

II

(Komunikaty)

KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

Aktualizacja załącznika II oraz tabel 1 i 2 w załączniku IIIb w odniesieniu do obowiązujących wartości euro zgodnie z art. 10a dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/76/UE

(2018/C 205/01)

Załącznik II do dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe ⁽¹⁾ otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK II

MAKSYMALNE WYSOKOŚCI OPŁAT UŻYTKOWNIKÓW W EURO, ŁĄCZNIE Z KOSZTAMI ADMINISTRACYJNYMI, O KTÓRYCH MOWA W ART. 7 UST. 7

Rocznie

| | Maksymalnie trzy osie | Minimalnie cztery osie |
|-----------------------|-----------------------|------------------------|
| EURO 0 | 1 428 | 2 394 |
| EURO I | 1 242 | 2 073 |
| EURO II | 1 081 | 1 803 |
| EURO III | 940 | 1 567 |
| EURO IV oraz czystsze | 855 | 1 425 |

Miesięcznie i tygodniowo

Maksymalne stawki opłaty miesięcznej i tygodniowej są proporcjonalne do czasu trwania użytkowania infrastruktury.

Dziennie

Dzienna opłata za korzystanie z infrastruktury jest jednakowa dla wszystkich kategorii pojazdów i wynosi 12 EUR”.

Załącznik IIIb do dyrektywy 1999/62/WE zmienionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/76/UE z dnia 27 września 2011 r. ⁽²⁾ otrzymuje brzmienie:

⁽¹⁾ Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42.

⁽²⁾ Dz.U. L 269 z 14.10.2011, s. 1.

„ZAŁĄCZNIK IIIb

MAKSYMALNA OPŁATA Z TYTUŁU KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH WYLICZANA NA PODSTAWIE ŚREDNIEJ WAŻONEJ

W niniejszym załączniku określono parametry, które mają być stosowane przy obliczaniu maksymalnej opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych wyliczanej na podstawie średniej ważonej.

1. Maksymalny koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza spowodowanym ruchem drogowym

Tabela 1

Maksymalny koszt związany z zanieczyszczeniem powietrza, który można ująć w opłatach

| Cent/pojazdokilometr | Drogi podmiejskie (łącznie z autostradami) | Drogi międzymiastowe (łącznie z autostradami) |
|--|---|--|
| EURO 0 | 17,2 | 12,9 |
| EURO I | 11,8 | 8,6 |
| EURO II | 9,7 | 7,6 |
| EURO III | 7,6 | 6,5 |
| EURO IV | 4,3 | 3,3 |
| EURO V po 31 grudnia 2013 r. | 0 | 0 |
| | 3,3 | 2,2 |
| EURO VI po 31 grudnia 2017 r. | 0 | 0 |
| | 2,2 | 1,1 |
| Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI | 0 | 0 |

Wartości z tabeli 1 można pomnożyć przez współczynnik wynoszący maksymalnie 2 w przypadku obszarów górskich w zakresie, w jakim jest to uzasadnione nachyleniem dróg, wysokością lub inwersjami temperatury.

2. Maksymalny koszt związany z zanieczyszczeniem hałasem spowodowanym ruchem drogowym

Tabela 2

Maksymalny koszt związany z hałasem, który można ująć w opłatach

| Cent/pojazdokilometr | Dzień | Noc |
|--|-------|------|
| Drogi podmiejskie (łącznie z autostradami) | 1,18 | 2,15 |
| Drogi międzymiastowe (łącznie z autostradami) | 0,22 | 0,33 |

Wartości z tabeli 2 można pomnożyć przez współczynnik wynoszący maksymalnie 2 w przypadku obszarów górskich w zakresie, w jakim jest to uzasadnione nachyleniem dróg, inwersjami temperatury lub »efektem amfiteatralnym« w dolinach.”.
