



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

**Bruksela, 14 października 2026 r.
(OR. en)**

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

**TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466**

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

Dotyczy:	DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie zmiany dyrektywy 1999/62/WE w odniesieniu do zróżnicowania opłat za pojazdy ciężkie w zależności od ich emisji CO ₂ oraz w celu wyjaśnienia i uproszczenia niektórych przepisów
----------	--

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2026/...

z dnia ...

**w sprawie zmiany dyrektywy 1999/62/WE w odniesieniu do zróżnicowania opłat
za pojazdy ciężkie w zależności od ich emisji CO₂
oraz w celu wyjaśnienia i uproszczenia niektórych przepisów**

(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 opinie Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

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

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 7 października 2026 r. (dotychczas
nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia ...

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/362³, którą zmieniono dyrektywę 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁴, wzmocniła zasady „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci” poprzez wprowadzenie obowiązkowego pobierania opłat za niektóre pojazdy na podstawie ich emisji CO₂, w drodze różnicowania opłat infrastrukturalnych i opłat za korzystanie z infrastruktury w zależności od emisji CO₂ z pojazdów albo w drodze stosowania opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂.

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 niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (2) Należy doprecyzować i uprościć niektóre przepisy dyrektywy 1999/62/WE, aby odzwierciedlić zmiany wprowadzone rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1610⁵ w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242⁶, a także zmiany wprowadzone rozporządzeniem Komisji (UE) 2022/1379⁷ w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/2400⁸.

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1610 z dnia 14 maja 2024 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do zaostrenia norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz włączenia obowiązków sprawozdawczych, zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/858 i uchylające rozporządzenie (UE) 2018/956 (Dz.U. L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁶ 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 dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁷ Rozporządzenie Komisji (UE) 2022/1379 z dnia 5 lipca 2022 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2017/2400 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez średnie i ciężkie samochody ciężarowe oraz ciężkie autobusy oraz w celu uwzględnienia pojazdów elektrycznych i innych nowych technologii (Dz.U. L 212 z 12.8.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

⁸ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 (Dz.U. L 349 z 29.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

- (3) W niniejszej dyrektywie należy sprecyzować datę, od której ma zastosowanie obowiązek różnicowania opłat drogowych w zależności od emisji CO₂ danej podgrupy pojazdów. W niniejszej dyrektywie należy zatem konsekwentnie odnosić się do publikacji emisji odniesienia CO₂ podgrupy pojazdów przyjętej zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242. W niniejszej dyrektywie należy również przewidzieć wystarczający czas dla organów krajowych i dostawców usług poboru opłat na zaklasyfikowanie pojazdów należących do tych podgrup pojazdów do klas emisji CO₂. Państwa członkowskie powinny mieć co najmniej 12 miesięcy na wprowadzenie zróżnicowania opłat drogowych dla nowych podgrup pojazdów po opublikowaniu swoich emisji odniesienia CO₂. W celu zapewnienia przewidywalności i uproszczenia takie zróżnicowanie powinno mieć zawsze zastosowanie od dnia 1 lipca roku następującego po roku publikacji emisji odniesienia CO₂ dla nowej podgrupy pojazdów, jeżeli publikacja ta miała miejsce przed dniem 1 lipca, albo od dnia 1 stycznia drugiego roku następującego po roku publikacji emisji odniesienia CO₂ dla nowej podgrupy pojazdów, jeżeli publikacja ta miała miejsce w dniu 1 lipca lub po tym dniu. W odniesieniu do podgrup pojazdów pierwotnie objętych rozporządzeniem (UE) 2019/1242 obowiązek zróżnicowania opłat drogowych ma zastosowanie od dnia 13 maja 2023 r., czyli dwa lata po dniu publikacji decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2021/781⁹.

⁹ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2021/781 z dnia 10 maja 2021 r. dotycząca publikacji wykazu podającego niektóre poziomy emisji CO₂ przypadające na producenta oraz średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ wszystkich nowych pojazdów ciężkich zarejestrowanych w Unii i emisje odniesienia CO₂ zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 na okres sprawozdawczy roku 2019 (Dz.U. L 167 z 12.5.2021, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) W niniejszej dyrektywie należy sprecyzować datę, od której mają zastosowanie dostosowania emisji odniesienia CO₂ przyjęte na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/1242. Państwa członkowskie powinny mieć co najmniej 12 miesięcy na wdrożenie dostosowanych emisji odniesienia CO₂. W celu zapewnienia przewidywalności i uproszczenia dostosowane emisje odniesienia CO₂ powinny mieć zawsze zastosowanie od dnia 1 lipca roku następującego po roku ich publikacji, jeżeli publikacja ta miała miejsce przed dniem 1 lipca, albo od dnia 1 stycznia drugiego roku następującego po roku ich publikacji, jeżeli publikacja ta miała miejsce w dniu 1 lipca lub po tym dniu. Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2025/2545¹⁰ dostosowano jednak emisje odniesienia CO₂ dla podgrup pojazdów 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH, ze skutkiem od okresu sprawozdawczego 2025 r. Zgodnie z definicją „ścieżki redukcji emisji” wprowadzoną w dyrektywie (UE) 2022/362, dostosowane wartości mają zastosowanie od okresu sprawozdawczego rozpoczynającego się po dniu rozpoczęcia stosowania aktu zawierającego te dostosowane wartości. Stosuje się je zatem od dnia 1 lipca 2026 r., a w celu zapewnienia pewności prawa, należy wyraźnie utrzymać datę rozpoczęcia stosowania przypadającą w dniu 1 lipca 2026 r.

¹⁰ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2025/2545 z dnia 15 grudnia 2025 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2025/2335 poprzez określenie dostosowanych emisji odniesienia CO₂ oraz metodyki definiowania pojazdów reprezentatywnych (Dz.U. L, 2025/2545, 16.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) W niniejszej dyrektywie należy zachować znaczenie definicji „ścieżki redukcji emisji” zawartej w dyrektywie 1999/62/WE, a wprowadzonej dyrektywą (UE) 2022/362. Rozporządzeniem (UE) 2024/1610 zmieniono rozporządzenie (UE) 2019/1242 poprzez wprowadzenie celu redukcji emisji CO₂ na 2030 r. wynoszącego 43 %. Zmiana ta wpływa na gradient ścieżki redukcji emisji określonej w dyrektywie 1999/62/WE na lata do 2030 r. włącznie. Niektóre progi dla klas emisji CO₂ na lata do 2030 r. włącznie są zatem bardziej rygorystyczne niż progi na 2031 r. i kolejne lata. Wynikający z tego faktu przebieg ścieżki redukcji emisji nie był zamierzonym skutkiem przyjęcia rozporządzenia (UE) 2024/1610. Należy zatem przywrócić pierwotny przebieg ścieżki redukcji emisji poprzez zmianę dyrektywy 1999/62/WE, aby określić cel redukcji emisji CO₂ wynoszący 30 % do 2030 r. Do czasu rozpoczęcia stosowania tej zmiany, niektóre pojazdy mogą zostać zaklasyfikowane do klasy emisji CO₂ stosując ścieżkę redukcji emisji opartą na celu redukcji emisji CO₂ wynoszącym 43 % do 2030 r. Aby zapewnić równe traktowanie z pojazdami zaklasyfikowanymi do klasy emisji CO₂ po wejściu w życie niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie powinny przeklasyfikować te pojazdy, których klasyfikacja opiera się na celu redukcji emisji wynoszącym 43 %, stosując ścieżkę redukcji emisji opartą na celu redukcji emisji CO₂ wynoszącego 30 % do 2030 r. W celu zapewnienia, aby pojazdy należały do tej samej klasy emisji CO₂, niezależnie od tego, gdzie przemieszczają się w Unii, państwa członkowskie powinny przeklasyfikowywać pojazdy od tej samej daty, a mianowicie daty ostatecznego terminu transpozycji niniejszej dyrektywy.

- (6) W niniejszej dyrektywie należy sprecyzować, w jaki sposób należy klasyfikować do klas emisji CO₂ pojazdy z dokumentacją informacyjną przeznaczoną dla klientów, zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu (UE) 2017/2400, i po raz pierwszy zarejestrowane przed datą rozpoczęcia ścieżki redukcji emisji. W przypadku podgrup pojazdów z okresem odniesienia 2021 lub 2025, jak określono w rozporządzeniu (UE) 2019/1242, istnieje rozbieżność między datą rozpoczęcia ich ścieżki redukcji emisji a terminem dołączenia przez producentów do nowych pojazdów dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów, która została wydana zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/2400. Datą rozpoczęcia biegu ścieżki redukcji emisji podgrupy pojazdów jest pierwszy dzień okresu odniesienia dla tej podgrupy pojazdów, jak określono w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2019/1242. Termin dołączenia przez producentów dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów do nowych pojazdów z danej podgrupy pojazdów określono w rozporządzeniu (UE) 2017/2400. W przypadku tych podgrup pojazdów termin dołączenia przez producentów dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów poprzedza datę rozpoczęcia ścieżki redukcji emisji. W dyrektywie 1999/62/WE nie wskazano, w jaki sposób należy klasyfikować do klas emisji CO₂ pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy przed datą rozpoczęcia ścieżki redukcji emisji. Państwa członkowskie powinny zaklasyfikować pojazdy do danej klasy emisji CO₂, w przypadku gdy właściciel może przedstawić dowody potwierdzające emisje CO₂ pojazdu w dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów. Progi klas emisji CO₂ przed datą rozpoczęcia ścieżki redukcji emisji są takie same jak w pierwszym roku ścieżki redukcji emisji.

- (7) W niniejszej dyrektywie należy sprecyzować, w jaki sposób klasyfikować pojazdy specjalistyczne do klas emisji CO₂. W rozporządzeniu (UE) 2019/1242 wprowadzono rozróżnienie pojazdów specjalistycznych, takich jak pojazdy wykorzystywane do zbierania odpadów lub do robót budowlanych, oraz innych rodzajów pojazdów. Pojazdy te odpowiadają za około 2 % emisji w sektorze pojazdów ciężkich i wykorzystuje się je głównie w miastach. W następstwie przyjęcia rozporządzenia (UE) 2024/1610 pojazdy specjalistyczne są identyfikowane jako takie dopiero po ich pierwszej rejestracji. Dokumentacja informacyjna przeznaczona dla klientów nowego pojazdu nie dostarcza zatem informacji na temat specjalistycznego charakteru pojazdu. W związku z tym pojazdy specjalistycznych nie można uznać za należące do podgrupy pojazdów specjalistycznych, gdy są one sklasyfikowane według klasy emisji CO₂. Ze względów obiektywnych i praktycznych pojazdy specjalistyczne należy traktować jako należące do odpowiedniej podgrupy pojazdów niespecjalistycznych do celów dyrektywy 1999/62/WE.

- (8) Modernizacja, która na ogół oznacza zmianę właściwości technicznych pojazdu po jego pierwszej rejestracji, w tym zmiany fizyczne lub zmiany oprogramowania, mogłaby przyczynić się do redukcji emisji z pojazdu lub wpłynąć na jego wyniki w zakresie emisji. Istniejące ramy prawne nie pozwalają na określenie emisji CO₂ zmodernizowanych pojazdów. Aby umożliwić zaklasyfikowanie zmodernizowanych pojazdów do klas emisji CO₂, z uwzględnieniem wpływu procesu modernizacji, Komisja powinna ocenić warianty określania emisji CO₂ zmodernizowanych pojazdów, biorąc pod uwagę możliwy wpływ na stosowanie i skuteczność rozporządzenia (UE) 2019/1242, oraz, w stosownych przypadkach, powinna przedłożyć wniosek dotyczący zmiany niniejszej dyrektywy. Wobec braku takich ogólnych przepisów dotyczących określania emisji CO₂ zmodernizowanych pojazdów należy w niniejszej dyrektywie sprecyzować, w jaki sposób klasyfikować zmodernizowane pojazdy bezemisyjne do klas emisji CO₂. W rozporządzeniu (UE) 2019/1242 określono cele dla producentów w zakresie redukcji emisji CO₂ nowych pojazdów ciężkich. Zgodnie z tym rozporządzeniem producenci odnoszą korzyści w szczególności z wprowadzania do obrotu pojazdów bezemisyjnych. W dyrektywie 1999/62/WE wspiera się popyt na takie pojazdy poprzez obniżenie opłat infrastrukturalnych i opłat za korzystanie z infrastruktury zgodnie z 5. klasą emisji CO₂. Wadą pojazdów bezemisyjnych jest to, że mają one mniejszy zakres roboczy niż pojazdy konwencjonalne.

Aby zwiększyć zakres roboczy pojazdu bezemisyjnego, możliwe jest zmodernizowanie pojazdu poprzez wymianę zestawu akumulatorów na agregat prądotwórczy zasilany paliwem. Tym samym takie zmodernizowane pojazdy stają się pojazdami hybrydowymi. Zgodnie z dyrektywą 1999/62/WE pojazdy klasyfikuje się do klas emisji CO₂ zgodnie z dokumentacją pojazdu sporządzoną przez producentów przed pierwszą rejestracją pojazdu. Oznacza to, że zgodnie z obecnymi ramami prawnymi takie zmodernizowane pojazdy nadal byłyby objęte obniżonymi opłatami zgodnie z 5. klasą emisji CO₂ mimo korzystania z agregatu prądotwórczego zasilanego paliwem. Dalsze utrzymywanie tego przywileju zakłóca jednak rynek drogowego transportu towarowego na niekorzyść operatorów korzystających z pojazdów bezemisyjnych, które nie są modernizowane, oraz nie odzwierciedla rzeczywistych redukcji emisji w całym cyklu życia takich zmodernizowanych pojazdów do celów rozporządzenia (UE) 2019/1242. W celu zapewnienia, aby wszystkie pojazdy były zaklasyfikowane do klas emisji CO₂ na podstawie wyników uzyskanych z narzędzia symulacyjnego, o którym mowa w rozporządzeniu (UE) 2017/2400 (narzędzia do obliczania poziomu zużycia energii przez pojazd – VECTO), pojazdy bezemisyjne, które w wyniku modernizacji zostały wyposażone w silnik zasilany paliwem, powinny na podstawie dyrektywy 1999/62/WE być traktowane jako należące do 1. klasy emisji CO₂.

- (9) W niniejszej dyrektywie należy sprecyzować sposób klasyfikowania pojazdów dwupaliwowych do klas emisji CO₂. Rozporządzenie (UE) 2017/2400 wymaga od producentów wydawania dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów w odniesieniu do pojazdów dwupaliwowych począwszy od dnia 1 stycznia 2024 r. Niektóre pojazdy dwupaliwowe zostały jednak zarejestrowane przed tą datą bez dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów. Pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy przed tą datą nie mogą podlegać korzystniejszym opłatom za przejazd i mogą być narażone na niekorzystne warunki konkurencji w porównaniu z podobnymi pojazdami, które zostały zarejestrowane w późniejszym terminie. Producenci mają możliwość określenia emisji CO₂ pojazdu, który został już zarejestrowany, przeprowadzając nową symulację uwzględniającą najnowsze wymogi rozporządzenia (UE) 2017/2400. Państwa członkowskie powinny zaakceptować wyniki takich symulacji jako dowód emisji CO₂ pojazdu. Aby zapobiegać wykorzystywaniu wyników symulacji w sposób nieuprawniony, Komisja powinna nadzorować korzystanie z tej możliwości przez producentów. Producent, który zdecyduje się skorzystać z tej możliwości, powinien zatem powiadomić o swoim zamiarze Komisję. Państwa członkowskie powinny akceptować dokument zawierający takie wyniki symulacji wyłącznie wtedy, gdy otrzymają go bezpośrednio od producenta w formacie cyfrowym, ponieważ jest on mniej podatny na fałszerstwa, oraz gdy Komisja wydała pozytywną opinię skierowaną do tego producenta.

- (10) W dyrektywie 1999/62/WE przewidziano rozszerzenie jej zakresu stosowania na podgrupy pojazdów, które są objęte rozporządzeniem (UE) 2017/2400, ale nie są jeszcze objęte rozporządzeniem (UE) 2019/1242. Rozporządzeniem (UE) 2024/1610 rozszerzono jednak zakres stosowania rozporządzenia (UE) 2019/1242, tak aby odpowiadał on zakresowi stosowania rozporządzenia (UE) 2017/2400. Odpowiednie przepisy dyrektywy 1999/62/WE stały się zatem nieaktualne i należy je uchylić w celu uproszczenia tekstu tej dyrektywy.
- (11) Dyrektywą (UE) 2022/362 wprowadzono zróżnicowanie opłat infrastrukturalnych oraz opłat za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów w zależności od ich klasy emisji CO₂ jako wkład w obniżenie emisji CO₂ w transporcie drogowym. W celu promowania wprowadzania pojazdów bezemisyjnych państwa członkowskie miały możliwość czasowego zwolnienia pojazdów bezemisyjnych z opłat drogowych. Aby uzupełnić taki środek, państwo członkowskie powinno mieć możliwość zapewnienia – w odniesieniu do pojazdów niskoemisyjnych – odpowiedniej obniżki opłat infrastrukturalnych lub opłat za korzystanie z infrastruktury. Aby zapewnić komplementarność między środkami wspierającymi popyt na pojazdy bezemisyjne i na pojazdy niskoemisyjne, możliwość ta powinna być dostępna wyłącznie w połączeniu ze środkami stosowanymi do pojazdów bezemisyjnych, a po dniu 30 czerwca 2031 r. powinna być ograniczona do poziomu ustalonej maksymalnej obniżki o 50 %.

- (12) Chociaż wydajne przyczepy mogą zmniejszyć emisje CO₂ z pojazdów konwencjonalnych oraz zwiększyć zasięg pojazdów, niniejsza dyrektywa nie stanowi dla państw członkowskich podstawy prawnej do uwzględnienia cech przyczep przy ustalaniu stawek opłat za przejazd. Komisja powinna ocenić warianty wdrożenia zróżnicowania opłat za przejazd na podstawie cech przyczep. Takie warianty wdrożenia powinny wymagać minimalnego wysiłku ze strony przewoźników oraz powinny być możliwe do wprowadzenia do istniejących systemów opłat za przejazd w sposób racjonalny pod względem kosztów. Komisja powinna wziąć pod uwagę różne technologie i urządzenia dostępne na rynku, w tym modernizację istniejących flot przyczep, oraz całkowite zmniejszenie zużycia energii wynikające z wykorzystania tych technologii i urządzeń. Komisja powinna należycie uwzględnić wyniki wszelkich projektów pilotażowych w tej dziedzinie oraz powinna wziąć pod uwagę obciążenie administracyjne, ograniczenia operacyjne, parametry ekonomiczne technologii dostępnych na rynku oraz racjonalność pod względem kosztów.

- (13) Mechanizmy współpracy między państwami członkowskimi w zakresie wymiany danych związanych z parametrami klasyfikacji pojazdów mogą uprościć procesy administracyjne oraz ułatwić wzajemne uznawanie. W związku z tym Komisja powinna koordynować prace w ramach grupy ekspertów w celu określenia i promowania wymiany najlepszych praktyk oraz przedstawiania sugestii dotyczących wspólnego podejścia. W ramach tych prac należy ocenić stosowność używania istniejących mechanizmów, takich jak elektroniczne świadectwo zgodności pojazdu, wymiana informacji na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520¹¹ oraz wymiana informacji dotyczących danych rejestracyjnych pojazdów.
- (14) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie zapewnienie spójnego stosowania w całej Unii przepisów dotyczących klasyfikacji pojazdów ciężkich do klas emisji CO₂ oraz odpowiedniego zróżnicowania opłat infrastrukturalnych i opłat za korzystanie z infrastruktury, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na ich rozmiary i skutki możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (15) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 1999/62/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii (Dz.U. L 91 z 29.3.2019, s. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

Artykuł 1

W dyrektywie 1999/62/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 28 otrzymuje brzmienie:

„28) »emisje CO₂« pojazdu ciężkiego oznaczają jego indywidualny poziom emisji CO₂ (gCO₂/t-km), jeżeli jest to pojazd ciężarowy, lub jego indywidualny poziom emisji CO₂ (gCO₂/p-km), jeżeli jest to autokar lub autobus, jak przewidziano w jego dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów określonej w części II załącznika IV do rozporządzenia Komisji (UE) 2017/2400*;

* Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 z dnia 12 grudnia 2017 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 (Dz.U. L 349 z 29.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).”;

b) pkt 29 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) pojazd ciężki, o którym mowa w art. 3 pkt 11 lit. a) lub b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242^{*}; lub

^{*} 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 dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).”;

c) pkt 30 otrzymuje brzmienie:

„30) »niskoemisyjny pojazd ciężki« oznacza niskoemisyjny pojazd ciężki zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 12 rozporządzenia (UE) 2019/1242;”;

d) pkt 35 otrzymuje brzmienie:

„35) »grupa pojazdów« oznacza grupę pojazdów, o której mowa w art. 4 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) 2017/2400;”;

e) pkt 37 otrzymuje brzmienie:

„37) »ścieżka redukcji emisji« podgrupy pojazdów (sg) oznacza ścieżkę redukcji emisji CO₂ w odniesieniu do pojazdów ciężarowych (ET_{sg,Y}) lub autobusów i autokarów (ETp_{sg,Y}), określoną zgodnie z pkt 5.1.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/1242 i dostosowaną w następujący sposób:

a) dla lat $Y \leq 2030$ cel redukcji emisji CO₂ dla roku 2030 (rf_{sg,Y} lub rfp_{sg,Y}, gdzie $Y = 2030$) wynosi 30 %; oraz

b) dla lat $Y > 2030$ współczynnik docelowy (RET_{sg,Y} lub RETp_{sg,Y}) wynosi 0,7;”;

f) pkt 38 otrzymuje brzmienie:

„38) »emisje odniesienia CO₂« oznaczają emisje odniesienia CO₂ zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242;”;

2) art. 2 ust. 2 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„2) Do celów ust. 1 pkt 3:”;

3) w art. 7ga wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie różnicują opłaty infrastrukturalne oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów ciężkich zgodnie z niniejszym artykułem.

Państwa członkowskie stosują to zróżnicowanie do podgrup pojazdów objętych rozporządzeniem (UE) 2019/1242 w następstwie opublikowania emisji odniesienia CO₂ tych podgrup pojazdów zgodnie z art. 11 ust. 1 tego rozporządzenia. Zróżnicowanie to stosuje się od dnia 1 lipca roku następującego po roku takiej publikacji, jeżeli publikacja miała miejsce przed dniem 1 lipca, albo od dnia 1 stycznia drugiego roku następującego po roku takiej publikacji, jeżeli publikacja miała miejsce w dniu 1 lipca lub po tym dniu. Jednakże w przypadku podgrup pojazdów 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH państwa członkowskie rozpoczynają stosowanie tego zróżnicowania najpóźniej od dnia 13 maja 2023 r.

Państwa członkowskie stosują emisje odniesienia CO₂ dostosowane na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/1242 od dnia 1 lipca roku następującego po roku publikacji dostosowanych emisji odniesienia CO₂, jeżeli publikacja miała miejsce przed dniem 1 lipca, albo od dnia 1 stycznia drugiego roku następującego po roku takiej publikacji, jeżeli publikacja miała miejsce w dniu 1 lipca lub po tym dniu. Jednakże w przypadku podgrup pojazdów 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH państwa członkowskie rozpoczynają stosowanie dostosowanych emisji odniesienia CO₂ od dnia 1 lipca 2026 r.

Bez uszczerbku dla ulg w stawkach przewidzianych w ust. 3 niniejszego artykułu, państwa członkowskie mogą od dnia 24 marca 2022 r. do dnia 30 czerwca 2031 r. przewidzieć obniżone stawki opłat infrastrukturalnych lub opłat za korzystanie z infrastruktury, lub zwolnienia z obowiązku uiszczania opłat infrastrukturalnych lub opłat za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów bezemisyjnych należących do dowolnej grupy pojazdów. W tym okresie państwa członkowskie mogą stosować – pod warunkiem, że w odniesieniu do pojazdów bezemisyjnych obowiązuje zwolnienie z obowiązku uiszczania opłat infrastrukturalnych lub opłat za korzystanie z infrastruktury – odpowiednią obniżkę stawki opłaty infrastrukturalnej lub opłaty za korzystanie z infrastruktury w odniesieniu do pojazdów niskoemisyjnych, która musi być ograniczona do 75 % w porównaniu z opłatą mającą zastosowanie do pojazdów w 1. klasie emisji CO₂, jak określono w ust. 2 niniejszego artykułu. Od dnia 1 lipca 2031 r. ulgi dla pojazdów bezemisyjnych muszą być ograniczone do 75 % w porównaniu z opłatą mającą zastosowanie do pojazdów w 1. klasie emisji CO₂. Od dnia 1 lipca 2031 r. obniżka stawki opłat infrastrukturalnych lub opłat za korzystanie z infrastruktury dla pojazdów niskoemisyjnych może być stosowana wyłącznie, jeżeli w odniesieniu do pojazdów bezemisyjnych obowiązuje wyższa ulga, oraz musi być ograniczona do 50 % w porównaniu z opłatą mającą zastosowanie do pojazdów w 1. klasie emisji CO₂.”;

b) w ust. 2 dodaje się akapity w brzmieniu:

„Państwa członkowskie zapewniają, aby pojazdy, które zostały sklasyfikowane w 1. lub 2. klasie emisji CO₂, stosując ścieżkę redukcji emisji opartą na celu redukcji emisji CO₂ do 2030 r. wynoszącym 43 %, zostały przeklasyfikowane stosując ścieżkę redukcji emisji opartą na celu redukcji emisji CO₂ do 2030 r. wynoszącym 30 %.

Państwa członkowskie uznają za kwalifikujące się do klasyfikacji w klasie emisji CO₂ wszystkie pojazdy, w odniesieniu do których użytkownik dróg może przedstawić dowody emisji CO₂ w dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów wydanej zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) 2017/2400. Jeżeli data pierwszej rejestracji pojazdu przypada przed datą rozpoczęcia ścieżki redukcji emisji podgrupy pojazdów, do której należy pojazd, zastosowanie mają wartości z pierwszego roku ścieżki redukcji emisji tej podgrupy.

Państwa członkowskie traktują pojazdy specjalistyczne, zgodnie z definicją zawartą w art. 3 pkt 9 rozporządzenia (UE) 2019/1242, jako pojazdy należące do odpowiedniej podgrupy pojazdów niespecjalistycznych.

Państwa członkowskie nie stosują obniżonych opłat zgodnie z 5. klasą emisji CO₂ do pojazdów bezemisyjnych, które zostały zmodernizowane przez doposażenie w silnik zasilany paliwem wytwarzający energię elektryczną lub wspomagający napęd pojazdu. Zamiast tego państwa członkowskie stosują opłaty zgodnie z 1. klasą emisji CO₂.

Producenci pojazdów mogą korzystać z narzędzia symulacyjnego, o którym mowa w art. 5 rozporządzenia (UE) 2017/2400, w celu określenia emisji CO₂ pojazdu dwupaliwowego zdefiniowanego w art. 3 pkt 21 rozporządzenia (UE) 2017/2400 po dacie jego produkcji, w przypadku gdy data produkcji tego pojazdu przypada przed dniem 1 stycznia 2024 r. Producent, który zamierza skorzystać z tej możliwości, powiadamia Komisję o swoim zamiarze, a Komisja decyduje, czy producent ten może korzystać z narzędzia symulacyjnego do celu określonego w niniejszym akapicie, oraz przekazuje swoją decyzję temu producentowi. Do celów klasyfikacji pojazdu w klasie emisji CO₂ państwa członkowskie akceptują symulację sporządzoną przez producentów jako dowód emisji CO₂ pojazdu, pod warunkiem że dany producent prześle danemu państwu członkowskiemu wyniki tej symulacji bezpośrednio i w formacie cyfrowym wraz z decyzją Komisji przekazaną temu producentowi.”;

- c) uchyla się ust. 7;

d) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„12. Do dnia 30 czerwca 2029 r. Komisja oceni następujące warianty:

- a) umożliwienie państwom członkowskim różnicowania stawek opłat za przejazd w zależności od cech przyczep, z uwzględnieniem szczególnych warunków w poszczególnych państwach członkowskich, takich jak niejednorodność flot przyczep, różne technologie i urządzenia dostępne na rynku oraz całkowite zmniejszenie zużycia energii w wyniku stosowania tych technologii i urządzeń; oraz
- b) określenie emisji CO₂ zmodernizowanych pojazdów silnikowych i przyczep.

Komisja weźmie pod uwagę możliwy wpływ wariantów, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, na stosowanie i skuteczność rozporządzenia (UE) 2019/1242. Komisja należycie uwzględni wyniki wszelkich projektów pilotażowych w tej dziedzinie, a także weźmie pod uwagę obciążenie administracyjne, ograniczenia operacyjne, parametry ekonomiczne technologii dostępnych na rynku oraz racjonalność pod względem kosztów. Na podstawie tej oceny Komisja może w stosownych przypadkach przedłożyć wniosek ustawodawczy w celu zmiany niniejszej dyrektywy.”;

4) art. 8 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku wspólnego systemu opłat za korzystanie z infrastruktury, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, ostatecznym terminem stosowania zróżnicowań, o których mowa w art. 7ga ust. 1, dla podgrup pojazdów 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH jest dzień 25 marca 2025 r.”;

5) w art. 9b dodaje się akapit w brzmieniu:

„Aby ułatwić wymianę informacji o pojazdach, odnoszących się do parametrów klasyfikacji pojazdów, zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 17 dyrektywy (UE) 2019/520, oraz mając na celu dążenie do wzajemnego uznawania przez państwa członkowskie do celów klasyfikacji pojazdów oraz egzekwowania przepisów ich dotyczących, Komisja koordynuje prace w ramach grupy ekspertów, o której mowa w art. 9e ust. 4, w celu określenia i promowania wymiany najlepszych praktyk oraz przedstawienia sugestii dotyczących wspólnego podejścia.”.

Artykuł 2

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie do dnia 31 grudnia 2027 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Od dnia 1 stycznia 2028 r. państwa członkowskie stosują środki niezbędne do zapewnienia zgodności z:

- a) art. 1 pkt 1 lit. e) niniejszej dyrektywy; oraz
- b) art. 1 pkt 3 lit. b) niniejszej dyrektywy w zakresie, w jakim w literze tej dodaje się akapit trzeci do art. 7ga ust. 2 dyrektywy 1999/62/WE.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

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
