

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe”**

[COM(2017) 275 final – 2017/0114 (COD)]

oraz

**„Wniosek dotyczący dyrektywy Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe w odniesieniu do niektórych przepisów w dziedzinie opodatkowania pojazdów”**

[COM(2017) 276 final – 2017/0115 (CNS)]

(2018/C 081/26)

Sprawozdawca: **Alberto MAZZOLA**

Wniosek o konsultację	Rada Europejska, 12.6.2017 i 23.6.2017 Parlament Europejski, 15.6.2017
Podstawa prawna	Art. 91 i 113 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	2.10.2017
Data przyjęcia na sesji plenarnej	18.10.2017
Sesja plenarna nr	529
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	121/2/6

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES uważa, że wdrożenie w UE sprawiedliwego, przejrzystego, niedyskryminacyjnego i niezbiurokratyzowanego systemu opłat drogowych naliczanych proporcjonalnie do użytkowania dróg oraz do kosztów zewnętrznych generowanych przez ciężarówki, autobusy i samochody osobowe, spójnego oraz zgodnego z zasadami „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”, pozwoliłoby skuteczniej przeciwdziałać obniżeniu jakości infrastruktury drogowej, zatorom komunikacyjnym i zanieczyszczeniu środowiska. Po spełnieniu poniżej wymienionych warunków system ten mógłby być stopniowo wprowadzany w odniesieniu do pojazdów ciężkich i lekkich w całej transeuropejskiej sieci transportowej, począwszy od sieci priorytetowej.

1.2. EKES podkreśla znaczenie aktualizacji wspólnych ram prawnych dla zapewnienia jednolitego zakresu stosowania w odniesieniu do wszystkich użytkowników dróg, w szczególności jeśli chodzi o system opłat na szczeblu UE oparty na przebytej odległości, związany z korzystaniem z infrastruktury drogowej o znaczeniu unijnym, takiej jak drogi TEN-T, autostrady i drogi krajowe o znacznym natężeniu ruchu międzynarodowego.

1.3. Sektor transportu odgrywa kluczową rolę w zapewnieniu mobilności oraz rozwoju społeczno-gospodarczego UE. EKES uważa, że aby odpowiedzieć na wyzwania dotyczące wzrostu gospodarczego i zrównoważonego rozwoju należy usprawnić sieć infrastruktury transportowej. Inwestowanie w infrastrukturę stymuluje wzrost i zatrudnienie, ponieważ zwiększenie o 1 % wydatków na infrastrukturę skutkuje wzrostem poziomu produkcji o 0,4 % w tym samym roku i o 1,5 % po czterech latach <sup>(1)</sup>.

1.4. EKES zauważa z niepokojem, że „choć zapotrzebowanie finansowe w zakresie infrastruktury transportowej szacuje się na około 130 mld EUR rocznie na szczeblu UE, średnie poziomy inwestycji w UE od początku kryzysu kształtują się wyraźnie poniżej kwoty 100 mld EUR” <sup>(2)</sup>. W UE zanotowano spadek wydatków na utrzymanie infrastruktury drogowej,

<sup>(1)</sup> MFW, „World Economic Outlook” [Światowa prognoza gospodarcza], październik 2014 r.

<sup>(2)</sup> ITF, „ITF Transport Outlook 2015” [Prognoza ITF dla sektora transportu na rok 2015], OECD Publishing, Paryż 2015.

mimo nowych ram UE na rzecz rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, przyjętych pod koniec 2013 r. <sup>(3)</sup>, oraz na działania podejmowane w ramach europejskich funduszy strukturalnych <sup>(4)</sup>. Jest mało prawdopodobne, by wieloletnie ramy finansowe na lata 2021–2027 przewidywały wzrost niezbędnych środków.

1.5. EKES uznaje za kluczowe, by w następujący sposób określić przeznaczenie dochodów z korzystania z infrastruktury drogowej: dochody związane z korzystaniem z infrastruktury mają być przeznaczone na pokrycie kosztów budowy, rozbudowy, funkcjonowania i konserwacji infrastruktury drogowej, dochody odnoszące się do kosztów zewnętrznych natomiast mają być przeznaczone na działania ukierunkowane na łagodzenie negatywnych skutków transportu drogowego i zwiększenie wydajności przez zapewnienie alternatywnej infrastruktury, innowacyjnych systemów zarządzania ruchem, sterowania automatycznego, elektryfikacji – zwłaszcza punktów szybkiego ładowania – oraz alternatywnych systemów energetycznych.

1.6. Zdaniem EKES-u uzyskane w ten sposób dodatkowe dochody, które w ramach wariantu wybranego przez KE mogłyby docelowo wynosić 10 mld EUR rocznie <sup>(5)</sup>, 20 mld EUR w wypadku obowiązkowego zastosowania do wszystkich pojazdów ciężkich, a jeszcze więcej w wypadku objęcia nim pojazdów lekkich, byłyby istotnym bodźcem do ukończenia i działania transeuropejskiej sieci transportowej wraz z komponentami technologicznymi. Największe znaczenie ma jednak wkład publiczny w funkcjonowanie infrastruktury.

1.7. EKES uważa, że przegląd prawodawstwa dotyczącego eurowiniety jest okazją do określenia wspólnych i zharmonizowanych przepisów oraz do monitorowania i poprawy ich prawidłowego stosowania przez utworzenie specjalnego rejestru UE oraz przez gromadzenie dokładnych informacji o poszczególnych państwach członkowskich.

1.8. EKES twierdzi, że sprawą zasadniczej wagi jest wyeliminowanie z wewnętrznego rynku transportowego praktyk dyskryminacyjnych i wzywa KE do podjęcia działań w celu niezwłocznego zapewnienia pełnego przestrzegania unijnych ram prawnych, przy czym w szczególności stawki i zniżki dla regularnych lub krajowych użytkowników dróg nie mogą stanowić elementów dyskryminujących użytkowników okazjonalnych lub międzynarodowych.

1.9. Innymi zagadnieniami budzącymi znaczny niepokój EKES-u są skutki zmiany klimatu oraz poziomy ochrony i zabezpieczenia środowiska, a także wszystkie aspekty dotyczące zdrowia i dobrobytu społecznego, w powiązaniu z racjonalnym wykorzystywaniem środków transportu: jak już podkreślono „jeśli chodzi o transport, cel ograniczenia o 60 % emisji gazów cieplarnianych w stosunku do poziomu emisji z 1990 r. jest bardzo ambitny i wymaga wielkiego wysiłku” <sup>(6)</sup>.

1.10. EKES powtarza, że zasada „zanieczyszczający płaci” powinna być stosowana elastycznie, zwłaszcza w kontekście regionów peryferyjnych oraz oddalonych obszarów wiejskich, górskich i wyspiarskich, aby uniknąć konsekwencji odwrotnie proporcjonalnych do kosztów i zagwarantować, że zasada ta będzie nadal pożyteczna jako sposób wpływania na wybory dotyczące organizacji działań transportowych, a także aby jednocześnie zlikwidować wszelką niesprawiedliwą konkurencję między różnymi rodzajami transportu (TEN/582, „Skutki konkluzji konferencji COP 21 w dziedzinie europejskiej polityki transportowej”).

1.11. EKES uważa również, że dla zapobieżenia spadkowi globalnej konkurencyjności przemysłu europejskiego istotne jest dokonanie przeglądu skutków dyrektywy po dwóch latach od jej wejścia w życie, zwłaszcza korzyści związanych z nowymi inwestycjami oraz kosztu przewozów towarowych.

1.12. EKES uważa, że szczególną uwagę należy zwrócić na kwestię przychylnego przyjęcia wprowadzanych środków przez użytkowników, konsumentów i ogólnie obywateli, przy czym należy zadbać o przejrzystość i czytelność nowych ram podatkowych oraz zapewnić – również przez wielojęzyczne panele autostradowe – natychmiastowe i czytelne pozytywne postrzeżenie przez użytkowników celu pobierania opłat, ich sprawiedliwego podziału i przeznaczenia, a także braku nadmiernych obciążeń podatkowych i podwójnego opodatkowania, wraz z zastosowaniem dwóch związanych wskaźników jakości dróg, stopnia zagęszczenia ruchu i zmniejszenia emisji na kilometr infrastruktury.

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

<sup>(4)</sup> W latach 2014–2015 łączna wartość inwestycji w infrastrukturę centralnej i globalnej sieci TEN-T dokonanych przez instytucje UE z własnych źródeł finansowych (takich jak TEN-T/instrumentu „Łącząc Europę”, EFRR/FS i pożyczki EBI) wyniosła w UE-28 30,67 mld EUR.

<sup>(5)</sup> Ocena skutków dyrektywy o eurowiniecie.

<sup>(6)</sup> Dz.U. C 303 z 19.8.2016, s. 10.

1.13. Według EKES-u przeznaczenie dochodów uzyskanych w wyniku stosowania nowych przepisów na inwestycje w sektorze transportu, zgodnie z wyżej wskazanym podziałem, mogłoby umożliwić stworzenie dodatkowych miejsc pracy dla ponad pół miliona osób.

1.14. EKES uważa, że Komisja powinna monitorować i rozwijać narzędzia mające na celu prawidłowe i jednolite stosowanie nowych przepisów – w tym przez oparte na podstawach naukowych okresowe kontrole wysokości kosztów zewnętrznych oraz właściwej relacji między stosowanymi systemami opłat a rzeczywistymi emisjami pojazdów, która obecnie nie jest korzystna dla pojazdów o najniższych emisjach – oraz powinna sporządzać szczegółowe roczne sprawozdanie w sprawie postępów odnotowanych w stosowaniu zmienionej dyrektywy i przysłać je do PE i Rady, a także do KR-u i EKES-u.

## 2. Wprowadzenie

2.1. Transport jest kluczowym filarem jednolitego obszaru, na którym panuje swoboda przepływu osób, pracowników, towarów i usług w całej Unii stała się rzeczywistością. Efektywność i jakość sieci transportowych mają bezpośredni wpływ na zrównoważony rozwój, jakość życia i zatrudnienia i europejskiej konkurencyjności.

2.2. Gospodarka transportu drogowego w UE zapewnia bezpośrednio 5 mln miejsc pracy i ma prawie 2 % udziału w PKB UE, dzięki 344 000 przedsiębiorstw działających w branży transportu drogowego osób i ponad 560 000 przedsiębiorstw działających w branży transportu drogowego towarów<sup>(7)</sup>, przyczyniając się w znacznym stopniu do wzrostu i zatrudnienia w UE, w związku z czym wymaga proaktywnej polityki.

2.3. Transport jest główną przyczyną zanieczyszczenia powietrza i obecnie generuje jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w Europie; samochody ciężarowe i autobusy odpowiadają za około jedną czwartą emisji pochodzących z transportu drogowego, a w latach 2010–2030 odsetek ten prawdopodobnie zwiększy się o około 10 % (zob. Unijny scenariusz odniesienia na 2016 r.: energia, transport i emisje gazów cieplarnianych – tendencje do 2050 r.). Na początek KE skoncentrowała się na dwóch propozycjach: pierwszej dotyczącej certyfikacji emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa w odniesieniu do tych pojazdów oraz drugiej dotyczącej monitorowania i sprawozdawczości danych potwierdzonych w wyniku tej certyfikacji.

2.4. W ramach przyjętej strategii, na temat której EKES miał okazję się wypowiedzieć<sup>(8)</sup>, określono plan działania na rzecz mobilności niskoemisyjnej, który stanie się bodźcem do przejścia na ten rodzaj mobilności, również w dążeniu do osiągnięcia celów ustanowionych w ramach paryskiego porozumienia klimatycznego.

2.5. Strategia opiera się na osiągnięciu trzech celów, jakimi są: zapewnienie wydajniejszego systemu transportu, propagowanie alternatywnych niskoemisyjnych źródeł energii w sektorze transportu, promowanie pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych.

2.6. Zakres stosowania strategii obejmuje przede wszystkim transport drogowy, który jest odpowiedzialny za ponad 70 % emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu i za dużą część zanieczyszczeń powietrza, lecz inne sektory transportu są również zobowiązane wnieść swój wkład.

2.7. Aby zapewnić większą efektywność transportu pod względem kosztów energii oraz emisji, ważne jest określenie właściwych sygnałów cenowych i uwzględnienie efektów zewnętrznych: w związku z tym KE zamierza docelowo wprowadzić systemy pobierania opłat za użytkowanie dróg oparte na odległości wyrażonej w faktycznie przejechanych kilometrach, aby lepiej odzwierciedlić zasady „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”.

2.8. Niżej wskazane cztery problemy rozwiązuje się przez szersze stosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” i odpowiedzi na te problemy należy szukać w zasadzie „sprawiedliwego i efektywnego ustalania opłat”:

— transport drogowy odpowiada za 17 % unijnych emisji CO<sub>2</sub>, więc samo przejście na pojazdy niskoemisyjne i bezemisyjne nie wystarczy, aby osiągnąć cele w dziedzinie klimatu i energii do roku 2030,

<sup>(7)</sup> „EU Transport in Figures” [Unijny transport w liczbach], 2016 r., baza danych Eurostatu.

<sup>(8)</sup> Dz.U. C 383 z 17.11.2015, s. 84.

- jakość dróg na terytorium Unii spada z powodu spadku inwestycji w infrastrukturę oraz wydłużania terminów konserwacji, przy czym nie uwzględnia się długoterminowych skutków gospodarczych takiej polityki,
- niektóre państwa członkowskie wprowadziły opłaty czasowe (winiety), które dyskryminują obcokrajowców będących okazjonalnymi użytkownikami dróg,
- zanieczyszczenie powietrza i zatory komunikacyjne powodowane przez pojazdy drogowe generują znaczne koszty obciążające społeczeństwo.

2.9. **Analizy skutków gospodarczych** wskazują na znaczne różnice między wzrostem kosztów dla użytkowników transportu, władz i operatorów, które to różnice równoważą wyższe dochody oraz niższe koszty zatorów komunikacyjnych i innych efektów zewnętrznych, niemniej podkreśla się potencjalnie negatywny wpływ na dystrybucję oraz na MSP ze względu na wyższe koszty<sup>(9)</sup>.

2.10. Technologie cyfrowe są w stanie zwiększyć bezpieczeństwo, wydajność i powszechną dostępność transportu, umożliwiając płynną mobilność na zasadzie „od drzwi do drzwi”, zintegrowaną logistykę i usługi o wartości dodanej, z rozpowszechnianiem inteligentnych systemów transportu we wszystkich rodzajach transportu jako integralnej części rozwoju multimodalnej transeuropejskiej sieci transportowej.

2.11. Działania podejmowane na szczeblu europejskim w zakresie transportu niskoemisyjnego mają duży wpływ na obszary regionalne, przez które przebiega infrastruktura transportowa, co przekłada się na bezpośrednie skutki w dziedzinie planowania energetycznego, terytorialnego, środowiskowego oraz planowania transportu i z czego wynikają istotne konsekwencje dla gospodarki i zatrudnienia.

2.12. Jeśli chodzi o **przychylnie przyjęcie tych środków przez użytkowników, konsumentów** i ogólnie obywateli, należy zapewnić większą przejrzystość i czytelność informacji, aby stworzyć rynek pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych: należy podjąć starania na rzecz lepszego informowania klientów przez znakowanie samochodów osobowych oraz wspierania tych działań z wykorzystaniem przepisów dotyczących zamówień publicznych. Równocześnie należy podejmować działania na rzecz przejrzystości nowych ram podatkowych, zapewniając natychmiastowe i jasne pozytywne postrzeganie przez użytkowników celu uzyskiwanych wpływów oraz ich sprawiedliwego podziału, a także braku nadmiernych obciążeń podatkowych i podwójnego opodatkowania.

### 3. Streszczenie wniosków **KE**

3.1. We wnioskach przedstawionych przez KE opłaty dotyczą infrastruktury drogowej, wysokość opłat zależy od przejechanej odległości – przy czym wyraźnie wyklucza się systemy opłat ryczałtowych, które są obecnie stosowane w niektórych państwach UE – i odnoszą się one do wszystkich typów pojazdów, nie tylko do pojazdów ciężarowych, lecz także do autokarów, autobusów, samochodów dostawczych i osobowych, a więc dotyczą zarówno transportu towarów, jak i pasażerów, przy czym zakłada się zróżnicowanie opodatkowania w zależności od „potencjału zanieczyszczającego” pojazdu i jego wpływu na zużycie infrastruktury. Zmiany legislacyjne dotyczą w szczególności:

- przepisów w zakresie pobierania opłat za przejazd i za korzystanie z infrastruktury drogowej w odniesieniu do wszystkich pojazdów, a nie tylko tych o ciężarze powyżej 3,5 t: aktualizacja przepisów dyrektywy i rozszerzenie zakresu stosowania na wszystkie pojazdy ciężkie od dnia 1 stycznia 2020 r. i na pojazdy lekkie, ze zniesieniem zwolnień i limitów dotyczących opłat z tytułu kosztów zewnętrznych oraz z uproszczeniem wymagań dotyczących nakładania opłat,
- stopniowego wycofywania opłat czasowych dla pojazdów ciężkich do dnia 31 grudnia 2023 r. i dla pojazdów lekkich do dnia 31 grudnia 2027 r. oraz opracowania nowego systemu opłat uzależnionych od przejechanej odległości, z metodą obliczania i oceny kosztów stanowiącą podstawę do określenia opłat,
- różnicowania opłat za infrastrukturę w zależności od emisji CO<sub>2</sub> dla pojazdów ciężkich i stopniowego wycofywania aktualnego różnicowania stawek opartego na klasach emisji Euro od dnia 1 stycznia 2022 r.,

<sup>(9)</sup> „Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of the Eurovignette Directive (1999/62/EC)” – Study contract No. MOVE/A3/119-2013 – 5.2017.

- dodatkowych przepisów dla pojazdów lekkich, dotyczących zatorów komunikacyjnych na drogach międzymiastowych oraz emisji zanieczyszczeń i CO<sub>2</sub> przez wszystkie typy pojazdów,
- wniosku dotyczącego wprowadzenia obowiązkowych dla pojazdów ciężkich opłat na pokrycie kosztów zewnętrznych przynajmniej na części sieci drogowej od dnia 1 stycznia 2021 r.

3.2. Zgodnie z zasadami „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci” rozszerzenie zakresu stosowania dyrektywy 1999/62/WE powinno się przyczynić do zmniejszenia zakłóceń konkurencji wynikających z aktualnie obowiązującego zwolnienia autobusów i autokarów z opłat za korzystanie z infrastruktury.

3.3. Dodatkowa propozycja dotyczy zmian mających na celu stopniowe zmniejszanie, aż do całkowitego wyeliminowania, minimalnych poziomów opłat od pojazdów ciężarowych, które miałyby być wprowadzone w 5 etapach (przy czym na każdym etapie obecne minimalne stawki byłyby obniżane o 20 %) w okresie kolejnych 5 lat.

#### 4. Uwagi ogólne

4.1. EKES uważa, że wdrożenie w UE sprawiedliwego, przejrzystego, niedyskryminacyjnego i niezbiurokratyzowanego systemu opłat drogowych naliczanych proporcjonalnie do wykorzystania dróg oraz do kosztów zewnętrznych (mierzonych w oparciu o podstawy naukowe) generowanych przez ciężarówkę, autobusy i samochody osobowe, spójnego, a przy tym uwzględniającego pułap naliczania kosztów zewnętrznych oraz zgodnego z zasadami „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”, pozwoliłoby skuteczniej przeciwdziałać obniżeniu jakości infrastruktury drogowej, zatorom komunikacyjnym i zanieczyszczeniu środowiska.

4.2. EKES podkreśla znaczenie, jakie mają ponowna ocena, zmiana i wzmocnienie jednolitego stosowania unijnych przepisów i stworzenie w ten sposób wspólnych ram prawnych gwarantujących takie same warunki dla wszystkich użytkowników dróg w sektorze transportu drogowego: instrument, jakim jest dyrektywa, pozostawia dużą swobodę stosowania odmiennych zasad, w związku z czym EKES uznaje za konieczne rozważenie – po przeprowadzeniu trzyletniej kontroli stosowania – ewentualnej potrzeby wprowadzenia bardziej wiążących instrumentów legislacyjnych, które zapewniłyby jednolite stosowanie.

4.3. EKES stanowczo zaleca, aby wspólne ramy opłat były jasne, przejrzyste, proste, weryfikowalne i wyrażone w łatwo zrozumiałej formie, przy czym należy wskazać przeznaczenie opłat zarówno na kwitach elektronicznych i drukowanych, jak i na panelach autostradowych, tak aby zapewnić przychylniejsze przyjęcie przez ogół społeczeństwa opłaty, która stanowi wkład każdego z użytkowników dróg we wspólny dobrobyt.

4.4. Dodatkowa harmonizacja przepisów i utworzenie wspólnych ram prawnych na szczeblu UE w odniesieniu do systemu opłat drogowych związanych z korzystaniem z infrastruktury drogowej o znaczeniu ogólnounijnym, takiej jak drogi sieci TEN-T, autostrady i drogi krajowe o znacznym natężeniu ruchu międzynarodowego, to kwestie, które mają zasadnicze znaczenie dla zbudowania rzeczywistego wspólnego rynku UE w dziedzinie transportu drogowego, bez dyskryminacji i zakłóceń konkurencji.

4.5. Systemy opłat mają odmienny wpływ na regiony centralne, a odmienny na peryferyjne: regiony centralne o dużym natężeniu ruchu przejazdowego odczuwają negatywne skutki opłat silniej niż regiony peryferyjne, z kolei rekompensaty za szkodliwy wpływ na środowisko i dofinansowania na infrastrukturę w regionach peryferyjnych są dużo niższe niż w regionach centralnych. EKES uważa, że fundusze strukturalne i środowiskowe oraz EBI powinny podjąć działania mające na celu zapewnienie zrównoważonego rozwoju.

4.6. Brak harmonizacji systemów pobierania opłat – niezależnie od tego, czy są to winiety, czy też opłaty za przejazd – wiąże się też z różnymi technologiami pobierania działającymi w oparciu o różne modele systemów opłat drogowych, przy czym często modele te nie są interoperacyjne oraz generują dodatkowe koszty administracyjne i inne koszty obciążające przedsiębiorstwa transportowe i logistyczne w kontekście rosnącego popytu na innowacyjny transport drogowy i rozwoju nowej i inteligentnej infrastruktury, w tym sterowania automatycznego, dystrybucji nowych paliw i potrzeb w zakresie prawidłowej konserwacji istniejących sieci, tak aby były one w stanie wytrzymać przepływy transportowe.

4.7. Według EKES-u konieczne są odpowiednie inwestycje w istniejącą i przyszłą infrastrukturę, tak aby zapewnić lepszą interoperacyjność działania krajowych sieci transportowych – również przy wykorzystaniu technologii satelitarnych – i ułatwić dostęp do całego jednolitego rynku, umożliwiając lepsze stosowanie inteligentnej logistyki<sup>(10)</sup> i rozwiązań ICT w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego i ogólnej wydajności systemu – przy czym należy częściej korzystać z inteligentnych systemów transportu – oraz w celu zapewnienia efektywniejszych, lepiej połączonych, nowoczesnych i zrównoważonych sieci transportu drogowego w całej Europie. Powinno się dążyć do tego, aby od 2019 r. w pojazdach były instalowane wyłącznie takie jednostki pokładowe, które są interoperacyjne na szczeblu UE (zob. strategia na rzecz cyfryzacji transportu).

4.8. EKES uważa, że w obliczu niedostatecznych inwestycji w infrastrukturę transportową oraz niewystarczającego poziomu konserwacji konieczne jest stosowanie zasady „użytkownik płaci i zanieczyszczający płaci” w celu finansowania infrastruktury drogowej, z zastrzeżeniem, że:

- środki pochodzące z opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej muszą być przeznaczone na infrastrukturę drogową, natomiast
- środki pochodzące z opłat naliczanych z tytułu kosztów zewnętrznych muszą być przeznaczone na łagodzenie negatywnych skutków transportu drogowego, w tym między innymi na budowę alternatywnej infrastruktury, dystrybucję paliw alternatywnych, alternatywne systemy naprowadzania, alternatywne sposoby transportu i zasilania w energię oraz na wsparcie transeuropejskiej sieci transportowej,
- art. 9 dyrektywy musi zostać odpowiednio poprawiony.

4.9. EKES stwierdza, że równie istotne są inwestycje mające na celu obniżenie poziomu emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z transportu drogowego (zob. pkt 2.12), które wywierają duży wpływ na jakość środowiska i koszty zewnętrzne sięgające 1,8–2,4 % PKB, oraz wzywa do przyjęcia zintegrowanego podejścia na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>: ustanowienie limitów emisji dla nowych pojazdów ciężkich wprowadzanych na rynek pojazdów UE jest skuteczniejsze z punktu widzenia zmniejszenia emisji od pobierania opłat, niemniej osiągnięcie wytyczonych celów nie wystarczy.

4.10. Ze względu na ciągłe występowanie zatorów komunikacyjnych – zarówno na obszarach miejskich, jak i poza nimi – należałoby zapewnić unijne wsparcie finansowe zaawansowanych systemów zarządzania ruchem i efektywnych procesów logistyki satelitarnej, tak aby wyeliminować dodatkowe koszty obciążające już użytkowników. Dochody uzyskane w wyniku dobrowolnego stosowania takich środków musiałyby jednak być przeznaczone bezpośrednio na finansowanie alternatywnych rozwiązań o zerowym wpływie na środowisko.

4.11. Należy wspierać transport publiczny i zgodnie z tym celem należy określać opłaty drogowe, zgodnie z zasadą „użytkownik/zanieczyszczający płaci”.

## 5. Uwagi szczegółowe

5.1. EKES popiera dążenie do europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS), która przewiduje „jedno interoperacyjne urządzenie pokładowe w połączeniu z jedną umową i jedną fakturą” w całej UE, co pozwoliłoby stworzyć jednolity rynek i zagwarantowałyby, że przewoźnicy handlowi transportu drogowego mieliby jednego dostawcę, jedną umowę i jedną fakturę.

5.2. Doświadczenie Brenner związane z podwyższeniem opłaty za przejazd w celu stworzenia alternatywnej infrastruktury, zgodnie z zasadami i ograniczeniami wskazanymi w dyrektywie, okazuje się przydatne i zostało przychylnie przyjęte przez lokalną społeczność, w związku z czym EKES opowiada się za rozszerzeniem tego rozwiązania na inne newralgiczne obszary.

5.3. System zniżek na podstawie art. 7, ustanowiony dla pojazdów ciężkich po długich dyskusjach i analizach, zdaniem EKES-u wydaje się sprawiedliwy i niedyskryminujący, w związku z czym mógłby zostać rozszerzony na pojazdy lekkie, co umożliwiłoby zmniejszenie odnotowywanych w niektórych krajach nierówności między okazjonalnymi/międzynarodowymi użytkownikami dróg a użytkownikami częstymi/krajowymi. Art. 7 musi zatem zostać poddany odpowiednim zmianom.

5.4. Porównanie stawek odnoszących się do kosztów zewnętrznych dla niektórych kategorii pojazdów, np. dla samochodów ciężarowych Euro V i Euro VI, wykazuje zasadniczo niekorzystne traktowanie pojazdów mniej zanieczyszczających środowisko, co zdaniem EKES-u nie jest w żaden sposób uzasadnione. Wzywa do przeglądu stawek odnoszących się do kosztów zewnętrznych określonych w załącznikach do dyrektywy w taki sposób, aby promować pojazdy o niższych emisjach. W odniesieniu do pojazdów bezemisyjnych podziela stanowisko, że istnieje możliwość czasowego obniżenia opłat za korzystanie z infrastruktury.

<sup>(10)</sup> COM(2016) 766 final.

5.5. EKES wzywa KE do okresowej aktualizacji **oceny naukowej** opłat za przejazd, z uwzględnieniem lokalnych warunków i lokalnej specyfiki, przy czym należy unikać dyskryminujących decyzji nieopartych na solidnych podstawach naukowych.

Bruksela, dnia 18 października 2017 r.

Georges DASSIS  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

---