

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie propozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat od użytkowników niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe**

COM(2003) 448 *final* - 2003/0175 (COD)

(2004/C 241/16)

Dnia 12 września 2003 r. Rada Unii Europejskiej postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego zgodnie z art. 71 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską w sprawie propozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat od użytkowników niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, odpowiedzialna za przygotowanie pracy Komitetu w tym przedmiocie, przyjęła opinię dnia 10 maja 2004 r. Sprawozdawcą był J. Simons.

Na 409 sesji plenarnej w dn. 2 i 3 czerwca 2004 r. (posiedzenie z dnia 3 czerwca), Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął następującą opinię 109 głosami za, przy 82 głosach przeciw i 7 głosach wstrzymujących się.

## 1. Wstęp

1.1 Dnia 23 lipca 2003 r. Komisja Europejska przyjęła propozycję zmieniającą dyrektywę 1999/62/WE, tzw. dyrektywę o eurowinietach.

1.2 Propozycja ta stanowi odpowiedź na apel Rady Europejskiej, sformułowany na posiedzeniach z 12 i 13 grudnia 2002 r. oraz 20 i 21 marca 2003 r., aby Komisja przedłożyła propozycję nowej dyrektywy o eurowinietach w pierwszym półroczu roku 2003.

1.3 Jest to także odpowiedź na wezwanie Parlamentu Europejskiego, który, przyjmując w dniu 12 lutego 2003 r. sprawozdanie z wniosków z Białej Księgi, przyjął wniosek, że należy pobierać opłaty za korzystanie z infrastruktury.

1.4 Głównym celem propozycji Komisji jest zapewnienie lepszego podziału kosztów użytkowania infrastruktury pomiędzy jej użytkowników. Zasadę, że użytkownik powinien opłacać koszty, za które jest odpowiedzialny, można stosować bardziej skutecznie w ramach proponowanego systemu niż na mocy dyrektywy o eurowinietach, ponieważ nowy system zapewni bardziej elastyczne różnicowanie opłat zależnie od rodzaju pojazdu oraz czasu i miejsca użytkowania.

1.5 Oczywiście nie chodzi o to, by zwiększyć łączne obciążenie sektora transportowego podatkami i opłatami, a raczej o uzyskanie jaśniejszego obrazu sytuacji, by można było bardziej skutecznie odzwierciedlać w cenach koszty różnych form użytkowania.

1.6 Na obecnym etapie Komisja ogranicza się do opłat od użytkowników infrastruktury transportu drogowego przez pojazdy ciężarowe. Zastrzega sobie wszakże prawo do złożenia w późniejszym terminie w formie dyrektyw branżowych propozycji pobierania opłat od użytkowników infrastruktury

transportowej transportu powietrznego, śródlądowego oraz morskiego. Wskazuje jednocześnie, że Państwa Członkowskie oraz miasta powinny samodzielnie podjąć odpowiednie decyzje w odniesieniu do pojazdów pasażerskich.

1.7 Co się tyczy kolei, Komisja uznaje, że opłaty od użytkowników infrastruktury zostały już uwzględnione w pakiecie kolejowym.

## 2. Uwagi ogólne

2.1 Komitet z uznaniem wita przedstawioną przez Komisję propozycję zmiany dyrektywy 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat od użytkowników niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, ponieważ umożliwi ona bardziej skuteczne stosowanie zasady, że użytkownik powinien pokrywać koszt użytkowania infrastruktury.

2.2 Zdaniem Komitetu, uboczny pożytek z tej propozycji polega na tym, że usiłuje ona położyć kres mnożeniu się różnorodnych systemów pobierania opłat wprowadzanych lub już obowiązujących w Państwach Członkowskich.

2.3 Komitet uważa, że Komisja jest zbyt ambitna, starając się jedną propozycją zmiany dyrektywy 1999/62/WE rozwiązać sześć problemów naraz. Chodzi mianowicie o następujące kwestie:

- niewystarczający udział pojazdów zarejestrowanych za granicą w pokrywaniu kosztów infrastruktury w niektórych krajach;
- płatanina różnych krajowych systemów opłat obowiązujących w UE, które obecnie nie opierają się na zasadach wspólnotowych;

- finansowanie infrastruktury transportowej;
- obciążanie użytkowników kosztami przeciążenia dróg;
- obciążanie użytkowników kosztami wypadków drogowych;
- obciążanie użytkowników kosztami korzystania ze środowiska naturalnego.

2.4 Gdyby takie przedsięwzięcie się powiodło, byłby to pierwszy taki przypadek w historii. Wydaje się to tym bardziej nierealne, że sposoby kalkulacji kosztów w odniesieniu do trzech ostatnich celów różnią się pomiędzy sobą i wymagają zupełnie innego podejścia niż pierwsze trzy.

2.5 W swej opinii nt. Białej Księgi (COM(1998) 466 wersja ostateczna) <sup>(1)</sup> Komitet stwierdził, że zasadę „użytkownik płaci” można wdrożyć tylko po dokonaniu wyczerpującej analizy względnej wartości różnych składników kosztów i zapewnieniu jednakowych reguł gry dla wszystkich form transportu. EKES dodał, że przed wprowadzeniem zasady „użytkownik płaci” należy wyjaśnić kwestie neutralności finansowej tej operacji i sposobu jej wdrożenia. Komitet przewiduje liczne problemy w tym względzie, jako że oczywisty sposób wyrównania użytkownikom zwiększonych kosztów z tego tytułu, mianowicie częściowe lub całkowite uchylenie podatku od pojazdów samochodowych, w wielu krajach okazałoby się niewystarczające – przynajmniej dopóki obowiązuje ustawowe minimum UE.

2.6 Kolejne zastrzeżenie dotyczy faktu, że pomimo zmiany zasad ogólnych utrzymałaby się nadal obecna mozaika krajowych reguł i systemów.

2.7 Propozycja Komisji stwarza system, w ramach którego Państwa Członkowskie mogą ustanawiać system opodatkowania samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 3,5 tony. Oznacza to rozszerzenie zakresu przepisów. W obecnej dyrektywie o eurowinietach dolna granica wynosi 12 ton. Ponieważ dyrektywa ma objąć swym zakresem koszty związane z transportem, jak bezpieczeństwo, koszty przeciążenia dróg oraz środków łagodzenia hałasu, a prywatne pojazdy pasażerskie oraz pojazdy dostawcze poniżej 3,5 tony również przyczyniają się do tych kosztów, Komitet uważa, że także i te pojazdy należałoby podporządkować zapisom proponowanej dyrektywy. Dokładnie takie samo stwierdzenie zawarła Komisja w Białej Księdze zatytułowanej „Europejska polityka transportowa do roku 2010: Czas na decyzję”, która ukazała się w r. 2001. Komisja sformułowała szereg poprawek; niektóre z nich mogą znacznie rozszerzyć zakres pierwotnej wersji przepisów, co wskazuje na to, że nic nie stoi na przeszkodzie, by objąć zakresem dyrektywy również lekkie pojazdy dostawcze i pojazdy pasażerskie. Jednakże fakt, że Komisja wezwała Państwa Członkowskie i miasta do samodzielnego podejmowania działań – między innymi dlatego, że miałyby one tak czy inaczej przede wszystkim zasięg krajowy - stanowi dla Komitetu wystarczający powód, aby poprzeć stanowisko Komisji. Proponowana zmiana dyrektywy nie jest właściwym instrumentem do regulowania sytuacji pojazdów pasażerskich i lekkich pojazdów dostawczych poniżej 3,5 tony.

2.8 Jeśli Komisja pozostanie przy poglądzie, że uregulowanie dotyczące wyłącznie samochodów ciężarowych, a nie prywatnych pojazdów pasażerskich, wystarczy do zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego, logiczne byłoby zachowanie obecnego progu minimum 12 ton dla samochodów ciężarowych. W każdym razie, jak sama Komisja zwraca uwagę w uzasadnieniu propozycji, udział lekkich pojazdów dostawczych w transporcie transgranicznym jest tak znikomy, że ich wpływ na funkcjonowanie rynku wewnętrznego jest nieistotny, podobnie jak wpływ pojazdów pasażerskich.

2.9 Komitet popiera zasadę, że każdy użytkownik infrastruktury powinien ponosić koszty, za których powstanie jest odpowiedzialny, z zastrzeżeniem (sformułowanym w punkcie 2.3) uprzedniego przeprowadzenia dogłębnej analiza względnej wartości różnych elementów składowych tych kosztów. Może także przystać na fakt, że drogowy transport ciężarowy stanowi pierwszy rodzaj transportu drogowego, który zostanie poddany tego rodzaju przepisom. W zasadzie jednak żywi przekonanie, że ten sam system należy zastosować do innych środków transportu drogowego oraz do innych form transportu.

2.10 Propozycja Komisji nie zmienia opcjonalnego charakteru opłat takich jak eurowiniety czy opłaty za przejazd. Decyzja o wyborze systemu opłat za przejazd lub opłat od użytkownika należy do Państw Członkowskich. Komitet żywi przekonanie, że taka swoboda wyboru nie sprzyja przejrzystości. Ponadto Komitet uważa interoperacyjność systemów pobierania opłat za warunek sine qua non.

2.11 Propozycja obejmuje transeuropejską sieć dróg i inne odcinki sieci dróg głównych, które przebiegają wzdłuż autostrad. Na drogach drugorzędnych, które nie muszą być zasadniczo ważne dla prawidłowego funkcjonowania rynku wewnętrznego, można pobierać opłaty za przejazd lub opłaty od użytkowników, ale nie są one przedmiotem tej dyrektywy. Komitet zdaje sobie sprawę, że zgodnie z zasadą subsydiarności proponowana zmiana artykułu 7 nie wyklucza stosowania różnych sposobów pobierania przez Państwa Członkowskie opłat za przejazd lub opłat od użytkownika. Komitet popiera takie podejście z uwagi na fakt, że sieć dróg głównych nadal jest niedostatecznie rozwinięta w krajach, które wkrótce przystąpią do Unii, a które przecież również będą musiały dostosować się do obowiązujących przepisów i zasad polityki.

2.12 W swej propozycji Komisja ustanawia bezpośredni związek pomiędzy opłatami pobieranymi od użytkowników a inwestycjami i utrzymaniem infrastruktury. W ten sposób zamierza zapobiec wykorzystywaniu przez Państwa Członkowskie przychodów z opłat od użytkowników do napełniania państwowej kiesy. W propozycji ustanawia się także zasady kalkulacji takich opłat. Komitet uznaje takie podejście za zasadne, ponieważ w ten sposób użytkownicy konkretnej infrastruktury będą wiedzieli, że wnoszone przez nich opłaty mogą być użyte na inwestycje w infrastrukturę.

<sup>(1)</sup> Opinia EKES nt. Białej Księgi Komisji – Sprawiedliwa zapłata za korzystanie z infrastruktury: Etapowe podejście do wspólnego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury w UE, Dz.U. C 116, 28.4.1999.

2.13 Komisja proponuje możliwość podwyższania opłat za przejazd - w wyjątkowych przypadkach i po konsultacji z Komisją w ramach stosownej procedury - o co najwyżej 25 % w celu umożliwienia finansowania kosztów inwestycji w inną infrastrukturę transportową o istotnym znaczeniu europejskim w tym samym korytarzu lub w szczególnie wrażliwych regionach. Komitet żywi przekonanie, że z możliwości tej winno się korzystać tak ostrożnie, jak to tylko możliwe, i że nie należy wyłączać żadnej infrastruktury transportowej. Dla zapewnienia, że inwestycja, na którą pobierano od użytkowników podwyższone opłaty, jest w istocie realizowana, przychody takie winny być wpłacane za pokwitowaniem na rachunek wspólnotowy; ich wypłacenie Państwu Członkowskiemu (bez oprocentowania) byłoby możliwe dopiero po zakończeniu danej inwestycji.

2.14 Komisja proponuje wreszcie, by w każdym Państwie Członkowskim powołać niezależny organ nadzoru infrastruktury do monitorowania prawidłowości postępowania z kosztami transportu drogowego i przychodami z opłat za przejazd i opłat od użytkowników we Wspólnocie. Komitet popiera ustanowienie tego rodzaju niezależnie funkcjonujących organów krajowych, które ze względu na ich wspólnotowe zadania powinny być nadzorowane przez Komisję zgodnie z Traktatem.

2.15 W imię jasności należy zawrzeć w uzasadnieniu do proponowanych poprawek do dyrektywy 1999/62/WE stwierdzenie, że niezależnie od systemu pobierania opłat lub organu nadzorczego wybranego przez Państwa Członkowskie, pozostaną one w przyszłości odpowiedzialne za utrzymywanie odpowiedniej sieci dróg. Naprawa i utrzymanie infrastruktury pozostaje kluczowym zadaniem rządów krajowych.

### 3. Uwagi szczegółowe

3.1 W propozycji Komisji ustanawia się związek pomiędzy opłatami od użytkowników dróg oraz kosztem budowy, eksploatacji, utrzymania i rozwoju sieci infrastruktury drogowej. Koszt budowy infrastruktury zawierać będzie tylko koszty wynikające bezpośrednio z budowy nowej infrastruktury. Za nową Komisja uważa infrastrukturę o wieku nieprzekraczającym 15 lat. W ten sposób Komisja zamierza zapobiec objęciu zakresem dyrektywy infrastruktury już istniejącej, której budowa została już opłacona. Komitet uważa to kryterium za bardzo uczciwe i żywi przekonanie, że jest to prawidłowe podejście.

3.2 Do kosztów inwestycji propozycja zalicza koszt urządzeń chroniących przed hałasem, np. ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż autostrad. Komitet pragnie jednak zauważyć, że koszty uciążliwości hałasu, a zatem budowy ekranów dźwiękochłonnych, w znacznej mierze powodują użytkownicy dróg z kategorii nie objętych tą dyrektywą. Koszt budowy ekranów

dźwiękochłonnych należy zatem rozłożyć sprawiedliwie pomiędzy różne kategorie użytkowników dróg.

3.3 Komisja proponuje także uwzględnienie w opłatach pewnej kwoty w związku z wypadkami nieobjętymi ubezpieczeniem. Choć teoretycznie podejście takie ma sens, Komitet uważa, że w praktyce byłoby trudne do zrealizowania wobec znacznego poziomu niepewności właściwej kalkulacji kosztów pośrednich, takich jak odszkodowania. W obecnym stanie rzeczy firmy ubezpieczeniowe na przykład w praktyce rzadko zwracają koszty ubezpieczenia społecznego.

Komitet żywi przekonanie, że dla wypracowania odpowiedniego podejścia do kosztów wynikających z wypadków drogowych potrzebne jest zbadanie ich przyczyn. W tym kontekście Komitet odsyła do swej opinii nt. komunikatu Komisji Europejskiej w sprawie obniżenia o połowę liczby ofiar wypadków drogowych do roku 2010. (1)

3.4 Komitet jest zdania, że stworzenie Państwom Członkowskim możliwości uwzględnienia aspektu przeciążenia dróg przy obliczaniu opłaty infrastrukturalnej stanowi niewłaściwe podejście, gdyż - pomijając brak definicji przeciążenia dróg - za przeciążenie dróg odpowiada głównie ruch pojazdów pasażerskich.

3.5 Komitet zgadza się z podstawowym założeniem leżącym u podstaw propozycji Komisji, że wprowadzenie tak poprawionej dyrektywy nie może powiększać łącznego obciążenia finansowego sektora transportu drogowego. Uważa wszakże, że obniżenie lub uchylenie opodatkowania pojazdów samochodowych nie wystarczy do zapewnienia neutralności fiskalnej. Logicznie należałoby także rozważyć obniżenie akcyzy na olej napędowy.

3.6 Komitet przystaje także na przyznanie Państwom Członkowskim swobody decyzji względem zróżnicowania taryfy opłat od użytkowników zależnie od szkodliwości danego pojazdu dla środowiska naturalnego (klasyfikacja EURO) oraz dla stanu dróg.

3.7 Na koniec Komitet w pełni popiera zamiar Komisji ustanowienia zharmonizowanej metody pobierania opłat od użytkowników infrastruktury, a tym samym położenia kresu obecnej różnorodności systemów myt i opłat.

### 4. Podsumowanie i wnioski

4.1 Komitet z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji na rzecz praktycznego wdrożenia zasady, że użytkownik opłaca koszty użytkowania infrastruktury.

4.2 Uważa wszakże, że Komisja jest zbyt ambitna, starając się jedną propozycją zmiany dyrektywy 1999/62/WE rozwiązać zbyt wiele problemów naraz.

(1) Opinia EKES, Dz.U. C80, 30.3.2004, str. 77.

4.3 W swej opinii nt. Białej Księgi (COM(1998) 466 wersja ostateczna) Komitet stwierdził, że zasadę „użytkownik płaci” można będzie wdrożyć tylko po dokonaniu wyczerpującej analizy względnej wartości różnych składników kosztów i zapewnieniu jednakowych reguł gry dla wszystkich form transportu.

4.4 Jedną z wytycznych zasad Komisji przewiduje, że pobieranie opłat za infrastrukturę nie powinno prowadzić do wprowadzania nowych podatków ani podwyższania istniejących. Proponuje zatem przyznanie Państwom Członkowskim możliwości wyrównania użytkownikom zwiększonych kosztów poprzez całkowite lub częściowe uchYLENIA corocznego opodatkowania pojazdów samochodowych. Komitet zauważa, że wiele krajów już jest na obecnym minimalnym poziomie UE lub poniżej niego, a więc nie stanowi to wystarczającej rekompensaty. Neutralność fiskalną można zagwarantować tylko poprzez obniżenie w miarę potrzeby akcyzy na olej napędowy.

4.5 Komitet zauważa także, że utrzymałaby się obecna mozaika krajowych przepisów i systemów, co oznacza, że cel Komisji, czyli osiągnięcie zharmonizowanej metody pobierania opłat za wykorzystanie infrastruktury, niestety nie zostały osiągnięty.

4.6 Komitet uważa, że Komisja jest niekonsekwentna w swej argumentacji, gdy proponuje, aby z jednej strony obniżyć próg minimalny poprzez włączenie pojazdów ciężarowych o wadze powyżej 3,5 tony, z drugiej zaś uwzględniając w swej propozycji czynniki takie jak koszty przeciążenia dróg, wypadków drogowych oraz szkód ekologicznych, ale wyłączając prywatne pojazdy pasażerskie, które za te ostatnie są odpowiedzialne.

4.7 W swej propozycji Komisja ustanawia bezpośredni związek pomiędzy opłatami pobieranymi od użytkowników a inwestycjami w infrastrukturę. Przychody z tego tytułu mają wracać do sektora, z którego pochodzą, a nie służyć do napełniania państwowej kiesy. Komitet popiera to stanowisko Komisji.

4.8 Komisja twierdzi, że opłaty za transport drogowy powinny pozostawać w związku z kosztami budowy, eksploatacji, utrzymania i rozwoju sieci infrastruktury drogowej. Koszt budowy infrastruktury zawierać będzie tylko koszty wynikające bezpośrednio z budowy nowej infrastruktury. Za nową uważać się będzie infrastrukturę o wieku nieprzekraczającym 15 lat. Komitet popiera to uczciwe podejście jako sposób zapewnienia, że opłat nie będzie się używać do pokrycia kosztów infrastruktury już istniejącej, której budowa została już opłacona.

4.9 Komisja proponuje możliwość podwyższania opłat za przejazd - w ściśle określonych przypadkach - o co najwyżej 25 % w celu umożliwienia finansowania kosztów inwestycji w inną infrastrukturę transportową o istotnym znaczeniu europejskim w tym samym korytarzu lub w szczególnie wrażliwych regionach. Komitet żywi przekonanie, że z możliwości tej korzystać należy tak ostrożnie, jak to tylko możliwe i że nie należy wyłączać żadnej infrastruktury transportowej. A jeśli już się tak robi, przychody takie winny być wpłacane na pokwitowaniem na rachunek wspólnotowy do czasu zakończenia danej inwestycji.

4.10 Komitet popiera także zakres propozycji, tzn. objęcie propozycją TEN-ów oraz zbliżonych do nich odcinków dróg głównych, a także uwzględnienie, aczkolwiek poza zakresem dyrektywy, dróg drugorzędnych, które nie muszą mieć zasadniczego znaczenia dla funkcjonowania rynku wewnętrznego, oraz propozycję powołania w każdym Państwie Członkowskim niezależnego organu nadzorczego dla zapewnienia prawidłowego rozdziału kosztów oraz przychodów z opłat za przejazd i opłat od użytkowników.

4.11 Komitet pragnie wreszcie wyrazić krytyczne stanowisko względem uwzględnienia w propozycji kosztów wynikających z przeciążenia dróg, wypadków drogowych i kosztów szkód ekologicznych, jako że powodują je w znacznej mierze samochody prywatne nieobjęte zakresem dyrektywy oraz ponieważ brak analizy przyczyn wypadków drogowych oraz definicji obszarów wrażliwych.

Bruksela, 3 czerwca 2004 r.

*Przewodniczący*

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Roger BRIESCH

## ZAŁĄCZNIK

**do opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego**

Poniższe poprawki uzyskały ponad 25 % oddanych głosów, lecz zostały odrzucone w trakcie obrad (art. 39 ust. 2 regulaminu wewnętrznego):

**Punkty 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7 i 2.8**

Usunąć, zastępując następującym tekstem:

„2.3. Komitet jest zdania, że propozycja Komisji jest za mało ambitna. Sprawiedliwy i efektywny system wyceny powinien również uwzględniać koszty infrastruktury jak też koszty ekologiczne i społeczne, jak na przykład uszkodzenia dróg oraz szkody ekologiczne, wypadki, problemy zdrowotne i przeciążenie dróg. Wszystkie te koszty należy wycenić w sposób naukowy. Dyrektywa powinna więc ustanowić wspólną metodologię i wyznaczyć Państwom Członkowskim harmonogram włączenia wszystkich kosztów ubocznych do kalkulacji opłat pobieranych od użytkowników dróg. Państwa Członkowskie, które już tego dokonały, powinny otrzymać zgodę na natychmiastowe wprowadzenie opłat. Ponadto uwzględnienie w kosztach korzystania z dróg ubocznych kosztów transportu poprawi efektywność rynku, podniesie konkurencyjność gospodarki europejskiej i ograniczy zanieczyszczenie środowiska i przeciążenie sieci drogowej.”

**Uzasadnienie**

Przy kalkulacji opłat za użytkowanie powinno się wziąć pod uwagę wszelkie koszty: zarówno inwestycje i koszty utrzymania jak i koszty zewnętrzne tzn. koszty ekologiczne i społeczne. Niektóre Państwa Członkowskie dokonały już obliczenia tych kosztów. Oprócz tego w sfinansowanym przez Komisję Europejską opracowaniu UNITE podane są przykłady adekwatnych wartości kosztów zewnętrznych. Opracowanie to dochodzi do wniosku, że mimo, iż nie wciąż nie ma jeszcze jednomyślności odnośnie „właściwych” wartości, to istnieje szeroki konsens w zakresie stosowanych tu koncepcji i metod obliczania. Dlaczego chcemy, by wszelkie te koszty zostały uwzględnione? Ponieważ uważamy, że istotne jest zastosowanie w legislacji wspólnotowej zasady, że płaci ten, kto prowadzi transport drogowy i wywołuje szkody.

**Wyniki głosowania**

Za: 77

Przeciw: 86

Wstrzymało się: 9

**Punkt 2.12**

Usunąć dwa ostatnie zdania, zastępując je następującym tekstem:

„Komitet uważa, że podejście to należy rozszerzyć na całość infrastruktury transportowej. Uzyskane przychody nie powinny być przeznaczone wyłącznie na potrzeby transportu drogowego. Można je wykorzystać na finansowanie form transportu zgodnych z wymogami rozwoju zrównoważonego oraz na zapewnienie ściślejszego przestrzegania przepisów socjalnych dotyczących pracowników transportu drogowego.”

**Uzasadnienie**

Przeznaczenie wszystkich przychodów na transport drogowy nie sprzyjałoby optymalnemu wydatkowaniu środków publicznych i nie będzie prowadziło do stworzenia bardziej zrównoważonego systemu transportu, co jest postulatem wyrażonym przez Komisję Europejską w Białej Księdze europejskiej polityki transportowej z roku 2001.

**Wyniki głosowania**

Za: 86

Przeciw: 89

Wstrzymało się: 9

**Punkt 2.13**

Usunąć dwa ostatnie zdania, zastępując je następującym tekstem:

„Komitet odnosi wrażenie, że możliwość podwyższenia opłat o co najwyżej 25 % może okazać się całkowicie niewystarczająca w niektórych obszarach wrażliwych. Proponuje zatem podniesienie dopłaty, tak by można było z niej pokryć koszty infrastruktury na obszarach wrażliwych.”

**Uzasadnienie**

Oczywiste i wynika z tekstu.

**Wyniki głosowania**

Za: 86

Przeciw: 99

Wstrzymało się: 6

**Punkt 3.1**

Nadać następujące brzmienie:

„3.1 W propozycji Komisji ustanawia się związek pomiędzy opłatami od użytkowników dróg oraz kosztem budowy, eksploatacji, utrzymania i rozwoju sieci infrastruktury drogowej. Koszt budowy infrastruktury zawierać będzie tylko koszty wynikające bezpośrednio z budowy nowej infrastruktury. Za nową Komisja uważa infrastrukturę o wieku nie przekraczającym 15 lat. ~~W ten sposób Komisja zamierza zapobiec objęciu zakresem dyrektywy infrastruktury już istniejącej, której budowa została już opłacona. Komitet uważa to kryterium za bardzo uczciwe i żywi przekonanie, że jest to prawidłowe podejście.~~ Z drugiej strony jednak inwestycje w budowę dróg trwają wiele lat. Zaproponowany krótki okres amortyzacji uniemożliwi pokrycie znacznej części kosztów realizowanych w przeszłości inwestycji, fałszując tym samym analizę kosztów. Komitet uznaje zatem, że należy zezwolić Państwom Członkowskim na uwzględnianie kosztów budowy niezależnie od wieku sieci drogowej i od rozwiązań przyjętych w jej finansowaniu.”

**Uzasadnienie**

Nie wszystkie koszty inwestycyjne infrastruktury zbudowanej wcześniej niż przed 15 laty już się spłaciły.

**Wyniki głosowania**

Za: 84

Przeciw: 100

Wstrzymało się: 1

**Punkty 3.2, 3.3, 3.4 i 3.5**

Skreślić.

**Uzasadnienie**

Jeżeli opowiadamy się za internalizacją kosztów zewnętrznych, nie możemy zgodzić się na takie sformułowania w niniejszych paragrafach.

**Wyniki głosowania**

Za: 89

Przeciw: 93

Wstrzymało się: 3

**Punkt 4.2**

Usunąć i zastąpić następującym tekstem:

„4.2 Komitet jest zdania, że Komisja zaniedbała wprowadzenia wspólnej metodologii opartej na podstawach naukowych oraz przedstawienia harmonogramu wyliczenia kosztów ubocznych związanych z korzystaniem z infrastruktury drogowej.”

**Uzasadnienie**

Według naszej opinii założenia Komisji są zbyt mało ambitne.

**Wyniki głosowania**

Za: 89

Przeciw: 93

Wstrzymało się: 3

**Punkt 4.6**

Usunąć i zastąpić następującym tekstem:

„4.6 Komitet jest zdania, że pojazdy użytkowe poniżej 3,5 tony, stosowane do transportu towarów, a w szczególności do przesyłek kurierskich i ekspresowych, powinny również uczestniczyć w opłatach za użytkowanie infrastruktury.”

**Uzasadnienie**

Dlaczego mówi się o samochodach osobowych, pomijając pojazdy użytkowe poniżej 3,5 tony, jak np. pojazdy stosowane do przesyłek kurierskich i ekspresowych, które, nawiasem mówiąc, są odpowiedzialne za dużą liczbę wypadków?

**Wyniki głosowania**

Za: 89

Przeciw: 93

Wstrzymało się: 3

**Punkt 4.7**

Usunąć tekst następujący po pierwszym zdaniu i zastąpić go następującym tekstem:

„Uzyskane przychody nie powinny być przeznaczone tylko na potrzeby branży transportu drogowego. Powinno być możliwe wykorzystanie ich na finansowanie form transportu zgodnych z wymogami rozwoju zrównoważonego oraz na zapewnienie ściślejszego przestrzegania przepisów socjalnych dotyczących pracowników transportu drogowego.”

**Uzasadnienie**

Zgodnie z uzasadnieniem w poprawce punktu 2.12.

**Wyniki głosowania**

Za: 89

Przeciw: 93

Wstrzymało się: 3

**Punkt 4.8**

Usunąć i zastąpić następującym tekstem:

„4.8 Komitet uznaje zatem, iż należy zezwolić Państwom Członkowskim na uwzględnienie kosztów budowy infrastruktury niezależnie od wieku sieci drogowej oraz od przyjętych rozwiązań w zakresie jej finansowania, gdyż w praktyce finansowanie projektów inwestycyjnych rozkłada się na długie okresy.”

**Uzasadnienie**

Zgodnie z uzasadnieniem w poprawce punktu 3.1.

**Wyniki głosowania**

Za: 89

Przeciw: 93

Wstrzymało się: 3

**Punkty 4.9, 4.10 i 4.11**

Skreślić.

**Uzasadnienie**

Zgodnie z proponowanym wcześniej skreśleniem punktów od 3.2 do 3.4.

**Wyniki głosowania**

Za: 89

Przeciw: 93

Wstrzymało się: 3