

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 (ze zmianami)

(2014/C 46/05)

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	1 381	2 315
EURO I	1 201	2 004
EURO II	1 045	1 743
EURO III	908	1 515
EURO IV oraz czystsze	826	1 378

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

MAKSYMALNA OPŁATA Z TYTUŁU KOSZTÓW ZEWNĘTRZNYCH WYLICZANA NA PODSTAWIE ŚREDNIEJ WAŻONEJ

Niniejszy załącznik określa 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	16,6	12,5
EURO I	11,4	8,3
EURO II	9,4	7,3
EURO III	7,3	6,3
EURO IV	4,2	3,2
EURO V po dniu 31 grudnia 2013 r.	0	0
	3,2	2,1
EURO VI po dniu 31 grudnia 2017 r.	0	0
	2,1	1,1
Mniej zanieczyszczające niż klasa EURO VI	0	0

Wartości w 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)	1,14	2,08
Drogi międzymiastowe (łącznie z autostradami)	0,21	0,32

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.
