

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**                    **DYREKTYWA 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**  
(Dz.U. L 187 z 20.7.1999, str. 42)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <b><u>M1</u></b>	Dyrektywa 2006/38/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r.	L 157	8	9.6.2006
► <b><u>M2</u></b>	Dyrektywa Rady 2006/103/WE z dnia 20 listopada 2006 r.	L 363	344	20.12.2006

zmieniona przez:

► <b><u>A1</u></b>	Akt dotyczący warunków przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej oraz dostosowań w Traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej	L 236	33	23.9.2003
--------------------	---	-------	----	-----------



**DYREKTYWA 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**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,  
w szczególności jego art. 71 ust. 1 i art. 93,

uwzględniając wniosek Komisji <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomicznego-Społecznego <sup>(2)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(3)</sup>,

działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu <sup>(4)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Eliminacja zakłóceń konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi w Państwach Członkowskich wywołuje konieczność dokonania harmonizacji systemów obciążeń oraz ustanowienia sprawiedliwych mechanizmów obciążania przewoźników kosztami infrastruktury.
- (2) Cele te można osiągnąć tylko etapami.
- (3) Osiągnięto już poziom harmonizacji systemów obciążeń poprzez przyjęcie dyrektywy Rady 92/81/EWG z dnia 19 października 1992 r. w sprawie harmonizacji struktury podatków akcyzowych od olejów mineralnych <sup>(5)</sup> oraz dyrektywy Rady 92/82/EWG z dnia 19 października 1992 r. w sprawie zbliżenia stawek podatków akcyzowych od olejów mineralnych <sup>(6)</sup>.
- (4) Wyrokiem z dnia 5 lipca 1995 r. w sprawie C-21/94 Parlamentu Europejskiego przeciw Radzie <sup>(7)</sup> Trybunał Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich anulował dyrektywę Rady 93/89/EWG z dnia 25 października 1993 r. w sprawie nakładania przez Państwa Członkowskie podatków na niektóre pojazdy wykorzystywane do drogowego przewozu towarów oraz opłat za przejazd i opłat za korzystanie z niektórych rodzajów infrastruktury <sup>(8)</sup> przy jednoczesnym zachowaniu skutków tej dyrektywy do czasu przyjęcia przez Radę nowej regulacji. Tym samym dyrektywa 93/89/EWG zostaje zastąpiona niniejszą dyrektywą.
- (5) W obecnych okolicznościach dostosowanie krajowych systemów obciążeń powinno ograniczać się do pojazdów komercyjnych

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 59 z 26.2.1997, str. 9.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 206 z 7.7.1997, str. 17.

<sup>(3)</sup> Opinia dostarczona dnia 3 czerwca 1999 r. (dotychczas nie publikowana w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(4)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 17 lipca 1997 r. (Dz.U. C 286 z 22.9.1997, str. 217), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 stycznia 1999 r. (Dz.U. C 58 z 1.3.1999, str. 1) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 7 maja 1999 r. (dotychczas nie publikowana w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 316 z 31.10.1992, str. 12. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 94/74/WE (Dz.U. L 365 z 31.12.1994, str. 46).

<sup>(6)</sup> Dz.U. L 316 z 31.10.1992, str. 19. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 94/74/WE. ECR 1995, I-1827.

<sup>(7)</sup> Dz.U. L 36 z 9.2.1988, str. 33. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 96/1/WE (Dz.U. L 40 z 17.2.1996, str. 1).

<sup>(8)</sup> Dz.U. L 279 z 12.11.1993, str. 32.

**▼B**

- posiadających z ładunkiem wagę brutto powyżej określonej wartości.
- (6) W tym celu należy ustanowić stawki minimalne dla podatków transportowych pobieranych przez Państwa Członkowskie lub jakichkolwiek innych podatków, które mogłyby je zastąpić.
  - (7) Należy zachęcać do użytkowania pojazdów nieniszczących dróg i emitujących mniejszą ilość zanieczyszczeń poprzez zróżnicowanie podatków lub opłat, pod warunkiem, że takie zróżnicowanie nie zakłóca funkcjonowania rynku wewnętrznego.
  - (8) Stosowne jest, aby niektórym Państwom Członkowskim można było przyznać okres wyłączenia ze stosowania stawek minimalnych, tak aby umożliwić im dostosowanie się do poziomów wymaganych przez niniejszą dyrektywę.
  - (9) Niektóre krajowe przewozy o charakterze lokalnym posiadające niewielki wpływ na rynek transportowy Wspólnoty, podlegają obecnie ulgowym stawkom podatku transportowego; w celu zapewnienia płynnego dostosowania, upoważnia się Państwa Członkowskie do ustanawiania tymczasowych odstępstw od stawek minimalnych.
  - (10) Państwom Członkowskim zezwala się na stosowanie ulgowych stawek lub zwolnień z podatków transportowych w przypadku pojazdów, które nie wywierają wpływu na rynek transportowy Wspólnoty.
  - (11) Aby uwzględnić możliwość wystąpienia pewnych sytuacji specjalnych, należy ustanowić procedurę, na mocy której Państwom Członkowskim zezwala się na utrzymanie dalszych zwolnień i ulg.
  - (12) Istniejące zakłócenia konkurencji nie mogą zostać wyeliminowane jedynie poprzez harmonizację podatków lub akcyzy paliwowej. Jednakże do czasu ustanowienia bardziej odpowiednich pod względem technicznym i ekonomicznym form obciążeń, można łagodzić te zakłócenia poprzez możliwość utrzymywania lub wprowadzania opłat za przejazd i/lub obciążeń użytkowników z tytułu korzystania z autostrad. Oprócz tego Państwa Członkowskie powinny być uprawnione do pobierania opłat za korzystanie z mostów, tuneli oraz przełęczy górskich.
  - (13) Z uwagi na specyficzne warunki panujące na niektórych szlakach alpejskich może być stosowne, aby Państwo Członkowskie nie stosowało systemu opłat za korzystanie z infrastruktury na dokładnie określonym odcinku swojej sieci autostradowej w celu umożliwienia stosowania opłaty związanej z infrastrukturą.
  - (14) Opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury nie mogą być dyskryminujące ani powodować nadmiernych formalności bądź tworzyć przeszkód na granicach wewnętrznych. Należy więc przedsięwziąć odpowiednie kroki w celu umożliwienia uiszczania opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury w każdym momencie i za pomocą różnych środków płatniczych.
  - (15) Stawki opłat za korzystanie z infrastruktury muszą być wyliczane w oparciu o czas trwania użytkowania danej infrastruktury oraz muszą być zróżnicowane pod względem kosztów, jakie powodują pojazdy drogowe.
  - (16) Ulgowe stawki opłat za korzystanie z infrastruktury powinny być czasowo stosowane względem pojazdów zarejestrowanych w Grecji ze względu na trudności spowodowane sytuacją geopolityczną tego kraju.
  - (17) W celu zapewnienia jednolitego stosowania opłat za korzystanie z infrastruktury oraz opłat za przejazd należy ustanowić pewne

**▼B**

przepisy określające sposób ich stosowania, takie jak cechy charakterystyczne infrastruktury, do której się je stosuje, maksymalne poziomy niektórych stawek oraz inne ogólne warunki, które muszą zostać spełnione. Opłaty za przejazd wyliczane na podstawie średniej ważonej powinny być związane z kosztami budowy, eksploatacji oraz rozwoju danej sieci infrastruktury.

- (18) Państwa Członkowskie powinny być zdolne do przeznaczania na ochronę środowiska oraz na zrównoważony rozwój sieci transportowych pewnego procentu od wpływów uzyskanych z opłat za korzystanie z infrastruktury lub z opłat za przejazd, pod warunkiem, że wartości tych opłat są wyliczane zgodnie z przepisami niniejszej dyrektywy.
- (19) Zawarte w niniejszej dyrektywie wartości wyrażone w jednostkach waluty krajowej Państw Członkowskich, które przyjęły euro, zostały ustalone 1 stycznia 1999 r., kiedy wartość euro została określona zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 2866/98 z dnia 31 grudnia 1998 r. w sprawie zamiany kursów walutowych pomiędzy euro i walutami Państw Członkowskich, które przyjęły euro<sup>(1)</sup>. Stosowne jest, aby Państwa Członkowskie, które nie przyjęły euro, dokonywały corocznej kontroli kwot zawartych w niniejszej dyrektywie w walutach krajowych i odpowiednio dostosowywały je w celu uwzględnienia zmian w kursach wymiany. Coroczne dostosowania kwot w walutach krajowych mogą nie być wymagane, jeżeli zmiana wynikająca z zastosowania nowych kursów wymiany jest poniżej pewnego poziomu procentowego.
- (20) Należy stosować zasadę terytorialną. Dwa lub więcej Państw Członkowskich mogą współpracować dla wprowadzenia wspólnego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury z zastrzeżeniem spełnienia pewnych warunków dodatkowych.
- (21) Zgodnie z zasadą proporcjonalności niniejsza dyrektywa ogranicza się do minimum, wymaganego dla osiągnięcia celów określonych w art. 5 ust. 3 Traktatu.
- (22) Należy ustalić szczegółowy harmonogram kontroli przepisów niniejszej dyrektywy oraz, w razie konieczności, rozważenia dla nich środków dostosowawczych w celu wypracowania bardziej terytorialnego systemu obciążeń,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## **ROZDZIAŁ 1**

### **Przepisy ogólne**

#### *Artykuł 1*

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do podatków transportowych, opłat za przejazd oraz opłat za korzystanie z infrastruktury jakimi obłożone są pojazdy, zgodnie z definicjami zawartymi w art. 2.

Niniejsza dyrektywa nie dotyczy pojazdów wykonujących przewozy wyłącznie na nieuropejskich terytoriach Państw Członkowskich.

Nie dotyczy ona również pojazdów zarejestrowanych na Wyspach Kanaryjskich, w Ceucie i Melilli, na Azorach lub Maderze, wykonujących przewozy wyłącznie na tych terytoriach lub między tymi terytoriami oraz, odpowiednio, tymi terytoriami a Hiszpanią oraz Portugalią.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 359 z 31.12.1998, str. 1.

▼B*Artykuł 2*

W rozumieniu niniejszej dyrektywy:

▼M1

- a) „transeuropejska sieć drogową” 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 transportowej <sup>(1)</sup> i przedstawioną na mapach. Mapy odnoszą się do odpowiednich sekcji wymienionych w części normatywnej lub w załączniku II do tej decyzji;
- aa) „koszty budowy” oznaczają koszty związane z budową, w stosownych przypadkach obejmujące również koszty finansowe:
- nowej infrastruktury lub nowych ulepszeń infrastruktury (w tym istotnych prac remontowych), lub
  - infrastruktury lub ulepszeń infrastruktury (w tym istotnych prac remontowych), których realizację zakończono nie więcej niż 30 lat przed dniem 10 czerwca 2008 r., o ile systemy pobierania opłat za przejazd są już stosowane w dniu 10 czerwca 2008 r. lub nie więcej niż 30 lat przed ustanowieniem nowych systemów pobierania opłat za przejazd wprowadzonych po dniu 10 czerwca 2008 r.; w przypadku gdy realizację infrastruktury lub ulepszenia infrastruktury zakończono przed upływem wyżej wymienionych terminów, koszty tych prac także można uznać za koszty budowy, jeżeli:
    - i) Państwo Członkowskie ustanowiło 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 dniem 10 czerwca 2008 r.; lub
    - ii) Państwo Członkowskie może wykazać, że decyzja o realizacji danej infrastruktury była uzależniona 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 komponentów infrastruktury, pozostałego w dniu 10 czerwca 2008 r. 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 zwrot z kapitału wniesionego przez udziałowców;
- ac) „istotne prace remontowe” oznaczają prace remontowe z wyłączeniem prac nieprzynoszących już żadnych korzyści użytkownikom dróg, np. kiedy zamiast przeprowadzenia remontu położono nową nawierzchnię lub wykonano inne prace budowlane;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 228 z 9.9.1996, str. 1. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją nr 884/2004/WE (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, str. 1).

**▼ M1**

- b) „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;
- ba) „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;
- c) „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;
- d) „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;
- e) pojazd kategorii „EURO 0”, „EURO I”, „EURO II”, „EURO III”, „EURO IV”, „EURO V”, „EEV” oznacza pojazd spełniający limity emisji określone w załączniku 0;
- f) „rodzaj 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;
- g) „umowa koncesyjna” oznacza „koncesję na publiczne roboty budowlane” lub „koncesję na wykonanie usługi” w rozumieniu art. 1 dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi <sup>(1)</sup>;
- h) „opłata za przejazd pobierana w ramach koncesji” oznacza opłatę za przejazd pobieraną przez koncesjonariusza na podstawie umowy koncesyjnej.

**▼ B****ROZDZIAŁ II****Podatki od pojazdów samochodowych***Artykuł 3*

1. W niniejszym artykule mowa jest o następujących podatkach od pojazdów samochodowych:

— *Belgia*:

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen,

**▼ M2**

— *Bulgaria*:

данък върху превозните средства,

**▼ A1**

— *Republika Czeska*:

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 134 z 30.4.2004, str. 114. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2083/2005 (Dz.U. L 333 z 20.12.2005, str. 28).

**▼B**

- silniční daň,  
 — *Dania*:  
 vægtafgift af motorkøretøjer m.v.,  
 — *Niemcy*:  
 Kraftfahrzeugsteuer,

**▼A1**

- *Estonia*:  
 raskeveokimaks,

**▼B**

- *Grecja*:  
 Τέλη κυκλοφορίας,  
 — *Hiszpania*:  
 a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;  
 b) impuesto sobre actividades económicas (wyłącznie w odniesieniu do wartości obciążeń nałożonych na pojazdy silnikowe),  
 — *Francja*:  
 a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;  
 b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur,  
 — *Irlandia*:  
 vehicle excise duty,  
 — *Włochy*:  
 a) tassa automobilistica;  
 b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

**▼A1**

- *Cypr*:  
 Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,  
 — *Łotwa*:  
 transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,  
 — *Litwa*:  
 a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojų mokestis;  
 b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovines transporto priemones,

**▼B**

- *Luksemburg*:  
 taxe sur les véhicules automoteurs,

**▼A1**

- *Węgry*:  
 gépjárműadó,  
 — *Malta*:  
 liċenzja tat-triqroad licence fee,

**▼B**

- *Holandia*:  
 motorrijtuigenbelasting,  
 — *Austria*:

**▼B**

Kraftfahrzeugsteuer,

**▼A1**

— *Polska*:

podatek od środków transportowych,

**▼B**

— *Portugalia*:

a) imposto de camionagem;

b) imposto de circulação,

**▼M2**

— *Rumunia*:

Taxa asupra mijloacelor de transport,

**▼A1**

— *Słowenia*:

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,

— *Słowacja*:

cestná daň,

**▼B**

— *Finlandia*:

varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,

— *Szwecja*:

fordonsskatt,

— *Wielka Brytania*:

a) vehicle excise duty;

b) motor vehicle licence.

2. Państwa Członkowskie, które zastępują jakikolwiek podatek wymieniony w ust. 1 innym podatkiem tego samego rodzaju, powiadamiają o tym Komisję, która wprowadza niezbędne zmiany.

*Artykuł 4*

Każde Państwo Członkowskie ustala procedury nakładania i pobierania podatków, o których mowa w art. 3.

*Artykuł 5*

Podatki, o których mowa w art. 3 są nakładane na pojazdy zarejestrowane w Państwach Członkowskich wyłącznie przez te państwa, w których pojazd jest zarejestrowany.

*Artykuł 6*

1. Bez względu na to, jaka jest struktura podatków, o których mowa w art. 3, Państwa Członkowskie ustanawiają stawki zapewniające, że stawka podatku dla każdej kategorii lub podkategorii pojazdów, o których mowa w zał. I, nie jest niższa niż stawka minimalna zawarta w tym zał.

Przez dwa lata od wejścia w życie niniejszej dyrektywy Grecji, Włochom, Portugalii i Hiszpanii zezwala się na stosowanie niższych stawek, lecz nie mniejszych niż 65 % stawek minimalnych, zawartych w zał. I.



**▼B**

2. Państwa Członkowskie mogą stosować stawki ulgowe i zwolnienia w stosunku do:

- a) pojazdów wykorzystywanych dla potrzeb obronnych kraju lub obrony cywilnej, pojazdów wykorzystywanych przez straż pożarną i inne służby ratunkowe oraz przez policję, jak również pojazdów wykorzystywanych do utrzymania dróg;
- b) pojazdów, które jedynie okazjonalnie poruszają się po drogach publicznych Państw Członkowskich, w których są zarejestrowane, wykorzystywanych przez osoby fizyczne lub prawne, których podstawową działalnością nie jest przewóz towarów pod warunkiem, że przewozy wykonywane tymi pojazdami nie zakłócają konkurencji oraz z zastrzeżeniem zgody ze strony Komisji.

3. a) Rada, działając jednomyślnie na wniosek Komisji, może upoważnić Państwo Członkowskie do utrzymania dalszych zwolnień lub ulg w podatkach transportowych z powodów związanych z prowadzoną szczególną polityką społeczną i gospodarczą lub z infrastrukturą tego państwa. Takie zwolnienia lub ulgi mogą być stosowane jedynie względem pojazdów, które są zarejestrowane w danym Państwie Członkowskim oraz wykonują przewozy wyłącznie na dokładnie określonej części terytorium tego państwa;

- b) każde Państwo Członkowskie, które zamierza utrzymać takie zwolnienia lub ulgi, informuje o tym Komisję i przesyła jej również wszelkie niezbędne informacje. W terminie jednego miesiąca Komisja informuje inne Państwa Członkowskie o proponowanych zwolnieniach i ulgach.

Uznaje się, że Rada wydała zezwolenie na utrzymanie proponowanych zwolnień i ulg, jeżeli w terminie dwóch miesięcy od daty poinformowania innych Państw Członkowskich zgodnie z ust. 1 ani Komisja, ani żadne Państwo Członkowskie nie zażądały zbadania sprawy przez Radę.

4. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 1 akapit drugi oraz ust. 2 i 3 niniejszego artykułu, jak również art. 6 dyrektywy Rady nr 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów pomiędzy Państwami Członkowskimi <sup>(1)</sup>, Państwa Członkowskie mogą nie przyznać zwolnień lub ulg z tytułu podatków, o których mowa w art. 3, jeśli prowadziłoby to do obniżenia płaconych podatków poniżej stawek minimalnych, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

**ROZDZIAŁ III****Oplaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury***Artykuł 7***▼M1**

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

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 368 z 17.12.1992, str. 38.

▼ **M1**

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.

1a. Jeżeli Państwo Członkowskie podejmie decyzję o utrzymaniu lub wprowadzeniu opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury jedynie na niektórych odcinkach transeuropejskiej sieci drogowej, zwolnienie z obowiązku pobierania opłat na innych odcinkach (ze względów takich, jak ich izolacja, niski poziom natężenia ruchu, niski poziom zanieczyszczenia lub jeżeli ma to podstawowe znaczenie przy wprowadzaniu nowego systemu pobierania opłat za przejazd) nie może w żadnym razie pociągać za sobą dyskryminacji dla ruchu międzynarodowego.

2. 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. Jeżeli Państwo Członkowskie podejmie decyzję o stosowaniu opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów poniżej tego limitu masy, zastosowanie mają przepisy niniejszej dyrektywy;
- b) opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury mają zastosowanie do wszystkich pojazdów od 2012 r.;
- c) Państwo Członkowskie może odstąpić od stosowania wymogu określonego w lit. b), jeżeli uzna, że objęcie opłatami za przejazd pojazdów poniżej 12 ton:
  - spowodowałyby znaczące utrudnienia w ruchu lub miałyby znaczny szkodliwy wpływ na środowisko, poziom hałasu lub zdrowie bądź wywoływałyby znaczne zatory w ruchu drogowym, albo
  - pociągałyby za sobą koszty administracyjne, które byłyby większe niż 30 % osiągniętych dodatkowych wpływów.

3. Za korzystanie z tego samego odcinka drogi dana kategoria pojazdów nie może podlegać równocześnie opłatom za przejazd i opłatom za korzystanie z infrastruktury. 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.

4. Opłaty za przejazd i opłaty za korzystanie z infrastruktury nie mogą dyskryminować bezpośrednio ani pośrednio ze względu na narodowość przewoźnika, państwo lub miejsce prowadzenia przez niego działalności gospodarczej, miejsce rejestracji pojazdu lub miejsce pochodzenia bądź przeznaczenia transportu.

4a. Państwa Członkowskie mogą wprowadzić stawki ulgowe w odniesieniu do opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury, jak również zwolnienia z obowiązku wnoszenia opłat za przejazd lub za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów niepodlegających obowiązkowi montażu i stosowania urządzeń rejestrujących zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym <sup>(1)</sup> oraz w sytuacjach, o których mowa w art. 6 ust. 2 lit. a) oraz b) niniejszej dyrektywy i zgodnie z określonymi tam warunkami.

4b. W związku z tym, że dzięki systemom opłat obejmującym zniżki lub ulgi dla częstych użytkowników operator infrastruktury może uzyskiwać rzeczywiste oszczędności kosztów administracyjnych, Państwa Członkowskie mogą wprowadzić takie zniżki i ulgi, pod warunkiem że:

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 370 z 31.12.1995, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 432/2004 (Dz.U. L 71 z 10.3.2004, str. 3).

**▼ M1**

- spełniają one warunki określone w ust. 10 lit. a);
- są zgodne z Traktatem, w szczególności jego art. 12, 49, 86 oraz 87;
- nie powodują zakłóceń konkurencji na rynku wewnętrznym;
- powstały system opłat jest liniowy, proporcjonalny, dostępny dla wszystkich użytkowników infrastruktury na równych warunkach i nie powoduje dodatkowych kosztów przenoszonych pod postacią wyższych opłat za przejazd na innych użytkowników infrastruktury.

Takie zniżki i ulgi nie mogą w żadnym wypadku być wyższe niż 13 % opłaty za przejazd uiszczanej za równorzędne pojazdy nieobjęte zniżką lub ulgą.

4c. O wszelkich taryfach ulgowych i zniżkowych informuje się Komisję, która sprawdza je pod względem zgodności z warunkami określonymi w ust. 4a i 4b oraz zatwierdza je zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9c ust. 2.

**▼ B**

5. Opłaty za przejazd oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury należy stosować, pobierać i kontrolować ich uiszczanie w sposób stwarzający jak najmniej utrudnień w swobodnym ruchu i pozwalający na uniknięcie jakichkolwiek obowiązkowych kontroli lub zatrzymania pojazdów w momencie przekraczania wewnętrznych granic Wspólnoty. W tym celu Państwa Członkowskie współpracują w ustanawianiu metod umożliwiających przewoźnikom wnoszenie opłat za korzystanie z infrastruktury 24 godziny na dobę, przynajmniej w głównych punktach sprzedaży, za pomocą wszystkich powszechnie przyjętych środków płatniczych, na obszarze i poza obszarem Państw Członkowskich, w których opłaty te są stosowane. Państwa Członkowskie zapewniają odpowiednie instalacje w punktach wnoszenia opłat za przejazd oraz opłat za korzystanie z infrastruktury przy jednoczesnym utrzymaniu zwykłych norm bezpieczeństwa ruchu drogowego.

**▼ M1**

6. Rozwiązania dotyczące pobierania opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury nie mogą powodować nieuzasadnionych niekorzystnych skutków finansowych lub innych utrudnień dla osób nieregularnie korzystających z sieci drogowej. W szczególności jeżeli Państwo Członkowskie pobiera opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury wyłącznie z wykorzystaniem systemu, który wymaga użycia urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe, zapewnia ono dostęp do takich urządzeń poprzez odpowiednie rozwiązania administracyjne i gospodarcze.

**▼ B**

7. Państwa Członkowskie, których to dotyczy, ustalają wysokość opłat za korzystanie z infrastruktury wraz z kosztami administracyjnymi dla wszystkich kategorii pojazdów na poziomie nie wyższym, niż maksymalne stawki ustalone w zał. II.

**▼ M1**

\_\_\_\_\_

**▼ B**

8. Stawki opłat za korzystanie z infrastruktury są proporcjonalne do czasu trwania korzystania z infrastruktury.

Państwo Członkowskie może stosować wobec pojazdów zarejestrowanych na jego terytorium wyłącznie stawki roczne.

**▼ M1**

9. Opłaty za przejazd opierają się wyłącznie 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 zwrot z kapitału lub marżę określone w oparciu o warunki rynkowe.

▼ M1

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:
- 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,
  - nie zmierza do osiągnięcia dodatkowych wpływów z opłat za przejazd; wszelkie niezamierzone zwiększenie wpływów (powodujące niezgodność opłat za przejazd wyliczanych na podstawie średniej ważonej z ust. 9) równoważone jest poprzez zmiany w strukturze modyfikacji, które muszą być wprowadzone w ciągu dwóch lat od końca roku obrachunkowego, w którym osiągnięte zostały dodatkowe wpływy,
  - pozostaje w zgodzie z maksymalną elastycznością progów ustanowionych w lit. b);
- b) z zastrzeżeniem warunków przewidzianych w lit. a), opłaty za przejazd mogą być różnicowane według:
- klasy emisji EURO określonej w załączniku 0, w tym poziomu pyłu (PM) i tlenków azotu (NO<sub>x</sub>), pod warunkiem że żadna opłata za przejazd nie przekracza dwukrotności opłaty za przejazd pobieranej od pojazdów równorzędnych spełniających najsurowsze normy emisji spalin, lub
  - pory dnia, kategorii dnia i pory roku, pod warunkiem że:
    - i) żadna opłata za przejazd nie przekracza dwukrotności opłaty za przejazd pobieranej w najtańszej porze dnia, kategorii dnia lub porze roku; lub
    - ii) jeżeli do najtańszego okresu stosowana jest stawka zerowa, dopłata za najdroższą porę dnia, kategorię dnia lub porę roku nie przekracza połowy stawki opłaty, która w innym przypadku byłaby zastosowana do danego pojazdu.
- Państwa Członkowskie muszą zróżnicować opłaty za przejazdy zgodnie z pierwszym tiret najpóźniej w 2010 r. lub, w przypadku umów koncesyjnych, przy odnawianiu tych umów.
- Państwo Członkowskie może jednak odstąpić od tego wymogu, jeżeli:
- i) spowodowałyby to poważne naruszenie spójności systemów pobierania opłat za przejazd na jego terytorium;
  - ii) wprowadzenie takiego zróżnicowania nie byłoby technicznie wykonalne w danym systemie pobierania opłat za przejazd; lub
  - iii) spowodowałyby to, że pojazdy emitujące największą ilość zanieczyszczeń przestałyby korzystać z transeuropejskich sieci drogowych, co miałyby wpływ na bezpieczeństwo drogowe i zdrowie publiczne.

▼ M1

Komisja powiadamiana jest o każdym przypadku takiego odstępstwa.

- c) Z zastrzeżeniem warunków określonych w lit. a), stawki opłat za przejazd mogą w wyjątkowych przypadkach, w związku z konkretnymi przedsięwzięciami o doniosłym znaczeniu dla Europy, podlegać innym modyfikacjom, tak aby zapewnić rentowność takich przedsięwzięć w warunkach bezpośredniej konkurencji z innymi rodzajami środków transportu pojazdów. Powstały system opłat musi być liniowy, proporcjonalny, podany do publicznej wiadomości, dostępny na równych warunkach dla wszystkich użytkowników infrastruktury i nie może powodować dodatkowych kosztów przenoszonych pod postacią wyższych opłat za przejazd na innych użytkowników infrastruktury. Przed wdrożeniem takiego systemu opłat Komisja bada go pod kątem zgodności z warunkami określonymi w niniejszej literze.

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 ciągu, w którym znajduje się odcinek drogi obłożony dopłatą,
- dopłata, o którą mogą zostać 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 zysków i strat przeprowadzona dla nowego przedsięwzięcia infrastrukturalnego są przedkładane Komisji przed zastosowaniem dopłaty,
- okres, w którym ma być stosowana dopłata, jest uprzednio określany i ograniczany, a pod względem oczekiwanych wpływów jest zgodny z przedstawionymi planami finansowymi i analizą zysków i strat.

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. Jeżeli 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

▼ M1

Państwo Członkowskie albo wystąpić z wnioskiem o jego zmianę, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9c ust. 2.

12. Jeżeli w razie kontroli kierowca nie jest w stanie przedstawić dokumentów niezbędnych do potwierdzenia informacji, o których mowa w ust. 10 lit. b) pierwsze tiret, oraz rodzaju pojazdu, Państwo Członkowskie może zastosować opłaty za przejazd do najwyższej przewidzianej wysokości.

*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 uwzględni 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.

2. Opłaty za przejazd są określane zgodnie z art. 7 oraz ust. 1 niniejszego artykułu.

3. W przypadku nowych systemów pobierania opłat za przejazd, innych niż rozwiązania przewidujące opłaty za przejazd pobierane w ramach koncesji i wprowadzone przez Państwa Członkowskie po dniu 10 czerwca 2008 r., Państwa Członkowskie obliczają koszty przy zastosowaniu metodologii opartej na podstawowych zasadach wyliczeń zawartych w załączniku III.

W przypadku nowych opłat za przejazd pobieranych w ramach koncesji wprowadzonych po dniu 10 czerwca 2008 r., opłaty za przejazd nie mogą być wyższe niż to wynika z zastosowania metodologii opartej na podstawowych zasadach wyliczeń zawartych w załączniku III. Ocena takiej równorzędności jest dokonywana na podstawie odpowiednio długiego okresu odniesienia właściwego dla danego rodzaju umowy koncesyjnej.

Systemy pobierania opłat za przejazd obowiązujące już w dniu 10 czerwca 2008 r. lub te, na które, zgodnie z procedurą udzielania zamówień publicznych, wpłynęły oferty lub odpowiedzi na zaproszenie do udziału w procedurze negocjacji przed dniem 10 czerwca 2008 r., nie podlegają obowiązkowi zawartym w niniejszym ustępie w okresie ich obowiązywania oraz pod warunkiem że nie zostaną zmienione w znacznym stopniu.

4. Państwa Członkowskie informują Komisję, co najmniej cztery miesiące przed wprowadzeniem nowych systemów pobierania opłat za przejazd:

a) w przypadku systemów pobierania opłat za przejazd innych niż rozwiązania przewidujące opłaty za przejazd pobierane w ramach koncesji:

- o wartościach jednostkowych i innych parametrach stosowanych przez nie do obliczania różnych elementów kosztów, oraz
- o czytelnych danych dotyczących pojazdów podlegających ich systemowi opłat za przejazd oraz geograficznego zasięgu sieci drogowej lub jej części, branych pod uwagę przy każdorazowym obliczaniu kosztów oraz procentu kosztów, który starają się odzyskać;

b) w przypadku systemu pobierania opłat za przejazd przewidującego opłaty za przejazd pobierane w ramach koncesji:

- o umowach koncesyjnych lub istotnych zmianach wprowadzonych do takich umów,

**▼M1**

— o modelu bazowym, na podstawie którego podmiot udzielający koncesji sformułował ogłoszenie o koncesji, o którym mowa w załączniku VII B do dyrektywy 2004/18/WE; model ten zawiera szacunkowe koszty określone w art. 7 ust. 9 przewidziane przez koncesję, prognozowane obciążenie ruchem pojazdów z podziałem na rodzaj pojazdów, przewidywaną wysokość opłat za przejazd oraz określenie geograficznego zasięgu sieci dróg podlegającej umowie koncesyjnej.

5. Państwa Członkowskie informują Komisję także o nowych systemach pobierania opłat za przejazd stosowanych na drogach równoległych, na które może zostać skierowany ruch z transeuropejskiej sieci drogowej lub które stanowią bezpośrednią konkurencję dla niektórych części tej sieci, najpóźniej cztery miesiące przed ich wprowadzeniem. W informacji takiej określić należy co najmniej: geograficzny zakres sieci objętej opłatami za przejazd, pojazdy objęte opłatami oraz przewidywaną wysokość opłat za przejazd wraz z wyjaśnieniem dotyczącym sposobu ich obliczenia.

6. W przypadkach podlegających wymogom zawartym w ust. 3 Komisja przedstawia, w terminie czterech miesięcy od otrzymania informacji zgodnie z ust. 4, opinię stwierdzającą, czy wymogi te zostały spełnione.

Komisja może również wydać opinię na temat systemów pobierania opłat za przejazd, o których mowa w ust. 5, w szczególności jeżeli chodzi o proporcjonalność i przejrzystość proponowanych rozwiązań oraz skutków, jakie najprawdopodobniej miałyby one dla konkurencji na rynku wewnętrznym oraz dla swobodnego przepływu towarów.

Opinie Komisji są udostępniane Komitetowi, o którym mowa w art. 9c ust. 1.

7. Jeżeli Państwo Członkowskie chce zastosować postanowienia art. 7 ust. 11 w odniesieniu do systemów pobierania opłat za przejazd już istniejących w dniu 10 czerwca 2008 r. dostarcza ono odpowiednich informacji w celu wykazania, że opłata za przejazd wyliczana na podstawie średniej ważonej zastosowana do danej infrastruktury jest zgodna z art. 2 lit. aa) oraz art. 7 ust. 9 i 10.

*Artykuł 7b*

Niniejsza dyrektywa nie narusza swobody Państw Członkowskich, które wprowadzają system opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury, w zakresie udzielania, z zastrzeżeniem art. 87 i 88 Traktatu, odpowiedniego wyrównania za te opłaty.

**▼B***Artykuł 8*

1. Dwa lub więcej Państw Członkowskich może współpracować przy wprowadzaniu wspólnego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury, stosowanego na ich terytoriach traktowanych jako całość. W takim przypadku Państwa Członkowskie obowiązane są zapewnić bliską współpracę z Komisją, a także obowiązane są do współpracy w zakresie funkcjonowania tego systemu oraz ewentualnej jego zmiany.

2. Oprócz warunków, o których mowa w art. 7, wspólny system musi spełniać następujące kryteria:

a) Państwa Członkowskie ustalają wspólne stawki opłat za korzystanie z infrastruktury na poziomie nie wyższym niż stawki maksymalne, o których mowa w art. 7 ust. 7;

**▼M1**

b) uiszczanie wspólnych opłat za korzystanie z infrastruktury daje dostęp do sieci infrastruktury określonej przez uczestniczącą w systemie Państwa Członkowskie zgodnie z art. 7 ust. 1;

**▼B**

- c) do wspólnego systemu mogą przyłączać się inne Państwa Członkowskie;
- d) uczestniczące w systemie Państwa Członkowskie opracowują skalę proporcji, według której każde z nich na sprawiedliwych zasadach uczestniczy w dochodach pochodzących z opłat za korzystanie z infrastruktury.

**▼M1***Artykuł 8a*

Każde Państwo Członkowskie monitoruje system opłat za przejazd lub opłat za korzystanie z infrastruktury w celu zapewnienia jego przejrzystego i niedyskryminacyjnego funkcjonowania.

**▼B**

**ROZDZIAŁ IV**  
**Przepisy końcowe**

*Artykuł 9***▼M1**

1. Niniejsza dyrektywa nie stanowi dla Państw Członkowskich przeszkody w niedyskryminacyjnym stosowaniu:

- a) specjalnych podatków lub opłat:
  - pobieranych przy rejestracji pojazdów, lub
  - nakładanych na pojazdy lub ładunki o ponadnormatywnych masach lub wymiarach;
- b) opłat parkingowych oraz specjalnych opłat za poruszanie się pojazdów po obszarach miejskich.

1a. Niniejsza dyrektywa nie stanowi dla Państw Członkowskich przeszkody w niedyskryminacyjnym stosowaniu:

- a) opłat regulacyjnych, mających w szczególności przeciwdziałać tworzeniu się zatorów w określonych porach dnia i miejscach;
- b) opłat regulacyjnych, mających w szczególności przeciwdziałać negatywnym skutkom dla środowiska naturalnego, z zanieczyszczeniem powietrza włącznie

na wszelkich drogach, szczególnie w obszarze miejskim, w tym na drogach należących do transeuropejskiej sieci drogowej przechodzących przez obszar miejski.

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.

*Artykuł 9a*

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.



**▼ M1***Artykuł 9b*

Komisja ułatwia dialog i wymianę wiedzy technicznej pomiędzy Państwami Członkowskimi w związku z wprowadzeniem w życie niniejszej dyrektywy, a w szczególności załącznika III. Komisja uaktualnia oraz objaśnia załączniki 0, III i IV w związku z postępem technicznym oraz załączniki I i II w związku z inflacją, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 9c ust. 3.

*Artykuł 9c*

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.
3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE wynosi trzy miesiące.

4. Komitet przyjmuje swój regulamin.

**▼ B***Artykuł 10*

1. Dla potrzeb niniejszej dyrektywy kursy wymiany euro i walut krajowych Państw Członkowskich, które nie przyjęły euro, są kursami obowiązującymi w pierwszym dniu roboczym października i opublikowanymi w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*. Obowiązują one od 1 stycznia kolejnego roku kalendarzowego.

2. W momencie corocznych dostosowań przeprowadzanych zgodnie z ust. 1, Państwa Członkowskie, które nie przyjęły euro, mogą utrzymać w mocy wartości opłat wyrażone w walutach krajowych, jeżeli zamiana wartości wyrażonych w euro spowodowałaby zmianę wartości wyrażonej w walucie krajowej niższą niż 5 %.

**▼ M1***Artykuł 11*

Najpóźniej dnia 10 czerwca 2011 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie wprowadzenia w życie i skutków niniejszej dyrektywy, uwzględniając rozwój technologiczny i tendencje w nasileniu ruchu, w tym wykorzystanie pojazdów o masie powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton, oraz oceniając jej wpływ na rynek wewnętrzny, w tym na regiony wyspiarskie, regiony bez dostępu do morza i regiony peryferyjne Wspólnoty, poziomy inwestycji w sektorze oraz jej wpływ na realizację celów polityki zrównoważonego rozwoju w transporcie.

Państwa Członkowskie przekazują Komisji informacje niezbędne do sporządzenia sprawozdania najpóźniej dnia 10 grudnia 2010 r.

Najpóźniej dnia 10 czerwca 2008 r. Komisja przedstawi, po zbadaniu wszystkich opcji, w tym kosztów związanych z ochroną środowiska, hałasem, natężeniem ruchu i ochroną zdrowia, powszechnie stosowany, przejrzysty i zrozumiały model oceny wszelkich zewnętrznych kosztów jako podstawy obliczania w przyszłości opłat za korzystanie z infrastruktury. Model ten musi być połączony z analizą skutków internalizacji kosztów zewnętrznych w odniesieniu do wszystkich środków transportu oraz strategią na rzecz stopniowego wdrażania tego modelu w odniesieniu do wszystkich środków transportu.

**▼M1**

Do sprawozdania i do modelu dołącza się, w razie potrzeby, wnioski dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wprowadzenia dalszych zmian do niniejszej dyrektywy.

**▼B***Artykuł 12*

1. Do 1 lipca 2000 r. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe wykonawcze i administracyjne konieczne do wdrożenia niniejszej dyrektywy oraz niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

W przypadku wprowadzenia w życie przez Państwa Członkowskie wspomnianych przepisów, muszą one zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to musi towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie określonej niniejszą dyrektywą. Komisja poinformuje o tym pozostałe Państwa Członkowskie.

*Artykuł 13*

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

*Artykuł 14*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.



## ZAŁĄCZNIK 0

## LIMITY EMISJI

## 1. Pojazdy „EURO 0”

Emisja tlenku węgla (CO) g/kWh	Emisja węglowodorów (HC) g/kWh	Emisja tlenków azotu (NO <sub>x</sub> ) g/kWh
12,3	2,6	15,8

## 2. Pojazdy „EURO I”/„EURO II”

	Emisja tlenku węgla (CO) g/kWh	Emisja węglowodorów (HC) g/kWh	Emisja tlenków azotu (NO <sub>x</sub> ) g/kWh	Emisja cząstek stałych (PT) g/kWh
Pojazdy „EURO I”	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(1)</sup>
Pojazdy „EURO II”	4,0	1,1	7,0	0,15

<sup>(1)</sup> Do wartości limitu emisji cząstek stałych w przypadku silników o mocy znamionowej 85 kW lub mniejszej stosuje się współczynnik 1,7.

## 3. Pojazdy „EURO III”/„EURO IV”/„EURO V”/„EEV”

Emisje właściwe tlenku węgla, węglowodorów ogółem, tlenków azotu i cząstek stałych określone przez badanie ESC oraz nieprzezroczystość gazów spalinowych określona przez badanie ERL nie mogą przekraczać następujących wartości <sup>(1)</sup>:

	Emisja tlenku węgla (CO) g/kWh	Emisja węglowodorów (HC) g/kWh	Emisja tlenków azotu (NO <sub>x</sub> ) g/kWh	Emisja cząstek stałych (PT) g/kWh	Gazy spalinowe m <sup>-1</sup>
Pojazdy „EURO III”	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(2)</sup>	0,8
Pojazdy „EURO IV”	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Pojazdy „EURO V”	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Pojazdy „EEV”	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

<sup>(1)</sup> Cykl badań oznacza ciąg punktów pomiarowych wyznaczonych przez zadane parametry (prędkość i moment obrotowy) w stałych (badanie ESC) lub w zmiennych (badanie ETC i ELR) warunkach pracy silnika.

<sup>(2)</sup> 0,13 dla silników, których jednostkowa pojemność cylindra nie przekracza 0,7 dm<sup>3</sup>, a nominalna prędkość obrotowa przekracza 3 000 min<sup>-1</sup>.

## 4. Przyszłe klasy emisji pojazdów zdefiniowane w dyrektywie 88/77/EWG i jej zmianach mogą być rozważone.



## ZAŁĄCZNIK I

## MINIMALNE STAWKI PODATKU POBIERANEGO OD POJAZDÓW

## Pojazdy silnikowe

Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Minimalna stawka podatku (w euro rocznie)	
Nie mniej niż	Mniej niż	Oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneumatycznym lub z zawieszeniem uznanym za równoważne <sup>(1)</sup>	Inne systemy zawieszenia osi jezdnych
<b>Dwie osie</b>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<b>Trzy osie</b>			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<b>Cztery osie</b>			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

<sup>(1)</sup> Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w zał. II do dyrektywy Rady nr 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r., ustanawiającej dla niektórych pojazdów kołowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 59).

## ZESPOŁY POJAZDÓW (POJAZDY PRZEGUBOWE ORAZ POCIĄGI DROGOWE)

Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Minimalna stawka podatku (w euro rocznie)	
Nie mniej niż	Mniej niż	Oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneumatycznym lub z zawieszeniem uznanym za równoważne <sup>(1)</sup>	Inne systemy zawieszenia osi jezdnych
<b>2 + 1 osie</b>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32

## ▼B

Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Minimalna stawka podatku (w euro rocznie)	
Nie mniej niż	Mniej niż	Oś jezdna (osie jezdne) z zawieszeniem pneumaticznym lub z zawieszeniem uznanym za równoważne <sup>(1)</sup>	Inne systemy zawieszenia osi jezdnych
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307
<b>2 + 2 osie</b>			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
<b>2 + 3 osie</b>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<b>3 + 2 osie</b>			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<b>3 + 3 osie</b>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

<sup>(1)</sup> Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w zał. II do dyrektywy Rady nr 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r., ustanawiającej dla niektórych pojazdów kołowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 59).

**▼B***ZALĄCZNIK II***MAKSYMALNE WYSOKOŚCI OPŁAT UŻYTKOWNIKÓW W EURO,  
ŁĄCZNIE Z KOSZTAMI ADMINISTRACYJNYMI, O KTÓRYCH  
MOWA W ART. 7 UST. 7****Rocznie****▼M1**

	Maksymalnie trzy osie	Minimalnie cztery osie
EURO 0	1 332	2 223
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV oraz czystsze	797	1 329

**▼B****Miesięcznie i tygodniowo**

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

**Dziennie****▼M1**

Dzienna opłata za korzystanie z infrastruktury jest jednakowa dla wszystkich kategorii pojazdów i wynosi 11 EUR.

▼ **M1***ZAŁĄCZNIK III***PODSTAWOWE ZASADY ALOKACJI KOSZTÓW I OBLICZANIA  
OPŁAT ZA PRZEJAZD**

Niniejszy załącznik określa podstawowe zasady obliczania opłat za przejazd wyliczanych na podstawie średniej ważonej zgodnie z art. 7 ust. 9. Obowiązek powiązania opłat za przejazd z kosztami nie narusza swobody Państw Członkowskich w zakresie wyboru, zgodnie z art. 7a ust. 1, możliwości odstąpienia od pełnego odzyskania kosztów z wpływów z opłat za przejazd ani ich swobody, zgodnie z art. 7 ust. 10, w zakresie ustalania kwot określonych opłat na poziomie innym niż średni <sup>(1)</sup>.

Stosowanie niniejszych zasad musi być w pełni zgodne z innymi aktualnymi obowiązkami wynikającymi z prawa wspólnotowego, w szczególności z wymogiem zawierania umów koncesyjnych zgodnie z dyrektywą 2004/18/WE i innymi instrumentami wspólnotowymi dotyczącymi zamówień publicznych.

W przypadku gdy Państwo Członkowskie prowadzi negocjacje z jedną lub kilkoma osobami trzecimi w celu zawarcia umowy koncesyjnej dotyczącej budowy lub eksploatacji części jego infrastruktury lub w tym celu przyjmuje podobne ustalenia oparte na krajowym ustawodawstwie lub porozumieniu, które jest zawierane przez rząd Państwa Członkowskiego, zgodność z niniejszymi zasadami oceniana jest na podstawie wyniku tych negocjacji.

**1. Definicja sieci i pojazdów objętych przepisami**

- Jeżeli nie można wprowadzić jednolitego systemu opłat dla całej trans-europejskiej sieci drogowej, Państwo Członkowskie określa dokładnie część lub części sieci, które będą podlegały systemowi opłat, jak również system, który stosuje do klasyfikacji pojazdów w celu różnicowania opłat. Państwa Członkowskie określają także, czy ich system pobierania opłat obejmuje również pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej mniejszej niż 12 ton.
- Jeżeli Państwo Członkowskie podejmie decyzję o przyjęciu odmiennego systemu dotyczącego odzyskiwania kosztów poniesionych w związku z różnymi częściami jego sieci (co dopuszcza art. 7a ust. 1), każda dokładnie określona część sieci podlega oddzielnemu obliczeniu kosztów. Państwo Członkowskie może podjąć decyzję o podzieleniu swojej sieci na dokładnie określone części, tak aby ustalić oddzielne rozwiązania koncesyjne lub podobne rozwiązania dla każdej części.

**2. Koszty infrastruktury****2.1 Koszty inwestycji**

- Koszty inwestycji obejmują koszty budowy (w tym koszty finansowe) i koszty rozwoju infrastruktury, a także, w stosownych przypadkach, zwrot z inwestycji kapitału lub marżę. Koszty te muszą ponadto obejmować koszty nabycia gruntu, planowania, projektowania, nadzoru umów budowlanych i zarządzania przedsięwzięciem oraz koszty badań archeologicznych i geotechnicznych, jak również inne odpowiednie koszty dodatkowe.
- Odzyskiwanie kosztów budowy opiera się albo na zakładanym okresie użytkowania infrastruktury albo na takim innym okresie amortyzacji (nie krótszym niż 20 lat), który może być uznany za odpowiedni ze względu na finansowanie na podstawie umowy koncesyjnej lub w inny sposób. Długość okresu amortyzacji może być kluczową zmienną w negocjacjach dotyczących zawierania umów koncesyjnych, szczególnie jeśli zainteresowane Państwo Członkowskie chce jako część

<sup>(1)</sup> Niniejsze przepisy, wraz z elastycznością w zakresie sposobu, w jaki koszty odzyskiwane są w czasie (patrz: pkt 2.1 tiret trzecie), zapewniają znaczny margines swobody w ustalaniu opłat na poziomach, które są do przyjęcia dla użytkowników i dostosowane do specyficznych celów polityki transportowej Państwa Członkowskiego.

▼ **M1**

umowy ustalić maksymalny poziom stosowanej opłaty za przejazd wliczanej na postawie średniej ważonej.

- Bez uszczerbku dla obliczania kosztów inwestycyjnych, odzyskiwanie kosztów może:
  - być rozłożone równomiernie na okres amortyzacji lub ważne względem okresu początkowego, środkowego lub końcowego, pod warunkiem że takie ważenie odbywa się w przejrzysty sposób,
  - przewidywać indeksację opłat za przejazd w okresie amortyzacji.
- Wszystkie koszty historyczne muszą opierać się na zapłaconych kwotach. Koszty, które jeszcze należy ponieść, oblicza się w oparciu o uzasadnione prognozy kosztów.
- Można założyć, że inwestycje rządowe są finansowane z pożyczek. Stopa odsetek, którą należy stosować dla kosztów historycznych, jest ustalana na poziomie stóp stosowanych w tym okresie dla pożyczek rządowych.
- Koszty muszą być rozłożone między pojazdy ciężarowe na obiektywnych i przejrzystych zasadach, z uwzględnieniem proporcji ruchu pojazdów ciężarowych korzystających z sieci oraz związanych z tym kosztów. W tym celu liczba pojazdokilometrów przejechanych przez pojazdy ciężarowe może być skorygowana przez obiektywnie uzasadnione „współczynniki równoważne”, takie jak te zawarte w pkt 4 <sup>(1)</sup>.
- Rezerwa na pokrycie szacowanego zwrotu z kapitału lub marży musi być uzasadniona w świetle warunków rynkowych i może być różnicowana w celu zachęcenia osoby trzeciej będącej stroną umowy do poprawy w zakresie wymogów dotyczących jakości usług. Zwrot z kapitału może być oceniony przy użyciu wskaźników ekonomicznych, takich jak IRR (wewnętrzna stopa zwrotu z inwestycji) lub WACC (średni ważony koszt kapitału).

## 2.2 *Roczne koszty utrzymania i koszty robót remontowych*

- Koszty te obejmują zarówno roczne koszty utrzymania sieci, jak i okresowe koszty związane z remontem, wzmocnieniem i ponownym układaniem nawierzchni, w celu utrzymania stałego poziomu funkcjonalności eksploatacyjnej sieci.
- Koszty takie muszą być rozłożone między pojazdy ciężarowe i inne pojazdy na podstawie aktualnych i prognozowanych udziałów w przejechanych pojazdokilometrach i mogą być korygowane przy pomocy obiektywnie uzasadnionych współczynników równoważnych, takich jak te zawarte w pkt 4.

## 3. **Koszty eksploatacji, zarządzania i pobierania opłat za przejazd**

Koszty te obejmują wszystkie koszty ponoszone przez operatora infrastruktury, które nie zostały ujęte w sekcji 2 i które odnoszą się do wykonania i eksploatacji infrastruktury oraz zarządzania nią, jak i do systemu pobierania opłat za przejazd. Obejmują one w szczególności:

- koszty budowy, utworzenia i utrzymania stanowisk do pobierania opłat za przejazd i innych systemów płatności,
- bieżące koszty eksploatacji, administrowania i egzekwowania systemu pobierania opłat,
- opłaty i koszty administracyjne związane z umowami koncesyjnymi,

<sup>(1)</sup> Stosowanie współczynników równoważnych przez Państwa Członkowskie może uwzględniać etapową budowę drogi lub opierać się na długookresowej eksploatacji.



▼ **M1**

— koszty zarządzania, administracji i obsługi związane z eksploatacją infrastruktury.

Koszty mogą obejmować zwrot z kapitału lub marżę odzwierciedlającą stopień przeniesionego ryzyka.

Koszty takie muszą być rozłożone w sprawiedliwy i przejrzysty sposób między wszystkie klasy pojazdów, które podlegają systemowi pobierania opłat.

#### 4. **Udział pojazdów towarowych w ruchu, wskaźniki równoważne i mechanizm korekcyjny**

— Obliczanie opłat za przejazd oparte jest na rzeczywistych lub prognozowanych udziałach pojazdów ciężarowych w przejechanych pojazdokilometrach, skorygowanych, o ile jest to pożądane, przy zastosowaniu wskaźników równoważnych, w celu uwzględnienia wyższych kosztów budowy i naprawy infrastruktury, z której korzystają pojazdy towarowe.

— Poniższa tabela przedstawia zestawienie orientacyjnych wskaźników równoważnych. W przypadku gdy Państwo Członkowskie stosuje wskaźniki równoważne ze współczynnikami innymi niż w tabeli, muszą się one opierać na obiektywnie uzasadnionych kryteriach i muszą zostać podane do wiadomości publicznej.

Klasa pojazdu <sup>(1)</sup>	Wskaźniki równoważne		
	Prace remontowe <sup>(2)</sup>	Inwestycje	Roczne utrzymanie
Między 3,5 t a 7,5 t, klasa 0	1	1	1
> 7,5 t, klasa I	1,96	1	1
> 7,5 t, klasa II	3,47	1	1
> 7,5 t, klasa III	5,72	1	1

<sup>(1)</sup> Patrz: załącznik IV w celu określenia klasy pojazdu.

<sup>(2)</sup> Klasy pojazdów odpowiadają naciskowi na oś o wartości odpowiednio 5,5, 6,5, 7,5 i 8,5 ton.

— Systemy opłat za przejazd oparte na prognozach poziomu natężenia ruchu muszą obejmować mechanizm korekcyjny, przy czym opłaty za przejazd muszą być okresowo dostosowywane, tak aby skorygować za mały lub za duży poziom odzyskiwania kosztów spowodowany błędami w prognozowaniu.

▼ **M1****ZAŁĄCZNIK IV****ORIENTACYJNA KLASYFIKACJA POJAZDÓW**

Klasy pojazdów podane są w poniższej tabeli.

Pojazdy podzielono na podkategorie 0, I, II i III, według szkód powodowanych przez nie w nawierzchni dróg, w porządku rosnącym (klasa III stanowi zatem kategorię pojazdów powodujących największe szkody dla infrastruktury drogowej). Szkody rosną wykładniczo wraz ze wzrostem nacisku na oś.

Wszystkie pojazdy silnikowe oraz zespoły pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 7,5 tony należą do klasy szkód 0.

**Pojazdy silnikowe**

Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznany za równoważne <sup>(1)</sup>		Inne systemy zawieszenia osi jezdnych		Klasa szkód
Liczba osi i dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Liczba osi i dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		
Nie mniej niż	Mniej niż	Nie mniej niż	Mniej niż	
<b>Dwie osie</b>				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
<b>Trzy osie</b>				
15	17	15	17	II
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	
		25	26	
<b>Cztery osie</b>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			II
		27	29	
		29	31	
		31	32	
29	31			
31	32			

(1) Zawieszenie uznane za równoważne zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. U. L 235 z 17.9.1996, str. 59). Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2002/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 67 z 9.3.2002, str. 47).

▼ **M1****Zespoły pojazdów (pojazdy przegubowe oraz pociągi drogowe)**

Osie jezdne z zawieszeniem pneumatycznym lub uznany za równoważne		Inne systemy zawieszenia osi jezdnych		Klasa szkód	
Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)		Liczba osi i maksymalna dopuszczalna masa całkowita (w tonach)			
Nie mniej niż	Mniej niż	Nie mniej niż	Mniej niż		
<b>2 + 1 osie</b>					
7,5	12	7,5	12	I	
12	14	12	14		
14	16	14	16		
16	18	16	18		
18	20	18	20		
20	22	20	22		
22	23	22	23		
23	25	23	25		
25	28	25	28		
<b>2 + 2 osie</b>					
23	25	23	25	II	
25	26	25	26		
26	28	26	28		
28	29	28	29		
29	31	29	31		
31	33	31	33		
33	36	33	36		
36	38				
<b>2 + 3 osie</b>					
36	38	36	38		III
38	40				
		38	40		
<b>3 + 2 osie</b>					
36	38	36	38	II	
38	40				
		38	40		
		40	44		
40	44				
<b>3 + 3 osie</b>					
36	38	36	38		I
38	40				
		38	40		
		40	44		
40	44	40	44		