



EURÓPSKA ÚNIA

EURÓPSKY PARLAMENT

RADA

V Bruseli 14. októbra 2026
(OR. en)

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466

LEGISLATÍVNE AKTY A INÉ PRÁVNE AKTY

Predmet:	SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES, pokiaľ ide o diferenciáciu poplatkov za ťažké úžitkové vozidlá na základe ich emisií CO ₂ , a s cieľom objasniť a zjednodušiť určité ustanovenia
----------	--

**SMERNICA
EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2026/...**

Z ...,

**ktorou sa mení smernica 1999/62/ES, pokiaľ ide o diferenciáciu poplatkov
za ťažké úžitkové vozidlá na základe ich emisií CO₂,
a s cieľom objasniť a zjednodušiť určité ustanovenia**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanoviská Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom²,

¹ Ú. v. EÚ C, C/2023/874, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj>
a Ú. v. EÚ C, C/2026/880, 27.2.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj>.

² Pozícia Európskeho parlamentu zo 7. októbra 2026 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z ...

keďže:

- (1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/362³, ktorou sa zmenila smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES⁴, sa posilnili zásady „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“ zavedením povinných poplatkov pre určité vozidlá na základe ich emisií CO₂, a to buď diferenciáciou poplatkov za infraštruktúru a užívateľských poplatkov podľa emisií CO₂ vozidiel, alebo uplatnením poplatku za externé náklady v dôsledku emisií CO₂.

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/362 z 24. februára 2022, ktorou sa menia smernice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EÚ) 2019/520, pokiaľ ide o poplatky za používanie určitej dopravnej infraštruktúry vozidlami (Ú. v. EÚ L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (Ú. v. ES L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (2) Je vhodné objasniť a zjednodušiť určité ustanovenia smernice 1999/62/ES s cieľom zohľadniť zmeny, ktoré sa nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1610⁵ zaviedli v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242⁶, ako aj zmeny, ktoré sa nariadením Komisie (EÚ) 2022/1379⁷ zaviedli v nariadení Komisie (EÚ) 2017/2400⁸.

⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1610 zo 14. mája 2024, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2019/1242, pokiaľ ide o sprísnenie emisných noriem CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a zavedenie povinností nahlasovania, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2018/858 a ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2018/956 (Ú. v. EÚ L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

⁷ Nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1379 z 5. júla 2022, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2017/2400, pokiaľ ide o určovanie emisií CO₂ a spotreby paliva stredne ťažkých a ťažkých nákladných vozidiel a ťažkých autobusov a s cieľom zaviesť elektrické vozidlá a iné nové technológie (Ú. v. EÚ L 212, 12.8.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).

⁸ Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 z 12. decembra 2017, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o určovanie emisií CO₂ spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L 349, 29.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

- (3) V tejto smernici by sa mal objasniť deň, od ktorého sa uplatňuje povinnosť diferencovať cestné poplatky na základe emisií CO₂ pre podskupinu vozidiel. Preto by sa v tejto smernici malo konzistentne odkazovať na uverejnenie referenčných emisií CO₂ podskupiny vozidiel prijatých v súlade s článkom 11 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242. Touto smernicou by sa takisto mal vnútroštátnym orgánom a poskytovateľom mýtnych služieb poskytnúť dostatočný čas na zavedenie klasifikácie vozidiel týchto podskupín vozidiel do tried emisií CO₂. Členské štáty by mali mať na zavedenie diferenciácie cestných poplatkov pre nové podskupiny vozidiel aspoň 12 mesiacov po uverejnení svojich referenčných emisií CO₂. Na účely predvídateľnosti a zjednodušenia by sa takáto diferenciácia mala vždy uplatňovať buď od 1. júla roka nasledujúceho po roku, v ktorom sa uverejnili referenčné emisie CO₂ novej podskupiny vozidiel, ak k tomuto uverejneniu došlo pred 1. júlom, alebo od 1. januára druhého roka nasledujúceho po roku uverejnenia referenčných emisií CO₂ novej podskupiny vozidiel, ak k tomuto uverejneniu došlo 1. júla alebo neskôr. Pokiaľ ide o podskupiny vozidiel, na ktoré sa pôvodne vzťahovalo nariadenie (EÚ) 2019/1242, povinnosť diferencovať cestné poplatky sa uplatňuje od 13. mája 2023, teda dva roky po dni uverejnenia vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2021/781⁹.

⁹ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2021/781 z 10. mája 2021 o uverejnení zoznamu uvádzajúceho určité hodnoty emisií CO₂ jednotlivých výrobcov, ako aj priemerné špecifické emisie CO₂ všetkých nových ťažkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v Únii a referenčné emisie CO₂ podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 za nahlasovacie obdobie roku 2019 (Ú. v. EÚ L 167, 12.5.2021, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) V tejto smernici by sa mal objasniť deň, od ktorého sa uplatňujú úpravy referenčných emisií CO₂ prijaté podľa článku 11 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2019/1242. Členské štáty by mali mať na zavedenie upravených referenčných emisií CO₂ aspoň 12 mesiacov. Na účely predvídateľnosti a zjednodušenia by sa upravené referenčné emisie CO₂ mali vždy uplatňovať buď od 1. júla roka nasledujúceho po roku ich uverejnenia, ak k tomuto uverejneniu došlo pred 1. júlom, alebo od 1. januára druhého roka nasledujúceho po roku ich uverejnenia, ak k tomuto uverejneniu došlo 1. júla alebo neskôr. Okrem toho sa vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2025/2545¹⁰ upravili referenčné emisie CO₂ pre podskupiny vozidiel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH, ktoré sa uplatňujú od nahlasovacieho obdobia roku 2025. V zmysle vymedzenia pojmu „trajektória znižovania emisií“, zavedeného smernicou (EÚ) 2022/362, sa upravené hodnoty uplatňujú od nahlasovacieho obdobia, ktoré sa začína po dni začatia uplatňovania aktu obsahujúceho uvedené upravené hodnoty. Preto sa uplatňujú od 1. júla 2026, pričom s cieľom zabezpečiť právnu istotu by sa ako deň začatia uplatňovania mal výslovne zachovať 1. júl 2026.

¹⁰ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2025/2545 z 15. decembra 2025, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2025/2335 stanovením upravených referenčných emisií CO₂ a špecifikovaním metodiky na vymedzenie reprezentatívnych vozidiel (Ú. v. EÚ L, 2025/2545, 16.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) Touto smernicou by sa mal zachovať význam vymedzenia pojmu „trajektória znižovania emisií“ v smernici 1999/62/ES, ako sa zaviedlo smernicou (EÚ) 2022/362. Nariadením (EÚ) 2024/1610 sa zmenilo nariadenie (EÚ) 2019/1242, a to zavedením cieľa zníženia emisií CO₂ do roku 2030 o 43 %. Uvedenou zmenou je ovplyvnený gradient trajektórie znižovania emisií vymedzenej v smernici 1999/62/ES pre roky do roku 2030 vrátane. Určité prahové hodnoty pre triedy emisií CO₂ pre roky do roku 2030 vrátane sú preto prísnejšie ako prahové hodnoty pre rok 2031 a nasledujúce roky. Výsledná podoba trajektórie znižovania emisií nebola zamýšľaným dôsledkom prijatia nariadenia (EÚ) 2024/1610. Mala by sa preto obnoviť pôvodná podoba trajektórie znižovania emisií tým, že sa zmení smernica 1999/62/ES s cieľom stanoviť cieľ zníženia emisií CO₂ do roku 2030 o 30 %. Kým sa uvedená zmena nezačne uplatňovať, je možné, že určité vozidlá budú klasifikované do triedy emisií CO₂ s použitím trajektórie znižovania emisií na základe cieľa zníženia emisií CO₂ do roku 2030 o 43 %. S cieľom zabezpečiť rovnaké zaobchádzanie s vozidlami, ktoré sú klasifikované do triedy emisií CO₂ po nadobudnutí účinnosti tejto smernice, by členské štáty mali preklasifikovať tie vozidlá, ktoré sú klasifikované na základe cieľa zníženia emisií CO₂ o 43 %, použitím trajektórie znižovania emisií na základe cieľa zníženia emisií CO₂ do roku 2030 o 30 %. Na zabezpečenie toho, aby vozidlá patrili do rovnakej triedy emisií CO₂ bez ohľadu na to, kde v Únii sa pohybujú, by členské štáty mali uplatňovať uvedené preklasifikovanie od rovnakého dňa, konkrétne najneskoršieho dňa transpozície tejto smernice.

- (6) V tejto smernici by sa malo objasniť, ako klasifikovať do tried emisií CO₂ vozidlá, ku ktorým je priložená informačná dokumentácia pre zákazníka v zmysle vymedzenia v nariadení (EÚ) 2017/2400 a ktoré sú prvýkrát zaevidované pred dňom začiatku trajektórie znižovania emisií. V prípade podskupín vozidiel s referenčným obdobím roku 2021 alebo 2025, ako sa stanovuje v nariadení (EÚ) 2019/1242, existuje nesúlad medzi dňom začiatku ich trajektórií znižovania emisií a lehotou, do ktorej majú výrobcovia poskytnúť k novým vozidlám informačnú dokumentáciu pre zákazníka vydanú v súlade s nariadením (EÚ) 2017/2400. Dňom začiatku trajektórie znižovania emisií podskupiny vozidiel je prvý deň referenčného obdobia pre danú podskupinu vozidiel, ako sa stanovuje v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242. Lehota, do ktorej majú výrobcovia poskytnúť k novým vozidlám podskupiny vozidiel informačnú dokumentáciu pre zákazníka, sa stanovuje v nariadení (EÚ) 2017/2400. V prípade uvedených podskupín vozidiel lehota pre výrobcov na poskytnutie informačnej dokumentácie pre zákazníka predchádza dňu začiatku trajektórie znižovania emisií. V smernici 1999/62/ES sa neuvádza, ako klasifikovať do emisných tried CO₂ vozidlá, ktoré boli prvýkrát zaevidované pred dňom začiatku trajektórie znižovania emisií. Členské štáty by mali do triedy emisií CO₂ klasifikovať tie vozidlá, pri ktorých môže ich vlastník predložiť dôkaz o emisiách CO₂ daného vozidla v informačnej dokumentácii pre zákazníka. Prahové hodnoty tried emisií CO₂ pred dňom začiatku trajektórie znižovania emisií sú prahové hodnoty prvého roka trajektórie znižovania emisií.

- (7) V tejto smernici by sa malo objasniť, ako klasifikovať do tried emisií CO₂ profesionálne vozidlá. V nariadení (EÚ) 2019/1242 sa profesionálne vozidlá, ako sú vozidlá používané na zber odpadu alebo stavebné práce, rozlišujú od iných typov vozidiel. Na uvedené vozidlá pripadajú približne 2 % emisií v odvetví ťažkých úžitkových vozidiel, pričom sa prevádzkujú najmä v mestách. Od prijatia nariadenia (EÚ) 2024/1610 sa profesionálne vozidlá ako také identifikujú až po ich prvej evidencii. V informačnej dokumentácii pre zákazníka týkajúcej sa nového vozidla sa preto neuvádzajú informácie o profesionálnej povahe vozidla. Profesionálne vozidlá preto nemožno považovať za vozidlá patriace do podskupiny pre profesionálne vozidlá, keď sú klasifikované do triedy emisií CO₂. Z objektívnych a praktických dôvodov by sa profesionálne vozidlá mali na účely smernice 1999/62/ES považovať za vozidlá patriace do príslušnej podskupiny vozidiel, ktoré neslúžia na profesionálne použitie.

- (8) Modernizácia, ktorá vo všeobecnosti znamená zmenu technických vlastností vozidla po jeho prvej evidencii a zahŕňa aj fyzické alebo softvérové zmeny, by mohla podporiť zníženie emisií vozidla alebo ovplyvniť jeho emisné vlastnosti. Existujúci právny rámec neumožňuje určenie emisií CO₂ modernizovaných vozidiel. V snahe umožniť klasifikáciu modernizovaných vozidiel do tried emisií CO₂ s prihliadnutím na účinok procesu modernizácie by Komisia mala posúdiť možnosti určovania emisií CO₂ z modernizovaných vozidiel s prihliadnutím na možný vplyv na uplatňovanie a účinnosť nariadenia (EÚ) 2019/1242 a vo vhodných prípadoch by mala predložiť návrh na zmenu tejto smernice. V prípade absencie takýchto všeobecných pravidiel určovania emisií CO₂ z modernizovaných vozidiel by sa v tejto smernici mal objasniť spôsob klasifikácie modernizovaných vozidiel s nulovými emisiami do tried emisií CO₂. V nariadení (EÚ) 2019/1242 sa pre výrobcov stanovujú cieľové hodnoty zníženia emisií CO₂ z nových ťažkých úžitkových vozidiel. Podľa uvedeného nariadenia majú výrobcovia prospech najmä z uvádzania vozidiel s nulovými emisiami na trh. Smernicou 1999/62/ES sa podporuje dopyt po uvedených vozidlách priznaním znížených poplatkov za infraštruktúru a užívateľských poplatkov v súlade s triedou emisií CO₂ 5. Existujúca nevýhoda vozidiel s nulovými emisiami spočíva v tom, že majú kratší prevádzkový dojazd ako konvenčné vozidlá.

S cieľom predĺžiť prevádzkový dojazd vozidla s nulovými emisiami je možné vozidlo modernizovať nahradením sady batérií palivovým generátorom. Takéto modernizované vozidlá sa stávajú hybridnými vozidlami. Podľa smernice 1999/62/ES sú vozidlá klasifikované do tried emisií CO₂ podľa dokumentácie o vozidle, ktorú výrobcovia vypracovali pred prvou evidenciou vozidla. To znamená, že podľa súčasného legislatívneho rámca by sa na takéto modernizované vozidlá naďalej uplatňovali znížené poplatky v súlade s triedou emisií CO₂ 5, hoci používajú palivový generátor. Pokračujúce uplatňovanie uvedenej výhody však narúša trh cestnej nákladnej dopravy v neprospech prevádzkovateľov používajúcich vozidlá s nulovými emisiami, ktoré nie sú modernizované, a neodráža skutočné zníženia emisií počas životnosti takýchto modernizovaných vozidiel na účely nariadenia (EÚ) 2019/1242. S cieľom zabezpečiť, aby boli všetky vozidlá klasifikované do tried emisií CO₂ na základe výsledkov simulačného nástroja, ktorý sa uvádza v nariadení (EÚ) 2017/2400 (nástroj na výpočet spotreby energie vozidla – VECTO), by sa preto vozidlá s nulovými emisiami, ktoré boli modernizované palivovým motorom, mali podľa smernice 1999/62/ES považovať za vozidlá patriace do triedy emisií CO₂ 1.

- (9) V tejto smernici by sa malo objasniť, ako klasifikovať do tried emisií CO₂ dvojpalivové vozidlá. Nariadením (EÚ) 2017/2400 sa od výrobcov vyžaduje, aby od 1. januára 2024 vydávali informačnú dokumentáciu pre zákazníka pre dvojpalivové vozidlá. Niektoré dvojpalivové vozidlá však boli pred týmto dňom zaevidované bez informačnej dokumentácie pre zákazníka. Vozidlá, ktoré boli prvýkrát zaevidované pred týmto dňom, nemajú prístup k výhodnejším sadzbám a v porovnaní s podobnými vozidlami, ktoré boli zaevidované k neskoršiemu dňu, môžu byť vystavené konkurenčnej nevýhode. Výrobcovia majú možnosť určiť emisie CO₂ vozidla, ktoré už bolo zaevidované, vykonaním novej simulácie, v ktorej sa zohľadnia najnovšie požiadavky nariadenia (EÚ) 2017/2400. Členské štáty by mali akceptovať výsledok takýchto simulácií ako dôkaz emisií CO₂ vozidla. Komisia by mala zabrániť využívaniu neschválených výsledkov simulácie tak, že bude dohliadať na využívanie uvedenej možnosti výrobcami. Výrobca, ktorý sa rozhodne využiť uvedenú možnosť, by preto mal o svojom zámere informovať Komisiu. Členské štáty by dokument obsahujúci takéto výsledky simulácie mali akceptovať len vtedy, ak ho dostanú priamo od výrobcu v digitálnom formáte, pretože sa tak znižuje riziko podvodov, a ak tomuto výrobcovi bolo určené kladné rozhodnutie Komisie.

- (10) V smernici 1999/62/ES sa stanovuje rozšírenie jej rozsahu pôsobnosti tak, aby zahŕňala podskupiny vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2017/2400, ale ešte sa na ne nevzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/1242. Nariadením (EÚ) 2024/1610 sa však rozšíril rozsah pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/1242 tak, aby zodpovedal rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2017/2400. Príslušné ustanovenia smernice 1999/62/ES sa preto stali zastaranými a mali by sa vypustiť, aby sa zjednodušilo znenie uvedenej smernice.
- (11) Smernicou (EÚ) 2022/362 sa zaviedla diferenciácia poplatkov za infraštruktúru a užívateľských poplatkov v prípade vozidiel v závislosti od ich triedy emisií CO₂, a to ako príspevok k zníženiu emisií CO₂ z cestnej dopravy. Na podporu zavádzania vozidiel s nulovými emisiami sa členským štátom umožnilo dočasne udeliť vozidlám s nulovými emisiami výnimku z platenia cestných poplatkov. Ako doplnok k takémuto opatreniu by členské štáty mali mať možnosť stanoviť v prípade vozidiel s nízkymi emisiami primerané zníženie vo vzťahu k poplatkom za infraštruktúru alebo užívateľským poplatkom. Na zabezpečenie komplementarity medzi opatreniami na podporu dopytu po vozidlách s nulovými emisiami a vozidlách s nízkymi emisiami by uvedená možnosť mala byť k dispozícii len v kombinácii s opatreniami uplatňovanými na vozidlá s nulovými emisiami a po 30. júni 2031 by sa mala obmedziť na úroveň stanoveného maximálneho zníženia o 50 %.

- (12) Hoci efektívne prípojné vozidlá môžu znížiť emisie CO₂ konvenčných vozidiel a zvýšiť dojazd vozidiel, táto smernica neposkytuje členským štátom právny základ na to, aby pri stanovovaní mýtnych sadzieb mohli zohľadniť vlastnosti prípojných vozidiel. Komisia by mala posúdiť možnosti zaviesť diferenciáciu mýta na základe vlastností prípojných vozidiel. Takéto možnosti vykonávania by si mali vyžadovať minimálne úsilie prevádzkovateľov dopravy a malo by byť možné zaviesť ich do existujúcich mýtnych systémov nákladovo efektívnym spôsobom. Komisia by mala zvážiť rôzne technológie a zariadenia dostupné na trhu vrátane modernizácie existujúcich vozových parkov prípojných vozidiel, ako aj celkové zníženie spotreby energie vyplývajúce z využívania uvedených technológií a zariadení. Komisia by mala náležite zohľadniť výsledky všetkých pilotných projektov v uvedenej oblasti, a tiež by mala zvážiť administratívne zaťaženie, prevádzkové obmedzenia, hospodárske parametre technológií dostupných na trhu a nákladovú efektívnosť.

- (13) Mechanizmy spolupráce medzi členskými štátmi týkajúce sa výmeny údajov o parametroch klasifikácie vozidiel môžu zjednodušiť administratívne postupy a uľahčiť vzájomné uznávanie. Komisia by preto mala koordinovať prácu v rámci skupiny expertov s cieľom identifikovať a podporovať výmenu najlepších postupov a predkladať návrhy na spoločný prístup. V rámci uvedenej práce by sa malo posúdiť, či je vhodné využiť existujúce mechanizmy, ako sú elektronické osvedčenie o zhode vozidla, výmena informácií na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/520¹¹ a výmena informácií o údajoch o evidencii vozidiel.
- (14) Keďže ciele tejto smernice, a to zabezpečiť jednotné uplatňovanie pravidiel klasifikácie ťažkých úžitkových vozidiel do tried emisií CO₂ a zodpovedajúce diferencovanie poplatkov za infraštruktúru a užívateľských poplatkov v celej Únii, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov ich rozsahu a dôsledkov ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (15) Smernica 1999/62/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

¹¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/520 z 19. marca 2019 o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov a uľahčení cezhraničnej výmeny informácií o neuhradenom cestnom mýte v Únii (Ú. v. EÚ L 91, 29.3.2019, s. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

Článok 1

Smernica 1999/62/ES sa mení takto:

1. Článok 2 ods. 1 sa mení takto:

a) bod 28 sa nahrádza takto:

„28. „emisie CO₂“ z ťažkého úžitkového vozidla sú špecifické emisie CO₂ (gCO₂/t-km) daného vozidla, ak ide o ťažké nákladné vozidlo, alebo jeho špecifické emisie CO₂ (gCO₂/p-km), ak ide o autokar alebo autobus, uvedené v informačnej dokumentácii pre zákazníka stanovenej v časti II prílohy IV k nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/2400*;

* Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2400 z 12. decembra 2017, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokiaľ ide o určovanie emisií CO₂ a spotreby paliva ťažkých úžitkových vozidiel a ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES a nariadenie Komisie (EÚ) č. 582/2011 (Ú. v. EÚ L 349, 29.12.2017, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).“;

b) v bode 29 sa písmeno a) nahrádza takto:

„a) ťažké úžitkové motorové vozidlo uvedené v článku 3 bode 11 písm. a) alebo b) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242* alebo

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1242 z 20. júna 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové ťažké úžitkové vozidlá a menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EÚ) 2018/956 a smernica Rady 96/53/ES (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).“;

c) bod 30 sa nahrádza takto:

„30. „ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami“ je ťažké úžitkové vozidlo s nízkymi emisiami v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 12 nariadenia (EÚ) 2019/1242;“;

d) bod 35 sa nahrádza takto:

„35. „skupina vozidiel“ je skupina vozidiel uvedená v článku 4 prvom odseku nariadenia (EÚ) 2017/2400;“;

e) bod 37 sa nahrádza takto:

„37. „trajektória znižovania emisií“ podskupiny vozidiel (sg) je trajektória znižovania emisií CO₂ ťažkých nákladných vozidiel (ET_{sg,Y}) alebo autobusov a autokarov (ETp_{sg,Y}) určená v súlade s bodom 5.1.2.1 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/1242 a upravená takto:

- a) pre roky $Y \leq 2030$ cieľ zníženia emisií CO₂ do roku 2030 (rf_{sg,Y} alebo rfp_{sg,Y}, kde $Y = 2030$) predstavuje 30 % a
- b) pre roky $Y > 2030$ cieľový faktor (RET_{sg,Y} alebo RETp_{sg,Y}) predstavuje 0,7;“;

f) bod 38 sa nahrádza takto:

„38. „referenčné emisie CO₂“ sú referenčné emisie CO₂ v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 1 nariadenia (EÚ) 2019/1242;“

2. V článku 2 ods. 2 sa úvodná časť nahrádza takto:

„2. Na účely odseku 1 bodu 3:“

3. Článok 7ga sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty diferencujú poplatky za infraštruktúru a užívateľské poplatky pri ťažkých úžitkových vozidlách v súlade s týmto článkom.

Členské štáty uplatňujú uvedenú diferenciáciu na podskupiny vozidiel, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2019/1242 po uverejnení referenčných emisií CO₂ uvedených podskupín vozidiel v súlade s článkom 11 ods. 1 uvedeného nariadenia. Uvedená diferenciácia sa uplatňuje buď od 1. júla roka nasledujúceho po roku takéhoto uverejnenia, ak k uverejneniu došlo pred 1. júlom, alebo od 1. januára druhého roka nasledujúceho po roku takéhoto uverejnenia, ak k uverejneniu došlo 1. júla alebo neskôr. V prípade podskupín vozidiel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH však členské štáty uplatňujú uvedenú diferenciáciu najneskôr od 13. mája 2023.

Členské štáty uplatňujú referenčné emisie CO₂ v zmysle úprav podľa článku 11 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2019/1242 buď od 1. júla roka nasledujúceho po roku uverejnenia upravených referenčných emisií CO₂, ak k uverejneniu došlo pred 1. júlom, alebo od 1. januára druhého roka nasledujúceho po roku takéhoto uverejnenia, ak k uverejneniu došlo 1. júla alebo neskôr. V prípade podskupín vozidiel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH však členské štáty uplatňujú referenčné emisie CO₂ v zmysle úprav od 1. júla 2026.

Bez toho, aby bolo dotknuté zníženie sadzieb stanovené v odseku 3 tohto článku, môžu členské štáty v prípade vozidiel s nulovými emisiami z ktorejkoľvek skupiny vozidiel na obdobie od 24. marca 2022 do 30. júna 2031 stanoviť znížené sadzby poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov alebo výnimky z povinnosti platiť poplatky za infraštruktúru alebo užívateľské poplatky. Ak je v prípade vozidiel s nulovými emisiami zavedená výnimka z povinnosti platiť poplatky za infraštruktúru alebo užívateľské poplatky, členské štáty môžu počas tohto obdobia uplatňovať v prípade vozidiel s nízkymi emisiami náležité zníženie sadzby poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov, ktoré sa obmedzuje na 75 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na vozidlá v triede emisií CO₂ 1, ako sa stanovuje v odseku 2 tohto článku. Od 1. júla 2031 sa zníženia v prípade vozidiel s nulovými emisiami obmedzujú na 75 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na vozidlá v triede emisií CO₂ 1. Od 1. júla 2031 možno zníženie sadzby poplatkov za infraštruktúru alebo užívateľských poplatkov v prípade vozidiel s nízkymi emisiami uplatňovať len vtedy, ak je v prípade vozidiel s nulovými emisiami zavedená vyššia sadzba zníženia, pričom sa obmedzuje na 50 % v porovnaní s poplatkom uplatniteľným na vozidlá v triede emisií CO₂ 1.“;

b) v odseku 2 sa dopĺňajú tieto pododseky:

„Členské štáty zabezpečia, aby sa vozidlá, ktoré boli klasifikované do triedy emisií CO₂ 1 alebo 2 s použitím trajektórie znižovania emisií na základe cieľa zníženia emisií CO₂ do roku 2030 o 43 %, preklasifikovali s použitím trajektórie znižovania emisií založenej na ciele zníženia emisií CO₂ do roku 2030 o 30 %.

Členské štáty považujú za oprávnené na klasifikáciu do triedy emisií CO₂ všetky vozidlá, pri ktorých môže účastník cestnej premávky poskytnúť dôkaz o emisiách CO₂ v informačnej dokumentácii pre zákazníka vydanej v súlade s článkom 9 nariadenia (EÚ) 2017/2400. Ak deň prvej evidencie vozidla predchádza dňu začiatku trajektórie znižovania emisií podskupiny vozidiel, do ktorej vozidlo patrí, uplatňujú sa hodnoty prvého roka trajektórie znižovania emisií tejto podskupiny.

Členské štáty považujú profesionálne vozidlá v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 9 nariadenia (EÚ) 2019/1242 za vozidlá patriace do príslušnej podskupiny vozidiel, ktoré neslúžia na profesionálne použitie.

Členské štáty neuplatňujú znížené poplatky v súlade s triedou emisií CO₂ 5 na vozidlá s nulovými emisiami, ktoré boli modernizované palivovým motorom, ktorý generuje elektrickú energiu alebo prispieva k pohonu vozidla. Členské štáty namiesto toho uplatňujú poplatky v súlade s emisnou triedou CO₂ 1.

Výrobcovia vozidiel môžu použiť simulačný nástroj uvedený v článku 5 nariadenia (EÚ) 2017/2400 na určenie emisií CO₂ dvojpálivového vozidla v zmysle vymedzenia v článku 3 bode 21 nariadenia (EÚ) 2017/2400 po dni jeho výroby, ak je deň výroby daného vozidla pred 1. januárom 2024. Výrobca, ktorý má v úmysle využiť uvedenú možnosť, informuje Komisiu o svojom zámere tak urobiť a Komisia rozhodne, či tento výrobca môže použiť simulačný nástroj na účely stanovené v tomto pododseku, a svoje rozhodnutie oznámi tomuto výrobcovi. Na účely klasifikácie vozidla do triedy emisií CO₂ členské štáty akceptujú simuláciu vypracovanú výrobcami ako dôkaz emisií CO₂ vozidla za predpokladu, že dotknutý výrobca zašle dotknutému členskému štátu výsledky uvedenej simulácie priamo a v digitálnom formáte spolu s rozhodnutím Komisie oznámeným danému výrobcovi.“;

- c) odsek 7 sa vypúšťa;

d) dopĺňa sa tento odsek:

„12. Komisia do 30. júna 2029 posúdi tieto možnosti:

- a) umožniť členským štátom diferencovať mýtné sadzby na základe vlastností prípojných vozidiel s prihliadnutím na osobitné podmienky v rôznych členských štátoch, napríklad rôznorodosť vozových parkov prípojných vozidiel, rôzne technológie a zariadenia dostupné na trhu a celkové zníženie spotreby energie vyplývajúce z vyžívania uvedených technológií a zariadení, a
- b) určiť emisie CO₂ z modernizovaných motorových vozidiel a prípojných vozidiel.

Komisia zváži možný vplyv možností uvedených v prvom pododseku tohto odseku na uplatňovanie a účinnosť nariadenia (EÚ) 2019/1242. Komisia náležite zohľadní výsledky akýchkoľvek pilotných projektov v uvedenej oblasti a zváži administratívne zaťaženie, prevádzkové obmedzenia, hospodárske parametre technológií dostupných na trhu a nákladovú efektívnosť. Na základe uvedeného posúdenia Komisia môže vo vhodných prípadoch predložiť legislatívny návrh na zmenu tejto smernice.“

4. V článku 8 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. V prípade spoločného systému užívateľských poplatkov uvedeného v odseku 1 tohto článku je konečným dňom uplatňovania diferenciácií uvedených v článku 7ga ods. 1 pre podskupiny vozidiel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH 25. marec 2025.“

5. V článku 9b sa dopĺňa tento odsek:

„Na uľahčenie výmeny informácií o vozidlách týkajúcich sa parametrov klasifikácie vozidiel v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 17 smernice (EÚ) 2019/520 a s cieľom pracovať na vzájomnom uznávaní vo všetkých členských štátoch na účely klasifikácie vozidiel a presadzovania predpisov koordinuje Komisia prácu skupiny expertov uvedenej v článku 9e ods. 4, a to s cieľom identifikovať a podporovať výmenu najlepších postupov a predkladať návrhy na spoločný prístup.“

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 31. decembra 2027. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Od 1. januára 2028 členské štáty uplatňujú opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s:

- a) článkom 1 bodom 1 písm. e) tejto smernice a
- b) článkom 1 bodom 3 písm. b) tejto smernice, pokiaľ sa uvedeným bodom dopĺňa tretí pododsek do článku 7ga ods. 2 smernice 1999/62/ES.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátneho práva, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V ...

Za Európsky parlament
predsedníčka

Za Radu
predseda/predsedníčka
