



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

Bruksela, 15 października 2025 r.
(OR. en)

2025/0188(COD)

PE-CONS 37/25

TRANS 350
ENV 782
FIN 1000
CODEC 1179

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy:	DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w odniesieniu do przedłużenia okresu, w którym bezemisyjne pojazdy ciężkie mogą korzystać ze znacznie obniżonych stawek opłat infrastrukturalnych lub opłat za korzystanie z infrastruktury bądź ze zwolnień z ich uiszczania
----------	--

**DYREKTYWA
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2025/...**

z dnia ...

**zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w odniesieniu do przedłużenia
okresu, w którym bezemisyjne pojazdy ciężkie mogą korzystać
ze znacznie obniżonych stawek opłat infrastrukturalnych
lub opłat za korzystanie z infrastruktury bądź ze zwolnień z ich uiszczenia**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Opinia z dnia 18 września 2025 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 7 października 2025 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Liczba rejestracji nowych bezemisyjnych pojazdów ciężkich wzrosła ostatnio w Unii, ale wciąż pozostaje zbyt niska, aby pozwoliła osiągnąć cele redukcji emisji CO₂ w sektorze transportu określone w komunikacie Komisji z dnia 9 grudnia 2020 r. pt. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”. Jedną z głównych barier dla szerszego wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich jest wysoki koszt początkowy zakupu tych pojazdów. Aby zyskać solidniejsze uzasadnienie biznesowe inwestycji w pojazdy bezemisyjne, należy dążyć do wyrównania kosztów z pojazdami konwencjonalnymi. Na całkowity koszt własności składają się inwestycja początkowa na zakup pojazdu oraz koszty operacyjne ponoszone w okresie eksploatacji pojazdu. Różnicę w całkowitym koszcie własności między pojazdami konwencjonalnymi a bezemisyjnymi można zmniejszyć przez obniżenie kosztów operacyjnych pojazdów bezemisyjnych. Koszty te obejmują opłaty drogowe.

- (2) Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/362³ zmieniono dyrektywę 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁴, między innymi umożliwiając ustalanie opłat drogowych w zależności od emisji CO₂ z pojazdów. Wprowadzono w niej możliwość różnicowania opłat infrastrukturalnych i opłat za korzystanie z infrastruktury lub internalizacji kosztów zewnętrznych emisji CO₂. Oba środki wpływają na koszty operacyjne pojazdów. Zróżnicowanie opłat zmniejsza koszty operacyjne pojazdów mniej zanieczyszczających, natomiast opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych zwiększają koszty operacyjne pojazdów bardziej zanieczyszczających. Oba środki zmniejszają różnicę całkowitych kosztów własności między pojazdami bezemisyjnymi a pojazdami konwencjonalnymi. Oba środki mają istotny wpływ na wzmocnienie uzasadnienia biznesowego dla inwestowania w pojazdy bezemisyjne.
- (3) Art. 7ga ust. 1 akapit piąty dyrektywy 1999/62/WE daje obecnie państwom członkowskim możliwość stosowania obniżonych stawek opłat za korzystanie z infrastruktury lub opłat za korzystanie z infrastruktury bez nakładania pułapu takich obniżek, bądź możliwość stosowania pełnych zwolnień z takich opłat do dnia 31 grudnia 2025 r. Państwa członkowskie były zobowiązane do transpozycji dyrektywy (UE) 2022/362, do prawa krajowego do dnia 25 marca 2024 r. Ten termin transpozycji oznacza bardzo krótki okres wdrażania wynoszący mniej niż dwa lata, który jest zbyt krótki, aby w znaczący sposób pobudzić popyt na nowe bezemisyjne pojazdy ciężkie. W związku z tym termin transpozycji należy przedłużyć, aby stworzyć odpowiednie warunki szerszego wprowadzania pojazdów bezemisyjnych.

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/362 z dnia 24 lutego 2022 r. w sprawie zmiany dyrektyw 1999/62/WE, 1999/37/WE i (UE) 2019/520 w odniesieniu do pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy (Dz.U. L 69 z 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴ Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej przez pojazdy (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (4) Zróżnicowanie opłat drogowych wpływa na decyzje inwestycyjne przewoźników nabywających nowe pojazdy. Ma on zatem wpływ na stronę popytu na rynku nowych pojazdów ciężkich. Producenci pojazdów ciężkich stanowią stronę podaży tego samego rynku. Obowiązuje ich cel redukcji emisji CO₂ o 43 % do 2030 r., określony w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁵. Chociaż do tego celu zbliżają również wydajne pojazdy konwencjonalne, to by go osiągnąć, konieczne jest szersze wprowadzenie pojazdów bezemisyjnych. Pierwszym rokiem, w którym producenci mają osiągnąć ten cel, jest okres sprawozdawczy 2030, z terminem upływającym w dniu 30 czerwca 2031 r.
- (5) Aby zapewnić jasne i spójne ramy prawne oraz wspierać unijne przedsiębiorstwa w sektorze motoryzacyjnym w dążeniu do osiągnięcia celów redukcji emisji CO₂, należy dostosować harmonogram środków po stronie popytu i podaży na rynku pojazdów ciężkich. Termin zakończenia możliwości zastosowania przez państwa członkowskie znacznie obniżonych stawek opłat infrastrukturalnych lub opłat za korzystanie z infrastruktury lub zwolnień pojazdów bezemisyjnych z takich opłat należy zatem odroczyć do dnia 30 czerwca 2031 r.

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz Rady dyrektywę 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

- (6) Fakultatywny charakter zmienionego przepisu oznacza, że państwa członkowskie nie są zobowiązane do transpozycji niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie zobowiązane są jednak niezwłocznie poinformować Komisję, czy skorzystają z możliwości przyznania pojazdom bezemisyjnym znacznie obniżonych stawek opłat infrastrukturalnych i opłat za korzystanie z infrastruktury lub zwolnień z opłat za korzystanie z infrastruktury po dniu 31 grudnia 2025 r.,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W art. 7ga ust. 1 akapit piąty dyrektywy 1999/62/WE datę „31 grudnia 2025 r.” zastępuje się datą „30 czerwca 2031 r.”, a datę „1 stycznia 2026 r.” datą „1 lipca 2031 r.”.

Artykuł 2

Państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają Komisję o środkach podjętych na mocy niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący / Przewodnicząca