2026/2610

27.11.2026

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2026/2610

ze dne 25. listopadu 2026,

kterou se mění směrnice 1999/62/ES, pokud jde o rozlišení silničních poplatků pro těžká vozidla na základě jejich emisí CO_2 a o vyjasnění a zjednodušení některých ustanovení

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po předložení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanoviska Evropského hospodářského a sociálního výboru ([1]),

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem ([2]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/362 ([3]), kterou se změnila směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ([4]), posílila zásady „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“ zavedením povinných poplatků pro některá vozidla na základě emisí CO_2, a to buď rozlišením poplatků za pozemní komunikace a poplatků za užívání podle emisí CO_2 z vozidel, nebo uplatněním poplatku za externí náklady na emise CO_2.

(2) Je vhodné vyjasnit a zjednodušit některá ustanovení směrnice 1999/62/ES s cílem zohlednit změny, které nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1610 ([5]) učinilo v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ([6]), jakož i změny, které nařízení Komise (EU) 2022/1379 ([7]) učinilo v nařízení Komise (EU) 2017/2400 ([8]).

([1]) Úř. věst. C, 2023/874, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj a Úř. věst. C, C/2026/880, 27.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj.

([2]) Postoj Evropského parlamentu ze dne 7. října 2026 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 26. října 2026.

([3]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/362 ze dne 24. února 2022, kterou se mění směrnice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EU) 2019/520, pokud jde o výběr poplatků pro vozidla za užívání určitých pozemních komunikací (Úř. věst. L 69, 4.3.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj).

([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly (Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

([5]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1610 ze dne 14. května 2024, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO_2 pro nová těžká vozidla a začlenění povinností vykazovat údaje, a nařízení (EU) 2018/858 a zrušuje nařízení (EU) 2018/956 (Úř. věst. L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj).

([6]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

([7]) Nařízení Komise (EU) 2022/1379 ze dne 5. července 2022, kterým se mění nařízení (EU) 2017/2400, pokud jde o stanovení emisí CO_2 a spotřeby paliva u středně těžkých a těžkých nákladních vozidel a těžkých autobusů, a kterým se zahrnují elektrická vozidla a další nové technologie (Úř. věst. L 212, 12.8.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj).

([8]) Nařízení Komise (EU) 2017/2400 ze dne 12. prosince 2017, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o stanovení emisí CO_2 a spotřeby paliva u těžkých nákladních vozidel, a o změně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES a nařízení Komise (EU) č. 582/2011 (Úř. věst. L 349, 29.12.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj).

(3) Tato směrnice by měla vyjasnit datum, od kterého platí povinnost rozlišovat silniční poplatky na základě emisí CO_2 pro danou podskupinu vozidel. Měla by tudíž důsledně odkazovat zveřejnění referenčních emisí CO_2 podskupiny vozidel přijatých v souladu s čl. 11 odst. 1 nařízení (EU) 2019/1242. Tato směrnice by měla rovněž poskytnout vnitrostátním orgánům a poskytovatelům služby mýtného dostatečný čas na zařazení vozidel těchto podskupin vozidel do emisních tříd CO_2. Členské státy by měly mít alespoň 12 měsíců na to, aby zavedly rozlišení silničních poplatků pro nové podskupiny vozidel po zveřejnění jejich referenčních emisí CO_2. Pro účely předvídatelnosti a zjednodušení by rozlišení mělo platit vždy buď od 1. července roku následujícího po roce zveřejnění referenčních emisí CO_2 pro novou podskupinu vozidel, pokud k tomuto zveřejnění došlo před 1. červencem, nebo od 1. ledna druhého roku následujícího po roce zveřejnění, pokud k tomuto zveřejnění došlo 1. července nebo později. Pokud jde o podskupiny vozidel, na které se nařízení (EU) 2019/1242 původně vztahovalo, uplatňuje se povinnost rozlišovat silniční poplatky od 13. května 2023, což bylo dva roky ode dne vyhlášení prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2021/781 ([9]).

(4) Tato směrnice by měla vyjasnit datum, od kterého se použijí úpravy referenčních emisí CO_2 přijaté podle čl. 11 odst. 2 nařízení (EU) 2019/1242. Členské státy by měly mít na zavedení upravených referenčních emisí CO_2 alespoň 12 měsíců. Pro účely předvídatelnosti a zjednodušení by upravené referenční emise CO_2 měly platit vždy buď od 1. července roku následujícího po roce zveřejnění, pokud k tomuto zveřejnění došlo před 1. červencem, nebo od 1. ledna druhého roku následujícího po roce zveřejnění, pokud k tomuto zveřejnění došlo 1. července nebo později. Avšak prováděcí nařízení Komise (EU) 2025/2545 ([10]) upravilo referenční emise CO_2 pro podskupiny vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH s použitelností od vykazovaného období 2025. Definice „plánovaného snížení emisí“ zavedená směrnicí (EU) 2022/362 stanoví, že upravené hodnoty se použijí od vykazovaného období začínajícího po dni použitelnosti aktu, který je obsahuje. Použijí se proto ode dne 1. července 2026 a za účelem zajištění právní jistoty by den použitelnosti 1. července 2026 měl být výslovně zachován.

(5) Tato směrnice by měla zachovat význam definice „plánovaného snížení emisí“ ve směrnici 1999/62/ES zavedené směrnicí (EU) 2022/362. Nařízení (EU) 2024/1610 změnilo nařízení (EU) 2019/1242 zavedením cíle snížení emisí CO_2 do roku 2030 o 43 %. Tato změna ovlivňuje sklon trajektorie plánovaného snížení emisí vymezeného ve směrnici 1999/62/ES pro roky do roku 2030 včetně. Některé prahové hodnoty pro emisní třídy CO_2 pro roky do roku 2030 včetně jsou proto přísnější než prahové hodnoty pro rok 2031 a následující roky. Výsledná podoba plánovaného snížení emisí nebyla zamýšleným důsledkem přijetí nařízení (EU) 2024/1610. Původní podoba plánovaného snížení emisí by proto měla být obnovena změnou směrnice 1999/62/ES za účelem stanovení cíle snížení emisí CO_2 do roku 2030 o 30 %. Dokud se tato změna neuplatní, je možné, že určitá vozidla budou zařazena do emisní třídy CO_2 za použití plánovaného snížení emisí založeného na cíli snížení emisí CO_2 pro rok 2030 ve výši 43 %. S cílem zajistit rovné zacházení s vozidly, která budou zařazena do emisní třídy CO_2 po vstupu této směrnice v platnost, by členské státy měly vozidla, jejichž zařazení se zakládá na cíli 43 %, přeřadit pomocí plánovaného snížení emisí založeného na cíli snížení emisí CO_2 pro rok 2030 o 30 %. S cílem zajistit, aby vozidla patřila do stejné emisní třídy CO_2 bez ohledu na to, kde jsou v Unii provozována, by členské státy měly uvedené přeřazení uplatňovat od téhož dne, totiž nejzazšího dne pro provedení této směrnice ve vnitrostátním právu.

([9]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2021/781 ze dne 10. května 2021 o zveřejnění seznamu uvádějícího určité emise CO_2 výrobce, jakož i průměrné specifické emise CO_2 všech nových těžkých vozidel zaregistrovaných v Unii a referenční emise CO_2 podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 za vykazované období roku 2019 (Úř. věst. L 167, 12.5.2021, s. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

([10]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2025/2545 ze dne 15. prosince 2025, kterým se mění prováděcí nařízení (EU) 2025/2335 stanovením upravených referenčních emisí CO_2 a upřesněním metodiky pro definování reprezentativních vozidel (Úř. věst. L, 2025/2545, 16.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

(6) Tato směrnice by měla vyjasnit, jak do emisních tříd CO_2 zařazovat vozidla, ke kterým je přiložen soubor informací pro zákazníky definovaný v nařízení (EU) 2017/2400 a která byla poprvé zaregistrována před začátkem plánovaného snížení emisí. U podskupin vozidel s referenčním obdobím 2021 nebo 2025, jak je stanoveno v nařízení (EU) 2019/1242, existuje nesoulad mezi dnem, kdy začíná jejich plánované snížení emisí, a termínem, odkdy mají výrobci přikládat k novým vozidlům soubor informací pro zákazníky vydaný v souladu nařízením (EU) 2017/2400. Počátečním datem plánovaného snížení emisí podskupiny vozidel je první den referenčního období pro tuto podskupinu vozidel, jak je stanoveno v příloze I nařízení (EU) 2019/1242. Termín, odkdy musí výrobci přikládat k novým vozidlům podskupiny vozidel soubor informací pro zákazníky, je stanoven v nařízení (EU) 2017/2400. U těchto podskupin vozidel předchází termín, odkdy mají výrobci poskytovat soubor informací pro zákazníky, začátku plánovaného snížení emisí. Směrnice 1999/62/ES neuvádí, jak zařadit do emisních tříd CO_2 vozidla, která byla poprvé registrována před začátkem plánovaného snížení emisí. Členské státy by měly zařadit do emisní třídy CO_2 ta vozidla, u nichž může vlastník doložit jejich emise CO_2 v souboru informací pro zákazníky. Prahové hodnoty emisních tříd CO_2 před začátkem plánovaného snížení emisí jsou prahové hodnoty prvního roku plánovaného snížení emisí.

(7) Tato směrnice by měla vyjasnit způsob zařazování účelových vozidel do emisních tříd CO_2. Nařízení (EU) 2019/1242 rozlišuje účelová vozidla, jako jsou například vozidla používaná pro svoz odpadu nebo stavební práce, od ostatních typů vozidel. Tato vozidla jsou zodpovědná za přibližně 2 % emisí v odvětví těžkých vozidel a jsou provozována převážně ve městech. Po přijetí nařízení (EU) 2024/1610 jsou účelová vozidla jako taková označena až po jejich první registraci. Soubor informací pro zákazníky nového vozidla proto neposkytuje informace o účelové povaze vozidla. Účelová vozidla tudíž nemohou být uznána jako vozidla náležející do podskupiny účelových vozidel, když jsou zařazena do některé emisní třídy CO_2. Z objektivních a praktických důvodů by se pro účely směrnice 1999/62/ES měla účelová vozidla považovat za vozidla náležející do odpovídající podskupiny jiných než účelových vozidel.

(8) Dodatečné vybavení, čím se obvykle míní změna technických vlastností vozidla po jeho první registraci, včetně fyzických změn nebo změn softwaru, by mohlo podpořit snížení emisí daného vozidla nebo mít vliv na jeho výkonnost z hlediska emisí. Stávající právní rámec neumožňuje stanovit emise CO_2 dodatečně vybavených vozidel. Aby bylo možné zařazovat dodatečně vybavená vozidla do emisních tříd CO_2 se zohledněním dopadu procesu dodatečného vybavení, měla by Komise posoudit možnosti pro stanovení emisí CO_2 dodatečně vybavených vozidel s přihlédnutím k možným účinkům na uplatňování a účinnost nařízení (EU) 2019/1242, a bude-li to vhodné, předložit návrh na změnu této směrnice. Vzhledem k tomu, že taková obecná pravidla pro stanovení emisí CO_2 dodatečně vybavených vozidel neexistují, měla by tato směrnice vyjasnit, jak zařazovat dodatečně vybavená vozidla s nulovými emisemi do emisních tříd CO_2. Nařízení (EU) 2019/1242 stanovuje výrobcům cíle snížení emisí CO_2 u nových těžkých vozidel. Podle uvedeného nařízení mají výrobci prospěch zejména z uvádění na trh vozidel s nulovými emisemi na trh. Směrnice 1999/62/ES podporuje poptávku po těchto vozidlech stanovením snížených poplatků za pozemní komunikace a poplatků za užívání v souladu s emisní třídou CO_2 č. 5. Stávající nevýhodou vozidel s nulovými emisemi je, že mají menší provozní dojezd než konvenční vozidla. Pro zvýšení provozního dojezdu vozidla s nulovými emisemi je možné tato vozidla dodatečně vybavit nahrazením bateriové sady palivovým generátorem. Takto dodatečně vybavená vozidla se tak stávají hybridními vozidly. Podle směrnice 1999/62/ES se vozidla zařazují do emisních tříd CO_2 podle dokumentace k vozidlu, kterou výrobci vystavují před první registrací vozidla. To znamená, že podle stávajícího legislativního rámce by se na takto dodatečně vybavená vozidla nadále vztahovaly snížené poplatky v souladu s emisní třídou CO_2 č. 5, přestože tato vozidla využívají palivový generátor. Pokračování tohoto zvýhodnění však narušuje trh silniční nákladní dopravy v neprospěch provozovatelů, kteří používají vozidla s nulovými emisemi, jež nejsou dodatečně vybavena, a neodráží skutečné snížení emisí za dobu životnosti takových dodatečně vybavených vozidel pro účely nařízení (EU) 2019/1242. S cílem zajistit, aby byla všechna vozidla zařazena do emisních tříd CO_2 na základě výsledků simulačního nástroje uvedeného v nařízení (EU) 2017/2400 (nástroj pro výpočet spotřeby energie vozidla – VECTO), by se proto vozidla s nulovými emisemi, která jsou dodatečně vybavena motorem poháněným palivem, měla považovat podle směrnice 1999/62/ES za vozidla náležející do emisní třídy CO_2 č. 1.

(9) Tato směrnice by měla vyjasnit způsob zařazování dvoupalivových (dual fuel) vozidel do emisních tříd CO_2. Nařízení (EU) 2017/2400 vyžaduje, aby výrobci vydávali soubor informací pro zákazníky v případě dvoupalivových vozidel od 1. ledna 2024. Některá dvoupalivová vozidla však byla registrována před tímto dnem bez souboru informací pro zákazníky. Vozidla, která byla poprvé zaregistrována před tímto dnem, nemohou využívat výhodnějších sazeb poplatků a mohla by být znevýhodněna oproti podobným vozidlům, která byla zaregistrována později. Výrobci mají možnost stanovit emise CO_2 již registrovaného vozidla provedením nové simulace, která zohledňuje nejnovější požadavky nařízení (EU) 2017/2400. Členské státy by měly výsledky těchto simulací přijmout jako důkaz emisí CO_2 vozidla. Komise by měla zabránit používání nepovolených výsledků simulace tím, že bude dohlížet na využívání této možnosti výrobci. Výrobce, který se rozhodne této možnosti využít, by proto měl svůj záměr oznámit Komisi. Členské státy by měly dokument obsahující výsledky takové simulace přijmout pouze tehdy, pokud jej obdrží přímo od výrobce v digitální podobě, protože ta je méně náchylná k podvodům, a pokud bylo výrobci adresováno kladné rozhodnutí Komise.

(10) Směrnice 1999/62/ES stanoví rozšíření své oblasti působnosti na podskupiny vozidel, na které se vztahuje nařízení (EU) 2017/2400, ale na které se dosud nevztahuje nařízení (EU) 2019/1242. Nařízením (EU) 2024/1610 však byla rozšířena oblast působnosti nařízení (EU) 2019/1242 tak, aby odpovídala oblasti působnosti nařízení (EU) 2017/2400. Příslušná ustanovení směrnice 1999/62/ES se proto stala zastaralými a měla by být zrušena, aby se zjednodušilo její znění.

(11) Směrnice (EU) 2022/362 zavedla rozlišení poplatků za pozemní komunikace a poplatků za užívání pro vozidla podle emisní třídy CO_2 jakožto příspěvek ke snížení emisí CO_2 v silniční dopravě. Za účelem podpory zavádění vozidel s nulovými emisemi bylo členským státům umožněno, aby vozidla s nulovými emisemi od silničních poplatků dočasně osvobodily. Za účelem doplnění tohoto opatření by měl mít členský stát možnost zajistit vhodné snížení poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání u vozidel s nízkými emisemi. Za účelem zajištění komplementarity mezi opatřeními na podporu poptávky po vozidlech s nulovými emisemi a vozidlech s nízkými emisemi by měla být tyto možnost k dispozici pouze v kombinaci s opatřeními uplatňovanými na vozidla s nulovými emisemi a po 30. červnu 2031 by měla být omezena na úroveň stanoveného maximálního snížení ve výši 50 %.

(12) Ačkoli efektivní přípojná vozidla mohou snížit emise CO_2 konvenčních vozidel a zvýšit dojezdovou vzdálenost vozidel, tato směrnice neposkytuje členským státům právní základ pro to, aby vlastnosti přípojných vozidel zohlednily za účelem stanovení sazeb mýtného. Komise by měla posoudit možnosti, jak zavést rozlišení mýtného na základě vlastností přípojných vozidel. Možnosti provedení tohoto rozlišení by měly vyžadovat minimální úsilí ze strany dopravců a mělo by být možné je v rámci stávajících systémů výběru mýtného zavést nákladově efektivním způsobem. Komise by měla vzít v úvahu různé technologie a zařízení dostupné na trhu, včetně modernizace stávajícího vozového parku přípojných vozidel, a celkové snížení energie v důsledku používání těchto technologií a zařízení. Komise by měla náležitě zohlednit výsledky veškerých pilotních projektů v této oblasti a aspekty týkající se administrativní zátěže, operačních omezení, ekonomických parametrů technologií na trhu a efektivnosti nákladů.

(13) Mechanismy spolupráce mezi členskými státy v oblasti výměny údajů týkajících se parametrů klasifikace vozidel mohou zjednodušit administrativní postupy a usnadnit vzájemné uznávání. Komise by proto měla koordinovat činnost ve skupině odborníků s cílem určit osvědčené postupy a podporovat jejich výměnu a předkládat návrhy ohledně společného postupu. V rámci této činnosti by měla být posouzena vhodnost využití stávajících harmonizovaných mechanismů zpracování údajů, jako je elektronické prohlášení o shodě vozidla, výměna informací podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ([11]) a výměna informací o údajích týkajících se registrace vozidel.

([11]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii (Úř. věst. L 91, 29.3.2019, s. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj).

(14) Jelikož cílů této směrnice, totiž zajištění jednotného uplatňování pravidel pro zařazování těžkých nákladních vozidel do emisních tříd CO_2 a odpovídajícího rozlišení poplatků za pozemní komunikace a poplatků za užívání v celé Unii, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu jejich rozsahu či účinků, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku tato směrnice nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

(15) Směrnice 1999/62/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 1999/62/ES se mění takto:

1) Ustanovení čl. 2 odst. 1 se mění takto:

a) bod 28 se nahrazuje tímto:

„28) ‚emisemi CO_2' těžkého vozidla jeho specifické emise CO_2 (gCO_2/t-km), jedná-li se o těžké nákladní vozidlo, nebo jeho specifické emise CO_2 (gCO_2/p-km), jedná-li se o autokar nebo autobus, stanovené v jeho souboru informací pro zákazníky stanoveném v části II přílohy IV nařízení Komise (EU) 2017/2400 (*);

(*) Nařízení Komise (EU) 2017/2400 ze dne 12. prosince 2017, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o stanovení emisí CO_2 a spotřeby paliva u těžkých nákladních vozidel, a o změně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES a nařízení Komise (EU) č. 582/2011 (Úř. věst. L 349, 29.12.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj).“;

b) v bodě 29 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) těžké motorové vozidlo uvedené v čl. 3 bodě 11 písm. a) nebo b) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 (*), nebo

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).“;

c) bod 30 se nahrazuje tímto:

„30) ‚těžkým vozidlem s nízkými emisemi' těžké vozidlo s nízkými emisemi ve smyslu čl. 3 bodu 12 nařízení (EU) 2019/1242;“

d) bod 35 se nahrazuje tímto:

„35) ‚skupinou vozidel' skupina vozidel uvedená v čl. 4 prvním pododstavci nařízení (EU) 2017/2400;“

e) bod 37 se nahrazuje tímto:

„37) ‚plánovaným snížením emisí' podskupiny vozidel (sg) plánované snížení emisí CO_2 pro těžká nákladní vozidla ($ET_{sg,Y}$) nebo pro autobusy a autokary ($ETp_{sg,Y}$) stanovené v souladu s bodem 5.1.2.1 přílohy I nařízení (EU) 2019/1242 a upravené takto:

a) pro roky Y ≤ 2030 je cíl snížení emisí CO_2 pro rok 2030 ($rf_{sg,Y}$ nebo $rfp_{sg,Y}$, kde Y = 2030) 30 % a

b) pro roky Y > 2030 je cílový faktor ($RET_{sg,Y}$ nebo $RETp_{sg,Y}$) 0,7;"

f) bod 38 se nahrazuje tímto:

„38) ‚referenčními emisemi CO_2' referenční emise CO_2 ve smyslu čl. 3 bodu 1 nařízení (EU) 2019/1242;".

2) V čl. 2 odst. 2 se návětí nahrazuje tímto:

„2. Pro účely odst. 1 bodu 3:".

3) Článek 7ga se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Členské státy rozlišují poplatky za pozemní komunikace a poplatky za užívání pro těžká vozidla v souladu s tímto článkem.

Členské státy toto rozlišení uplatňují na podskupiny vozidel, na něž se vztahuje nařízení (EU) 2019/1242, v návaznosti na zveřejnění referenčních emisí CO_2 těchto podskupin vozidel v souladu s čl. 11 odst. 1 uvedeného nařízení. Toto rozlišení se uplatní buď od 1. července roku následujícího po roce zveřejnění, pokud k němu došlo před 1. červencem, nebo od 1. ledna druhého roku následujícího po roce zveřejnění, pokud k němu došlo 1. července nebo později. Pro podskupiny vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH však členské státy toto rozlišení uplatňují nejpozději od 13. května 2023.

Členské státy uplatňují referenční emise CO_2 upravené podle čl. 11 odst. 2 nařízení (EU) 2019/1242 buď od 1. července roku následujícího po roce zveřejnění upravených referenčních emisí CO_2, pokud k němu došlo před 1. červencem, nebo od 1. ledna druhého roku následujícího po roce zveřejnění, pokud k němu došlo 1. července nebo později. U podskupin vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH však členské státy uplatňují upravené referenční emise CO_2 é od 1. července 2026.

Aniž je dotčeno snížení sazeb podle odstavce 3 tohoto článku, mohou členské státy pro vozidla s nulovými emisemi náležející do kterékoli skupiny vozidel stanovit na období od 24. března 2022 do 30. června 2031 snížené sazby poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání či osvobození od poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání. Během tohoto období mohou členské státy uplatňovat vhodné snížení sazeb poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání u vozidel s nízkými emisemi, jež jsou omezeny na 75 % ve srovnání s poplatkem použitelným pro vozidla emisní třídy CO_2 č. 1, jak je stanoveno v odstavci 2 tohoto článku, a to za podmínky, že je zavedeno osvobození od poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání pro vozidla s nulovými emisemi. Od 1. července 2031 jsou snížení u vozidel s nulovými emisemi omezena na 75 % ve srovnání s poplatkem použitelným pro vozidla emisní třídy CO_2 č. 1. Od 1. července 2031 lze snížení sazeb poplatků za pozemní komunikace nebo poplatků za užívání pro vozidla s nízkými emisemi uplatnit pouze v případě, že je zavedeno vyšší snížení u vozidel s nulovými emisemi, a jsou omezena na 50 % ve srovnání s poplatkem použitelným pro vozidla emisní třídy CO_2 č. 1.";

b) v odstavci 2 se doplňují nové pododstavce, které znějí:

„Členské státy zajistí, aby vozidla, která byla zařazena do emisní třídy CO_2 č. 1 nebo 2 za použití plánovaného snížení emisí založeného na cíli snížení emisí CO_2 pro rok 2030 o 43 %, byla přeřazena tak, že místo toho použijí plánované snížení emisí založené na cíli snížení emisí CO_2 pro rok 2030 o 30 %.

Členské státy považují za způsobilá pro zařazení do emisní třídy CO_2 všechna vozidla, u nichž může uživatel silnice doložit emise CO_2 v souboru informací pro zákazníky vydaném v souladu s článkem 9 nařízení (EU) 2017/2400. Pokud datum první registrace vozidla předchází začátku plánovaného snížení emisí podskupiny vozidel, do které vozidlo náleží, použijí se hodnoty prvního roku plánovaného snížení emisí pro tuto podskupinu.

Členské státy považují účelová vozidla ve smyslu čl. 3 bodu 9 nařízení (EU) 2019/1242 za vozidla náležející do odpovídající podskupiny jiných než účelových vozidel.

Členské státy neuplatňují snížené poplatky v souladu s emisní třídou CO_2 č. 5 na vozidla s nulovými emisemi, která byla dodatečně vybavena motorem poháněným palivem, který vyrábí elektrickou energii nebo se podílí na pohonu vozidla. Členské státy místo toho uplatňují poplatky v souladu s emisní třídou CO_2 č. 1.

Výrobci vozidel mohou použít simulační nástroj uvedený v článku 5 nařízení (EU) 2017/2400 ke stanovení emisí CO_2 dvoupalivového (dual fuel) vozidla ve smyslu čl. 3 bodu 21 nařízení (EU) 2017/2400 po datu jeho výroby, pokud datum výroby tohoto vozidla nastalo před 1. lednem 2024. Výrobce, který má v úmyslu tuto možnost využít, oznámí svůj záměr Komisi a ta rozhodne, zda tento výrobce může simulační nástroj pro účely uvedené v tomto pododstavci použít, a sdělí mu své rozhodnutí. Pro zařazení vozidla do emisní třídy CO_2 členské státy uznají simulaci provedenou výrobci jako důkaz emisí CO_2 vozidla za podmínky, že dotčený výrobce zašle dotčenému členskému státu výsledky simulace přímo a v digitální podobě spolu s rozhodnutím Komise sděleným tomuto výrobci.“;

c) odstavec 7 se zrušuje;

d) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„12. Komise do 30. června 2029 posoudí tyto možnosti:

a) umožnit členským státům rozlišovat sazby mýtného na základě vlastností přípojných vozidel s přihlédnutím ke specifickým podmínkám v různých členských státech, jako jsou různorodost vozových parků přípojných vozidel, různé technologie a zařízení na trhu a celkové snížení energie v důsledku používání těchto technologií a zařízení, a

b) stanovit emise CO_2 dodatečně vybavených motorových a přípojných vozidel.

Komise zváží možné účinky možností uvedených v prvním pododstavci tohoto odstavce na uplatňování a účinnost nařízení (EU) 2019/1242. Komise náležitě zohlední výsledky veškerých pilotních projektů v této oblasti a aspekty týkající se administrativní zátěže, operačních omezení, ekonomických parametrů technologií na trhu a nákladové efektivity. Na základě tohoto posouzení může Komise, bude-li to vhodné, předložit legislativní návrh na změnu této směrnice.“

4) V článku 8 se odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. V případě společného systému poplatků za užívání uvedeného v odstavci 1 tohoto článku je konečným dnem použitelnosti rozlišení uvedených v čl. 7ga odst. 1 pro podskupiny vozidel 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD a 10-LH 25. březen 2025.“

5) V článku 9b se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„K usnadnění výměny informací o vozidlech týkajících se parametrů klasifikace vozidel ve smyslu čl. 2 bodu 17 směrnice (EU) 2019/520 a s cílem usilovat o vzájemné uznávání mezi členskými státy pro účely klasifikace vozidel a prosazování předpisů Komise koordinuje činnost v rámci skupiny odborníků uvedené v čl. 9e odst. 4, která má za cíl určit osvědčené postupy a podporovat jejich výměnu a předkládat návrhy ohledně společného postupu.“

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 31. prosince 2027. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Ode dne 1. ledna 2028 členské státy použijí opatření nezbytná pro dosažení souladu s:

a) čl. 1 bodem 1 písm. e) této směrnice a

b) čl. 1 bodem 3 písm. b) této směrnice, pokud jde o doplnění třetího pododstavce do čl. 7ga odst. 2 směrnice 1999/62/ES.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

Ve Štrasburku dne 25. listopadu 2026.

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předsedkyně	*předseda*
R. METSOLA	C. McCONALOGUE