



EUROPSKA UNIJA

EUROPSKI PARLAMENT

VIJEĆE

Bruxelles, 14. listopada 2026.
(OR. en)

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466

ZAKONODAVNI AKTI I DRUGI INSTRUMENTI

Predmet:	DIREKTIVA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive 1999/62/EZ u pogledu varijacije naknada za teška vozila na osnovi njihovih emisija CO ₂ te radi pojašnjenja i pojednostavnjenja određenih odredbi
----------	--

DIREKTIVA (EU) 2026/...
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od ...

**o izmjeni Direktive 1999/62/EZ u pogledu varijacije naknada
za teška vozila na osnovi njihovih emisija CO₂
te radi pojašnjenja i pojednostavnjenja određenih odredbi**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenja Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom²,

¹ SL C, C/2023/874, 8.12.2023., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj> i SL C, C/2026/880, 27.2.2026., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj>.

² Stajalište Europskog parlamenta od 7. listopada 2026. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od ...

budući da:

- (1) Direktivom (EU) 2022/362 Europskog parlamenta i Vijeća,³ kojom je izmijenjena Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁴, primjena načelâ „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća” pojačana je uvođenjem obvezne naplate naknada za određena vozila na temelju njihovih emisija CO₂ tako što infrastrukturne pristojbe i korisničke naknade variraju u skladu s emisijama CO₂ vozila ili tako što se primjenjuje pristojba za vanjske troškove emisija CO₂.

³ Direktiva (EU) 2022/362 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. veljače 2022. o izmjeni direktiva 1999/62/EZ, 1999/37/EZ i (EU) 2019/520 u pogledu naknada koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za vozila (SL L 69, 4.3.2022., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴ Direktiva 1999/62/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 1999. o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastruktura za teška teretna vozila (SL L 187, 20.7.1999., str. 42., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (2) Primjereno je pojasniti i pojednostavniti određene odredbe Direktive 1999/62/EZ kako bi se uzele u obzir izmjene koje su Uredbom (EU) 2024/1610 Europskog parlamenta i Vijeća⁵ uvedene u Uredbu (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća⁶, kao i izmjene koje su Uredbom Komisije (EU) 2022/1379⁷ uvedene u Uredbu Komisije (EU) 2017/2400⁸.

⁵ Uredba (EU) 2024/1610 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. svibnja 2024. o izmjeni Uredbe (EU) 2019/1242 u pogledu postroživanja emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i uključivanja obveza izvješćivanja, izmjeni Uredbe (EU) 2018/858 i stavljanju izvan snage Uredbe (EU) 2018/956 (SL L, 2024/1610, 6.6.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁶ Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁷ Uredba Komisije (EU) 2022/1379 od 5. srpnja 2022. o izmjeni Uredbe (EU) 2017/2400 s obzirom na utvrđivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva srednjih i teških kamiona i teških autobusa te na uvođenje električnih vozila i drugih novih tehnologija (SL L 212, 12.8.2022., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

⁸ Uredba Komisije (EU) 2017/2400 od 12. prosinca 2017. o provedbi Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na utvrđivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva teških vozila te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011 (SL L 349, 29.12.2017., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

- (3) Ovom bi se Direktivom trebao pojasniti datum od kojeg se primjenjuje obveza varijacije cestovnih naknada na temelju emisija CO₂ određene podskupine vozila. Stoga bi ova Direktiva trebala dosljedno upućivati na objavu referentnih emisija CO₂ podskupine vozila donesenih u skladu s člankom 11. stavkom 1. Uredbe (EU) 2019/1242. Ovom bi se Direktivom nacionalnim tijelima i pružateljima usluga naplate cestarine također trebalo dati dovoljno vremena za provedbu kako bi razvrstali vozila iz tih podskupina vozila u emisijske razrede CO₂. Države članice trebale bi imati najmanje 12 mjeseci za provedbu varijacije cestovnih naknada za nove podskupine vozila nakon objave svojih referentnih emisija CO₂. Radi predvidljivosti i pojednostavnjenja takva varijacija bi se uvijek trebala primjenjivati ili od 1. srpnja godine koja slijedi nakon godine objave referentnih emisija CO₂ novih podskupina vozila ako je do objave došlo prije 1. srpnja ili od 1. siječnja druge godine koja slijedi nakon godine objave referentnih emisija CO₂ novih podskupina vozila ako je do objave došlo 1. srpnja ili nakon tog datuma. Kad je riječ o podskupinama vozila koje su izvorno obuhvaćene Uredbom (EU) 2019/1242, obveza varijacije cestovnih naknada primjenjuje se od 13. svibnja 2023., odnosno dvije godine nakon datuma objave Provedbene odluke Komisije (EU) 2021/781⁹.

⁹ Provedbena odluka Komisije (EU) 2021/781 od 10. svibnja 2021. o objavljivanju popisa u kojem se navode vrijednosti emisija CO₂ po proizvođaču i prosječne specifične emisije CO₂ iz novih teških vozila registriranih u Uniji te referentne emisije CO₂ u skladu s Uredbom (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća za razdoblje izvješćivanja za godinu 2019. (SL L 167, 12.5.2021., str. 47., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) Ovom bi Direktivom trebalo pojasniti datum od kojeg se primjenjuju prilagodbe referentnih emisija CO₂ donesene na temelju članka 11. stavka 2. Uredbe (EU) 2019/1242. Države članice trebale bi imati najmanje 12 mjeseci za provedbu prilagođenih referentnih emisija CO₂. Radi predvidljivosti i pojednostavnjenja prilagođene referentne emisije CO₂ bi se uvijek trebale primjenjivati od 1. srpnja godine koja slijedi nakon godine njihove objave ako je do objave došlo prije 1. srpnja ili od 1. siječnja druge godine koja slijedi nakon godine objave ako je do objave došlo 1. srpnja ili nakon tog datuma. Međutim, Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2025/2545¹⁰ prilagođene su referentne emisije CO₂ za podskupine vozila 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH, s primjenom od razdoblja izvješćivanja 2025. Definicijom „putanja smanjenja emisija”, kako je uvedena Direktivom (EU) (EU) 2022/362, predviđeno je da se prilagođene vrijednosti primjenjuju od razdoblja izvješćivanja koje započinje nakon datuma početka primjene akta koji sadržava te prilagođene vrijednosti. Stoga se primjenjuju od 1. srpnja 2026. te, kako bi se osigurala pravna sigurnost, izričito bi se trebao zadržati datum početka primjene 1. srpnja 2026.

¹⁰ Provedbena uredba Komisije (EU) 2025/2545 od 15. prosinca 2025. o izmjeni Provedbene uredbe (EU) 2025/2335 utvrđivanjem prilagođenih referentnih emisija CO₂ i metodologije za definiranje reprezentativnih vozila (SL L, 2025/2545, 16.12.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) Ovom bi se Direktivom trebalo očuvati značenje definicije „putanja smanjenja emisija” iz Direktive 1999/62/EZ kako je uvedena Direktivom (EU) 2022/362. Uredbom (EU) 2024/1610 izmijenjena je Uredba (EU) 2019/1242 tako što je uvedena ciljna vrijednost smanjenja emisija CO₂ za 2030. od 43 %. Ta promjena utječe na gradijent putanje smanjenja emisija utvrđene u Direktivi 1999/62/EZ za godine do 2030. uključujući i tu godinu. Stoga su određeni pragovi emisijskih razreda CO₂ za godine do 2030. i uključujući tu godinu stroži nego pragovi za 2031. i naredne godine. Oblik putanje smanjenja emisija koji iz tog proizlazi nije bio planirana posljedica donošenja Uredbe (EU) 2024/1610. Stoga bi izmjenom Direktive 1999/62/EZ trebalo ponovno uspostaviti izvorni oblik putanje smanjenja emisija utvrđivanjem cilja smanjenja emisija CO₂ od 30 % za 2030. Dok se ta promjena ne počne primjenjivati, moguće je da će se određena vozila razvrstati u emisijski razred CO₂ primjenom putanje smanjenja emisija na temelju ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za 2030. od 43 %. Kako bi se osiguralo jednako postupanje s vozilima koja su razvrstana u emisijski razred CO₂ nakon stupanja na snagu ove Direktive, države članice trebale bi ponovno klasificirati vozila čije se razvrstavanje temelji na ciljnoj vrijednosti od 43% primjenom putanje smanjenja emisija koja se temelji na ciljnoj vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za 2030. od 30 %. Kako bi se osiguralo da vozila pripadaju istom emisijskom razredu CO₂ neovisno o tome gdje prometuju u Uniji, države članice trebale bi primijeniti to ponovno razvrstavanje od istog datuma, odnosno od krajnjeg datuma za prenošenje ove Direktive.

- (6) Ovom bi se Direktivom trebalo pojasniti kako u emisijske razrede CO₂ razvrstati vozila kojima je priložen dokument s informacijama za kupca kako je definiran u Uredbi (EU) 2017/2400 i koja su prvi put registrirana prije datuma početka putanje smanjenja emisija. Kako je utvrđeno u Uredbi (EU) 2019/1242, za podskupine vozila s referentnim razdobljem 2021. ili 2025. postoji razlika između datuma na koji počinje putanja smanjenja emisija i roka u kojem proizvođači moraju za nova vozila dostaviti dokument s informacijama za kupca koji je izdan u skladu s Uredbom (EU) 2017/2400. Datum početka putanje smanjenja emisija podskupine vozila prvi je dan referentnog razdoblja za tu podskupinu vozila, kako je utvrđeno u Prilogu I. Uredbi (EU) 2019/1242. Rok u kojem proizvođači trebaju dostaviti dokument s informacijama za kupca za nova vozila određene podskupine vozila utvrđen je u članku 24. Uredbe (EU) 2017/2400. Za te podskupine vozila rok u kojem proizvođači trebaju dostaviti dokument s informacijama za kupca prethodi datumu početka putanje smanjenja emisija. U Direktivi 1999/62/EZ ne navodi se kako razvrstati u emisijske razrede CO₂ vozila koja su prvi put registrirana prije datuma početka putanje smanjenja emisija. Države članice trebale bi u razred emisija CO₂ razvrstati vozila za koja vlasnik može dostaviti dokaze o emisijama CO₂ vozila u dokumentu s informacijama za kupca. Pragovi emisijskih razreda CO₂ prije datuma početka putanje smanjenja emisija pragovi su iz prve godine putanje smanjenja emisija.

- (7) Ovom bi se Direktivom trebalo pojasniti kako razvrstati namjenska vozila u emisijske razrede CO₂. U Uredbi (EU) 2019/1242 razlikuju se namjenska vozila, kao što su vozila koja se upotrebljavaju za prikupljanje smeća ili građevinske radove, od drugih vrsta vozila. Ta su vozila odgovorna za otprilike 2 % emisija u sektoru teških vozila i prometuju uglavnom u gradovima. Nakon donošenja Uredbe (EU) 2024/1610 namjenska vozila identificiraju se kao takva tek nakon prve registracije. Stoga dokument s informacijama za kupca novog vozila ne sadržava informacije o namjenskoj prirodi vozila. Uslijed toga, namjenska se vozila ne mogu svrstati u namjensku podskupinu kad se razvrstavaju u emisijski razred CO₂. Iz objektivnih i praktičnih razloga prema namjenskim vozilima trebalo bi postupati kao da pripadaju odgovarajućoj podskupini nenamjenskih vozila za potrebe Direktive 1999/62/EZ.

- (8) Naknadna nadogradnja, što općenito znači izmjena tehničkih značajki vozila nakon njegove prve registracije, uključujući fizičke ili softverske promjene, mogla bi doprinijeti smanjenju emisija vozila ili utjecati na njegove vrijednosti emisija. Postojećim pravnim okvirom ne omogućuje se utvrđivanje emisija CO₂ iz naknadno nadograđenih vozila. Kako bi se omogućilo razvrstavanje naknadno nadograđenih vozila u emisijske razrede CO₂, uzimajući u obzir učinak postupka naknadne nadogradnje, Komisija bi trebala procijeniti mogućnosti za utvrđivanje emisija CO₂ naknadno nadograđenih vozila, uzimajući u obzir moguće učinke na primjenu i djelotvornost Uredbe (EU) 2019/1242, te bi i, prema potrebi, trebala podnijeti prijedlog za izmjenu ove Direktive. U nedostatku takvih općih pravila o utvrđivanju emisija CO₂ iz naknadno nadograđenih vozila, ovom bi se Direktivom trebalo pojasniti kako naknadno nadograđena vozila s nultim emisijama razvrstati u emisijske razrede CO₂. Uredbom (EU) 2019/1242 utvrđuju se ciljevi za proizvođače u pogledu smanjenja emisija CO₂ novih teških vozila. Na temelju te uredbe proizvođači imaju korist posebno od stavljanja na tržište vozila s nultim emisijama. Direktivom 1999/62/EZ podržava se potražnja za tim vozilima odobravanjem sniženih infrastrukturnih pristojbi i korisničkih naknada u skladu s emisijskim razredom CO₂ 5. Postojeći nedostatak vozila s nultim emisijama jest to da imaju niži operativni domet od konvencionalnih vozila.

Kako bi se povećao operativni domet vozila s nultim emisijama, moguće je naknadnom nadogradnjom zamijeniti baterijski sklop tog vozila generatorom na gorivo kako bi se povećao njegov operativni domet. Takva vozila time postaju hibridna vozila. Na temelju Direktive 1999/62/EZ vozila se razvrstavaju u emisijske razrede CO₂ u skladu s dokumentacijom vozila koju su proizvođači izradili prije prve registracije vozila. To znači da bi na temelju postojećeg zakonodavnog okvira takva naknadno nadograđena vozila i dalje ostvarivala koristi od sniženih naknada u skladu s emisijskim razredom CO₂ 5 iako upotrebljavaju generator na gorivo. Međutim, nastavak ostvarivanja te koristi narušava tržište cestovnog prijevoza tereta na štetu prijevoznika koji upotrebljavaju vozila s nultim emisijama koja nisu naknadno nadograđena i ne odražava stvarna smanjenja emisija tijekom životnog vijeka takovog naknadno nadograđenog vozila za potrebe Uredbe (EU) 2019/1242. Kako bi se osiguralo da su sva vozila razvrstana u emisijske razrede CO₂ na temelju rezultata simulacijskog alata iz Uredbe (EU) 2017/2400 (alat za izračun potrošnje energije vozila (VECTO)), prema vozilima s nultim emisijama u koja je naknadno ugrađen motor na gorivo trebalo bi stoga u skladu s Direktivom 1999/62/EZ postupati kao prema vozilima svrstanima u emisijski razred CO₂ 1.

- (9) Ovom bi se Direktivom trebalo pojasniti kako razvrstati vozila s dvojnim gorivom u emisijske razrede CO₂. Uredbom Komisije (EU) 2017/2400 od proizvođača se zahtijeva izdavanje dokumenta s informacijama za kupce za vozila s dvojnim gorivom počevši od 1. siječnja 2024. Međutim, određena vozila s dvojnim gorivom registrirana su prije tog datuma bez dokumenta s informacijama za kupca. Vozila koja su prvi put registrirana prije tog datuma ne kvalificiraju se za povoljnije cijene cestarine i mogla bi biti u nepovoljnom konkurentskom položaju u odnosu na slična vozila koja su registrirana na kasniji datum. Proizvođači imaju mogućnost utvrditi emisije CO₂ vozila koje je već registrirano provedbom nove simulacije kojom se uzimaju u obzir najnoviji zahtjevi iz Uredbe (EU) 2017/2400. Države članice trebale bi prihvatiti rezultate takvih simulacija kao dokaz emisija CO₂ vozila. Komisija bi trebala spriječiti korištenje neovlaštenih rezultata simulacije nadziranjem načina na koji se proizvođači koriste tom mogućnošću. Proizvođač koji se odluči koristiti tom mogućnošću trebao bi o svojoj namjeri obavijestiti Komisiju. Države članice trebale bi prihvatiti dokument koji sadržava takve rezultate simulacije samo ako je primljen izravno od proizvođača u digitalnom obliku jer je to manje podložno prijevarama i ako je tom proizvođaču priopćena pozitivna odluka Komisije.

- (10) Direktivom 1999/62/EZ predviđeno je proširenje njezina područja primjene kako bi se obuhvatile podskupine vozila koje su obuhvaćene Uredbom (EU) 2017/2400, ali još nisu obuhvaćene Uredbom (EU) 2019/1242. Međutim, Uredbom (EU) 2024/1610 prošireno je područje primjene Uredbe (EU) 2019/1242 kako bi odgovaralo području primjene Uredbe (EU) 2017/2400. Relevantne odredbe Direktive 1999/62/EZ stoga su zastarjele i trebalo bi ih izbrisati kako bi se ona pojednostavila.
- (11) Direktivom (EU) 2022/362 uvedena je varijacija infrastrukturnih pristojbi i korisničkih naknada za vozila u skladu s njihovim emisijskim razredom CO₂, kao doprinos smanjenju emisija CO₂ u cestovnom prometu. Kako bi se promicalo uvođenje vozila s nultim emisijama, državama članicama dopušteno je da privremeno izuzmu vozila s nultim emisijama od cestovnih naknada. Kako bi dopunila takvu mjeru, države članice trebale bi imati mogućnost osigurati odgovarajuće sniženje infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada za vozila s niskim emisijama. Kako bi se osigurala komplementarnost između mjera za potporu potražnji za vozilima s nultim emisijama i za vozilima s niskim emisijama, ta bi mogućnost trebala biti dostupna samo u kombinaciji s mjerama koje se primjenjuju na vozila s nultim emisijama te bi nakon 30. lipnja 2031. trebala biti ograničena na razinu utvrđenog maksimalnog sniženja od 50 %.

- (12) Iako se učinkovitim prikolicama mogu smanjiti emisije CO₂ konvencionalnih vozila i povećati domet vozila, ovom se Direktivom državama članicama ne pruža pravna osnova za razmatranje značajki prikolica pri određivanju cijena cestarine. Komisija bi trebala procijeniti mogućnosti primjene varijacije cijena cestarina na temelju značajki prikolica. Takve mogućnosti provedbe trebale bi zahtijevati minimalan napor prijevoznika i biti neraskidive u postojećim sustavima naplate cestarina na troškovno učinkovit način. Komisija bi trebala razmotriti različite tehnologije i opremu dostupne na tržištu, uključujući naknadnu nadogradnju postojećeg voznog parka prikolica, i smanjenje ukupne potrošnje energije zbog upotrebe tih tehnologija i opreme. Komisija bi trebala uzeti u obzir rezultate svih pilot-projekata u tom području i razmotriti administrativno opterećenje, operativna ograničenja i gospodarskih parametara tehnologija na tržištu te troškovne učinkovitosti.

- (13) Mehanizmima suradnje među državama članicama u pogledu razmjene podataka povezanih s parametrima za klasifikaciju vozila mogu se pojednostavniti administrativni postupci i olakšati uzajamno priznavanje. Stoga bi Komisija trebala koordinirati rad u okviru stručne skupine kako bi se utvrdila i promicala razmjena najboljih praksi te dali prijedlozi za zajednički pristup. Kao dio tog okvira trebalo bi procijeniti prikladnost upotrebe postojećih mehanizama, kao što su elektronička potvrda o sukladnosti vozila, razmjena informacija na temelju Direktive (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća¹¹ i razmjena informacija o podacima iz registra vozila.
- (14) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive, odnosno osiguravanje dosljedne primjene pravila za razvrstavanje teških vozila u emisijske razrede CO₂ te u skladu s tim variranje infrastrukturnih pristojbi i korisničkih naknada u cijeloj Uniji, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog njihova opsega i učinaka oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (15) Direktivu 1999/62/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

¹¹ Direktiva (EU) 2019/520 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. ožujka 2019. o interoperabilnosti elektroničkih sustava za naplatu cestarine i olakšavanju prekogranične razmjene informacija o neplaćanju cestarina u Uniji (SL L 91, 29.3.2019., str. 45., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

Članak 1.

Direktiva 1999/62/EZ mijenja se kako slijedi:

1. članak 2. stavak 1. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 28. zamjenjuje se sljedećim:

„28. ‚emisije CO₂‘ teškog vozila znači njegove specifične emisije CO₂ (gCO₂/t-km) ako je riječ o teškom teretnom vozilu ili njegove specifične emisije CO₂ (gCO₂/p-km) ako je riječ o autobusu, iz dokumenta s informacijama za kupca, kako je utvrđen u dijelu II. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) 2017/2400*;

* Uredba Komisije (EU) 2017/2400 od 12. prosinca 2017. o provedbi Uredbe (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća s obzirom na utvrđivanje emisija CO₂ i potrošnje goriva teških vozila te o izmjeni Direktive 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Komisije (EU) br. 582/2011 (SL L 349, 29.12.2017., str. 1., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).”;

(b) u točki 29. podtočka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) teško motorno vozilo iz članka 3. točke 11. podtočaka (a) ili (b) Uredbe (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća^{*}; ili

^{*} Uredba (EU) 2019/1242 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o utvrđivanju emisijskih normi CO₂ za nova teška vozila i izmjeni uredbi (EZ) br. 595/2009 i (EU) 2018/956 Europskog parlamenta i Vijeća i Direktive Vijeća 96/53/EZ (SL L 198, 25.7.2019., str. 202., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).”;

(c) točka 30. zamjenjuje se sljedećim:

„30. „teško vozilo s niskim emisijama” znači teško vozilo s niskim emisijama kako je definirano u članku 3. točki 12. Uredbe (EU) 2019/1242;”;

(d) točka 35. zamjenjuje se sljedećim:

„35. „skupina vozila” znači skupina vozila iz članka 4. prvog stavka Uredbe (EU) 2017/2400;”;

(e) točka 37. zamjenjuje se sljedećim:

„37. „putanja smanjenja emisija’ podskupine vozila (sg) znači putanja smanjenja emisija CO₂ za teška teretna vozila (ET_{sg,Y}) ili za autobuse (ETp_{sg,Y}), kako je utvrđeno u skladu s točkom 5.1.2.1. Priloga I. Uredbi (EU) 2019/1242 i prilagođeno kako slijedi:

(a) za godine $Y \leq 2030$. cilj smanjenja emisija CO₂ za 2030. (rf_{sg,Y} ili rfp_{sg,Y}, pri čemu je Y=2030.) iznosi 30 %; i

(b) za godine $Y > 2030$. ciljni faktor (RET_{sg,Y} ili RETp_{sg,Y}) iznosi 0,7;”;

(f) točka 38. zamjenjuje se sljedećim:

„38. „referentne emisije CO₂’ znači referentne emisije CO₂ kako su definirane u članku 3. točki 1. Uredbe (EU) 2019/1242;”;

2. u članku 2. stavku 2. uvodni tekst zamjenjuje se sljedećim:

„2. Za potrebe stavka 1. točke 3.”;

3. članak 7.ga mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice u skladu s ovim člankom variraju infrastrukturne pristojbe i korisničke naknade za teška vozila.

Države članice primjenjuju tu varijaciju na podskupine vozila obuhvaćene Uredbom (EU) 2019/1242 nakon objave referentnih emisija CO₂ tih podskupina vozila u skladu s člankom 11. stavkom 1. te uredbe. Ta varijacija se primjenjuje od 1. srpnja godine koja slijedi nakon godine takve objave ako do objave došlo prije 1. srpnja ili od 1. siječnja druge godine koja slijedi nakon godine takve objave ako je do objave došlo 1. srpnja ili nakon tog datuma. Međutim, za podskupine vozila 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH države članice primjenjuju tu varijaciju najkasnije od 13. svibnja 2023.

Države članice primjenjuju referentne emisije CO₂ kako su prilagođene na temelju članka 11. stavka 2. Uredbe (EU) 2019/1242 ili od 1. srpnja godine koja slijedi nakon godine objave prilagođenih referentnih emisija CO₂ ako je do objave došlo prije 1. srpnja ili od 1. siječnja druge godine koja slijedi nakon godine takve objave ako do objave došlo 1. srpnja ili nakon tog datuma. Međutim, za podskupine vozila 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH države članice primjenjuju referentne emisije CO₂ kako su prilagođene od 1. srpnja 2026.

Ne dovodeći u pitanje sniženje cijena predviđeno člankom 3. ovog članka, države članice mogu predvidjeti snižene cijene infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada, ili izuzeća od obveze plaćanja infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada, za vozila s nultim emisijama bilo koje skupine vozila od 24. ožujka 2022. do 30. lipnja 2031. U tom razdoblju, pod uvjetom da postoji izuzeće od obveze plaćanja infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada za vozila s nultim emisijama, države članice mogu primjenjivati odgovarajuće sniženje cijene infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada za vozila s niskim emisijama koje je ograničeno na 75 % u usporedbi s pristojbom koja se primjenjuje na vozila iz emisijskog razreda CO₂ 1, kako je utvrđeno u stavku 2. ovog članka. Od 1. srpnja 2031. sniženja za vozila s nultim emisijama ograničena su na 75 % u usporedbi s naknadom koja se primjenjuje na vozila iz emisijskog razreda CO₂ 1. Od 1. srpnja 2031. sniženje cijena infrastrukturnih pristojbi ili korisničkih naknada za vozila s niskim emisijama može se primjenjivati samo ako je na snazi viša stopa sniženja za vozila s nultim emisijama te je ograničeno na 50 % u usporedbi s naknadom koja se primjenjuje na vozila iz emisijskog razreda CO₂ 1.”;

(b) u stavku 2. dodaju se sljedeći podstavci:

„Države članice osiguravaju da su vozila razvrstana u emisijski razred CO₂ 1 ili 2 primjenom putanje smanjenja emisija na temelju ciljne vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za 2030. od 43 % ponovno klasificirana primjenom putanje smanjenja emisija koja se temelji na ciljnoj vrijednosti smanjenja emisija CO₂ za 2030. od 30 %.

Države članice smatraju prihvatljivima za razvrstavanje u emisijski razred CO₂ sva vozila za koja sudionik u cestovnom prometu može dostaviti dokaze o emisijama CO₂ u dokumentu s informacijama za kupca izdanom u skladu s člankom 9. Uredbe (EU) 2017/2400. Ako je datum prve registracije vozila prije datuma početka putanje smanjenja emisija podskupine vozila kojoj vozilo pripada, primjenjuju se vrijednosti prve godine putanje smanjenja emisija te podskupine.

Države članice postupaju prema namjenskim vozilima, kako su definirana u članku 3. točki 9. Uredbe (EU) 2019/1242, kao prema vozilima koja pripadaju odgovarajućoj podskupini nenamjenskih vozila.

Države članice ne primjenjuju snižene naknade u skladu s emisijskim razredom CO₂ 5 na vozila s nultim emisijama u koja je naknadno ugrađen motor na gorivo koji proizvodi električnu energiju ili doprinosi pogonu vozila. Umjesto toga države članice primjenjuju naknade u skladu s emisijskim razredom CO₂ 1.

Proizvođači vozila mogu se koristiti simulacijskim alatom iz članka 5. Uredbe (EU) 2017/2400 za utvrđivanje emisija CO₂ vozila s dvojnim gorivom, kako je definirano u članku 3. točki 21. Uredbe (EU) 2017/2400, nakon datuma njegove proizvodnje ako je datum proizvodnje tog vozila prije 1. siječnja 2024. Proizvođač koji se namjerava koristiti tom mogućnošću obavještuje Komisiju o svojoj namjeri da to učini, a Komisija odlučuje može li se taj proizvođač koristiti simulacijskim alatom u svrhu utvrđenu u ovom podstavku te priopćuje svoju odluku proizvođaču. Za razvrstavanje vozila u emisijski razred CO₂ države članice prihvaćaju simulaciju koju su proizvođači proizveli kao dokaz emisija CO₂ vozila, pod uvjetom da predmetni proizvođač predmetnoj državi članici izravno i u digitalnom obliku pošalje rezultate te simulacije zajedno s odlukom Komisije priopćenom tom proizvođaču.”;

- (c) stavak 7. briše se;

(d) dodaje se sljedeći stavak:

„12. Komisija do 30. lipnja 2029. procjenjuje sljedeće mogućnosti:

- (a) dopuštanja državama članicama da variraju cijene cestarine na temelju značajki prikolica uzimajući u obzir posebne uvjete u različitim državama članicama, kao što su heterogenost vozni parkova prikolica, različite tehnologije i oprema na tržištu te smanjenje ukupne potrošnje energije zbog upotrebe tih tehnologija i opreme; i
- (b) utvrđivanja emisije CO₂ za naknadno nadograđena motorna vozila i prikolice.

Komisija razmatra moguće učinke mogućnosti iz prvog podstavka ovog stavka na primjenu i djelotvornost Uredbe (EU) 2019/1242. Komisija uzima u obzir rezultate svih pilot-projekata u tom području te razmatra administrativno opterećenje, operativna ograničenja, gospodarske parametre tehnologija na tržištu i troškovne učinkovitosti. Na temelju te procjene Komisija, prema potrebi, može podnijeti zakonodavni prijedlog za izmjenu ove Direktive.”;

4. u članku 8. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. U slučaju zajedničkog sustava korisničkih naknada iz stavka 1. ovog članka, konačni datum početka primjene varijacija iz članka 7.ga stavka 1. za podskupine vozila 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH jest 25. ožujka 2025.”;

5. u članku 9.b dodaje se sljedeći stavak:

„Kako bi se olakšala razmjena informacija o vozilima u vezi s parametrima za klasifikaciju vozila, kako su definirani u članku 2. točki 17. Direktive (EU) 2019/520, i s ciljem rada na uzajamnom priznavanju u svim državama članicama za potrebe klasifikacije vozila i izvršenja, Komisija koordinira rad u okviru stručne skupine iz članka 9.e stavka 4. kako bi utvrdila i promicala razmjenu najboljih praksi te dala prijedloge za zajednički pristup.”.

Članak 2.

1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom do 31. prosinca 2027. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Države članice od 1. siječnja 2028. primjenjuju mjere koje su potrebne radi usklađivanja s:

- (a) člankom 1. točkom 1. podtočkom (e) ove Direktive; i
- (b) člankom 1. točkom 3. podtočkom (b) ove Direktive u mjeri u kojoj se tom točkom članku 7.ga stavku 2. Direktive 1999/62/EZ dodaje treći podstavak.

Kada države članice donose te mjere, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih mjera nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u

Za Europski parlament
Predsjednica

Za Vijeće
Predsjednik/Predsjednica
