są opłaty za korzystanie z mostów, tuneli oraz przełęczy górskich.

To postanowienie nie ma zastosowania do bardziej istotnego przypadku, w górskich rejonach państwa członkowskiego stosującego opłaty za przejazd, a nie opłaty użytkownika na swoim terytorium. Kwestia jest nadal otwarta, co do tego, czy jest możliwe nakładanie różnych poziomów opłat za przejazd po różnych odcinkach dróg, zależnie od ich różnych poziomów kosztów.

Poprawiona Dyrektywa nie przewiduje możliwości różnicowania według rodzaju infrastruktury lub obszaru (patrz powyżej i Artykuł 7.10). Jednakże, Artykuł 7.1 zezwala na zastosowanie takich opłat jedynie na częściach sieci TEN, co jest również formą zróżnicowania geograficznego.

W Artykule 7a nie udzielono ostatecznej odpowiedzi na to pytanie. Koszty brane pod uwagę przy obliczaniu opłat za przejazd "muszą odnosić się do sieci, na której opłaty za przejazd są nakładane", co ani nie zezwala ani nie zabrania rozdzielania krajowej sieci dróg na różne segmenty i obliczania ich kosztów i opłat za przejazd oddzielnie.

Artykuł 7a

1. Przy określaniu poziomów opłat za przejazd, wyliczanych na podstawie średniej ważonej, pobieranych w odniesieniu do danej sieci infrastruktury lub w odniesieniu do jej wyraźnie określonej części, państwo członkowskie uwzględnia różnorodne koszty określone w Art. 7 ust 9. Uwzględnione koszty odnoszą się do sieci lub jej części, za którą są pobierane opłaty za przejazd oraz do pojazdów, które podlegają opłatom za przejazd. Państwa członkowskie mogą postanowić, że nie będą odzyskiwać tych kosztów z wpływów z opłat za przejazd lub, że będą odzyskiwać tylko część tych kosztów.

Istniejące systemy również nie udzielają odpowiedzi na pytanie o wysokość opłat w stosunku do kosztów. Tradycyjne systemy opłat za przejazd oparte na umowach koncesyjnych ustalają poziom opłat za przejazd zgodnie z kosztami danego odcinka sieci. Tym samym koncesjonariusze na obszarach górskich mają wyższe koszty niż podmioty na innych obszarach. W konsekwencji, opłaty za przejazd tunelem pod Mont Blanc są znacznie wyższe niż średnie opłaty za przejazd innymi francuskimi lub włoskimi autostradami.

W 2004 r. Austria w miejsce systemu opłat użytkownika wprowadziła system opłat za przejazd na wszystkich autostradach. System ten nie opiera się na umowach koncesyjnych. Austria już przez długi czas nakłada opłaty za przejazd tunelami i górskimi przełęczami. W następstwie wprowadzenia systemu 'LKW-Maut' w 2004 r., Austria nadal nakłada tak zwane 'Sondermauten' (specjalne opłaty za przejazd) na odcinkach górskich. Te specjalne opłaty za przejazd były przedmiotem debat. Komisja Europejska rozpoczęła postępowanie sądowe, ale zostało ono zaniechane po przyjęciu poprawionej Dyrektywy.

Wniosek, jaki należy wyciągnąć z tych przykładów i niepewnej sytuacji prawnej jest następujący:

- Nakładanie opłat za przejazd o różnych poziomach na różne odcinki sieci nie jest wykluczone, o ile poziomy opłat za przejazd mogą być uzasadnione kosztami, zgodnie z Artykułem 7.9.

- Powinno tym samym być możliwe, aby nakładać wyższe opłaty za przejazd za użytkowanie tuneli, mostów i górskich przełęczy, niż na resztę sieci.
- Wydaje się to być łatwiejsze do zaakceptowania w przypadku umów koncesyjnych niż w innych przypadkach.
- System nie powinien być dyskryminujący i powinien brać pod uwagę ogólne zasady Traktatu Europejskiego.

Dopłaty do finansowania priorytetowych projektów TEN przebiegających przez obszary górskie

Jako nowe narzędzie we wrażliwych obszarach górskich, poprawiona Dyrektywa wprowadza możliwość nakładania dodatkowych dopłat, wyszczególniając długa listę uwarunkowań wprowadzenia tego rozwiązania: (Artykuł 7.11):

- Odcinki dróg muszą być w znacznym stopniu zatłoczone lub pojazdy użytkujące te drogi stanowią przyczynę znacznych szkód w środowisku
- Wpływy muszą być zainwestowane w priorytetowe projekty sieci TEN, tak jak określono w wytycznych TEN z 2004 r.¹³
- Projekty te muszą być w tym samym korytarzu, co droga, na której pobierane są dopłaty.
- Dopłaty nie mogą spowodować nierównego traktowania ruchu zarobkowego
- Maksymalny poziom dopłat wynosi 15% dla przeciętnej ogólnej opłaty za przejazd, lub 25% przeciętnej opłaty za przejazd w przypadku transgranicznych projektów.

Artykuł 7

11. Bez uszczerbku dla art. 9 ust. 1 i 1a, w wyjątkowych przypadkach dotyczących infrastruktury w rejonach górskich i po poinformowaniu komisji, możliwe jest pobieranie dopłaty obok opłaty za przejazd określonymi odcinkami dróg:

(a) które są w znacznym stopniu zatłoczone, co utrudnia swobodny przepływ pojazdów; lub
 (b) których użytkowanie przez pojazdy stanowi przyczynę znacznych szkód w środowisku,
 Pod warunkiem że:

- wpływy osiągnięte z dopłat są inwestowane w priorytetowe przedsięwzięcia o istotnym znaczeniu dla Europy, określone w załączniku III do decyzji nr 884/2004/WE, które bezpośrednio przyczyniają się do zmniejszenia zatłoczenia dróg lub szkód w środowisku i które dotyczą tego samego korytarza, w którym znajduje się odcinek drogi obłożony opłatą;

– dopłata, o którą mogą być zwiększone opłaty za przejazd różnicowane zgodnie z ust.10, nie przekracza 15% opłaty za przejazd wyliczanej na podstawie średniej ważonej zgodnie z ust. 9, z wyjątkiem sytuacji, w których osiągnięte wpływy są inwestowane w transgraniczne odcinki priorytetowych przedsięwzięć o istotnym znaczeniu dla Europy, obejmujące infrastrukturę w regionach górskich – w takich sytuacjach dopłata nie może przekroczyć 25%;

– zastosowanie dopłaty nie powoduje nierównego traktowania zarobkowego ruchu pojazdów w porównaniu z innymi użytkownikami dróg;

- plany finansowe dla infrastruktury, do której stosuje się dopłatę, oraz analiza kosztów i zysków przeprowadzona dla nowego przedsięwzięcia infrastrukturalnego są przedkładane Komisji przed zastosowaniem dopłaty;

– okres, w którym ma być stosowana dopłata, jest uprzednio określany i ograniczony, a pod względem oczekiwanych wpływów jest zgodny z przedstawionymi planami finansowymi i analizą kosztów i zysków.

Zastosowanie niniejszego przepisu do nowych przedsięwzięć transgranicznych podlega zatwierdzeniu przez zainteresowane państwa członkowskie.

Po otrzymaniu planu finansowego od państwa członkowskiego zamierzającego wprowadzić dopłatę, komisja udostępnia tę informację członkom Komitetu, o którym mowa w art. 9c ust.1. Jeśli Komisja stwierdzi, że planowana dopłata nie spełnia warunków przewidzianych w niniejszym ustępie lub że wywrze ona znaczny niekorzystny wpływ na rozwój gospodarczy regionów peryferyjnych, może ona odrzucić projekt wprowadzenia opłat przedstawiony przez zainteresowane państwo członkowskie, albo wystąpić z wnioskiem o jego zmianę zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9c ust. 2.

¹³ Patrz Decyzja No 884/2004/KE, Załącznik 3.

Lista warunków do spełnienia zanim dopłaty mogą być zastosowane w dużym stopniu ogranicza możliwość wdrażania. Najbardziej oczywiste stosowanie dotyczy łączników Brenner między Austrią i Włochami oraz Fréjus między Francją i Włochami. Na tych dwóch odcinkach łączących znajdują się planowane priorytetowe projekty kolejowe TEN, jak również ważne łączniki dla alpejskich towarowo drogowych przejazdów w tych samych korytarzach. Oprócz tego, dopłaty mogą również być zastosowane w celu osiągnięcia wpływów na tunel centralnej, pirenejskiej magistrali kolejowej. Jednak na tym odcinku nadal występuje dość małe natężenie ruchu, gdyż większość wymiany towarów między Półwyspem Iberyjskim a Europą odbywa się poprzez nadbrzeżne położone na wschód i zachód od Pirenejów. Dyrektywa nie definiuje jasno znaczenia zwrotu „ten sam korytarz”. Jest więc niejasne czy dopłaty mogą również być nakładane na odcinki nadbrzeżne celem finansowania centralnego tunelu kolejowego. To samo pytanie powstaje w przypadku korytarzy alpejskich. W obu przypadkach, istnieją odcinki równoległe, np. Tauern w Austrii i Mont Blanc, Montgenèvre lub nawet śródziemnomorski odcinek nadbrzeżny pomiędzy Francją i Włochami. Z punktu widzenia zarządzania transportem ma sens pozwolenie na nakładanie dopłat na równoległe odcinki w celu przeciwdziałania przenoszeniu ruchu na tańsze drogi.

Opłaty regulacyjne

Artykuł 9 poprawionej Dyrektywy zawiera listę podatków i opłat, które państwa członkowskie mogą nakładać w ramach subsydiarności. Odnośnie drażliwych obszarów, miejskich i górskich Artykuł 9.1a zezwala na zastosowanie opłat regulujących w celu zwalczania zatłoczenia ruchem lub negatywnego wpływu na środowisko.

<i>Artykuł 9</i>
<p>1a. Niniejsza dyrektywa nie stanowi dla państw członkowskich przeszkody w <i>niedyskryminacyjnym</i> stosowaniu</p> <p>(a) Opłat regulacyjnych, mających na celu przeciwdziałać tworzeniu się zatorów w określonych porach dnia i miejscach;</p> <p>(b) Opłat regulacyjnych, mających na celu przeciwdziałać negatywnym skutkom dla środowiska naturalnego, złej jakości powietrza włącznie, na wszelkich drogach, szczególnie w obszarach miejskich, w tym na drogach należących do transeuropejskiej sieci drogowej przechodzącej przez obszar miejski.</p>

Jakkolwiek tekst wyraźnie wspomina obszary miejskie, opłaty regulacyjne mogą również być stosowane na obszarach górskich. Obszary miejskie są wspomniane jedynie jako przykład na to, że opłaty regulacyjne mogą być stosowane na obszarach miejskich ze względu na znaczną kongestię i problemy środowiskowe. Komisarz Transportu Jacques Barrot, i dyrektor do spraw transportu lądowego, potwierdzili podczas negocjacji w zakresie modyfikacji Dyrektywy, że istotna część tego tekstu dotyczy „wszystkich dróg”. To samo powinno dotyczyć wpływu na środowisko: tekst wspomina tylko „złą jakość powietrza”, ale opłaty regulacyjne mogą również dobrze być stosowane dla innych efektów negatywnego wpływu na środowisko, np. hałasu.

Poprawiona Dyrektywa nie zawiera żadnych dalszych konkretnych wyjaśnień dotyczących stosowania opłat regulacyjnych. Sprawa ta pozostawiona jest państwom członkowskim, które muszą jedynie przestrzegać ogólnych zasad Traktatu Europejskiego (patrz sekcja poniżej) Zapewne stosowanie opłat regulacyjnych na głównych łącznikach europejskiego ruchu towarowego przebiegających przez obszary górskie nie pozostanie bez echa i będzie przedmiotem orzeczenia sądu. Niemniej, Traktat jak i kilka decyzji Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości potwierdza możliwość ograniczania wolnego przepływu towarów pod pewnymi warunkami, m.in. konieczności ochrony środowiska i zdrowia obywateli.¹⁴

¹⁴ Decyzja ETS z dnia 15 listopada 2005 dotycząca przypadku C-320/03 nt. Traktatu Wspólnoty Europejskiej, Skonsolidowana wersja, grudzień 2004, specjalnie Art .30.

Zastosowanie opłat regulacyjnych w na wrażliwych obszarach górskich wydaje się możliwe, ale musi być wprowadzone ostrożnie z zachowaniem podstawowych zasad Traktatu.

Rozróżnianie pomiędzy ruchem lokalnym a tranzytowym

Wrażliwe obszary górskie są często trudno dostępne, o ograniczonej działalności gospodarczej w porównaniu do innych obszarów danego kraju. We wszystkich takich obszarach turystyka jest jednak kluczowym czynnikiem ekonomicznym i dostawa ładunków do tych obszarów jest ważna, nie tylko dla lokalnych mieszkańców, ale dla funkcjonowania sektora turystycznego. Wobec tego transport lokalny, a również przewozy w imporcie i eksporcie spełniają kompletnie inne funkcje na tych obszarach, aniżeli ruch tranzytowy nie przyczyniający się w żaden sposób do rozwoju gospodarczego tego rejonu.

Rozróżnianie pomiędzy ruchem lokalnym i tranzytowym jest jednak bardzo ograniczone zgodnie z podstawowymi zasadami Wspólnoty Europejskiej (patrz również następna sekcja). W dodatku, poprawiona Dyrektywa zawiera dwa zapisy, które również utrudniają to rozróżnienie. Zapis 6 pozwala na pobieranie opłat za przejazd tylko w części sieci dróg, ale w taki sposób, że ruch pozamiejscowy nie jest inaczej traktowany. Jest to ewidentnie skierowane w stronę państw członkowskich, które zamierzały nakładać opłaty za przejazd tylko na drogi łączące uczęszczane intensywnie przez użytkowników pozamiejscowych, co ma miejsce w przypadku głównych szlaków tranzytowych przebiegających przez wrażliwe obszary górskie użytkowane przez ciężkie pojazdy ciężarowe. Zapis 13a koncentruje się na użyciu instrumentu opłat za przejazd w krajach nie należących do Unii Europejskiej. Kraje te nie powinny przyjmować rozwiązań dyskryminujących ruch tranzytowy. Zapisy te odzwierciedlają ogólne zasady przyjęte w Traktacie, jak podano poniżej.

<i>Wyszczególnienie 6</i>
(6) Z powodów ekonomicznych przy wprowadzaniu systemu opłat za przejazd, cała infrastruktura objęta opłatą za przejazd nie koniecznie musi podlegać ograniczeniom dostępu kontrolującym pobierane opłaty za przejazd. Państwa członkowskie mogą zdecydować się na wprowadzenie niniejszej dyrektywy przez stosowanie opłat za przejazd tylko w konkretnym punkcie infrastruktury, dla którego będzie miała zastosowanie opłata za przejazd. Nie powinno to dyskryminować ruchu pozamiejscowych pojazdów
<i>Wyszczególnienie 13a</i>
(13a) W celu uniknięcia przenoszenia się natężenia ruchu z powodu różnych zasad panujących w krajach członkowskich Unii i pozostałych krajach, Komisja powinna próbować zapewnić, aby przy negocjowaniu umów międzynarodowych nie było żadnych środków podejmowanych przez inne kraje, na przykład handlowy system prawa tranzytu, które mogłyby mieć dyskryminujący wpływ na ruch tranzytowy.

Warunek o niedyskryminowaniu w związku z innym charakterem, nie jest stosowany w przypadkach rozróżnienia "miejscowego" i "pozamiejscowego" ruchu, dlatego istnieje pewna swoboda dla zróżnicowania odpowiednio opłat za przejazd. Jednak jedynie inna narodowość dotycząca pojazdu, miejsca pochodzenia lub docelowego ładunku, nie spełnia kryteriów bycia "innym" rodzajem ruchu. Opłaty za przejazd nie mogą być różnicowane wzdłuż granic kraju bez ich uznania jako dyskryminujące.

Ogólne zasady do rozważenia

Ogólne zasady Unii Europejskiej znajdują się w Traktacie Nicejskim. Jednym z ważnych celów Unii Europejskiej jest stworzenie międzynarodowego rynku, poprzez stworzenie możliwości wolnego przepływu towarów, ludzi, kapitału i usług (Artykuł 14).

Pod określeniem "wolnego przepływu towarów", Traktat wyjaśnia, czego państwom członkowskim *nie* wolno robić przy zapewnianiu wolnego przepływu towarów; czynności te

dotyczą głównie cła lub ilościowych ograniczeń na importowane i eksportowane towary. Artykuł 30, jednak, zezwala na ograniczenia, jeśli mogą być one uzasadnione bezpieczeństwem publicznym lub ochroną zdrowia i życia ludzi, zwierząt i roślinności. Daje to możliwość wprowadzenia obostrzeń z powodów środowiska naturalnego i zdrowia.

Pod hasłem 'Wspólnej polityki transportowej', dyskryminowanie z powodów pochodzenia towarów lub miejsca przeznaczenia jest niedozwolone.

<i>Artykuł 14 (Traktat Nicejski, Hasło 'Rynek wewnętrzny')</i>
1. Wspólnota podejmie działania w celu stopniowego stworzenia wewnętrznego rynku w okresie do 31 grudnia 1992, zgodnie z postanowieniami tego Artykułu i Artykułów 15, 26, 47(2), 49, 80, 93 i 95 i bez uszczerbku dla innych postanowień tego Traktatu.
2. Wewnętrzny rynek będzie obejmował obszar bez wewnętrznych granic, w którym wolny przepływ towarów, osób, usług i kapitału jest zapewniony zgodnie z postanowieniami tego Traktatu.
3. Rada, reagując większością na propozycję Komisji, ustali wytyczne i warunki niezbędne dla zrównoważonego postępu we wszystkich odpowiednich sektorach.
<i>Artykuł 23 (Traktat nicejski, Hasło 'Swobodny przepływ towarów')</i>
1. Wspólnota będzie oparta na unii celnej obejmującej wszelki handel towarami i gdzie pomiędzy państwami członkowskimi obowiązywać będzie zakaz nakładania opłat celnych na towary importowane i eksportowane i innych opłat mających podobny skutek, i przyjęcie wspólnych taryf celnych w ich stosunkach z krajami trzecimi.
2. Postanowienia Artykułu 25 i Rozdziału 25 Traktatu będą odnosić się do produktów pochodzących z państw członkowskich i do produktów pochodzących z krajów trzecich, które znajdują się w wolnym obiegu w państwach członkowskich.
<i>Artykuł 25 (Traktat Nicejski, Hasło 'Swobodny przepływ towarów')</i>
Opłaty celne na towary importowane i eksportowane i inne opłaty mające podobny skutek są zabronione pomiędzy państwami członkowskimi. Niniejszy zakaz obejmuje również opłaty celne natury fiskalnej.
<i>Artykuł 28 (Traktat Nicejski, Hasło 'Swobodny przepływ towarów')</i>
Ograniczenia ilościowe na towary importowane i wszystkie działania mające podobny skutek są niedozwolone pomiędzy państwami członkowskimi.
<i>Artykuł 29 (Traktat Nicejski, Hasło 'Swobodny przepływ towarów')</i>
Ograniczenia ilościowe na towary eksportowane i wszystkie działania mające podobny skutek są niedozwolone pomiędzy państwami członkowskimi.
<i>Artykuł 30 (Traktat Nicejski, Hasło 'Swobodny przepływ towarów')</i>
Postanowienia Artykułów 28 i 29 nie uniemożliwiają wprowadzenia zakazu lub ograniczeń na towary importowane, eksportowane lub towary pozostające w tranzycie, kiedy istnieje uzasadnienie z powodów obrazy moralności publicznej, polityki społecznej lub bezpieczeństwa publicznego; ochrony zdrowia, i życia ludzi, zwierząt lub roślin; ochrony skarbów narodowych o artystycznej, historycznej lub architektonicznej wartości; lub dla ochrony własności przemysłowej i handlowej. Takie zakazy lub ograniczenia nie będą przedstawiać sobą środków dla dowolnej dyskryminacji lub ukrytych ograniczeń dla handlu pomiędzy państwami członkowskimi.
<i>Artykuł 75 (Traktat Nicejski, Hasło 'Wspólna polityka transportowa')</i>
1. W przypadku transportu wewnątrz Wspólnoty, dyskryminacja, która przybiera formę przewoźników pobierających różne stawki i narzucających różne warunki dla przewozu tych samych towarów, tymi samymi połączeniami transportowymi na podstawie kraju pochodzenia lub miejsca przeznaczenia danych towarów, będzie zniesiona.
2. Paragraf 1 nie uniemożliwi Radzie podjęcia innych działań zgodnych z Artykułem 71(1).
3. Rada podejmując decyzje większością głosów, na temat propozycji Komisji i po konsultacji z Komitetem Społeczno Gospodarczym, ustanowi zasady wprowadzania postanowień paragrafu 1.

Załącznik 3: Sytuacja i możliwości w Austrii

a) Obecna sytuacja

1 stycznia 2004 r. Austria wprowadziła opłatę zależną od przejechanej odległości, dla wszystkich samochodów osobowych i ciężarowych powyżej 3,5 tony. Opłata ta, znana jako 'LKW-Maut', jest pobierana na autostradach i niektórych drogach ekspresowych. Taryfa zależy tylko od liczby osi, bez różnicowania w zależności od klasy emisji (patrz tabela).

Austriackie opłaty LKW-Maut zależne od kategorii pojazdu, 2006 (€ za pojazdokilometr, bez VAT)			
	2 osie	3 osie	4 lub więcej osi
Opłata	€ 0.130	€ 0.182	€ 0.273
Współczynnik wzrostu	(1)	1.4	2.1

Przeciętna opłata w systemie austriackim wynosi około € 0,22 za pojazdokilometr. Poziom jest ustalony tak, aby pokrył koszty infrastruktury, łącznie z zadłużeniami firmy autostradowej ASFINAG związanymi z wcześniejszymi pracami budowlanymi. Jak wspomniano, opłata jest zróżnicowana jedynie w zależności od liczby osi, bez podwyższania opłaty dla bardziej zanieczyszczających powietrze pojazdów, a tym samym bez bodźców zachęcających do używania pojazdów w mniejszym stopniu zanieczyszczających środowisko.

Na niektórych odcinkach prowadzących przez Alpy, trzeba uiszczać wyższe opłaty. Te tak zwane *Sondermauten*, lub „wyjątkowe opłaty za przejazd”, są pobierane na odcinkach Brenner, Tauern, Pyhrn, Karawanken i Arlberg.

Po dwóch latach stosowania systemu, doświadczenia są pozytywne:

- LKW-Maut został wprowadzony z powodzeniem pomimo silnego sprzeciwu w początkowym okresie.
- Obecnie występuje duże poparcie dla systemu wśród użytkowników.
- System oparty jest na dobrze znanej i prostej technice (DSRC, system wydzielonej komunikacji krótkiego zasięgu) będącej niezawodną (99,9% poprawnych transakcji).
- Jest również prosty i przyjazny dla użytkowników powodując tylko nieznaczne koszty sprzętowe (€5 za „Go-Box”, prosty do zainstalowania w samochodzie).
- Wpływy w 2005 r. wyniosły € 780 miliona.

Na pewnych odcinkach występuje przeniesienie ruchu z autostrad na bezpłatne drogi, co ma negatywny wpływ na płynność ruchu, jak również na jakość życia lokalnych mieszkańców. j

Struktura prawna

W połowie lat 90 - tych rząd austriacki zdecydował się na wprowadzenie winiety zależnej od czasu dla samochodów osobowych (zwaną 'Pickertl') i opłatę zależną od przejechanej odległości dla pojazdów ciężarowych. Parlament zaakceptował te zmiany w 1996 r., i zastąpił ją bardziej szczegółowym ustawodawstwem w 2002 roku.

Rozwiązania techniczne

Austriacki LKW-Maut jest oparty na systemie DSRC z prostym urządzeniem (Go-Box) w pojeździe i bramkach na autostradzie. Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w pokładowe urządzenie. Jest to tak zwany system otwarty, w przeciwieństwie do zamkniętego systemu bramek ustawionych przy wjeździe i zjeździe z autostrady.

Koszty użytkowania systemu wynoszą około 4% wpływów, zaś wprowadzania w życie około 12% wpływów.¹⁵

b) Plany

Nie ma planów rozszerzenia systemu LKW-Maut na inne drogi. Nie ma również obecnie żadnych konkretnych planów, aby wprowadzić zróżnicowanie zgodnie z klasą emisji. Mają miejsce pewne dyskusje nad pobieraniem dopłat na wrażliwych obszarach alpejskich, ale nie ma dostępnych żadnych konkretnych szczegółów.

c) Możliwości

Chociaż Austria już stosuje opłaty na autostradach zależne od przejechanej odległości, dla pojazdów powyżej 3,5 tony, poprawiona Dyrektywa daje następujące dodatkowe możliwości:

- Rozszerzenie na całą sieć dróg: nowa Dyrektywa daje państwom członkowskim możliwość wprowadzenia systemów opłat innych niż TEN-R: na tych drogach, opłaty mogą być ściągane według przepisów Traktatu raczej niż według Dyrektywy. Istnieje zatem przypadku Austrii, możliwość rozszerzenia systemu opłat z autostrad na całą sieć drogową.
- Zróżnicowanie według klasy emisji pojazdów lub emisji: pomimo kilku wyjątków, państwa członkowskie będą tak czy inaczej musiały różnicować systemy pobierania opłat według klas emisji lub PM10 lub emisji NOx do roku 2010 r.
- Opłaty regulacyjne: opłaty te mogłyby być wprowadzone na obszarach o wysokim zagęszczeniu ruchem lub w obszarach z problemami środowiska naturalnego.
- Dopłaty: są one na pewno ważną opcją dla obszarów alpejskich i przełęczy górskich w Austrii.

¹⁵ Friedrich Schwarz-Herda, Austriackie Federalne Ministerstwo Transportu, Innowacji i Technologii (BMVIT) *Międzyzmiastowe wyceny za drogi :Doświadczenia austriackie*, prezentacja dla grupy IMPRINT-NET, Bruksela, 25.04.06.

Załącznik 4: Sytuacja i możliwości w Niemczech

a) Obecna sytuacja

Niemcy wycofały się z umowy o eurowiniecie (z Beneluxem, Szwecją i Danią) w końcu sierpnia 2003 r., w momencie, kiedy winieta zależna od czasu miała być zastąpiona opłatą zależną od przejechanej odległości, zwaną 'LKW-Maut'. Z powodów technicznych, uruchomienie systemu zostało opóźnione do 1 stycznia 2005 r.

Celem LKW-Maut jest pozyskanie wpływów dla sfinansowania nowej infrastruktury transportowej. Rząd niemiecki prowadzi zintegrowaną politykę łączenia gałęzi transportu, a tym samym zamierza wykorzystywać wpływy na nowe drogi, koleje i śródlądowe drogi wodne. W zamiarze jest eliminacja wąskich gardeł lub zatłoczenia ('*Anti-Stau-Programm*'). W październiku 2003 r. powstała publiczna instytucja zajmująca się finansowaniem infrastruktury transportowej. Jej głównym zadaniem jest ponowne inwestowanie pozyskanych wpływów z LKW-Maut w projekty transportowe.

Opłata jest pobierana tylko na autostradach i na pojazdy powyżej 12 ton. Jej poziom zależy od liczby osi i klasy emisji pojazdu i waha się pomiędzy €0,09 i €0,14. Zgodnie z warunkami Dyrektywy 1999/62, tylko koszty infrastruktury zostały uwzględnione przy kalkulacji opłaty. W wyniku niezależnych badań wyliczono koszty infrastruktury użytkowania autostrad przez ciężkie samochody ciężarowe na sumę € 3,4 miliarda rocznie, odpowiadająca średniemu kosztowi wazonomu równemu €0,15 za kilometr. Obecnie przeciętna opłata wynosi jedynie € 0,124 centów za kilometr, z powodu funkcjonującego systemu kompensującego dla sektora przewozowego. Wyrównanie to ma być osiągnięte poprzez obniżenie podatków paliwowych. W styczniu 2006 r. Komisja Europejska zaproponowała jednak przeciwko temu systemowi kompensacyjnemu proponowanemu przez rząd Niemiec. Kiedy system wyrównań zostanie przyjęty, średnia opłata wazona wzrośnie do € 0,15 centów.

Struktura prawna

Struktura prawna LKW-Maut została zapisana w prawodawstwie przyjętym przez niemiecki parlament w 2002 r.

Rozwiązania techniczne

Niemiecki LKW-Maut jest oparty na technice GPS/GSM. Nawigacja satelitarna (GPS) namierza pojazd poprzez pokładowe urządzenie, tj. sprawdza czy znajduje się on na płatnej autostradzie lub innej drodze. Za pomocą sieci komórkowej (GSM) przekazywane są informacje o wysokości opłaty do centrali, która następnie fakturuje użytkowników. Wprowadzenie w życie dokonywane jest za pomocą techniki mikrofalowej (DSRC). Technika ta była prawdziwą innowacją i nie była nigdy dotąd stosowana do pobierania opłat. To, wraz z nadmiernie ambitnym harmonogramem przyczyniło się do opóźnień wdrożenia systemu. Jak dotąd jednak, system pracuje dobrze i wymaga tylko niewielkiego osprzętu instalowanego przy drodze. Jest również elastyczny dla rozszerzania na inne odcinki sieci. Jednakże, częściowo ręczny system wczesnego rezerwowania dla użytkowników bez pokładowych urządzeń (OBU) nie wykazuje się już taką samą elastycznością. W aktualnym systemie pobierania opłat za autostrady jest już on raczej niepraktyczny, a przy rozszerzonym systemie nie będzie funkcjonował w ogóle. Obecnie tylko 10% użytkowników nie jest wyposażonych w OBU.

b) Plany

Nie ma fundamentalnych planów zmiany obecnego systemu, chociaż niektóre drogi równoległe, na które ruch obecnie jest przenoszony, opłaty mają być wprowadzone w przyszłości.

c) Możliwości

Uwzględniając postanowienia poprawionej Dyrektywy, obecny system niemiecki może być:

- rozszerzony, aby objąć całą sieć dróg;
- rozszerzony na pojazdy poniżej 12 ton.

Załącznik 5: Sytuacja i możliwości w krajach z tradycyjnymi operatorami autostrad (F, E, GR, I, P)

We Francji, Hiszpanii, Grecji, Włoszech i Portugalii, niektóre odcinki autostrad są obsługiwane przez sektor prywatny już od kilkadziesiąt lat. Operatorzy ci mają prawo pobierania opłat za przejazd ich autostradami. Poziomy opłat za przejazd stanowią część umowy pomiędzy władzami kraju a operatorami autostrad, i mogą różnić się od innych w tym samym kraju dla różnych odcinków, jeśli tak zapisano w umowach. Poziomy opłat za przejazd pokrywa koszty operatora, włącznie z nadwyżką jako dochodem. Chociaż opłaty za przejazd zależą od przejechanej odległości, ich poziom nie jest zwykle wskazany jako cena za 1 kilometr, ale w formie tabeli cen od wjazdu na autostradę do zjazdu z niej. Systemy te obejmują wszystkie typy pojazdów, tj. motocykle, samochody osobowe, lekkie i ciężkie samochody ciężarowe. Żaden z systemów nie różnicuje opłat za przejazd w zależności od klas emisji lub poziomu emisji.

FRANCJA

a) Obecna sytuacja

We Francji działa obecnie trzynastu operatorów pobierających opłatę za przejazd autostradą. Zarzucają oni siecią od 2,5 km do prawie 3000 km. Operatorzy ci są odpowiedzialni za pojedyncze mosty, tunele lub całą sieć autostrad w danym regionie. Państwową organizacją zrzeszającą operatorów autostrad jest ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'ouvrages à péage).

Pozostała Część sieci autostrad jest elementem sieci dróg publicznych nie objętych bezpośrednimi opłatami za przejazd. Autostrady te znajdują się głównie w aglomeracjach miejskich, np. wokół Paryża i w Alzacji.

Nie istnieje wspólny krajowy poziom opłat za przejazd, wszyscy operatorzy autostrad stosują różne opłaty. Kierowcy często korzystający z autostrad mają prawo do znacznych zniżek.

b) Plany

Nie ma zasadniczych planów zmiany systemów pobierania opłat za przejazd. Propozycja polityka z Alzacji, aktualnie analizowana na poziomie krajowym, przewiduje opłatę pobieraną na autostradach i innych tak zwanych drogach "pierwszej klasy" w Alzacji, tam gdzie natężenie ruchu samochodów ciężarowych wzrosło znacznie, od kiedy Niemcy wprowadziły 'LKW-Maut'.

c) Możliwości

Dla Francji poprawiona Dyrektywa oferuje możliwości pobierania opłat za przejazd lub opłat na wszystkich autostradach i na wszystkich innych drogach. Opłaty za przejazd mogą również być zróżnicowane zgodnie z klasą emisji i poziomem emisji. W Alpach i Pirenejach, Francja ma możliwość pobierania dopłat. W miejskich terenach i innych obszarach z problemami dotyczącymi środowiska naturalnego, opłaty regulacyjne mogą również być pobierane.

Poprawiona Dyrektywa przewiduje maksymalny poziom rabatu dla częstych użytkowników na poziomie 13%. W pewnych przypadkach aktualny rabat jest znacznie wyższy.

HISZPANIA

a) Obecna sytuacja

W Hiszpanii, jest aktualnie 30 operatorów autostrad pobierających opłaty za przejazd, przy długości sieci od 3 km do prawie 470 km. ASETA (Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles Puentes y Vías de Peaje) jest organizacją zrzeszającą tych operatorów.

Tylko na części hiszpańskiej sieci autostrad pobierane są opłaty za przejazd (około 2800 km). Nie ma wspólnego krajowego poziomu opłat za przejazd.

b) Plany

Nie istnieją plany przyszłych zmian systemów pobierania opłat za przejazd.

c) Możliwości

W odniesieniu do Hiszpanii poprawiona Dyrektywa oferuje możliwości pobierania opłat za przejazd lub opłat na wszystkich autostradach i na wszystkich innych drogach. Opłaty za przejazd mogłyby być zróżnicowane według klasy emisji i poziomu emisji. W Pirenejach Hiszpania ma możliwość pobierania dopłat. Na obszarach miejskich i innych obszarach z problemami dotyczącymi środowiska naturalnego, opłaty regulacyjne mogą również być zastosowane.

WŁOCHY

a) Obecna sytuacja

We Włoszech funkcjonuje obecnie 24 operatorów autostrad pobierających opłaty za przejazd, i zarządzających całkowitą siecią o długości około 6000 km. Połowa z nich jest zarządzana przez Autostrade S.p.A. AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Tafari) jest organizacją zrzeszającą tych operatorów. Niektóre autostrady w południowych Włoszech nie są płatne.

Nie ma wspólnego krajowego poziomu opłat za przejazd. We Włoszech kierowcy często korzystający z autostrad mają prawo do znacznych zniżek w stosunku do oficjalnych opłat za przejazd.

b) Plany

Nie istnieją plany przyszłych zmian systemów pobierania opłat za przejazd

c) Możliwości

W odniesieniu do Włoch poprawiona Dyrektywa oferuje możliwości pobierania opłat za przejazd lub opłat na wszystkich autostradach i na wszystkich innych drogach. Opłaty za przejazd mogłyby być zróżnicowane według klasy emisji i poziomu emisji. Włochy mają możliwość pobierania dopłat w Alpach. Na obszarach miejskich i innych obszarach z problemami środowiska naturalnego, opłaty regulacyjne mogą również być zastosowane.

Poprawiona Dyrektywa zawiera maksymalny poziom rabatu dla częstych użytkowników na poziomie 13%. W pewnych przypadkach aktualny rabat jest znacznie wyższy.

PORTUGALIA

a) Obecna sytuacja

W Portugalii, sieć autostrad z opłatami za przejazd obejmuje 11 autostrad o całkowitej długości około 1000 kilometrów. Jest ona zarządzana przez BRISA.

b) Plany

Nie istnieją plany przyszłych zmian systemów pobierania opłat za przejazd.

c) Możliwości

W odniesieniu do Portugalii poprawiona Dyrektywa oferuje możliwości pobierania opłat za przejazd lub opłat na wszystkich autostradach i na wszystkich innych drogach. Opłaty za przejazd mogłyby być zróżnicowane według klasy emisji i poziomu emisji. Na obszarach miejskich i innych obszarach z problemami środowiska naturalnego, opłaty regulacyjne mogą również być stosowane.

Załącznik 6: Sytuacja i możliwości w krajach z tradycyjnymi opłatami użytkowymi

Belgia, Dania, Luksemburg, Holandia i Szwecja stosują system eurowiniety od 1 stycznia 1995 r. (do 31 sierpnia 2003 r. Niemcy również uczestniczyli w systemie). Opłaty winietowe stosowane są na sieci autostrad i pewnych dróg krajowych w odniesieniu do pojazdów powyżej 12 ton i na podstawie Dyrektywy UE 1999/62. Opłata zależy od czasu i funkcjonuje na zasadzie wcześniejszego wykupienia. Wydawane zaświadczenia są wzajemnie uznawane we wszystkich pięciu krajach. Zgodnie z tym systemem zapłacenie konkretnej sumy daje przewoźnikowi przyzwolenie na korzystanie z sieci autostrad państwa członkowskiego przez określony czas (jeden dzień, tydzień, miesiąc lub rok). Każde państwo jest odpowiedzialne za wszystkie sprawy dotyczące opłat eurowinietowych na własnym terytorium.

Zróznicowanie opłat opiera się na wpływie pojazdu na środowisko (klasa EURO) i liczby osi, i ma charakter ustalonej rocznej opłaty. Maksymalne opłaty roczne są obecnie ustalone na poziomach przedstawionych w tabeli.

Opłaty eurowinietowe według kategorii pojazdów, 2006 (w € za rok)		
	3 osie	4 lub więcej osi
EURO 0	€ 1,332	€ 2,233
EURO I	€ 1,158	€ 1,933
EURO II	€ 1,008	€ 1,681
EURO III	€ 876	€ 1,461
EURO IV i mniej szkodliwe	€ 797	€ 1,329

Zródło: Dyrektywa 2006/38/KE, Załącznik II: OJ L 157/8, 9 czerwca 2006.

BELGIA

a) Obecna sytuacja

W Belgii, oprócz Eurowiniety dla HGV istnieje opłata za przejazd dla wszystkich pojazdów użytkujących tunel Liefkenshoek na obwodnicy R2 wokół Antwerpii.

b) Plany

W Belgii systemy pobierania opłat drogowych są obecnie rozważane na poziomach federalnych i regionalnych władz. W czerwcu 2006 r. regionalne władze Flandrii i Walonii postanowiły przeprowadzić badania nad możliwościami wprowadzenia winiety dla pojazdów poniżej 12 ton, która miałaby być stosowana jednocześnie z obecnym systemem eurowiniety dla ciężkich pojazdów drogowych. Wprowadzenie ogólnokrajowego systemu jest planowane na styczeń 2008 r. > Będzie to system elektronicznej winiety, opartej na technologii rozpoznawania tablicy rejestracyjnej. Podobnie jak w przypadku eurowiniety opłata za lekkie pojazdy będzie zależna od czasu (roczna / miesięczna, etc.) i będzie miała zastosowanie dla zagranicznych i własnych pojazdów. Winieta nie powinna pociągnąć za sobą dodatkowych kosztów dla obywateli belgijskich, a ponadto rozważane jest równanie poprzez zredukowane podatki obrotowe .

Konferencja międzyministerialna podejmie decyzję, co do dokładnych szczegółów systemu bazując na wynikach badań, które powinny być zaprezentowane jesienią 2006 r.

Winieta dla wszystkich użytkowników, jak wspomniano, będzie zależna raczej od czasu niż przebytej odległości, tak, że nie stworzy bodźca, aby zmniejszać podróżowanie w danym okresie czasu.

c) Możliwości

Poprawiona Dyrektywa oferuje możliwości przejścia z opłat opartych na czasie na te oparte na przebytej odległości dla pojazdów ponad 3,5 tony, które to posunięcie dokładnie odzwierciedlałoby koszty użytkowania dróg i jest uważane za uczciwsze. Przejście na system zależny od przebytej odległości będzie wymagać nowej infrastruktury i technologii (podobnie jak planowany system e-winiety dla pojazdów poniżej 12 t). Dyrektywa również wprowadza możliwości włączenia całej sieci dróg w system eurowinietowy.

W ramach poprawionej Dyrektywy państwa członkowskie stosujące opłaty za drogi będą, z kilkoma wyjątkami, musiały zróżnicować system opłat dla wszystkich pojazdów zgodnie z klasą emisji, PM10 lub emisji Nox począwszy od roku 2010. Mogłyby to również uwzględnić zróżnicowanie według klasy EURO, włącznie z EURO 0-IV.

Opłaty regulacyjne mogłyby być wprowadzone na obszarach z problemami środowiskowymi; w przypadku Belgii może to dotyczyć głównych miast.

DANIA

a) Obecna sytuacja

Oprócz systemu eurowiniety, Dania również posiada opłaty za przejazd na kilku odcinkach infrastruktury, łącznie z mostami na autostradzie E20 nad Storebælt i Øresund. Opłaty na tych odcinkach są zależne oparto wysokości i długości pojazdów. Nie ma zróżnicowania na podstawie klas emisji.

b) Plany

Obecnie nie istnieją plany zmiany eurowinietowego systemu opłat w Danii.

c) Możliwości

Winieta oparta raczej na przebytej odległości, niż czasie, obejmująca całą sieć dróg, mogłaby być możliwa do zrealizowania przy poprawionej Dyrektywie. System oparty na odległości wymagałby jednak zainstalowania nowych technologii pobierania opłat (GPS/GSM lub DSRC) w pojazdach silnikowych. Dyrektywa również pozwala na pobieranie opłat za pojazdy powyżej 3,5 tony. Opłaty regulacyjne mogłyby być wprowadzone w zanieczyszczonych miejskich obszarach.

HOLANDIA

a) Obecna sytuacja

Oprócz systemu eurowiniety, Holandia również posiada opłaty za przejazd na kilku odcinkach swojej infrastruktury, włącznie z tunelem Westerschelde na N62. Opłata za przejazd tym tunelem jest różnicowana według czterech kategorii opartych na długości i wysokości pojazdu, ale nie klasie emisji.

b) Plany

Plany wprowadzenia opłat drogowych w Holandii były dyskutowane przez wiele lat, ale bardzo polityczny charakter sprawy doprowadził do wielu opóźnień w zakresie praktycznego wprowadzenia w życie planowanych zmian. Opłaty drogowe są obecnie rozważane w ramach spajanego komitetu zorganizowanego przez ministra transportu. Opłaty obciążające samochody osobowe są głównym tematem obecnej dyskusji, a nie obciążenia pojazdów ciężarowych. Osiągnięto już jednak kompromis w sprawie systemu opłat drogowych dla wszystkich pojazdów. Wytyczne zostały uzgodnione jako podstawa takiego systemu, który miałby być wprowadzony do 2012 r. Decyzja czy wprowadzać system, czy też nie została odłożona do powstania nowego rządu.

Proponowany system pobierania opłat od kilometra będzie obejmował wszystkie pojazdy i całą sieć dróg. Szczegóły techniczne nie zostały jeszcze wypracowane, ale oczekuje się, że system oparty na GPS będzie najodpowiedniejszy dla proponowanego rozwiązania.

Opłaty drogowe oparte na przebytej odległości częściowo zastąpią obecny system podatku od zakupu pojazdów i roczny podatek od środków transportu dla prywatnych samochodów (jak dotąd nie ma konkretnych decyzji, co do pojazdów ciężarowych). Podatek od zakupu dla samochodów osobowych jest już zróżnicowany według charakterystyk wpływu na środowisko, włączając zużycie paliwa, a roczny podatek od środków transportu jest zróżnicowany według ciężaru pojazdu. Pobieranie opłat drogowych będzie tym samym również zawierać pewne zróżnicowanie ze względu na charakterystyki wpływające na środowisko.

c) Możliwości

Dodatkowo oprócz planów opisanych powyżej (opłaty od kilometra, wszystkie pojazdy, cała sieć dróg, zróżnicowanie według charakterystyk wpływu na środowisko), poprawiona Dyrektywa pozwala również na wprowadzenie opłat regulacyjnych w zanieczyszczonych obszarach miejskich.

SZWECJA

a) Obecna sytuacja

W Szwecji opłaty eurowinietowe są pobierane od samochodów ciężarowych powyżej 12 ton i od ciężarówek powyżej 7 ton z przyczepą. Istnieje również opłata za przejazd mostem na autostradzie E20 przebiegającym nad Øresund (patrz powyżej, Dania). Sztokholm obecnie testuje próbny system pobierania opłat od kongestii dla wszystkich pojazdów silnikowych (styczeń -lipiec 2006). Wynik referendum we wrześniu 2006 r. zdecydują, czy opłata ta powinna być wprowadzona na stałe.

b) Plany

Badania rządowe nad warunkami wstępnymi dla opłat za kilometr mają już miejsce, a wyniki będą zaprezentowane jesienią 2006 r. (poinformowano w projekcie ustawy transportowej zaprezentowanym 22 marca 2006 r.). Rząd Szwecji planuje przedstawić parlamentowi konkretną propozycję podatku zależnego od przejechanej odległości w 2007 r., a powinien on zacząć obowiązywać około 2010-2011 roku. Niższe opłaty dla niektórych regionów i sektorów (gospodarka leśna i region północny kraju) są obecnie dyskutowane, ale opłata od kilometra będzie stosować się do szwedzkich i zagranicznych HGVs. Możliwość odzyskania części podatku od oleju napędowego i pojazdów objętych opłatą od kilometra jest w trakcie rozważania.

Dotychczas minimalna dopuszczalna masa całkowita (3,5, 7,5 lub 12 ton) pojazdu, powyżej której obowiązywać będą opłaty, nie została ustalona. Zależy to w dużym stopniu od wysokości zwrotów z podatków od oleju napędowego.

Podstawa zróżnicowania opłat jest również nieustalona, ale niektóre brane pod uwagę składniki dotyczą zróżnicowania w zależności od poziomu wpływu na środowisko (standardy EURO emisji) i prawdopodobnie będą one wykorzystane.

c) Możliwości

Poprawiona Dyrektywa pozwala na objęcie nią całej sieci dróg, chociaż różnice mogą być dozwolone dla pewnych regionów, jak wspomniano wcześniej. Zmiana winiety zależnej od czasu na opłatę zależną od przejechanych kilometrów będzie wymagać wdrożenia nowych technologii. Opłaty mogą być stosowane dla pojazdów powyżej 3,5 tony. Opłaty regulacyjne mogą być wprowadzone na obszarach z problemami środowiska naturalnego lub zatorami, np. na obszarach miejskich.

Załącznik 7: Sytuacja i możliwości w krajach bez systemów pobierania opłat

Kilka krajów obecnie nie ma żadnych systemów pobierania opłat za infrastrukturę drogową. Dotyczy to Wielkiej Brytanii, Finlandii, Estonii, Łotwy i Litwy. Pierwsze dwa państwa obecnie rozważają możliwości wprowadzenia takich systemów. Irlandia obecnie ma trzy odcinki autostrad z poborem opłat za przejazd, ale nie ma powszechnych systemów opłat. Irlandzki państwowy zarząd dróg rozważa jednak zbudowanie nowych dróg z zamiarem pobierania opłat za przejazd (przy współdziałaniu prywatnym i państwowym).

FINLANDIA

a) Obecna sytuacja

W Finlandii nie ma obecnie opłat za użytkowanie żadnych dróg czy autostrad.

b) Plany

Nie istnieją konkretne plany wprowadzenia opłat za użytkowanie dróg w Finlandii. Jednakże, wstępne studia zostały podjęte (zakończone w marcu 2006 r.) na temat opłat drogowych dla pojazdów ciężarowych i prywatnych samochodów. Te badania są efektem pracy komitetu rządowego na temat finansowania infrastruktury i były opracowane na zamówienie Ministerstwa Transportu i Komunikacji oraz Administracji Dróg.

Celem tych studiów było nakreślenie międzynarodowych ram prawnych i różnych opcji stosowania opłat (włączając sieć i pojazdy podlegające opłatom, typ opłaty, technologie pobierania opłat i aspekty wprowadzania w życie). W sprawozdaniu omówiono systemy, studia i doświadczenia kilku krajów, jak również krajowe i międzynarodowe umowy, prawodawstwo i ogólne kontrakty na użytkowanie. Co więcej, różne opcje reakcji na zmieniające się warunki dla opodatkowania transportu i wdrożenia systemów pobierania opłat są opisane z fińskiego punktu widzenia (włącznie z aspektami prawnymi i finansowymi). Studia rozważały winiety, opłaty miejskie i opłaty obciążające pojazdy ciężarowe. Temat jest bardzo ściśle powiązany z trwającą debatą nad potrzebą zmian w krajowym systemie podatkowym. Chociaż perspektywy wprowadzania są również rozważane, owe studia nie przedstawiają specyficznych propozycji ani zaleceń.

Studia te zapoczątkowały dyskusję na ten temat w Finlandii. Przewoźnicy są za pobieraniem opłat od dużej liczby zagranicznych (głównie rosyjskich) pojazdów ciężarowych przejeżdżających przez Finlandię. Jest duże zainteresowanie odnośnie systemów pobierania opłat miejskich, takich jak w Londynie czy Sztokholmie. Wydaje się, że największe zainteresowanie budzą systemy pobierania opłat zależnych od przejechanej odległości.

c) Możliwości

Finlandia mogłaby wprowadzić system pobierania opłat drogowych, tak jak opisane jest to w poprawionej Dyrektywie, stosując opłatę od przejechanej odległości dla wszystkich pojazdów powyżej 3,5 tony i na wszystkich drogach. Zróżnicowanie na podstawie klasy emisji mogłoby doprowadzić do wymiany parku pojazdów na mniej szkodliwe. Opłaty regulacyjne mogłyby być zastosowane na obszarach z problemami w środowisku naturalnym. Jednakże, polityczny i ekonomiczny opór jest oczekiwany ze strony pewnych sektorów (np. drzewnego i papierowego) i odległych regionów, tak jak w przypadku Szwecji.

Wielka Brytania

a) Obecna sytuacja

Nie istnieje ogólnokrajowy system pobierania opłat za drogi w Wielkiej Brytanii. Z wyjątkiem odcinka autostrady M6, gdzie funkcjonują opłaty za przejazd i pewnych odcinków infrastruktury (tunele, mosty), nie ma opłat za autostrady. Londyńska opłata za kongestię jest szeroko odbierana jako udane doświadczenie. Władze kilku innych miast takich jak Cambridge, Durham, Bristol, Bath, Greater Manchester, Shrewsbury, Tyne and Wear (wokół Newcastle-upon-Tyne) i West Midlands (wokół Birmingham) pracują nad planami pobierania opłat za drogi.

b) Plany

Wprowadzenie opłat użytkownika dla samochodów ciężarowych (LRUC) zostało bezterminowo odroczone. Założenia mówiły o wprowadzeniu opłat za pojazdy powyżej 3,5 tony na wszystkich drogach, przy zróżnicowaniu opłat według klasy pojazdu. Stosunek kosztów do zakresu obejmującego był postrzegany jako niewystarczający przy planach objęcia nimi tylko samochodów ciężarowych na wszystkich drogach. Dlatego plany wdrożenia zostaną prawdopodobnie rozszerzone na prywatne samochody, czego zaprojektowanie i wprowadzenie zajmie znacznie więcej czasu.

Jednak nowy minister transportu (od maja 2006 r.) Douglas Alexander oznajmił, że popiera zaprowadzenie opłat drogowych zapowiadając przeznaczenie 10 milionów funtów na fundusz rozwoju ogólnokrajowego systemu. Fundusz ten ma być przeznaczony na badania, które ma przeprowadzić sektor prywatny nad technologiami pozwalającymi kierowcom płacić według przejechanej liczby mil. Plany LRUC mogą być przywrócone z pewnymi adaptacjami.

Każdy zaproponowany system będzie zależał od przejechanej odległości i miał na celu zminimalizowanie wpływu na środowisko, jakie wywiera system transportu, jak również zredukowanie kongestii. Opłaty za kongestię i opłaty z przejazd autostradami znajdują się pośród tych systemów, które prawdopodobnie będą uwzględniane. Trwają debaty na temat funkcjonowania i technicznej zgodności lokalnych opłat za kongestię i ogólnokrajowego systemu. Jednakże, wprowadzenie nowego systemu w ciągu najbliższych dziesięciu lat wydaje się mało prawdopodobne.

c) Możliwości

Poprawiona Dyrektywa daje państwom członkowskim prawo, oparte na subsydiarności, pobierania opłat regulacyjnych za zatłoczenie i na cele środowiska naturalnego. Wprowadzenie takich systemów mogłoby być rozciągnięte na inne drogi w zanieczyszczonych lub zatłoczonych obszarach Wielkiej Brytanii.

Pierwszym celem wprowadzenia opłat za przejazd w Wielkiej Brytanii jest zmniejszenie kongestii, a po drugie wpływu na środowisko naturalne. W tym celu opłaty powinny być zróżnicowane według klasy emisji i poziomu wpływu na środowisko, aby zachęcić do posiadania czystszych pojazdów.

Załącznik 8: Sytuacja i możliwości w nowych krajach członkowskich ze sfragmentaryzowanymi systemami

Spośród nowych państw członkowskich, kilka z nich już stosuje pewnego rodzaju opłaty użytkownika na (rosnącej) sieci autostrad. W Słowenii już od dawna istnieje system poboru opłat za użytkowanie autostrad. Na Węgrzech, Słowacji i Czechach, winietowe naklejki są obowiązkowe na pewnych odcinkach autostrad, podczas gdy w Polsce bezpośrednia opłata za przejazd jest pobierana na niewielu odcinkach. Kilka z tych krajów planuje wprowadzenie systemu pobierania opłat lub jego rozszerzenie w najbliższej przyszłości.

CZECHY

a) Obecna sytuacja

Od 1995 roku Czechy stosują opłatę użytkownika opartą na czasie (winieta) dla wszystkich pojazdów cztero- lub więcej kołowych. Winiety są obowiązkowe na wszystkich autostradach i drogach ekspresowych. Dotyczy to obecnie 740 km sieci dróg (z całości wynoszącej około 900 km). Podstawą prawną winiety jest prawodawstwo unijne.

Poziom opłat zmienia się zależnie od całkowitego ciężaru pojazdu i przyczepy. Istnieją trzy klasy wagowe i winiety dostępne dla różnych okresów czasu (patrz tabela).

Czeskie opłaty winietowe według kategorii pojazdów, 2005 ¹⁶			
	< 3,5 tony	< 12 ton	> 12 ton
1 dzień			CZK 200 (€ 7,20)
15 dni	CZK 200 (€ 7,20)	CZK 650 (€ 22,90)	CZK 1300 (€ 45,70)
2 miesiące	CZK 300 (€ 10,50)	CZK 1750 (€ 61,50)	CZK 3500 (€ 123)
1 rok	CZK 900 (€ 31,70)	CZK 7000 (€ 246)	CZK 14 000 (€ 492)
	Mandat za prowadzenie bez ważnego kuponu: CZK 15,000 (€ 528)		

Źródło: Czeskie Ministerstwo Transportu <http://www.mdcz.cz/en/>

W 2005 roku, 5.9 miliona kuponów zostało sprzedanych (uwzględniając wszystkie rodzaje, okresy czasu i pojazdy), przy obrocie wynoszącym CZK 3 miliardów (około. € 0,1 miliarda). Ceny nie uwzględniają prawdziwych kosztów szkód, utrzymania i budowy nowych dróg. Drogowa winieta obecnie pokrywa 4% wydatków na finansowanie infrastruktury. Inne źródła finansowania rozbudowy infrastruktury i jej utrzymania (drogi, tory i drogi wodne) obejmuje dofinansowanie rządowe (57%), podatek od paliw (25%) i podatek drogowy (14%)¹⁷.

b) Plany

¹⁶ Oparte na kursie walut z dnia 15/05/06, wynoszącym € 1 = CZK 28.420, przy sumach Euro zaokrąglonych.

¹⁷ Michal Tesar, Czeskie Ministerstwo Transportu, Pobieranie opłat od pojazdów za użytkowanie infrastruktury drogowej w Republice Czeskiej, prezentacja na konferencji T&E, Wiedeń 27/10/2004.

Międzynarodowy przetarg został ogłoszony przez czeskie Ministerstwo Transportu w 2005 r. na instalację i użytkowanie elektronicznego systemu pobierania opłat (EFC) dla ciężkich samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony.

Ustawa o elektronicznych opłatach drogowych (Rozporządzenie rządu N° 481, 19/05/2004) została przyjęta i rząd obecnie przygotowuje kolejne rozporządzenia. Ostateczne szczegóły odnośnie poziomu opłat i dróg, na których mają obowiązywać opłaty, zostaną określone w rozporządzeniu wprowadzającym, prawdopodobnie jesienią 2006 r. Zgodnie z poprawką Ustawy o infrastrukturze drogowej, wprowadzenie elektronicznych opłat dla samochodów ciężarowych powyżej 12 ton miałoby nastąpić 1 stycznia 2007 r..

Opłata za przejazd będzie dotyczyć około 970 km autostrad i dróg ekspresowych (włącznie z niektórymi odcinkami, które mają być zrealizowane w okresie 2006-7), oraz dodatkowo około 1100 km wybranych dróg "pierwszej klasy" (włącznie z drogami równoległymi do autostrad i dróg ekspresowych) wykorzystywanych głównie w międzynarodowym transporcie ładunków. Jeśli chodzi o ciężarówki powyżej 12 ton, przewiduje się, że obejmie to 60,000 do 65,000 krajowych i 30,000 do 35,000 zagranicznych pojazdów. Odzwierciedla to rosnącą rolę Czech jako państwa tranzytowego: zgodnie ze statystyką Ministerstwa Transportu, 20-30% pojazdów powyżej 12 ton jedynie przejeżdża tranzytem przez kraj.

Odnosnie technologii, która ma być zastosowana, cztery oferty przedstawione w przetargu proponują europejski standard CEN-TC278, systemu biernego transpondera 5.8GHz DSRC. System mikrofalowy pozwoli na pobieranie opłat przy swobodnym przepływie ruchu. Oferta konsorcjum Kapsch-TrafficCom została przyjęta w listopadzie 2005 r. i potwierdzona w marcu 2006. r. Oczekuje się, że umowa obejmie budowę systemu EFC i użytkowanie przez dziesięć lat przy koszcie € 640 milionów. Konsorcjum planuje włączyć w przedsięwzięcie lokalnych podwykonawców, co spowoduje, że około 60% projektu będzie wykonane przez czeskie firmy. Istnieje obawa niektórych ekspertów, że zaistnieją praktyczne trudności w rozszerzeniu EFC na drogi główne przy stosowaniu systemu DSRC.

Rząd opóźnił swoją decyzję odnośnie poziomu opłat. Jednakże oczekuje się, że będzie ona wynosić około € 0,12-0,14 za 1 km autostrady i drogi ograniczonego dostępu, a € 0,07 za km na drogach pierwszej klasy. Proponowana opłata za przejazd powinna być w przybliżeniu równa opłacie w sąsiednich Niemczech.

Jest oczekiwane, że poziom opłaty będzie zróżnicowany według: liczby osi (2, 3, 4 lub więcej); klasy emisji (aż do EURO II, EURO III lub więcej); dnia/nocy (tylko na autostradach i drogach ekspresowych).

Oczekiwane wpływy z opłaty są szacowane na CZK 8-9 miliardów (€ 0,28-0,31 miliarda). (Dla porównania, dochody z kuponów wynosiły CZK 2.2 miliarda w 2005 r.). Przewiduje się, że koszty wdrożenia systemu zwrócą się w ciągu dwóch lat. Głównym powodem wprowadzenia opłat dla ciężkich pojazdów jest zdobycie funduszy dla przyspieszenia zakończenia prac nad siecią autostrad, w większym stopniu niż redukcja natężenia ruchu. Spowolnienie lub zatrzymanie wzrostu ruchu jest postrzegane jedynie jako drugoplanowy cel.

Opłata za pojazdy powyżej 12 ton jest traktowana jako pierwszy etap realizacji reformy, przy założeniu rozszerzenia na pojazdy powyżej 3,5 tony w następnym etapie. Obecny system winietowy pozostanie w użytku dla pojazdów poniżej 3,5 t, i w okresie przejściowym również dla pojazdów poniżej 12 t. Istnieje obecnie propozycja przedstawiona Parlamentowi Czech, która zakłada opłaty za przejazd dla ciężarówek powyżej 3,5 t. Przewiduje się, że obejmie to 105,000 - 115,000 krajowych i 35,000 - 45,000 zagranicznych pojazdów ponad 3,5 tony. Szacuje się, że w Czechach około 10% ruchu pojazdów ponad 3,5 t stanowi ruch tranzytowy.

c) Możliwości

Opłata mogłaby być rozszerzona na całą sieć dróg, choć byłoby to prostsze przy użyciu technologii GPS/GSM. Zastosowanie opłat dla pojazdów ponad 3,5 t możliwe byłoby od 2006 roku i będzie obowiązkowe po 2012 r. Zróżnicowania opłat według klasy emisji jest szczególnie ważne w krajach takich jak Czechy z dużym udziałem starych pojazdów w parku samochodowym. Sensowne zróżnicowanie według cech wpływu na środowisko mogłoby być stosowane dla stymulowania wymiany parku samochodowego i upowszechnienia pojazdów przyjaznych środowisku.

Opłaty regulacyjne mogłyby być pobierane na obszarach obecnie odczuwających skutki zanieczyszczenia środowiska, uwzględniając obszary miejskie, obszary dotknięte zanieczyszczeniem z przemysłu i obszary wrażliwe z punktu widzenia środowiska, takie jak parki narodowe lub lasy.

W ramach zasad subsydiarności, rządy krajów mogą decydować jak wykorzystywać wpływy z opłat. Dyrektywa zaleca, żeby wpływy były wykorzystane dla optymalizacji systemu transportowego. Nie muszą one jednak być sztywno przypisane do budowy dróg, ale mogą również być wykorzystane do innych inwestycji, na przykład alternatywnych środków transportu, na projekty transportu publicznego lub redukcję zanieczyszczenia, lub nawet na cele inne niż związane z transportem.

WĘGRY

a) Obecna sytuacja

Na Węgrzech winiety autostradowe wprowadzono w styczniu 2000 r. i obecnie obowiązuje jednostawkowy, winietowy system oparty na czasie na wszystkich autostradach (M0, M1, M15, M3, M30, M5, M7, M70). Kilka odcinków autostrad jest zwolnionych od opłat z powodu obaw społecznej reakcji i uwarunkowań politycznych. Dotyczy to głównie konurbacji, takich jak obwodnica Budapesztu - M0, i odcinki prowadzące do przejść granicznych. Winieta (naklejka na szybę przednią) stosowana jest w odniesieniu do całej 677 km sieci autostrad. Obecny system stałej opłaty nie bierze pod uwagę przejechanej odległości. Z całej sieci dróg zarządzanej przez firmy autostradowe na Węgrzech (włącznie z odcinkami dróg ekspresowych, szosami, miejscami skrzyżowań, miejscami dla odpoczynku i ich drogami), opłaty obejmują około 70% sieci, przy 30% odcinków wolnych od opłat.

Państwowa firma zarządzająca autostradami (Állami Autópálya Kezelő Zrt) jest odpowiedzialna za funkcjonowanie, utrzymanie i administrację około 520 km autostrad (plus 127 km dróg ekspresowych i dróg głównych); zaś Alföld koncesjonowana firma zarządzania autostradami jest odpowiedzialna za funkcjonowanie i utrzymanie autostrady M5 (157 km).

Węgierski system winiety obecnie rozróżnia cztery kategorie pojazdów, oparte na maksymalnej dopuszczalnej masie pojazdu. Kalkulacje cen winiety nie są oparte na uszkodzeniach lub kosztach generowanych przez ruch na autostradach. Ceny różnią się zależnie od pory roku. Ceny winiety w 2006 r. przedstawiono w poniższej tabeli.

Ceny węgierskiej winiety za autostrady, 2006 (wł. z 15% VAT)¹⁸				
	<i>D1: < 3,5 tony</i>	<i>D2: 3,5 – 7,5 tony</i>	<i>D3: 7,5 – 12 ton</i>	<i>D4 > 12 ton</i>
<i>1-dzień</i>	-	-	-	2,000 (€ 7,70)
<i>4-dni</i>	01.05 – 30.09: 1,520 (€ 5,85) pozostałe: 1,170 (€ 4,50)	-	-	-
<i>Tygodniowa</i>	2,500 (€ 9,60)	6,500 (€ 25,00)	10,000 (€ 38,50)	13,000 (€ 50)
<i>Miesięczna</i>	4,200 (€ 16,20)	12,500 (€ 48,00)	18,000 (€ 70)	22,500 (€ 86,50)
<i>Roczna</i>	37,000 (€ 142)	106,000 (€ 408)	158,000 (€ 608)	190,000 (€ 730)

Uwaga: Jednodniowa winieta w kategorii D4 została wprowadzona 1-ego stycznia 2005 r., po ostrzeżeniu Komisji Europejskiej, domagającej się zgodności z Dyrektywą eurowinietową - (1999/62).

Źródło: http://www.aka.hu/angol/html/2_Prices/prices.htm

Wpływy z winiety są wykorzystywane na utrzymanie i budowę sieci autostrad. Jednakże wynoszące w sumie 22 000 miliony HUF (€85 milionów) wpływy w 2005 roku, nie wystarczą na pokrycie kosztów eksploatacji, utrzymania i zarządzania siecią autostrad prowadzonego przez państwową firmę zarządzającą autostradami. Koszty eksploatacji samego systemu winietowego są stosunkowo niskie, zakłada się, że około 5-7% całkowitych wpływów.

b) Plany

Komitet doradczy składający się z ekspertów z zainteresowanych ministerstw, uniwersytetów i instytutu badawczego KTI został powołany w 2003 roku, aby zdefiniować długoterminową strategię opłat za przejazd na autostradach zgodnie z unijnymi dyrektywami, jak również, aby wesprzeć działalność państwowej firmy zarządzającej autostradami. Komitet pracował nad tą sprawą do 2005 r. SMMC zainicjował i sfinansował działalność R&D w celu zaprojektowania przyszłej strategii, w następstwie zaleceń komitetu.

Prace przygotowawcze do instalacji elektronicznego systemu poboru opłat za przejazd na węgierskich autostradach (i ewentualnie również na pewnych głównych drogach równoległych) dla pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony powinny rozpocząć się w latach 2007-2008. Opłata będzie zależna od przejechanej odległości.

Ogłoszenie przetargu na projekt miało miejsce w kwietniu 2006 r.¹⁹ w odniesieniu do systemu ETC, który ma być zainstalowany i eksploatowany przez pięć lat na całej sieci autostrad i dróg ekspresowych. System miałby być gotowy do eksploatacji od stycznia 2007 r. Metodyka pobierania opłat za przejazd ma być ustalona i zaproponowana przez potencjalnego oferenta. Koszt szacunkowy potrzebnych usług ETC wynosi 3000-4000 milionów HUF (€12-15 milionów).

Proponowane stawki opłat za przejazd były określone przez obliczenia oparte na doświadczeniach już uzyskanych w Szwajcarii, Austrii i Niemczech. Proponowane poziomy opłat za przejazd, jak również, sumy porównawcze zestawione są poniżej (patrz tabela).

¹⁸ Oparte na przeciętnym kursie walut w maju 2006: € 1 = 260 HUF, przy sumach w Euro zaokrąglonych.

¹⁹ Informacja o kontrakcie opublikowana 11.04.2006; HU-Budapest: służby poboru opłat za przejazd; 2006/S 70-073578, uaktualniona informacja o kontrakcie : HU-Budapest: służby poboru opłat za przejazd; 2006/S 84-089215.

Proponowane węgierskie autostradowe opłaty za przejazd według kategorii pojazdu, wraz z porównaniami				
(Euro cent za pojazd-kilometr ²⁰ ; w nawiasach, w tej tabeli, stawka opłaty za przejazd w odniesieniu do D2)				
	<i>D1: < 3,5 t</i>	<i>D2: 3,5 – 7,5 t</i>	<i>D3: 7,5 – 12 t</i>	<i>D4: > 12 t</i>
<i>Oparta na koszcie</i>	1,8	2,3 (1,0)	3,5 (1,5)	9,4 (4,1)
<i>Włącznie z kapitałem</i>	2,8	4,0 (1,0)	6,2 (1,55)	15,6 (3,9)
<i>Akceptowalna przez społeczeństwo</i>	4,5	9,0 (1,0)	13,6 (1,5)	19,0 (2,1)
<i>Przeciętna europejska</i>	6,4	12,8 (1,0)	19,2 (1,5)	26,9 (2,1)
<i>Optymalna</i>	8,3	11,6 (1,0)	16,6 (1,43)	20,1 (1,73)
<i>Maksymalna</i>	11,3	15,8 (1,0)	22,6 (1,43)	35,1 (2,22)
<i>Austria</i>	--	13,0 (1,0)	18,2 (1,4)	27,3 (2,1)
<i>Niemcy</i>	--	--	--	12,4
<i>Szwajcaria</i>			31,0	

Źródło: *BauConsult-Trafficon Report*, grudzień 2005

Dyrekcja Koordynacji Dróg i Zarządzania²¹ jest odpowiedzialna za realizację polityk reformowania opłat i przygotowanie wdrożenia elektronicznego poboru opłat za przejazd.

c) Możliwości

Jak dotąd mało jest konkretnych informacji o systemie, jaki ma być ustanowiony na Węgrzech. Jednakże, wszystko wskazuje na to, od początku będzie to system oparty na przejechanej odległości obejmujący pojazdy powyżej 3,5 tony. Zróżnicowanie opłat będzie prawdopodobnie w oparciu o ciężar pojazdu. W krajach ze starym parkiem pojazdów, takim jak Węgry, jest szczególnie ważne, aby wprowadzić zróżnicowania w oparciu o klasę emisji, aby zachęcić do nabywania "czystszych" pojazdów.

Możliwości wprowadzenia opłat regulacyjnych na obszarach z problemami środowiska naturalnego lub kongestią mogłyby być ważne dla niektórych węgierskich miast lub regionów.

POLSKA

a) Obecna sytuacja

Krajowe drogowe opłaty transportowe

W Polsce użytkownicy pojazdów powyżej 3,5 tony muszą kupować karty opłat (tzw. karty drogowe). Opłaty za użytkowanie dróg państwowych przez pojazdy silnikowe są ponoszone przez użytkowników (krajowych i zagranicznych). Odnosi się to do pojazdów towarowych o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3,5 t, i innych pojazdów ponad 3,5 t wykorzystywanych do przewożenia więcej niż dziewięciu osób (pojazdy z kartami opłat są zwolnione z opłat za przejazd na autostradach).

Karty mają charakter czasowy i dostępne na okres ważności: jednodniowe, tygodniowe, miesięczne, 6-ciomiesięczne i roczne. Poziom opłat różni się według typu pojazdu, czasu trwania przejazdu po drogach państwowych, dopuszczalnej masy całkowitej (3,5–12 t / >12 t), liczby osi (2,3,4 lub więcej) i klas emisji (EURO 0 / EURO I). Przykładowo, dla pojazdów ponad 12 ton o 4 lub więcej osi, roczna karta kosztuje 1900 PLN (€ 482)²² dla silnika EURO i lub 2200 PLN (€ 558) dla EURO 0.²³

²⁰ Oparte na przeciętnym kursie walut z maja 2006: €1 = 260 HUF.

²¹ Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság – ÚKIG, patrz: <http://ukig.kozut.hu/>

²² Kurs wymiany walut z 15/05/06 : €1 = PLN 3.9348

²³ Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad <http://tinyurl.com/z3rvz>

Podstawą prawną jest Ustawa o transporcie drogowym z 6 września 2001r. (Dz.U. No 125, punkt 1371) i rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 14 grudnia 2001 o opłatach pobieranych od firm transportowych korzystających z dróg państwowych (Dz.U. No 150, punkt 1684). Opłaty za przejazd są pobierane przez firmy koncesjonowane, które przekazują je do krajowego funduszu dróg.

Autostradowe opłaty za przejazd

Na pewnych odcinkach autostrad polskich (A1, A2, A4/A18), opłaty za przejazd obecnie stosowane są do wszystkich pojazdów silnikowych, oprócz tych powyżej 3,5 tony które zobligowane są do uiszczania opłat w postaci karty drogowej. Autostradowy system pobierania opłat za przejazd wprowadzony został w kwietniu 2000 r. Różni operatorzy stosują różne systemy i pobierają różne opłaty na każdej autostradzie. Jednakże, jest zwykle pięć kategorii pojazdów, zróżnicowanych według liczby osi i ciężaru pojazdu. Istnieją zniżki dla częstych użytkowników dróg.

b) Plany

Według obecnego prawa (Ustawa o opłatach za przejazd autostradami 27/10/1994, Rozporządzenie o przygotowaniach i realizacji państwowych inwestycji drogowych 10/04/2003, wraz z poprawkami z 14/11/2003 i 02/07/2004), wszystkie autostrady w Polsce mają być autostradami z opłatami za przejazd. Opłaty te będą więc wprowadzane na wszystkich autostradach po zakończeniu ich budowy.

Projekt prawa, które musi być zatwierdzone przez Sejm, określi plany co do przyszłych zmian. Opłaty za przejazd mają być rozszerzone na wszystkie drogi krajowe, włącznie ze wszystkimi autostradami, drogami ekspresowymi i standardowymi dwupasmowymi drogami, i objęłoby to około 16,000 km w sumie. Propozycja nadal opiewa na opłaty oparte na czasie (tygodniowe, miesięczne, roczne i dzienne), zróżnicowane według tyku pojazdu, ciężaru (> 3,5 t, >12 t), i klasy emisji (EURO 0 / EURO I / EURO II i powyżej). Proponowany system powinien przynieść do 50% więcej wpływów dla krajowego funduszu dróg.

Nie ma obecnie żadnej informacji co do proponowanego poziomu opłat.

Zgodnie z projektem zmian, system miałby wejść w życie 21 października 2006 r., w zależności od akceptacji sejmu.

c) Możliwości

W wielu aspektach proponowany system, zależnie od swojego końcowego formatu po debacie parlamentarnej, wygląda na zbliżony do zakresu zezwolonego na mocy poprawionej Dyrektywy. Jednakże propozycja nadal polega na opłacie zależnej od czasu, podczas gdy opłaty oparte na przebytej odległości powinny być promowane.

Klasy emisji EURO III i EURO IV powinny być włączone w różnicowanie opłat, tak, aby wprowadzić pewne zachęty do użytkowania "czystszych" pojazdów.

Możliwości pobierania opłat regulacyjnych na zanieczyszczonych lub zatłoczonych obszarach mogłoby mieć zastosowanie w Polsce. Dopłaty mogą mieć zastosowanie na wrażliwych obszarach górskich.

SŁOWACJA

a) Obecna sytuacja

W Słowacji system winiet jest użytkowany na około 320 km dróg i 70 km dróg ekspresowych od późnych lat 90- tych. Dotyczy on wszystkich kategorii pojazdów. Dodatkowo, pojazdy powyżej 3,5 tony muszą również kupować winiety na 500 km dróg "pierwszej klasy". Winiety są oparte na czasie (roczne, miesięczne, 8-dniowe dla wszystkich pojazdów, plus dzienne winiety dla pojazdów ponad 3,5 tony). Ceny różnią się w zależności od ciężaru pojazdu. Ceny winiet nie są ustalane tak, aby odzwierciedlały koszty utrzymania, budowy dróg czy uszkodzeń. Opłaty są zestawione w tabeli.

Słowackie opłaty winietowe według kategorii pojazdów, 2005 ²⁴			
	< 3,5 tony	< 12 ton	> 12 ton
1-dzień	-	SKK 200 (€ 5,30)	SKK 300 (€ 8,00)
Tygodniowa	SKK 150 (€ 4,00)	SKK 800 (€ 21,20)	SKK 1400 (€ 37,10)
Miesięczna	SKK 300 (€ 8,00)	SKK 2000 (€ 53,00)	SKK 3000 (€ 80,00)
Roczna	SKK 1100 (€ 29,10)	SKK 7500 (€ 200)	SKK 15,000 (€ 400)
Mandat za prowadzenie bez ważnego kuponu: SKK 2000 (€ 53,00)			

Źródło: Prof. A. Timár: *Słowacja: Dodatkowa informacja dla członków grupy Imprint-net*, Uniwersytet w Pécs/Budapest Uniwersytet Technologii i Ekonomii, maj 2006.

Między 2000 a 2005 rokiem, wpływy ze sprzedaży autostradowych naklejek winietowych, w przybliżeniu potroiły się, dzięki wyraźnemu wzrostowi natężenia ruchu i cenom winiet. W 2004 r. administracja słowackich autostrad zaobserwowała z roku na rok wzrost swoich wpływów o 75% do sumy SKK 1120 milionów (€ 30,2 milionów) a w 2005 r. o dalsze 46% do sumy SKK1600 milionów. W 2006 r. państwowa firma administrująca drogami oczekuje nieco wolniejszego wzrostu wpływów, do sumy szacowanej na SKK 1700 milionów.

b) Plany

System winietowy zależny od czasu pozostanie w użyciu dla wszystkich pojazdów poniżej 3,5 tony i będzie rozszerzony na 340 km szos i 80 km dróg ekspresowych. Jednakże, w następstwie kilku studiów wykonalności dotyczących elektronicznego systemu pobierania opłat, które przeprowadzono w Słowacji, opłata "płacona w trakcie jazdy" będzie wprowadzona dla pojazdów powyżej 3,5 tony.²⁵

Rząd słowacki 22 lutego 2006 r. zaakceptował projekt ustawy o EFC w odniesieniu do niektórych dróg. Słowacja wprowadzi opłaty zależne od przejechanej odległości – oparte na austriackim modelu Mautl – dla ciężkich pojazdów w drugiej połowie 2007 r. Pojazdy ponad 3,5 tony będą podlegać EFC na szosach i drogach ekspresowych. Będzie to później rozszerzone na drogi główne przebiegające równolegle do tych tras. Opłaty również będą stosowane na nowych odcinkach sieci autostrad i dróg pierwszej klasy, kiedy zostaną zbudowane.

Opłata za kilometr będzie zróżnicowana według ciężaru pojazdu, liczby osi i klasy emisji, zapewniając dostosowanie do krajowych wskaźników ekonomicznych (które mają być zaakceptowane przez ministrów transportu WE). Plany oryginalnie zakładały przeciętną szacunkową opłatę w wysokości 12 SKK za km dla pojazdów powyżej 12 ton. Kiedy system zostanie wprowadzony, cena wynosić będzie 4-6 SKK (około €0,11-0,16) za km na

²⁴ Oparte na kursie walut z 15/05/06, dla € 1 = SKK 37.750, przy sumach Euro zaokrąglonych.

²⁵ ISIS S.A.: *Studia wykonalności dla elektronicznego pobierania opłat w Słowacji*, Grupa EGIS, Francja, 2002-2004 EGIS Grupa; ISIS S.A.: *Rozszerzenie szacunków dla wpływów z ruchu i opłat za przejazd, na mniejsze pojazdy dostawcze*, Grupa EGIS, Francja, 2005; Słowacki Instytut Badań Transportu: *CONNECT – Studia nad ekonomicznymi, technicznymi i prawnymi uwarunkowaniami dla wprowadzenia EFC*, Instytut Badań Transportu, Zilina, Słowacja, 2005-2006. Słowacki Instytut Badań Transportu

autostradach i drogach ekspresowych i 2 SKK (€0,05) za km na równoległych drogach głównych.

Słowacki system będzie początkowo wykorzystywał technologię mikrofalową podobnej do tej stosowanej w Austrii, ale planuje się jego modyfikację w celu użycia systemu technologii satelitarnej (GPS) po latach 2008-2012. Pojazdy poniżej 3,5 ton, włącznie z prywatnymi samochodami, mają podlegać będą opłacie w ramach tego systemu od roku 2011.²⁶

Obecnie nie ma planów dotyczących dopłat lub opłat regulacyjnych na konkretnych obszarach.

Wstępny koszt wprowadzenia systemu był ustalony na 15% z wpływów, ale ta suma okazała się być zaniżona i teraz szacuje się ją na ponad 20%. Nowelizacja podatku drogowego w Słowacji przewidywana jest w najbliższej przyszłości. Rząd słowacki ma nadzieje wygenerować większy dochód z nowego systemu, aby wspomóc finansowanie wydłużonej krajowej sieci dróg. Opłaty będą użyte na spłacenie przyszłych długów z pożyczek od EIB, innych banków i prywatnych inwestorów w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Międzynarodowe ogłoszenie przetargu na nowy system będzie miało miejsce w listopadzie 2006 r. i będzie zamknięte w lutym 2007 r. Wybrany dostawca systemu powinien rozpocząć budowę w marcu 2007 i będzie odpowiedzialny za powstanie i zarządzanie nowym systemem. Po próbach, system powinien być gotowy do pracy do końca 2007 r. (opóźniony od planowanej daty wprowadzenia w środku 2006 r.; może być opóźniony dalej przez wybory powszechne w 2006 r.). Podstawą prawną dla słowackiego systemu jest Ustawa o elektronicznym pobieraniu opłat zatwierdzona przez parlament. Władzami nadzorującymi są Ministerstwo Transportu Poczty i Telekomunikacji i państwowa firma administrująca drogami. Głównym kryterium wyboru systemu i dostawcy będzie dochód z inwestycji, jak również wspólne funkcjonowanie z innymi systemami europejskimi.

c) Możliwości

W ramach poprawionej Dyrektywy, opłaty mogą być pobierane na wszystkich drogach. Ważną możliwością dla Słowacji mogą być dopłaty dla wrażliwych górskich obszarów, szczególnie dla nowego odcinka budowanej autostrady w Tatrach Wysokich.

Opłaty regulacyjne mogą również mieć zastosowanie w obszarach miejskich i innych obszarach dotkniętych zanieczyszczeniem lub zatłoczeniem.

Wpływy wydają się być obecnie przeznaczone wyłącznie na dalszą budowę dróg, ale mogą, według poprawionej Dyrektywy, również być użyte na inne cele, które zawierają systemy transportu publicznego, alternatywne środki transportu, lub inny cel określony przez rząd kraju.

SŁOWENIA

a) Obecna sytuacja

Opłaty za przejazd pobierane były na słoweńskich autostradach od 1973 roku. Wszystkie słoweńskie autostrady obecnie pobierają opłaty za użytkowanie od wszystkich pojazdów, jak również za tunel Karavanken. Większość odcinków autostrad ma opłaty oparte na przejechanej odległości, choć niektóre mają stałą opłatę za przejazd.

Podstawą prawną słoweńskich opłat za przejazd jest Dyrektywa z 1994 roku, komitetu infrastruktury i środowiska, zgromadzenia narodowego. Dekret dotyczący opłat za przejazd pewnymi drogami zrównał słoweński system opłat przejazdowych z dyrektywami Unii Europejskiej.

²⁶ Źródło: http://www.ibtta.org/files/PDFs/Kirchmayer_Povel.pdf

Stacje pobierania opłat za przejazd są usytuowane na granicach regionów i dlatego głównie stosują się do długodystansowego ruchu tranzytowego. Otwarty system pozwala korzystać z autostrad wewnątrz danego regionu, bez płacenia za przejazd.

Elektroniczny system pobierania opłat dla samochodów, znany jako system ABC, jest stosowany w Słowenii od 1995 roku, co wywołało poważną poprawę w płynności ruchu i zredukowało szkodliwe emisje przez uniknięcie zatrzymywania się i ruszania przy stacjach poboru opłat za przejazd. Liczba użytkowników systemu ABC rośnie: w styczniu 2004 r., było w obrocie 170,000 elektronicznych kart a do stycznia 2005 r. liczba ta zwiększyła się do 200,000.²⁷ Elektroniczny system pobierania opłat nie jest obecnie stosowany w odniesieniu do pojazdów ciężarowych.

Od sierpnia 2005 r., słoweńska firma autostradowa (DARS d.d.) zarządza i utrzymuje 457 km autostrad i dróg ekspresowych i ponad 130 km ich dróg dojazdowych. Na około 84% wszystkich dróg płaci się za przejazd, w sumie około 380 km. Opłaty za przejazd pobierane są na 26 stacjach przy ogólnej sumie pasów podjazdowych do stacji, wynoszącej 178 (włącznie ze stacją pobierania opłat za przejazd, dla tunelu Karavanken).

Wpływy są wykorzystywane do finansowania zarządu autostrad, utrzymania i budowy nowych autostrad oraz spłatę pożyczek.

Opłaty za przejazd są zależne od przejechanej odległości dla konkretnych odcinków autostrad. Bilety miesięczne mogą być kupione dla wcześniej określonej odległości, przy cenie obliczonej jako 40 razy wysokość opłaty za przejazd konkretnym odcinkiem (przejazd przez stacje pobierania opłat dwa razy w ciągu dnia x 20 dni pracujących). Kierowcy mogą również zapłacić za pojedyncze przejazdy, lub użyć elektronicznej karty ABC która pobiera opłatę od przejechanego kilometra. Karty ABC można wymieniać między pojazdami.

Istnieją cztery kategorie pojazdów, zróżnicowanie według wysokości pojazdu i liczby osi.

Słoweńskie opłaty za przejazd autostradami, 2006 (włącznie z 20% VAT) ²⁸		
Kategoria pojazdu	opis	Opłata
1	Dwie osie, wysokość pojazdu nad przednią osią, do 1.3 m	SIT 11,2083 (€0.05)
2	Dwie lub więcej osi, wysokość pojazdu nad przednią osią, 1.3 m lub więcej, maksymalny dozwolony ciężar < 3,5 t	1,5 x Kat. 1 opłata
3	Dwie lub więcej osi, wysokość pojazdu nad przednią osią, 1.3 m lub więcej, maksymalny dozwolony ciężar > 3,5 t	2,75 x Kat. 1 opłata
4	Więcej niż trzy osie, wysokość pojazdu nad przednią osią, 1.3 m lub więcej, maksymalny dozwolony ciężar > 3,5 t	4 x Kat. 1 opłata

Źródło: <http://www.dars.si/index.php?maps=1>

b) Plany

Gwałtowny wzrost ruchu w Słowenii o około 7% na rok przewyższa wcześniejsze prognozy. Zwiększający się ruch tranzytowy, obecnie wynoszący 10-12% całego ruchu, jest powodem szczególnego niepokoju.

Plany zmian systemu płacenia za drogi w Słowenii są w trakcie rozważania. Zamierza się podążyć ściśle za wskazaniem Dyrektywy eurowinietowej, ale żadne plany jak dotąd nie zostały ogłoszone. Użytkowanie EFC powinno być rozszerzone na pojazdy ciężarowe jak najszybciej, ale nie podjęto jak dotąd żadnej decyzji, co do tego jaka technologia miałaby być początkowo zastosowana. Długofalowym celem jest wprowadzenie technologii GPS do 2008-2012 roku.

²⁷ Źródło: <http://www.dars.si/index.php?id=59>

²⁸ Kurs wymiany walut z dnia 15/05/06: € 1 = SIT 239.62

Obecna technologia mikrofalowa stosowana dla kart ABC i prywatnych samochodów będzie musiała być unowocześniona.

Zgodnie z poprawioną Dyrektywą, nowy system prawie na pewno będzie zawierał zróżnicowania opłat od początku jego funkcjonowania, tak by opłaty odzwierciedlały w jak największym stopniu wpływ pojazdów na środowisko.

Ostatecznie opłaty za przejazd zależne od przejechanej odległości mogłyby być zastosowane do wszystkich pojazdów na wszystkich drogach, ale jest to długoterminowa wizja, i nie ma obecnie planów rozszerzenia pobierania opłat na całą sieć dróg. Nie istnieją plany opłat regulacyjnych lub dopłat.

c) Możliwości

Ważną możliwością w odniesieniu do Słowenii mogą być dopłaty dla obszarów górskich w regionach alpejskich kraju. Opłaty regulacyjne mogą również mieć zastosowanie w obszarach miejskich i obszarach dotkniętych zanieczyszczeniem środowiska.

Wpływy mogłyby być wykorzystane na cele niezwiązane z drogami czy transportem, i mogłyby zawierać systemy transportu publicznego, alternatywne środki transportu lub inne cele określone przez rząd kraju.