

Bruksela, 2 października 2025 r.
(OR. en)

13259/25

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0134 (COD)

TRANS 411
ENV 937
FIN 1144
CODEC 1428

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	2 października 2025 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Dotyczy:	Zmieniony wniosek DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE, dyrektywę Rady 1999/37/WE i dyrektywę (UE) 2019/520 w odniesieniu do klasy emisji CO2 pojazdów ciężkich z przyczepami oraz wyjaśniająca i upraszczająca niektóre przepisy

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2025) 589 final.

Załącznik: COM(2025) 589 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 2.10.2025 r.
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Zmieniony wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE, dyrektywę Rady 1999/37/WE i dyrektywę (UE) 2019/520 w odniesieniu do klasy emisji CO₂ pojazdów ciężkich z przyczepami oraz wyjaśniająca i upraszczająca niektóre przepisy

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

W Wytycznych politycznych na następną kadencję Komisji Europejskiej 2024–2029¹ zapowiedziano, że Komisja przedstawi wnioski mające na celu uproszczenie i skonsolidowanie prawodawstwa Unii Europejskiej. W komunikacie zatytułowanym „Prostsza i szybsza Europa”² stwierdzono, że prawodawstwo musi być łatwe do zrozumienia i wdrożenia, jasno sformułowane i jednoznaczne.

Niniejszy zmieniony wniosek dotyczący dyrektywy zmieniającej przewiduje modyfikację niektórych przepisów dyrektywy 1999/62/WE³, które odnoszą się do innych aktów prawnych UE, tak aby stały się one jaśniejsze, prostsze i bardziej precyzyjne.

4 maja 2023 r. Komisja przyjęła pierwotny wniosek dotyczący tej dyrektywy zmieniającej⁴ (zwany dalej „pierwotnym wnioskiem”). Celem pierwotnego wniosku było określenie zasad uwzględniania wpływu przyczep na emisje CO₂ zespołów pojazdów ciężarowych w systemach opłat drogowych różnicujących opłaty drogowe w zależności od emisji CO₂ pojazdów. Celem pierwotnego wniosku było również zmodyfikowanie niektórych przepisów dyrektywy odnoszących się do innych przepisów UE w celu zapewnienia jasności prawa w odniesieniu do tych przepisów.

Dyrektywa 1999/62/WE reguluje nakładanie opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej. Dyrektywa ta opiera się na zasadzie „zanieczyszczający płaci” i zasadzie „użytkownik płaci”. Zasada „zanieczyszczający płaci” umożliwia ustalanie opłat drogowych na podstawie efektywności środowiskowej pojazdów, aby ukierunkować odnowienie floty pojazdów w sposób łagodzący negatywny wpływ transportu drogowego na środowisko.

Dyrektywą (UE) 2022/362⁵ zmieniono dyrektywę 1999/62/WE i umożliwiono m.in. pobieranie opłat drogowych na podstawie emisji CO₂ z pojazdów. Dzięki temu systemowi sektor transportu drogowego może przyczyniać się do osiągnięcia celów UE w zakresie klimatu i energii. W związku z tym dyrektywa zawiera szereg odniesień do przepisów UE regulujących emisje CO₂ z pojazdów ciężkich. W szczególności kwestię tę reguluje w UE rozporządzenie (UE) 2019/1242 określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_pl?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_PL.pdf.

² Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – „Prostsza i szybsza Europa: komunikat dotyczący wdrażania i upraszczania” (COM(2025) 47 final).

³ Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej przez pojazdy (Dz.U. L 187 z 20.7.1999, s. 42), ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

⁴ Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE, dyrektywę Rady 1999/37/WE i dyrektywę (UE) 2019/520 w odniesieniu do klasy emisji CO₂ pojazdów ciężkich z przyczepami.

⁵ 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>).

ciężkich⁶ oraz rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 w odniesieniu do określania emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy ciężkie⁷.

Od czasu przyjęcia pierwotnego wniosku ostatnie zmiany do tych rozporządzeń miały wpływ na przepisy dyrektywy 1999/62/WE odnoszące się do tych rozporządzeń. Spowodowało to zmniejszenie jasności prawa oraz zwiększyło przeszkody we wdrażaniu i przeszkody administracyjne. Ponadto niektóre przepisy dyrektywy 1999/62/WE stały się nieaktualne w następstwie zmiany tych rozporządzeń.

Rozporządzenie (UE) 2019/1242 zmieniono rozporządzeniem (UE) 2024/1610⁸. Główne zmiany obejmowały określenie nowych celów redukcji emisji CO₂ do 2040 r. oraz rozszerzenie ich zakresu na nowe grupy pojazdów. Ponadto pierwotna struktura tego rozporządzenia została zmieniona w taki sposób, że niektóre odniesienia do niego zawarte zarówno w dyrektywie 1999/62/WE, jak i w pierwotnym wniosku, stały się nieaktualne. Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/2400 zmieniono rozporządzeniem Komisji (UE) 2022/1379⁹. Zmiany te obejmowały zmianę struktury dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów, tj. dokumentu określającego emisje CO₂ z nowych pojazdów.

Niniejszy zmieniony wniosek zachowuje cele pierwotnego wniosku (tj. w odniesieniu do wpływu przyczep). Ponadto po pierwsze, dostosowuje odniesienia zawarte w dyrektywie 1999/62/WE do tych rozporządzeń w celu zwiększenia jasności prawa w odniesieniu do tych przepisów. Po drugie, zapewnia wystarczający czas na wdrożenie zmian do rozporządzenia (UE) 2019/1242, które znajdują odzwierciedlenie w dyrektywie 1999/62/WE, takich jak rozszerzenie zakresu na nowe podgrupy pojazdów¹⁰. Po trzecie, zmieniony wniosek będzie zawierał ukierunkowane przepisy określające sposób traktowania niektórych pojazdów objętych tymi rozporządzeniami w przypadkach, które mogłyby prowadzić do niejednoznacznej wykładni na mocy dyrektywy 1999/62/WE, w celu zapewnienia zharmonizowanego podejścia w całej UE.

Niniejszy wniosek przedstawiono rok po przyjęciu rozporządzenia (UE) 2024/1610 w celu wyjaśnienia, w jaki sposób zmiany wprowadzone tym rozporządzeniem powinny zostać

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) 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>).

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1610 z dnia 14 maja 2024 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do zaostreżenia 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>).

⁹ 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>).

¹⁰ Zob. motyw 29 dyrektywy (UE) 2022/362.

wdrożone do dyrektywy 1999/62/WE. Niezamierzone zmiany ścieżki redukcji emisji, która określa przydział w klasach emisji CO₂ z pojazdów, zaczęły obowiązywać od 1 lipca 2026 r.¹¹

Niniejszy wniosek upraszcza również dyrektywę 1999/62/WE przez skreślenie przepisów, które umożliwiają rozszerzenie zakresu dyrektywy na grupy pojazdów już objęte rozporządzeniem (UE) 2017/2400, ale jeszcze nieobjęte rozporządzeniem (UE) 2019/1242. Zakresy obu tych rozporządzeń były pierwotnie różne. Rozporządzeniem (UE) 2024/1610 rozszerzono jednak zakres rozporządzenia (UE) 2019/1242 tak, że odpowiada ono obecnie zakresowi rozporządzenia (UE) 2017/2400. Przepisy dyrektywy 1999/62/WE, które umożliwiły wypełnienie luki między zakresem stosowania tych dwóch rozporządzeń, stały się zatem nieaktualne i mogą zostać skreślone.

Z tego samego powodu Komisja planuje uchylić decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2023/2698¹², gdy emisje odniesienia CO₂ dla podgrup pojazdów 1, 2, 3, 11, 12 i 16 zostaną opublikowane w aktach wykonawczych przyjętych zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242. Podgrupy pojazdów objęte tą decyzją wykonawczą są obecnie objęte rozporządzeniem (UE) 2019/1242 i planuje się opublikowanie emisji odniesienia CO₂ dla tych podgrup pojazdów na podstawie tego rozporządzenia. Dyrektywa 1999/62/WE stanowi już, że po opublikowaniu emisji odniesienia CO₂ na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/1242 należy stosować te wartości, a nie wartości opublikowane na podstawie dyrektywy 1999/62/WE.

Niniejszy wniosek przyczynia się do osiągnięcia celu, jakim jest utrzymanie wysokiej jakości i spójności prawodawstwa UE. Gwarantuje on większą jasność i pewność prawa i umożliwia w ten sposób administracjom krajowym i przedsiębiorstwom lepsze zrozumienie ich praw i obowiązków.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Niniejszy wniosek ma na celu dostosowanie przepisów dyrektywy 1999/62/WE zawierających odniesienia do niektórych rozporządzeń, które stały się niejasne po wprowadzeniu do nich zmian; celem wniosku jest również usunięcie niektórych innych przepisów, które stały się nieaktualne. Proponowane zmiany (wraz ze zmianami zawartymi w pierwotnym wniosku) są spójne z istotą środków przyjętych na podstawie dyrektywy (UE) 2022/362.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Niniejszy wniosek dotyczy odniesień w dyrektywie 1999/62/WE do rozporządzenia (UE) 2019/1242 i rozporządzenia Komisji (UE) 2022/1379. Należy zapewnić spójność tych odniesień oraz wziąć pod uwagę wcześniejsze i (w miarę możliwości) przyszłe zmiany w tych rozporządzeniach.

¹¹ Zob. szczegółowe wyjaśnienie dotyczące art. 2 ust. 1 pkt 37 poniżej.

¹² Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2023/2698 z dnia 4 grudnia 2023 r. w sprawie specyfikacji emisji odniesienia CO₂ grup pojazdów ciężkich nieobjętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 zgodnie z dyrektywą 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L, 2023/2698, 6.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawę prawną dyrektywy 1999/62/WE stanowią art. 91 i art. 113 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Niniejszy wniosek dotyczy nakładania opłat drogowych na pojazdy, co wchodzi w zakres stosowania art. 91 ust. 1 TFUE. Podstawę prawną niniejszego wniosku stanowi art. 91 ust. 1 TFUE.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

UE dzieli z państwami członkowskimi kompetencje regulacyjne w dziedzinie transportu na mocy art. 4 ust. 2 lit. g) TFUE. Jednak tylko UE może dostosować obowiązujące przepisy UE. Dotyczy to dostosowań zawartych w dyrektywie 1999/62/WE odniesień do innych aktów prawnych UE.

• Proporcjonalność

Celem niniejszego wniosku jest skorygowanie niespójności między aktami UE. Nie wykracza zatem poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celów Traktatów.

• Wybór instrumentu

Ponieważ aktem prawnym podlegającym zmianie jest dyrektywa, akt zmieniający powinien mieć tę samą formę.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

• Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa

Niniejszy wniosek ulepsza tekst prawnego aktu UE przy jednoczesnym zachowaniu jego pierwotnego znaczenia. W związku z tym ocena *ex post* nie jest konieczna.

• Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Komisja utrzymuje regularne kontakty z podmiotami pobierającymi opłaty i dostawcami usług poboru opłat w państwach członkowskich. Niedokładne odniesienia powodują konkretne trudności, które są omawiane z tymi zainteresowanymi stronami. Komisja wspiera zainteresowane strony we wdrażaniu dyrektywy.

• Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej

Analiza przeprowadzona przez Komisję w celu przygotowania niniejszego wniosku uwzględnia informacje otrzymane od zainteresowanych stron i ekspertów krajowych.

• Ocena skutków

Celem niniejszego wniosku jest ulepszenie tekstu prawnego aktu ustawodawczego UE oraz zwiększenie jego spójności z innymi aktami ustawodawczymi UE, ale nie zmiana polityki. W związku z tym ocena skutków nie jest konieczna.

• Sprawność regulacyjna i uproszczenie

Celem niniejszego wniosku jest przyczynienie się do osiągnięcia celów dotyczących sprawności regulacyjnej, ponieważ uprości on tekst dyrektywy i zwiększy jasność prawa. Korzyści odczują przedsiębiorstwa transportu drogowego (głównie mikroprzedsiębiorstwa

oraz małe i średnie przedsiębiorstwa) dzięki sprecyzowaniu, kiedy i które pojazdy kwalifikują się do korzystniejszych stawek opłat za przejazd.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek został przygotowany z poszanowaniem praw podstawowych i zasad uznanych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej.

4. WPLYW NA BUDŻET

Celem niniejszego wniosku jest ulepszenie tekstu prawnego aktu UE bez zmiany polityki. W związku z tym wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet UE.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Dyrektywa 1999/62/WE zawiera szczegółowe wymogi sprawozdawcze dla państw członkowskich dotyczące zróżnicowania opłat infrastrukturalnych lub opłat za korzystanie z infrastruktury w zależności od efektywności środowiskowej pojazdów.

Zmieniony wniosek przewiduje ulepszenie tekstu prawnego aktu UE, aby stał się on prostszy, jaśniejszy i bardziej precyzyjny. W związku z tym nie jest konieczny plan wdrażania, monitorowania ani oceny.

Proponuje się nowy przepis umożliwiający producentom określenie emisji CO₂ z pojazdów dwupaliwowych, jeżeli pojazdy zostały wyprodukowane przed uwzględnieniem tej technologii w rozporządzeniu (UE) 2017/2400. Wprowadza się nowe ustalenia dotyczące sprawozdawczości, aby nadzorować korzystanie z narzędzia symulacyjnego przewidzianego w rozporządzeniu (UE) 2017/2400 do celów innych niż określone w tym rozporządzeniu, ponieważ narzędzie to ma charakter otwarty i może być wykorzystywane niezgodnie z prawem.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Państwa członkowskie muszą transponować dostosowane odniesienia prawne w zakresie, w jakim odniesienia te zostały już włączone do ich prawa krajowego¹³. Notyfikacjom o środkach transpozycji musi towarzyszyć co najmniej jeden dokument wyjaśniający związek między zmienionymi elementami dyrektywy 1999/62/WE i odpowiadającymi im elementami prawa krajowego.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Poniżej przedstawiono wyjaśnienia poprawek do pierwotnego wniosku.

¹³ Niektóre państwa członkowskie wywiązały się z obowiązków w zakresie transpozycji i wprowadziły do prawa krajowego odniesienia do prawa UE. Możliwe jest zatem, że te państwa członkowskie nie będą musiały dostosowywać swoich krajowych przepisów transponujących. Powinny one jednak powiadomić Komisję, czy faktycznie wywiązały się z tych obowiązków w zakresie transpozycji.

Art. 1 pkt 1: art. 2 – Definicje

Art. 2 ust. 1 pkt 28: definicja „emisji CO₂”

Należy zwiększyć jasność prawa w odniesieniu do tej definicji, ponieważ odniesienie do rozporządzenia (UE) 2017/2400 jest niedokładne. W pierwotnym wniosku nie zmieniono tej definicji.

W rozporządzeniu (UE) 2017/2400 określono strukturę dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów, tj. dokumentu sporządzanego przez producentów, który potwierdza emisje CO₂ z nowych pojazdów. Początkowo indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu zgłaszano w pkt 2.3 dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów. W następstwie przyjęcia rozporządzenia (UE) 2022/1379 informacje te zgłasza się obecnie w pkt 2.6 dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów. Nową strukturę dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów uznaje się za stabilną w perspektywie przyszłych zmian.

Ponadto w dyrektywie 1999/62/WE zostanie odzwierciedlone rozszerzenie zakresu rozporządzenia (UE) 2019/1242 na autobusy i autokary w następstwie przyjęcia rozporządzenia (UE) 2024/1610. W związku z tym w przedmiotowej definicji należy sprecyzować, że indywidualny poziom emisji CO₂ dla pojazdów ciężarowych (wyrażony w g CO₂/t-km) zgłasza się w pkt 2.6.1 dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów, natomiast indywidualny poziom emisji CO₂ dla autobusów i autokarów (wyrażony w g CO₂/p-km) zgłasza się w pkt 2.6.4 tej dokumentacji.

Definicję „emisji CO₂” pojazdu ciężkiego dostosowano zatem tak, aby odnosiła się do prawidłowych pól dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów.

Art. 2 ust. 1 pkt 30: definicja „pojazdu niskoemisyjnego”

W pierwotnym wniosku zmieniono tę definicję, jednak wniosek ten stał się nieaktualny po przyjęciu rozporządzenia (UE) 2024/1610.

Definicję tę należy uprościć. Poniższe wyjaśnienie ma znaczenie dla następujących przepisów dyrektywy: art. 2 ust. 1 pkt 30 lit. b) i pkt 38 lit. b), art. 7ga ust. 1 akapit trzeci oraz art. 7ga ust. 7. W szczegółowym wyjaśnieniu tych przepisów zostanie zawarte odniesienie do niniejszej sekcji.

Dyrektywa 1999/62/WE zawiera przepisy mające na celu rozszerzenie jej zakresu na nowe grupy pojazdów jeszcze nieobjęte rozporządzeniem (UE) 2019/1242, ale objęte już rozporządzeniem (UE) 2017/2400. Rozporządzenie (UE) 2019/1242 pierwotnie obejmowało jedynie podzbiór grup pojazdów objętych rozporządzeniem (UE) 2017/2400¹⁴.

¹⁴ Pierwotna podgrupa pojazdów objęta rozporządzeniem (UE) 2019/1242 (podgrupy pojazdów 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH) odpowiada za około 73 % emisji CO₂ z pojazdów ciężkich. Grupy pojazdów objęte rozporządzeniem (UE) 2017/2400 odpowiadają za 98 % emisji CO₂ z pojazdów ciężkich. Pojazdy odpowiadające za pozostałe 2 % emisji nie mogą być objęte zakresem rozporządzenia (UE) 2017/2400. W tym względzie zob. część 2 pkt 17.3 załącznika 8 do dokumentu SWD(2023) 88 stanowiącą ocenę skutków towarzyszącą wnioskowi, który doprowadził do przyjęcia rozporządzenia (UE) 2024/1610.

W dyrektywie 1999/62/WE przewidziano możliwość włączenia do jej zakresu pozostałych grup pojazdów, gdy tylko dane dotyczące emisji CO₂ z pojazdów należących do tych grup pojazdów staną się dostępne¹⁵. Wynika to z faktu, że w momencie przyjęcia rozporządzenia (UE) 2019/1242 nie było wiadomo, kiedy jego zakres zostanie rozszerzony na pozostałe grupy pojazdów.

Rozporządzeniem (UE) 2024/1610 zmieniono rozporządzenie (UE) 2019/1242 w celu uwzględnienia wszystkich grup pojazdów objętych rozporządzeniem (UE) 2017/2400. Przepisy dyrektywy 1999/62/WE, które umożliwiają rozszerzenie jej zakresu w celu wypełnienia luki między zakresem stosowania tych dwóch rozporządzeń, stały się zatem nieaktualne. Przepisy te powinny zostać skreślone w celu uproszczenia i doprecyzowania tekstu dyrektywy.

Skreśla się zatem lit. b) w definicji „pojazdu niskoemisyjnego”.

Art. 2 ust. 1 pkt 35: definicja „grupy pojazdów”

Należy zwiększyć jasność prawa w odniesieniu do tej definicji. W pierwotnym wniosku nie zmieniono tej definicji, obecnie należy ją jednak zmienić, ponieważ odniesienie do tabeli 1 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2017/2400 jest niedokładne.

W tabeli 1 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2017/2400 określono grupy pojazdów w przypadku ciężkich samochodów ciężarowych. Zakres rozporządzenia (UE) 2019/1242 rozszerzono jednak o podgrupy pojazdów zdefiniowane w tabelach 2–6 w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2017/2400 (np. średnie samochody ciężarowe oraz autobusy i autokary). Ponadto grupy pojazdów zdefiniowano w art. 4 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) 2017/2400, który odnosi się do tych tabel i uwzględnia również przyszłe zmiany w załącznikach do tego rozporządzenia.

Definicję „grupy pojazdów” dostosowuje się zatem tak, aby odnieść się do art. 4 akapit pierwszy rozporządzenia (UE) 2017/2400.

Art. 2 ust. 1 pkt 37: definicja „ścieżki redukcji emisji”

Należy zwiększyć jasność prawa w odniesieniu do tej definicji i zachować jej pierwotne znaczenie. W pierwotnym wniosku przewidziano zmianę tej definicji, ale nie odniesiono się do wszystkich zmian wprowadzonych rozporządzeniem (UE) 2024/1610. W definicji tej wprowadza się następujące zmiany.

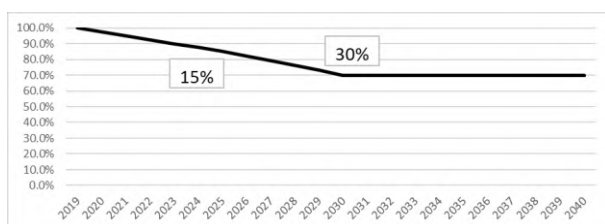
- Ostatnie zdanie jest autonomicznym przepisem normatywnym, który dotyczy ewentualnych dostosowań emisji odniesienia CO₂. Takie dostosowania opierają się na aktach przyjętych na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/2142. Ten

¹⁵ W celu rozszerzenia zakresu dyrektywy 1999/62/WE należy opublikować akt wykonawczy oparty na art. 7ga ust. 7. Po przyjęciu art. 7ga ust. 1 akapit trzeci będzie stanowił, że pojazdy należące do odpowiednich grup pojazdów mogą zostać przypisane do 4. klasy emisji CO₂ (pojazdy niskoemisyjne). Pojazdy te nie mogły jednak zostać przypisane do klas 2 i 3, ponieważ przydział do tych klas opiera się na ścieżce redukcji emisji dla tych podgrup pojazdów, w odniesieniu do której wymaga się określenia w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 docelowych poziomów redukcji emisji CO₂ dla tych grup pojazdów.

przepis normatywny nie powinien być częścią definicji, w związku z czym zostaje przeniesiony do art. 7ga ust. 1¹⁶.

- Definicja ta zawiera opis wzoru matematycznego i w związku z tym jest trudna do zrozumienia bez szczegółowej wiedzy na temat rozporządzenia (UE) 2019/1242 i załączników do niego. W momencie przyjęcia rozporządzenia (UE) 2024/1610 ten sam wzór uwzględniono w pkt 5.1.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/1242. Ponadto wzór ten obejmuje ścieżki redukcji emisji z autobusów i autokarów, których nie uwzględniono w obecnej definicji zawartej w dyrektywie 1999/62/WE, chociaż zakres dyrektywy zostanie rozszerzony na te pojazdy. Wzór w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2019/1242 uznaje się za stabilny w perspektywie przyszłych zmian tego rozporządzenia. Definicja odnosi się zatem obecnie do tego wzoru.
- Przebieg ścieżki redukcji emisji zmienił się wraz z przyjęciem rozporządzenia (UE) 2024/1610 w wyniku odniesień w definicji do rozporządzenia (UE) 2019/1242 i bez wyraźnej decyzji opartej na względach politycznych. W rezultacie progi 2. i 3. klasy emisji CO₂ stały się bardziej rygorystyczne, toteż mniej pojazdów konwencjonalnych będzie kwalifikować się do tych klas.

W pierwszej kolejności przedstawiono cel ścieżki redukcji emisji. Ścieżka redukcji emisji określa progi klasyfikacji pojazdów w 2. i 3. klasie emisji CO₂, tak aby z czasem spadały. Celem 2. i 3. klasy emisji CO₂ jest zachęcanie do poprawy efektywności pojazdów konwencjonalnych napędzanych paliwami kopalnymi. Poniżej przedstawiono przebieg ścieżki redukcji emisji przyjętej w dyrektywie (UE) 2022/362 dla podgrup pojazdów 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH (zwanymi dalej „pierwotnymi podgrupami pojazdów”). W odniesieniu do lat do 2030 r. definicja ścieżki redukcji emisji odnosi się do współczynnika redukcji emisji CO₂ (R-ET_y) określonego w rozporządzeniu (UE) 2019/1242. Z kolei R-ET_y zależy od celów redukcji emisji CO₂ na rok 2015 i 2030 określonych w tym rozporządzeniu. W odniesieniu do 2031 r. i kolejnych lat definicja ścieżki redukcji emisji jest liniowa na poziomie, który odpowiada celowi redukcji emisji CO₂ o 30 %. Ta liniowość odzwierciedla poprawę efektywności w zakresie emisji CO₂, którą można osiągnąć w pojazdach konwencjonalnych.



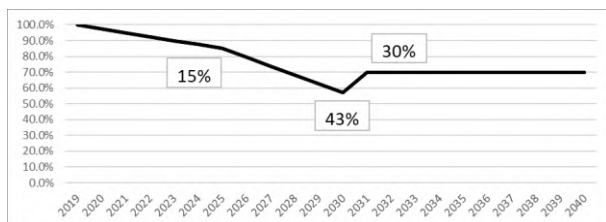
Rozporządzeniem (UE) 2024/1610 zwiększono cel redukcji emisji CO₂ do 2030 r. z 30 % do 43 %. Zmiana ta wymaga od producentów zwiększenia liczby pojazdów bezemisyjnych. Ten sam cel ma jednak również wpływ na ścieżkę redukcji emisji określoną w niniejszej dyrektywie oraz na odpowiednie progi 2. i 3. klasy emisji CO₂, które są przeznaczone wyłącznie dla pojazdów konwencjonalnych.

Nowy przebieg ścieżki redukcji emisji, która obowiązuje obecnie, charakteryzuje się większym gradientem, a zatem bardziej rygorystycznymi progami 2. i 3. klasy emisji CO₂ do 2030 r. włącznie. W 2031 r. i w kolejnych latach ścieżka redukcji emisji

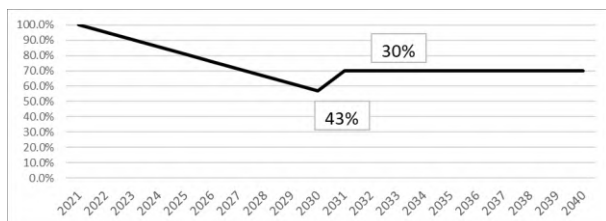
¹⁶ Zob. również wyjaśnienie dotyczące art. 7ga ust. 1 poniżej.

przebiega liniowo i utrzymuje się na poziomie odpowiadającym celowi redukcji emisji CO₂ o 30 %.

W przypadku pierwotnych podgrup pojazdów zmiana przebiegu ścieżki następuje w okresie sprawozdawczym 2026–2030 włącznie, jak przedstawiono na wykresie poniżej. W związku z powyższym przydział pojazdów należących do tych podgrup pojazdów zmieni się od początku okresu sprawozdawczego 2026 w dniu 1 lipca 2026 r.



W przypadku podgrup pojazdów z okresem odniesienia 2021 (tj. podgrup pojazdów 1, 2, 3, 11, 12 i 16) przebieg ścieżki zmienia się od początku tego okresu aż do 2030 r., jak przedstawiono na wykresie poniżej¹⁷. Przydział pojazdów należących do tych podgrup pojazdów ulega zatem zmianie od momentu, w którym zakres dyrektywy 1999/62/WE zostanie rozszerzony na te podgrupy pojazdów¹⁸.



Definicję zmieniono zatem w celu przywrócenia pierwotnego przebiegu ścieżki redukcji emisji, jak przedstawiono na pierwszym wykresie powyżej, przez wyraźne określenie zarówno celu ścieżki redukcji emisji CO₂ do 2030 r., jak i liniowości ścieżki po 2030 r.

Art. 2 ust. 1 pkt 38: definicja „emisji odniesienia CO₂ grupy pojazdów”

Definicję tę można uprościć oraz należy zwiększyć jej jasność prawa. W pierwotnym wniosku zmieniono tę definicję, jednak wniosek ten stał się nieaktualny po przyjęciu rozporządzenia (UE) 2024/1610. W definicji „emisji odniesienia CO₂ grupy pojazdów” wprowadza się następujące zmiany:

Po pierwsze, art. 2 ust. 1 pkt 38 lit. a) został uproszczony przez odniesienie do definicji emisji odniesienia CO₂ określonej w art. 3 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242. Obie definicje są równoważne, ponieważ obie odnoszą się do pkt 3 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/1242. Zmiana ta służy dostosowaniu brzmienia tej definicji do brzmienia wszystkich pozostałych definicji zawartych w dyrektywie 1999/62/WE, które odnoszą się do rozporządzenia (UE) 2019/1242.

¹⁷ Nowy przebieg ścieżki redukcji emisji z podgrup pojazdów 1, 2, 3, 11, 12 i 16 różni się od przebiegu ścieżki redukcji emisji pierwotnych podgrup pojazdów ze względu na pośredni cel redukcji emisji CO₂ na 2025 r. dla pierwotnych podgrup pojazdów.

¹⁸ Zob. poniższe wyjaśnienie do art. 7ga ust. 1 dotyczące momentu rozszerzenia zakresu.

Po drugie, art. 2 ust. 1 pkt 38 lit. b) stał się nieaktualny z powodów przedstawionych w wyjaśnieniu definicji „pojazdu niskoemisyjnego” powyżej. W celu uproszczenia tego przepisu skreśla się zatem lit. b) definicji.

Art. 1 pkt 2: art. 7ga – Zróżnicowanie opłat za pojazdy ciężkie

Art. 7ga ust. 1 akapity drugi do czwartego: obowiązek różnicowania opłat w zależności od emisji CO₂

Przepis ten należy uprościć, aby administracje krajowe i przedsiębiorstwa mogły dokładnie zrozumieć swoje prawa i obowiązki. Ponadto należy ustanowić wystarczający okres na jego wdrożenie. W pierwotnym wniosku przewidziano zmianę mającą na celu uproszczenie tej definicji, ale nie przewidziano jasno określonych ram czasowych dla administracji krajowych i przedsiębiorstw na wdrożenie zmian wprowadzonych rozporządzeniem (UE) 2024/1610.

Aby zrozumieć tę sekcję, należy najpierw wyjaśnić obecną strukturę obecnego art. 7ga ust. 1 akapit drugi do czwartego:

- art. 7ga ust. 1 akapit drugi dotyczy podgrup pojazdów objętych rozporządzeniem (UE) 2019/1242;
- art. 7ga ust. 1 akapit trzeci dotyczy rozszerzenia zakresu dyrektywy 1999/62/WE na grupy pojazdów już objętych rozporządzeniem (UE) 2017/2400, ale jeszcze nieobjętych rozporządzeniem (UE) 2019/1242 oraz
- art. 7ga ust. 1 akapit czwarty dotyczy rozszerzenia zakresu dyrektywy 1999/62/WE na nowe podgrupy pojazdów po ich włączeniu w zakres rozporządzenia (UE) 2019/1242.

Powody zmiany art. 7ga ust. 1 akapit drugi do czwartego są następujące:

- wszystkie trzy akapity zawierają odniesienia do art. 2 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242 w celu wskazania podgrup pojazdów objętych tym rozporządzeniem. Rozporządzeniem (UE) nr 1242/1610 zmieniono jednak strukturę tego rozporządzenia w taki sposób, że objęte nim podgrupy pojazdów nie są już określone w art. 2 ust. 1, lecz w pkt 1 załącznika I do tego rozporządzenia. W związku z tym odniesienia do art. 2 ust. 1 tego rozporządzenia są nieprawidłowe.
- Art. 7ga ust. 1 akapit trzeci stał się nieaktualny z powodów przedstawionych w powyższym wyjaśnieniu dotyczącym definicji „pojazdu niskoemisyjnego”.
- Art. 7ga ust. 1 nie obejmuje dostosowań emisji odniesienia CO₂ zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/2142, które są natomiast objęte ostatnim zdaniem definicji ścieżki redukcji emisji. Jak wyjaśniono powyżej w sekcji dotyczącej definicji „ścieżki redukcji emisji”, przepis ten jest jednak autonomicznym przepisem normatywnym, a nie definicją, w związku z czym należy go umieścić w art. 7ga ust. 1.
- Ponadto czas na wdrożenie dostosowań emisji odniesienia CO₂ jest niewystarczający. Dostosowania mają zastosowanie na mocy dyrektywy 1999/62/WE „do okresów sprawozdawczych rozpoczynających się po odpowiednich dniach rozpoczęcia stosowania tych aktów delegowanych”. Nie przewidziano jednak czasu na wdrożenie, jeżeli akt ten zostanie przyjęty na krótko przed rozpoczęciem okresu sprawozdawczego.
- Tekst art. 7ga ust. 1 akapit czwarty jest niedokładny gdy odnosi się do *momentu rozszerzenia zakresu rozporządzenia (UE) 2019/1242 na nowe podgrupy pojazdów*.

Przepis ten stanowi w szczególności, że zróżnicowanie opłat drogowych ma zastosowanie do nowych podgrup pojazdów w przypadku wejścia w życie ścieżki redukcji emisji dla podgrup pojazdów nieobjętych jeszcze rozporządzeniem (UE) 2019/1242, jak określono w akcie ustawodawczym UE. Nie istnieje jednak żaden akt UE, który miałby wejść w życie i który określałby wartości ścieżki redukcji emisji grupy pojazdów. Zamiast tego ścieżkę redukcji emisji grupy pojazdów oblicza się na podstawie wzorów już zawartych w definicji zawartej w art. 2 ust. 1 pkt 37 dyrektywy. Ścieżka redukcji emisji podgrup pojazdów jest iloczynem docelowych poziomów redukcji emisji CO₂ dla tej podgrupy pojazdów (określonych w art. 3a i pkt 4.3 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/1242) oraz emisji odniesienia CO₂ podgrupy pojazdów (opublikowanych w akcie na podstawie art. 11 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242 w roku następującym po okresie odniesienia dla tej podgrupy pojazdów)¹⁹. Ścieżkę redukcji emisji podgrupy pojazdów można zatem obliczyć po opublikowaniu emisji odniesienia CO₂ dla tej podgrupy pojazdów. Określony w art. 7ga ust. 1 akapit czwarty termin rozszerzenia zakresu dyrektywy na nowe podgrupy pojazdów jest zatem powiązany z publikacją emisji odniesienia CO₂ dla tych podgrup pojazdów w akcie na podstawie art. 11 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242.

- W tym samym akapicie nie określono okresu na wdrożenie rozszerzenia zakresu dyrektywy 1999/62/WE na nowe podgrupy pojazdów. Akty przyjęte na podstawie art. 11 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242 stają się skuteczne z dniem powiadomienia adresatów aktu. Klasyfikacja pojazdów należących do tych podgrup pojazdów do klas emisji CO₂ wymaga jednak pracy nad systemami informatycznymi do obsługi systemów opłat za przejazd, koordynacji między organami krajowymi i dostawcami usług poboru opłat oraz komunikacji z użytkownikami dróg na temat ich praw. Prace te wymagają około sześciu miesięcy.

Z tych powodów w art. 7ga ust. 1 akapity od drugiego do czwartego wprowadza się następujące zmiany.

- Te trzy akapity upraszcza się przez:
 - skorygowanie odniesień do rozporządzenia (UE) 2019/1242: zamiast odniesienia do „art. 2 ust. 1 lit. a)–d) rozporządzenia (UE) 2019/1242” stosuje się słowa „podgrupy pojazdów objęte rozporządzeniem (UE) 2019/1242”;
 - skreślenie akapitu trzeciego, który jest obecnie nieaktualny. Z tego samego powodu skreśla się również akapit pierwotnego wniosku dotyczący zróżnicowania klasy 1., 4. i 5. emisji CO₂;
 - połączenie obecnego akapitu drugiego i czwartego, ponieważ oba dotyczą sposobu, w jaki podgrupy pojazdów objęte rozporządzeniem (UE) 2019/1242 są uwzględniane w zróżnicowanych opłatach infrastrukturalnych uregulowanych w art. 7ga.
- Dodaje się nowy akapit w celu przeniesienia z definicji ścieżki redukcji emisji do niniejszego artykułu przepisu dotyczącego dostosowań emisji odniesienia CO₂.

¹⁹ Termin publikacji tego aktu zależy z kolei od okresu odniesienia grupy, jak określono w pkt 3.2 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/1242. Okresem odniesienia dla podgrup pojazdów pierwotnie objętych tym rozporządzeniem (podgrupy pojazdów 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH) był rok 2019. Okresem odniesienia dla podgrup pojazdów 1, 2, 3, 11, 12 i 16 jest rok 2021. Okresem odniesienia dla wszystkich pozostałych podgrup jest rok 2025.

- Wprowadza się następujące zmiany w celu wyjaśnienia harmonogramu wdrożenia zmian na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/1242 w dyrektywie 1999/62/WE:
- należy doprecyzować moment rozszerzenia zakresu dyrektywy na nowe podgrupy pojazdów (odzwierciedlający rozszerzenie zakresu rozporządzenia (UE) 2019/1242). Rozszerzenie to dotyczy wszystkich podgrup pojazdów, których okresem odniesienia nie jest rok 2019 (zob. przypis 19). Skreśla się odniesienia do „wejścia w życie ścieżki redukcji emisji”. Jak wskazano powyżej, moment, od którego należy zastosować zróżnicowanie, jest powiązany z publikacją emisji odniesienia CO₂ dla danej podgrupy pojazdów przyjętą zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242. Art. 7ga ust. 1 odnosi się zatem również do publikacji tych aktów.
 - Przewidziano sześciomiesięczny okres wdrażania po dacie publikacji emisji odniesienia CO₂, które przyjęto zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242. Emisje odniesienia CO₂ dla pierwotnych podgrup pojazdów zostały już opublikowane, w związku z czym wyraźnie określono 13 maja 2023 r. jako datę rozpoczęcia stosowania dla tych podgrup²⁰.
 - W przypadku konieczności dostosowania emisji odniesienia CO₂ na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/1242 przewidziano sześciomiesięczny okres wdrażania. Datę rozpoczęcia stosowania tych dostosowań określa się jako „pierwszy dzień szóstego miesiąca po ich opublikowaniu” w celu zapewnienia, aby podobne pojazdy były traktowane w ten sam sposób ponad granicami, oraz w celu uniknięcia zakłóceń konkurencji między przewoźnikami posiadającymi podobne pojazdy.

Ponieważ oczekuje się, że akt na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/1242 zostanie przyjęty i będzie miał zastosowanie od okresu sprawozdawczego 2025 w odniesieniu do pierwotnych podgrup pojazdów, oraz ponieważ możliwe jest, że okres sześciu miesięcy upłynie około czasu przyjęcia niniejszego wniosku, data rozpoczęcia stosowania w odniesieniu do tych podgrup pojazdów może być zbyt krótka lub niejasna. W celu zapewnienia, aby data rozpoczęcia stosowania dostosowań w odniesieniu do tych podgrup pojazdów była jasna oraz aby zapewniono wystarczający czas na wdrożenie, dostosowanie to powinno mieć zastosowanie od dnia 1 lipca 2026 r. na podstawie dyrektywy²¹.

Art. 7ga ust. 2: klasyfikacja pojazdów do klas emisji CO₂

W pierwotnym wniosku nie przewidziano zmiany tego przepisu. Jego zmiana stała się jednak konieczna w następstwie zmian wprowadzonych rozporządzeniami (UE) 2024/1610 i (UE) 2022/1379. Należy go zmienić, aby wskazać, w jaki sposób klasyfikować pojazdy

²⁰ Data ta przypadła dwa lata po dacie wejścia w życie decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2021/781 z dnia 10 maja 2021 r. dotyczącej 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).

²¹ Jest to zgodne z obecną wersją ostatniego zdania definicji ścieżki redukcji emisji. Przepis ten stanowi bowiem, że skorygowane wartości stosuje się od okresu sprawozdawczego rozpoczynającego się po dacie rozpoczęcia stosowania tego aktu, czyli od 1 lipca 2026 r.

w szczególnych przypadkach, których interpretacja na podstawie dyrektywy 1999/62/WE mogłaby być niejednoznaczna, tak aby zapewnić zharmonizowane podejście w całej UE.

W tym ustępie określono, w jaki sposób:

- a) przeklasyfikować pojazdy na podstawie ścieżki redukcji emisji określonej pierwotnie w dyrektywie (UE) 2022/362;
- b) klasyfikować pojazdy z dokumentacją informacyjną przeznaczoną dla klientów i zarejestrowane przed rozpoczęciem ścieżki redukcji emisji;
- c) klasyfikować pojazdy specjalistyczne;
- d) klasyfikować zmodernizowane pojazdy bezemisyjne oraz
- e) klasyfikować pojazdy dwupaliwowe.

Określenie w prawie Unii, w jaki sposób należy rozpatrywać te przypadki, gwarantuje pewność prawa przy wdrażaniu dyrektywy.

- *Przeklasyfikowanie pojazdów na podstawie pierwotnej definicji ścieżki redukcji emisji.* Niniejszy wniosek ma na celu przywrócenie pierwotnego przebiegu i znaczenia definicji ścieżki redukcji emisji²². Pojazdy przypisane do klasy emisji CO₂ przed przyjęciem niniejszego wniosku mogą jednak zostać przypisane do niekorzystnej klasy.

Aby zapewnić równość warunków między pojazdami przypisanymi do klasy emisji CO₂ po przyjęciu niniejszego wniosku a pojazdami przydzielonymi na podstawie docelowego poziomu redukcji emisji CO₂ do 2030 r. o 43 %, państwa członkowskie muszą ponownie przypisać te pojazdy w ciągu dwóch miesięcy od wejścia w życie niniejszego wniosku.

Przepis ten jest konieczny wyłącznie w przypadku, gdy niniejszy wniosek wejdzie w życie po jednym z dwóch następujących terminów: po 1 lipca 2026 r. (co będzie miało wpływ na pojazdy należące do pierwotnych podgrup pojazdów) lub po rozszerzeniu zakresu dyrektywy 1999/62/WE na podgrupy pojazdów 1, 2, 3, 11, 12 i 16²³. Przepis ten nie będzie konieczny, jeżeli niniejszy wniosek wejdzie w życie przed obydwoma tymi wydarzeniami.

- *Pojazdy z dokumentacją informacyjną przeznaczoną dla klientów i które zostały zarejestrowane przed rozpoczęciem ścieżki redukcji emisji.* Dyrektywa 1999/62/WE nie reguluje sposobu klasyfikowania do klas emisji CO₂ pojazdów, które zostały zarejestrowane przed rozpoczęciem ścieżki redukcji emisji odpowiedniej podgrupy pojazdów, ale w odniesieniu do których właściciele mogą przedstawić dowody emisji CO₂ na podstawie dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów.

W przypadku podgrup pojazdów z okresem odniesienia 2021 lub 2025 istnieje rozbieżność między rokiem, w którym rozpoczyna się ścieżka redukcji emisji, a terminami, w których producenci muszą dołączyć do nowych pojazdów dokumentację informacyjną przeznaczoną dla klientów²⁴. W szczególności termin,

²² Zob. wyjaśnienie dotyczące art. 2 ust. 1 pkt 37 powyżej.

²³ Zob. poniższe wyjaśnienie do art. 7ga ust. 1 dotyczące momentu rozszerzenia zakresu.

²⁴ Ścieżka redukcji emisji rozpoczyna się w okresie odniesienia podgrupy pojazdów (jak określono w pkt 3.2 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/1242), ale terminy dla producentów określono w art. 9 i 24

w którym producenci mają obowiązek dołączyć taką dokumentację, poprzedza rok rozpoczęcia ścieżki redukcji emisji.

W art. 7ga ust. 2a sprecyzowano, że pojazdy, w odniesieniu do których można przedstawić dowody emisji CO₂, kwalifikują się do zaklasyfikowania do klasy emisji CO₂ na podstawie wartości ścieżki redukcji emisji z pierwszego roku dla tej podgrupy. Wniosek ten zapewni zharmonizowane podejście w UE.

- *Pojazdy specjalistyczne.* W rozporządzeniu (UE) 2019/1242 odróżniono pojazdy specjalistyczne (takie jak pojazdy wykorzystywane do zbierania odpadów lub do robót budowlanych²⁵) od innych rodzajów pojazdów przez określenie podgrup pojazdów specjalistycznych. Wynika to z faktu, że schemat użytkowania pojazdów specjalistycznych różni się od schematu użytkowania pojazdów przewożących towary lub osoby. Pojazdy specjalistyczne odpowiadają za około 2 % emisji w sektorze pojazdów ciężkich i wykorzystuje się je głównie w miastach²⁶.

Producenci nie są zobowiązani do identyfikacji specjalistycznego charakteru pojazdu ciężkiego, ponieważ w momencie produkcji może nadal nie być niejasne, jakie będzie ostateczne użytkowanie pojazdu. Pojazdy specjalistyczne uznaje się natomiast za takie po pierwszej rejestracji pojazdów do celów rozporządzenia (UE) 2019/1242. W związku z tym w dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów, którą otrzymują właściciele pojazdów, nie wskazuje się, czy pojazd ma charakter specjalistyczny, czy też nie. Pojazdów tych nie można zatem traktować jako odrębnej podgrupy pojazdów na mocy dyrektywy 1999/62/WE w jej obecnej formie.

Uznanie podgrup pojazdów specjalistycznych na mocy dyrektywy 1999/62/WE oznaczałoby konieczność wykorzystania dodatkowych dokumentów wydanych po rejestracji pojazdu w celu identyfikacji specjalistycznego charakteru pojazdów. Obciążenie administracyjne byłoby nieproporcjonalne w stosunku do niskiego udziału emisji powodowanych przez pojazdy specjalistyczne oraz niewielkiej liczby kilometrów przejechanych na drogach objętych art. 7ga dyrektywy (tj. na autostradach i drogach TEN-T). Ponadto istnieje ryzyko, że państwa członkowskie będą stosować fragmentaryczne podejścia, jeżeli dyrektywa nie będzie określać procedury korzystania z dokumentów innych niż dokumentacja informacyjna przeznaczona dla klientów. Te obiektywne powody uzasadniają odmienne traktowanie podgrup pojazdów specjalistycznych w porównaniu z innymi podgrupami pojazdów.

Art. 7ga ust. 2 wymaga zatem uznania pojazdów specjalistycznych za należące do odpowiedniej podgrupy pojazdów niespecialistycznych. Informacje te podaje się we

rozporządzenia Komisji (UE) 2017/2400 i zależą one od grupy pojazdów. W przypadku pierwotnych podgrup pojazdów te dwie daty zbiegły się: ścieżka redukcji emisji rozpoczęła się w dniu 1 lipca 2019 r., ponieważ okresem odniesienia (określonym w rozporządzeniu (UE) 2019/1242 dla tych podgrup pojazdów) był rok 2019. Terminem, w których producenci muszą dołączać do nowych pojazdów dokumentację informacyjną przeznaczoną dla klientów, był również dzień 1 lipca 2019 r. (jak określono w art. 24 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2017/2400).

²⁵ Pełny wykaz typów pojazdów specjalistycznych znajduje się w pkt 1.2 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/1242 w związku z dodatkiem 2 do załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

²⁶ Zob. motyw 33 rozporządzenia (UE) 2024/1610.

wszystkich dokumentach informacyjnych przeznaczonych dla klientów wszystkich pojazdów. Celem niniejszego wniosku jest wyjaśnienie, w jaki sposób obecne przepisy dyrektywy powinny mieć zastosowanie do pojazdów specjalistycznych.

- *Pojazdy bezemisyjne, które poddaje się modernizacji w celu zwiększenia ich zakresu.* Zakres roboczy pojazdów bezemisyjnych nadal stawia je w niekorzystnej sytuacji w porównaniu z pojazdami konwencjonalnymi. Aby zwiększyć zakres roboczy pojazdu, możliwe jest zmodernizowanie pojazdów bezemisyjnych poprzez wymianę zestawu akumulatorów na generator paliwa²⁷. Tym samym takie zmodernizowane pojazdy stają się pojazdami hybrydowymi.

Zmodernizowane pojazdy bezemisyjne, mimo że wykorzystuje się w nich generator paliwa, pozostaną sklasyfikowane w 5. klasie emisji CO₂ zgodnie z dyrektywą 1999/62/WE, ponieważ klasyfikacji pojazdów dokonuje się na podstawie dokumentacji pojazdu w momencie jego pierwszej rejestracji.

Traktowanie tych pojazdów jako należących do 5. klasy emisji CO₂ zakłóca rynek drogowego transportu towarowego na niekorzyść operatorów korzystających z pojazdów bezemisyjnych, które nie są modernizowane. Klasyfikacja ta nie odzwierciedla również rzeczywistych emisji w całym cyklu życia pojazdów do celów rozporządzenia (UE) 2019/1242.

Ponadto producenci mogą obliczyć indywidualny poziom emisji CO₂ tych pojazdów za pomocą narzędzia symulacyjnego VECTO określonego w rozporządzeniu (UE) 2017/2400 przed ich wprowadzeniem do obrotu.

Proponuje się zatem, aby pojazdy bezemisyjne, które są modernizowane w celu rozszerzenia ich zakresu roboczego, nie były traktowane jako należące do 5. klasy emisji CO₂, lecz raczej jako należące do 1. klasy emisji CO₂. Zmiana ta zapewnia przypisanie pojazdów do klas emisji CO₂ na podstawie wyników uzyskanych za pomocą narzędzia symulacyjnego VECTO.

- *Pojazdy dwupaliwowe wyprodukowane przed ich włączeniem do rozporządzenia (UE) 2017/2400.* Pojazdy dwupaliwowe wyprodukowane, zanim ta technologia została objęta zakresem rozporządzenia (UE) 2017/2400 na mocy rozporządzenia (UE) 2022/1379, nie kwalifikują się do korzystniejszych stawek opłat za przejazd ze względu na brak dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów. Pojazdy te mogą zatem znaleźć się w niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej w porównaniu z podobnymi pojazdami zarejestrowanymi po tej dacie. Aby określić emisje CO₂ z tych pojazdów, w tym pojazdów, które już zostały zarejestrowane, można przeprowadzić nową symulację z uwzględnieniem najnowszych wymogów rozporządzenia (UE) 2017/2400. Symulację tę mogą przeprowadzić producenci, którzy produkowali pojazdy dwupaliwowe przed objęciem tych pojazdów rozporządzeniem (UE) 2017/2400.

Państwa członkowskie powinny zatem akceptować wyniki tych symulacji na potrzeby klasyfikacji pojazdu dwupaliwowego w klasach emisji CO₂. Ponieważ narzędzie symulacyjne jest oprogramowaniem typu open source i może być

²⁷ Zob. <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender> i <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>.

wykorzystywane w sposób niezgodny z prawem, Komisja powinna nadzorować korzystanie z tej opcji. W związku z tym jeżeli producent zdecyduje się skorzystać z tej możliwości, powinien zgłosić swój zamiar Komisji. Aby zapobiec wykorzystywaniu niezgodnych z prawem plików symulacyjnych, państwa członkowskie powinny akceptować nowy plik symulacyjny wyłącznie w przypadku, gdy (i) otrzymują go bezpośrednio od producenta; (ii) plik symulacyjny ma format cyfrowy oraz (iii) do tego producenta skierowano pozytywną decyzję Komisji.

Art. 7ga ust. 7 – Publikacja emisji odniesienia CO₂

Pierwotny wniosek nie zawierał tego przepisu. Ustęp ten dotyczy publikacji emisji odniesienia CO₂ z grup pojazdów objętych rozporządzeniem (UE) 2017/2400, ale jeszcze nieobjętych rozporządzeniem (UE) 2019/1242. Jak wyjaśniono powyżej, przepis ten jest obecnie nieaktualny i w związku z tym zostaje skreślony w celu uproszczenia dyrektywy.

art. 7gc(7) – Wpływ przyczep na ustalenie ulgi w opłatach drogowych

Pierwotny wniosek zostaje zmieniony w celu doprecyzowania przyczep kwalifikujących się do klasy 3. poprzez odniesienie do nowej definicji przyczep bezemisyjnych określonej w art. 3 pkt 11 lit. c) rozporządzenia (UE) 2019/1242, zmienionego rozporządzeniem (UE) 2024/1610.

Art. 8 ust. 3 – Data rozpoczęcia stosowania art. 7ga w odniesieniu do państw członkowskich posiadających wspólny system opłat za korzystanie z infrastruktury

Pierwotny wniosek nie zawierał tego przepisu, ale jego zmiana jest konieczna w celu dostosowania go do proponowanych zmian w art. 7ga ust. 1. Art. 8 ust. 3 zawiera bowiem odniesienie do art. 7ga ust. 1 akapit drugi i trzeci, na które niniejszy wniosek ma wpływ.

Art. 7ga ust. 1 akapit drugi obejmuje obecnie zarówno pierwotne podgrupy pojazdów, jak i nowe podgrupy pojazdów. Przedłużenie terminu dla państw członkowskich posiadających wspólny system opłat za korzystanie z infrastruktury ma na celu pierwsze wdrożenie zróżnicowania opłat dla pierwotnych podgrup pojazdów. Datę wejścia w życie w odniesieniu do pierwotnych podgrup pojazdów określono zatem wyraźnie, podobnie jak w niniejszym wniosku zmieniającym art. 7ga ust. 1.

Zmieniony wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE, dyrektywę Rady 1999/37/WE i dyrektywę (UE) 2019/520 w odniesieniu do klasy emisji CO₂ pojazdów ciężkich z przyczepami oraz wyjaśniająca i upraszczająca niektóre przepisy

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Przyjęcie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/362³ wzmocniło zasady „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci” poprzez wprowadzenie obowiązkowego pobierania opłat na podstawie emisji CO₂, w drodze różnicowania opłat infrastrukturalnych i opłat za korzystanie z infrastruktury w zależności od emisji CO₂ przez pojazdy albo w drodze stosowania opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO₂. Obecnie opłaty drogowe dla zespołów pojazdów składających się z pojazdu silnikowego i przyczepy są różnicowane na podstawie emisji CO₂ pojazdu silnikowego, niezależnie od właściwości połączonej przyczepy, a zwłaszcza jej wpływu na emisję CO₂ zespołu pojazdów.
- (2) Chociaż sama przyczepa nie zużywa energii, aby się przemieszczać, wymaga energii od ciągnącego pojazdu silnikowego. Optymalizacja efektywności energetycznej przyczep prowadzi do zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów konwencjonalnych oraz do zwiększenia autonomii pojazdów. Taka optymalizacja przyczep wynika z poprawy właściwości aerodynamicznych, oporu toczenia i masy przyczep. Potencjał w zakresie efektywności energetycznej w porównaniu z przyczepą odniesienia z 2020 r. wynosi około 7,5 % w przypadku przyczep z obrotnicą i 15 % w przypadku naczep.

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

² Dz.U. C , , s. .

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>.

W związku z tym przyczepy mogłyby odegrać ważną rolę w obniżeniu emisyjności sektora transportu drogowego towarów. Wprowadzenie na rynek bardziej efektywnych przyczep utrudniają jednak ich wyższe ceny oraz fakt, że dotychczas nabywcy przyczep nie mieli możliwości porównania różnych przyczep pod kątem ich efektywności energetycznej. Prowadzi to do ograniczonej dostępności energooszczędnych przyczep na rynku. Urządzenia aerodynamiczne są już dostępne na rynku, a w przyszłości ich dostępność wzrośnie, jednak nie stosuje się ich powszechnie w obecnym unijnym parku.

- (3) W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2022/1362⁴ określono prawnie certyfikowane wartości dotyczące wpływu przyczep na emisje CO₂ zespołów pojazdów ciężarowych. Aby jeszcze bardziej obniżyć koszt operacyjny bardziej efektywnych przyczep, należy ustanowić zasady uwzględniania wpływu przyczep na emisje CO₂ zespołów pojazdów ciężarowych w systemach opłat drogowych opartych na zróżnicowaniu emisji CO₂. Ponieważ pojazdy silnikowe mogą być połączone z różnymi przyczepami, uwzględnienie przyczep w systemach opłat drogowych opartych na zróżnicowaniu emisji CO₂ powinno opierać się na rzeczywiście wykorzystywanej przyczepie.
- (4) Rozszerzenie pobierania opłat na podstawie emisji CO₂ na przyczepy powinno mieć zastosowanie do przyczep, do których stosuje się rozporządzenie wykonawcze (UE) 2022/1362. Parametry przyczep mogą się różnić w zależności od ich parametrów technicznych. Aby ocenić parametry przyczep w zakresie efektywności energetycznej, parametry konkretnej przyczepy dotyczące potencjału w zakresie redukcji CO₂ porównuje się z parametrami przyczepy odniesienia, która jest podobna pod względem konfiguracji osi, maksymalnego dopuszczalnego obciążenia osi i konfiguracji podwozia. Stosunek między wartością uzyskaną przez konkretną przyczepę a wartością uzyskaną przez przyczepę odniesienia określono w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2022/1362 jako wskaźnik efektywności. Wartość wskaźnika efektywności bardziej efektywnych przyczep wynosi poniżej 1.
- (5) Wskaźnik efektywności można obliczyć na podstawie kilometrów, tonokilometrów lub metrów sześciennych na kilometr. W przypadku wszystkich przyczep, z wyjątkiem przyczep o przeznaczeniu objętościowym, należy stosować wskaźnik efektywności bazujący na tonokilometrach. Przyczepy o przeznaczeniu objętościowym to przyczepy, które służą głównie do przewozu towarów o dużej objętości. W przypadku przyczep o przeznaczeniu objętościowym nie można stosować wskaźnika efektywności bazującego na tonokilometrach, ponieważ przyczepy te mają większy opór toczenia i masę niż ich tradycyjne odpowiedniki. W przypadku przyczep o przeznaczeniu objętościowym należy natomiast stosować wskaźnik efektywności bazujący na metrach sześciennych na kilometr.
- (6) Klasa emisji CO₂ zespołu pojazdów z bardziej efektywną przyczepą powinna być wyższa niż klasa emisji CO₂ samego pojazdu silnikowego, co daje dostęp do większej ulgi w opłatach drogowych. Wpływ potencjału w zakresie redukcji emisji CO₂ przyczepy na klasę emisji CO₂ zespołu pojazdów powinien opierać się na porównaniu wskaźnika efektywności konkretnej przyczepy z progami wskaźnika efektywności,

⁴ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1362 z dnia 1 sierpnia 2022 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do parametrów przyczep do pojazdów ciężarowych w zakresie ich wpływu na emisję CO₂, zużycie paliwa, zużycie energii i bezemisyjny zasięg pojazdów silnikowych oraz w sprawie zmiany rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683 (Dz.U. L 205 z 5.8.2022, s. 145, [ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj)).

o których mowa w niniejszej dyrektywie. Przewidziano różne progi dla naczep i dla innych przyczep, ponieważ ich potencjał w zakresie opłacalnej redukcji emisji CO₂ jest inny.

- (7) W przypadku gdy państwo członkowskie uwzględnia wpływ przyczep na emisje CO₂ zespołów pojazdów ciężarowych w systemach opłat drogowych na swoim terytorium i nakłada określone opłaty na zespoły pojazdów odbiegające od maksymalnych mas lub wymiarów określonych w dyrektywie Rady 96/53/WE⁵, to państwo członkowskie powinno mieć możliwość stosowania ulgi w opłatach drogowych w odniesieniu do takich zespołów pojazdów, które wykorzystują co najmniej jedną bardziej efektywną przyczepę.
- (8) Komisja powinna być uprawniona do zmiany załącznika VIII do dyrektywy 1999/62/WE, w drodze aktów delegowanych, w celu określenia lub dostosowania ustalonych w nim progów wskaźnika efektywności, a także do określenia metodyki przydzielania do klas przyczep tych przyczep, które poddano procesowi modernizacji, zwłaszcza przyczep, którym nie przypisano wskaźnika efektywności zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2022/1362. Określenie progów wskaźnika efektywności powinno nastąpić niezwłocznie po upływie co najmniej roku gromadzenia danych dotyczących efektywności przyczep zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956⁶. Progi wskaźnika efektywności powinny opierać się na średniej efektywności parku przyczep, gdy opublikowano emisje odniesienia CO₂ dla takich pojazdów, oraz na potencjale przyczep w zakresie poprawy efektywności. Należy je następnie dostosować do postępu technicznego i coraz większego rozpowszechnienia nowych technologii, takich jak przyczepy z napędzanymi osiami. Przy określaniu metodyki dla doposażonych przyczep należy uwzględniać instalację urządzeń poprawiających ich efektywność energetyczną, takich jak urządzenia aerodynamiczne, które można zweryfikować podczas okresowego badania zdatności do ruchu drogowego i które powinny być odnotowane w świadectwie zdatności do ruchu drogowego, o którym mowa w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE⁷.
- (9) W celu zapewnienia, aby kierowcy prawidłowo deklarowali parametry przyczepy połączonej z pojazdem silnikowym przy korzystaniu z ulgi w opłatach na podstawie emisji CO₂, konieczne jest, aby funkcjonariusze służb kontrolnych otrzymywali na żądanie dowody potwierdzające klasę emisji zespołu pojazdów, tj. łącznie z dowodami potwierdzającymi parametry przyczepy. W przypadku braku takich dowodów państwo członkowskie byłoby uprawnione do nakładania opłat wyłącznie na podstawie klasy emisji pojazdu silnikowego.

⁵ Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59, [ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj](http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj)).

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy (Dz.U. L 173 z 9.7.2018, s. 1, [ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj)).

⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51, [ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj](http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj)).

- (10) W celu zapewnienia spójnego stosowania zróżnicowania opłat drogowych w zależności od emisji CO₂ konieczna jest zmiana dyrektywy Rady 1999/37/WE⁸, aby wymagać – jeżeli znajdują się one na świadectwie zgodności lub na świadectwie indywidualnego dopuszczenia pojazdu – podawania wskaźnika efektywności przyczep na ich świadectwie rejestracji. Ważne jest zapewnienie, aby dane dotyczące efektywności przyczep były dostępne do celów wymiany informacji między państwami członkowskimi, jak określono w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520⁹.
- ~~(11) Ponadto należy zmienić dyrektywę 1999/62/WE w celu odzwierciedlenia nowej struktury rozporządzenia (UE) 2019/1242 zmienionego [dodać odniesienie, gdy będzie znane]. Niezbędne zmiany mają na celu zachowanie obecnego znaczenia definicji pojazdu bezemisyjnego, pojazdu niskoemisyjnego, emisji odniesienia CO₂ i ścieżki redukcji emisji oraz powinny zaktualizować definicję ścieżki redukcji emisji, tak aby ujednolicić jej obowiązywanie z wyżej wymienionym rozporządzeniem po 2030 r. Zmiany te powinny również zachować obowiązek różnicowania opłat infrastrukturalnych i opłat za korzystanie z infrastruktury oraz czas, od którego obowiązek ten ma zastosowanie. W odniesieniu do podgrup pojazdów objętych już rozporządzeniem w zmianach tych należy w szczególności wyjaśnić, że obowiązek ten ma zastosowanie od dnia 13 maja 2023 r., czyli dwa lata po dacie publikacji decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2021/781¹⁰, w której określono emisje odniesienia CO₂ dla tych podgrup pojazdów. Aby zapewnić terminowe przyjęcie tych zmian w odniesieniu do daty wejścia w życie zmian w rozporządzeniu (UE) 2019/1242, należy ustanowić roczny termin transpozycji do przepisów krajowych.~~
- (11) Należy doprecyzować i uprościć niektóre przepisy dyrektywy 1999/62/WE, aby odzwierciedlić zmiany wprowadzone rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1610¹¹ w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242,¹² a także zmiany wprowadzone rozporządzeniem Komisji (UE) 2022/1379¹³ w rozporządzeniu Komisji (UE)**

⁸ Dyrektywa Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz.U. L 138 z 1.6.1999, s. 57), **ELI:** <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>.

⁹ 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>.

¹⁰ 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).

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1610 z dnia 14 maja 2024 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/1242 w odniesieniu do zaostrzenia 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>).

¹² 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>).

¹³ 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>).

2017/2400¹⁴. Proponowane zmiany dotyczą definicji emisji CO₂, pojazdów bezemisyjnych, niskoemisyjnych pojazdów ciężkich, grupy pojazdów, ścieżki redukcji emisji i emisji odniesienia CO₂, a także definicji art. 7ga i art. 8 ust. 3, przy jednoczesnym zachowaniu ich pierwotnego znaczenia.

- (12) W niniejszej dyrektywie należy sprecyzować moment, od którego ma zastosowanie obowiązek różnicowania opłat drogowych w zależności od emisji CO₂ dla podgrupy pojazdów. Odniesiono się w niej zatem 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. Po opublikowaniu emisji odniesienia CO₂ przewidziano sześciomiesięczny okres wdrażania. W odniesieniu do podgrup pojazdów pierwotnie objętych tym rozporządzeniem obowiązek zróżnicowania opłat drogowych ma zastosowanie od 13 maja 2023 r., czyli dwa lata od daty publikacji decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2021/781¹⁵.
- (13) 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. Na wprowadzenie tej zmiany należy przewidzieć okres sześciu miesięcy. Data ta powinna być taka sama we wszystkich państwach członkowskich, aby zapewnić równe traktowanie przewoźników, którzy posiadają podobne pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy w tym samym dniu, ale którzy mają siedzibę w różnych państwach członkowskich. Ponadto w decyzji wykonawczej Komisji (UE) .../... dostosowującej emisje odniesienia CO₂ wskazane w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2021/781 i określającej metodologię definiowania pojazdów reprezentatywnych [należy dodać odniesienie, gdy będzie znane] dostosowano emisje odniesienia CO₂ ze skutkiem od okresu sprawozdawczego 2025 r. dla podgrup pojazdów 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD i 10-LH. Zgodnie z obecną wersją definicji ścieżki redukcji emisji skorygowane wartości mają zastosowanie od okresu sprawozdawczego rozpoczynającego się po dacie rozpoczęcia stosowania tego aktu. Należy je zatem stosować od dnia 1 lipca 2026 r. Aby uniknąć sytuacji, w której sześciomiesięczny okres wdrażania upłynąłby zbyt szybko po przyjęciu niniejszej dyrektywy, pozostawiając niewystarczający czas na wdrożenie, wyraźnie utrzymano datę rozpoczęcia stosowania wypadającą 1 lipca 2026 r.
- (14) W niniejszej dyrektywie należy zachować znaczenie definicji ścieżki redukcji emisji zawartej w dyrektywie 1999/62/WE zmienionej dyrektywą (UE) 2022/362. Rozporządzeniem (UE) 2024/1610 zmieniono rozporządzenie (UE) 2019/1242 poprzez wprowadzenie celu redukcji emisji CO₂ na 2030 r. o 43 %. Zmiana ta

¹⁴ 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 zmieniającej 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>).

¹⁵ 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).

wpływa na gradient ścieżki redukcji emisji określonej w dyrektywie 1999/62/WE na lata do 2030 r. włącznie. Niektóre progi dla klas emisji CO₂ do 2030 r. włącznie są zatem bardziej rygorystyczne niż w 2031 r. i w kolejnych latach. 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 przez ustanowienie w dyrektywie 1999/62/WE celu redukcji emisji CO₂ o 30 % do 2030 r. Do czasu wprowadzenia tej zmiany możliwe jest, że niektóre pojazdy zostaną przypisane do klasy emisji CO₂ ze ścieżką redukcji emisji opartą na celu redukcji emisji CO₂ o 43 % do 2030 r. Aby zapewnić równe traktowanie z pojazdami przypisanymi do klasy emisji CO₂ po przyjęciu niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie powinny przeklasyfikować te pojazdy, stosując ścieżkę redukcji emisji opartą na docelowym poziomie redukcji emisji CO₂ o 30 % do 2030 r. w ciągu dwóch miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(15) W niniejszej dyrektywie należy sprecyzować, w jaki sposób należy przypisywać do klas emisji CO₂ pojazdy z dokumentacją informacyjną przeznaczoną dla klientów i po raz pierwszy zarejestrowane przed rozpoczęciem 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 biegu ich ścieżki redukcji emisji a terminem dołączenia przez producentów do nowych pojazdów dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów, która została wydana zgodnie z art. 9 rozporządzenia Komisji (UE) 2017/2400. Datą rozpoczęcia biegu ścieżki redukcji emisji podgrupy pojazdów jest pierwszy dzień okresu odniesienia dla tej podgrupy pojazdów, jak określono w pkt 3.2 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/1242. Termin dołączenia przez producentów dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów do nowych pojazdów podgrupy pojazdów określono w art. 24 rozporządzenia Komisji (UE) 2017/2400. W przypadku tych podgrup pojazdów termin dla producentów poprzedza datę rozpoczęcia biegu 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 rozpoczęciem ścieżki redukcji emisji. Państwa członkowskie powinny zaklasyfikować do klasy emisji CO₂ pojazdy, w odniesieniu do których właściciel może przedstawić dowody potwierdzające ich emisje CO₂ w dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów. Progi klas emisji CO₂ przed rozpoczęciem ścieżki redukcji emisji są takie same jak w pierwszym roku ścieżki redukcji emisji.

(16) W niniejszej dyrektywie należy sprecyzować, w jaki sposób przypisywać pojazdy specjalistyczne do klas emisji CO₂. W rozporządzeniu (UE) 2019/1242 zdefiniowano podgrupy pojazdów specjalistycznych, takich jak pojazdy wykorzystywane do zbierania odpadów lub do robót budowlanych, od innych rodzajów pojazdów, przez określenie podgrup pojazdów specjalistycznych. Pojazdy te odpowiadają za około 2 % emisji w sektorze pojazdów ciężkich i wykorzystuje się je głównie w miastach. W następstwie przyjęcia rozporządzenia (UE) 2024/160 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. Pojazdów specjalistycznych nie można zatem 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.

- (17) W niniejszej dyrektywie należy sprecyzować, w jaki sposób przypisywać zmodernizowane pojazdy bezemisyjne do klas emisji CO₂. W rozporządzeniu (UE) 2019/1242 określono cele dla producentów w zakresie redukcji emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich. Zgodnie z tym rozporządzeniem producenci odnoszą szczególne korzyści z wprowadzania do obrotu pojazdów bezemisyjnych. W dyrektywie 1999/62/WE zachęca się do nabywania takich pojazdów poprzez obniżenie opłat 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, możliwe jest zmodernizowanie pojazdów bezemisyjnych poprzez wymianę zestawu akumulatorów na generator paliwa. 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 obowiązującymi ramami prawnymi takie zmodernizowane pojazdy nadal byłyby objęte obniżonymi opłatami zgodnie z 5. klasą emisji CO₂ mimo korzystania z generatora paliwa. Takie traktowanie zakłóca jednak rynek drogowego transportu towarowego na niekorzyść operatorów korzystających z pojazdów bezemisyjnych, które nie są modernizowane, i nie odzwierciedla rzeczywistych redukcji emisji w całym cyklu życia pojazdów do celów rozporządzenia (UE) 2019/1242. W celu zapewnienia, aby wszystkie pojazdy były przypisywane do klas emisji CO₂ na podstawie wyników narzędzia symulacyjnego VECTO, pojazdy bezemisyjne, które w wyniku modernizacji zostały wyposażone w silnik zasilany paliwem, powinny być sklasyfikowane zgodnie z dyrektywą 1999/62/WE jako należące do 1. klasy emisji CO₂.
- (18) W niniejszej dyrektywie należy sprecyzować sposób przydzielania pojazdów dwupaliwowych do klas emisji CO₂. Art. 24 ust. 2 lit. g) rozporządzenia Komisji (UE) 2017/2400 zobowiązuje producentów do wydawania dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów w odniesieniu do pojazdów dwupaliwowych począwszy od 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 stawkom opłat za przejazd i mogą być narażone na niekorzystne warunki konkurencji w porównaniu z podobnymi pojazdami, które zostały zarejestrowane w późniejszym terminie. Producenci mogą określić emisję CO₂ pojazdu, który został już zarejestrowany, przeprowadzając nową symulację uwzględniającą najnowsze wymagania rozporządzenia (UE) 2017/2400. Państwa członkowskie powinny zaakceptować wyniki tych symulacji jako dowód emisji CO₂ pojazdu. Aby zapobiegać wykorzystywaniu bezprawnych wyników symulacji, Komisja powinna nadzorować korzystanie z tej możliwości przez producentów. Producent, który zdecyduje się skorzystać z tej możliwości, powinien zatem powiadomić o tym Komisję. Państwa członkowskie powinny akceptować ten dokument wyłącznie wtedy, gdy otrzymają go bezpośrednio od producenta, gdy dokument ma format cyfrowy, ponieważ jest on mniej podatny na fałszerstwa, oraz gdy do producenta tego została skierowana pozytywna decyzja Komisji.

(19) Niniejszą dyrektywą należy skreślić niektóre przepisy, które stały się nieaktualne. W dyrektywie 1999/62/WE przewidziano rozszerzenie jej zakresu na podgrupy pojazdów, które są objęte rozporządzeniem (UE) 2017/2400, ale które nie są jeszcze objęte rozporządzeniem (UE) 2019/1242. Odpowiednimi przepisami dyrektywy 1999/62/WE są art. 2 ust. 1 pkt 30 lit. b); art. 2 ust. 1 pkt 38 lit. b); art. 7ga ust. 1 akapit trzeci i art. 7ga ust. 7. Rozporządzeniem (UE) 2024/1610 rozszerzono zakres rozporządzenia (UE) 2019/1242, tak aby odpowiadał on zakresowi rozporządzenia (UE) 2017/2400. Odpowiednie przepisy dyrektywy 1999/62/WE stały się zatem nieaktualne i należy je skreślić w celu uproszczenia tekstu tej dyrektywy.

~~12~~20) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 1999/62/WE, 1999/37/WE oraz (UE) 2019/520,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 1999/62/WE

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) określony w pkt 2.6.1 jego dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów, jeżeli jest to pojazd ciężarowy, lub jego indywidualny poziom emisji CO₂ (gCO₂/p-km) określony w pkt 2.6.4 jego dokumentacji informacyjnej przeznaczonej dla klientów, jeżeli jest to autokar lub autobus, zgodnie z definicją 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>);;**

ab) pkt 29 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) »pojazd ciężki«, o którym mowa w art. 3 pkt 11 lit. a) i **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>);;**

bc) ~~pkt 30 lit. b)~~ pkt 30 otrzymuje brzmienie:

»30) niskoemisyjny pojazd ciężki« oznacza niskoemisyjny pojazd ciężki zdefiniowany w art. 3 pkt 12 rozporządzenia (UE) 2019/1242;”;

~~„b) pojazd ciężki z grupy pojazdów objętej aktem wykonawczym przyjętym na podstawie art. 7ga ust. 7, o emisjach CO₂ niższych od 50 % emisji odniesienia CO₂ tej grupy pojazdów, inny niż pojazd bezemisyjny;”;~~

d) pkt 35 otrzymuje brzmienie:

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

ee) pkt 37 otrzymuje brzmienie:

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

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

b) dla lat $Y > 2030$, współczynnik celu ($RET_{sg,Y}$ or $RETP_{sg,Y}$) wynosi 0,7;”;

~~„37) »ścieżka redukcji emisji« dla podgrupy pojazdów (sg) i okresu sprawozdawczego roku Y, a mianowicie ET_{sg,Y}, oznacza iloczyn rocznego współczynnika redukcji emisji CO₂ (RET_{sg,Y}) i emisji odniesienia CO₂ (rCO_{2sgsg}) podgrupy (sg), a mianowicie ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} × rCO_{2sgsg}; RET_{sg,Y} jest określany zgodnie z pkt 5.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/1242;”;~~

(df) pkt 38 otrzymuje brzmienie:

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

~~„38) »emisje odniesienia CO₂« oznaczają:~~

~~a) w przypadku podgrup pojazdów objętych rozporządzeniem (UE) 2019/1242, wielkość obliczoną zgodnie z formułą zawartą w pkt 3 załącznika I do tego rozporządzenia;~~

~~b) w przypadku grupy pojazdów objętej aktem wykonawczym przyjętym na podstawie art. 7ga ust. 7 – określone w nim emisje odniesienia CO₂ odpowiadające średniej wartości wszystkich emisji CO₂ z pojazdów tej grupy pojazdów, zgłoszonej zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956(6) za pierwszy okres sprawozdawczy, który rozpocznie się po dniu, w którym rejestracja, sprzedaż lub wprowadzenie do użytku pojazdów w tej grupie pojazdów, które nie spełniają obowiązków, o których mowa w art. 9 rozporządzenia (UE) 2017/2400, są zakazane zgodnie z art. 24 rozporządzenia (UE) 2017/2400;”;~~

(eg) dodaje się punkty w brzmieniu:

„42) »przyczepa« oznacza przyczepę zdefiniowaną w art. 3 pkt 17 rozporządzenia (UE) 2018/858 i objętą zakresem rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/1362();**

43) »naczepa« oznacza przyczepę spełniającą definicję naczepy określoną w art. 3 pkt 33 rozporządzenia (UE) 2018/858 i objętą zakresem rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2022/1362.”;

*** Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1362 z dnia 1 sierpnia 2022 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do parametrów przyczep do pojazdów ciężarowych w zakresie ich wpływu na emisję CO₂, zużycie paliwa, zużycie energii i bezemisyjny zasięg pojazdów silnikowych oraz w sprawie zmiany rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/683 (Dz.U. L 205 z 5.8.2022, s. 145, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**);

(2) w art. 7ga wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 akapity drugi, trzeci i czwarty otrzymują brzmienie:

„Państwa członkowskie stosują to zróżnicowanie do podgrup pojazdów objętych rozporządzeniem (UE) 2019/1242 **najpóźniej sześć miesięcy po opublikowaniu** na podstawie emisji odniesienia CO₂ **tych podgrup pojazdów, przyjętych** opublikowanych zgodnie z art. 11 ust. 1 tego rozporządzenia. W przypadku podgrup pojazdów 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH państwa członkowskie stosują jednak to zróżnicowanie najpóźniej w dniu 13 maja 2023 r.

Państwa członkowskie stosują W przypadku gdy emisje odniesienia CO₂ dostosowane zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/1242 **począwszy od pierwszego dnia szóstego miesiąca następującego po ich opublikowaniu. 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 stosują jednak emisje odniesienia CO₂ dostosowane zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE).../... [należy dodać odniesienie, kiedy będzie znane] począwszy od 1 lipca 2026 r.** te emisje odniesienia CO₂ stosuje się od początku następnego okresu sprawozdawczego.

~~Na zasadzie odstępstwa od akapitu drugiego, w przypadku klas 1., 4. i 5. emisji CO₂, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, zróżnicowanie to ma zastosowanie do grup pojazdów objętych aktami wykonawczymi przyjętymi na podstawie ust. 7 najpóźniej dwa lata po przyjęciu tych aktów wykonawczych. Zróżnicowanie opiera się na określonych w nich emisjach odniesienia CO₂ i ma zastosowanie do czasu opublikowania emisji odniesienia CO₂ dla danych podgrup pojazdów zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242. Od momentu opublikowania emisji odniesienia CO₂ zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242 państwa członkowskie stosują te emisje odniesienia CO₂ zamiast emisji określonych zgodnie z ust. 7, a zróżnicowanie dla danych podgrup pojazdów stosuje się dla wszystkich klas emisji.”;~~

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

„Państwa członkowskie przeklasyfikowują pojazdy, które zostały sklasyfikowane w 2. lub 3. klasie emisji CO₂, ze ścieżką redukcji emisji opartej na celu redukcji emisji CO₂ do 2030 r. o 43 %, stosując zamiast tego ścieżkę redukcji emisji opartą na celu redukcji emisji CO₂ do 2030 r. o 30 % najpóźniej do dnia [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy +2 miesiące].

Państwa członkowskie uznają za kwalifikujące się do klasyfikacji w klasie emisji CO₂ wszystkie pojazdy, w odniesieniu do których użytkownik drogi 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 rozpoczęciem ścieżki redukcji emisji podgrupy pojazdów, do której należy pojazd, zastosowanie mają wartości z pierwszego roku przebiegu ścieżki redukcji emisji dla tej podgrupy.

Państwa członkowskie traktują pojazdy specjalistyczne zdefiniowane 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 przewidzianego 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, jeżeli data produkcji tego pojazdu przypada przed 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 celów określonych w niniejszym ustępie. Do celów klasyfikacji pojazdu w klasie emisji CO₂ państwa członkowskie akceptują symulację sporządzoną przez producentów jako dowód emisji CO₂ pojazdu, pod warunkiem że producent przesyła im wyniki symulacji bezpośrednio i w formie cyfrowej wraz z decyzją Komisji skierowaną do tego producenta.”;

bć) uchyla się ust. 7. ust. 7 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia emisji odniesienia CO₂ dla grup pojazdów innych niż podgrupy 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH.”;

(3) dodaje się następujący artykuł:

„Artykuł 7gc

1. Do dnia 30 czerwca 2030 r. państwa członkowskie mogą przy stosowaniu art. 7ga uwzględniać wpływ przyczep na emisję CO₂ w zespole z pojazdem silnikowym. Od dnia 1 lipca 2030 r. uwzględniają ten wpływ.

W przypadku gdy państwo członkowskie stosuje akapit pierwszy, na klasę emisji CO₂ zespołu pojazdów, o którym mowa w art. 7ga ust. 2, wpływa klasa ciągniętej przyczepy zgodnie z załącznikiem VIII.

2. W przypadku gdy państwo członkowskie stosuje akapit pierwszy i zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) nakłada określone opłaty na zespoły pojazdów odbiegające od maksymalnych mas lub wymiarów określonych w załączniku I do dyrektywy Rady 96/53/WE*, zgodnie z art. 4 ust. 4 tej dyrektywy, może ono zastosować ulgę w opłatach drogowych w odniesieniu do takich zespołów pojazdów, które

wykorzystują co najmniej jedną przyczepę, której przypisana jest klasa przyczepy zgodnie z załącznikiem VIII do niniejszej dyrektywy.

Wysokość ulgi w opłatach drogowych może odpowiadać uldze przyznanej zespołom pojazdów nieodbiegającym od maksymalnych mas lub wymiarów.

3. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego zgodnie z art. 9d w celu zmiany załącznika VIII, aby określić ustalone w nim progi wskaźnika efektywności lub dostosować je tak, aby odzwierciedlały postęp techniczny. Ich pierwsze określenie opiera się na średniej efektywności parku przyczep, gdy opublikowano emisje odniesienia CO₂ dla tych pojazdów, oraz na potencjale przyczep w zakresie poprawy efektywności, z uwzględnieniem różnicy potencjału między naczepami i innymi przyczepami.

W przypadku przyczep klasy 1. i 2. określonych w tabeli w załączniku VIII Komisja przyjmuje akt delegowany określający progi wskaźnika efektywności najpóźniej rok po opublikowaniu emisji odniesienia CO₂ dla przyczep zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/1242.

Przyczepa ~~W przypadku przyczep klasy 3., określona w tabeli w załączniku VIII, **ma zastosowanie do przyczep bezemisyjnych zdefiniowanych w art. 3 pkt 11 lit. c) rozporządzenia (UE) 2019/1242 i spełniających próg wskaźnika efektywności dla przyczep klasy 3. mającej zastosowanie do przyczep wyposażonych w urządzenie aktywnie wspomagające ich napęd i nieposiadających silnika spalinowego lub posiadających silnik spalinowy emitujący mniej niż 5 g CO₂/kWh**~~ Komisja przyjmuje akt delegowany określający progi wskaźnika efektywności po udostępnieniu prawnie poświadczonych wartości dla tych przyczep.

Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego zgodnie z art. 9d w celu zmiany załącznika VIII, aby ustanowić metodykę określania przydziału do klasy przyczep, które są doposażone w urządzenia poprawiające ich efektywność energetyczną, zwłaszcza przyczep, które zostały zarejestrowane, sprzedane lub dopuszczone do ruchu przed datą rozpoczęcia stosowania rozporządzenia wykonawczego (UE) 2022/1362.

4. Do celów rejestracji urządzeń, o których mowa w ust. 3 akapit czwarty, państwa członkowskie korzystają z pozycji 10 (inne informacje) załącznika II do dyrektywy 2014/45/UE**.”;

* Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59)

** Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatości do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51),

(4) art. 7j ust. 2a akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„W przypadku gdy kierowca lub, w stosownym przypadku, przewoźnik lub dostawca europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS) nie jest w stanie udowodnić klasy emisji pojazdu do celów art. 7g ust. 2, art. 7ga i 7gb, państwa członkowskie mogą zastosować opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury w wysokości do najwyższego możliwego poziomu. W przypadku gdy kierowca lub, w stosownym

przypadku, przewoźnik lub dostawca europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS) nie jest w stanie udowodnić klasy emisji zespołu pojazdu do celów art. 7gc, państwa członkowskie mogą zastosować opłaty za przejazd lub opłaty za korzystanie z infrastruktury na podstawie klasy emisji pojazdu silnikowego.”;

(5) 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.”;

56) art. 9d akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. 9e aktów delegowanych w celu zmiany niniejszej dyrektywy w odniesieniu do załącznika 0, wzorów w pkt 4.1 i 4.2 załącznika IIIa, kwot wskazanych w tabelach załączników IIIb i IIIc, aby dostosować je do postępu naukowo-technicznego, oraz progów wskaźnika efektywności wskazanych w tabeli w załączniku VIII, aby je określić lub dostosować do postępu technicznego.”;

67) art. 11 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) zróżnicowania opłat infrastrukturalnych lub opłat za korzystanie z infrastruktury w zależności od efektywności środowiskowej pojazdów, zgodnie z art. 7g, 7ga, 7gb lub 7gc;”;

78) tekst znajdujący się w załączniku do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załącznik VIII.

Artykuł 2

Zmiana dyrektywy (UE) 2019/520

Część I załącznika I do dyrektywy (UE) 2019/520 otrzymuje brzmienie:

„Część I. Dane dotyczące pojazdów

Pozycja	O/N ⁽¹⁾	Uwagi
Numer rejestracyjny	O	
Numer podwozia/Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)	O	
Państwo członkowskie rejestracji	O	
Marka	O	(D.1 ⁽²⁾) na przykład Ford, Opel, Renault
Model handlowy pojazdu	O	(D.3) na przykład Focus, Astra, Megane
Kod kategorii UE	O	(J) na przykład motorowery, motocykle, samochody
Klasa emisji Euro	O	na przykład Euro 4, Euro 6

Klasa emisji CO ₂	N	ma zastosowanie wyłącznie do pojazdów ciężkich
Data przeklasyfikowania	N	ma zastosowanie wyłącznie do pojazdów ciężkich
CO ₂ w g/tkm	N	ma zastosowanie wyłącznie do pojazdów ciężkich
Przeznaczenie objętościowe: tak/nie	N	ma zastosowanie wyłącznie do przyczep
Wskaźnik efektywności – bazujący na tonokilometrach (-) ...	N	ma zastosowanie wyłącznie do przyczep
Wskaźnik efektywności – bazujący na metrach sześciennych na kilometr (-) ...	N	ma zastosowanie wyłącznie do przyczep
Dopuszczalna technicznie maksymalna masa pojazdu	O	
(1) O = obowiązkowo, jeśli znajduje się w krajowym rejestrze, N = nieobowiązkowo. (2) Zharmonizowany kod unijny, zob. dyrektywa 1999/37/WE.		

”

Artykuł 3

Zmiana dyrektywy 1999/37/WE

W pkt (V) emisja spalin załącznika I do dyrektywy 1999/37/WE dodaje się punkty w brzmieniu:

„(V.11) wskaźnik efektywności:

- w przypadku przyczep o przeznaczeniu innym niż objętościowe wskaźnik efektywności – bazujący na tonokilometrach, gdy zostały wskazane w pozycji 49.11.2 świadectwa zgodności określonego w dodatku do załącznika VIII do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/683* lub w pozycji 49.11.2 świadectwa indywidualnego dopuszczenia pojazdu określonego w dodatku 1 do załącznika III do tego rozporządzenia;
- w przypadku przyczep o przeznaczeniu objętościowym wskaźnik efektywności – bazujący na metrach sześciennych na kilometr, gdy zostały wskazane w pozycji 49.11.3 świadectwa zgodności określonego w dodatku do załącznika VIII do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/683 lub w pozycji 49.11.3 świadectwa indywidualnego dopuszczenia pojazdu określonego w dodatku 1 do załącznika III do tego rozporządzenia.

Przeznaczenie objętościowe jest wskazane w pozycji 49.10 świadectwa zgodności przyczep do pojazdów ciężarowych określonego w dodatku do załącznika VIII do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/683 lub w pozycji 49.10 świadectwa indywidualnego dopuszczenia pojazdu określonego w dodatku 1 do załącznika III do tego rozporządzenia,

(V.12) klasa przyczepy określona zgodnie z art. 7gc dyrektywy 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady;”.

* Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/683 z dnia 15 kwietnia 2020 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w odniesieniu do wymogów administracyjnych dotyczących homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 163 z 26.5.2020, s. 1), **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj**”.

Artykuł 4

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do [*jeden rok od wejścia w życie niniejszej dyrektywy*]. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

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

Artykuł 5

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

Artykuł 6

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*