KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 23.6.2026 r.
COM(2026) 292 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

dotyczące wykonywania uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych powierzonych Komisji na podstawie dyrektywy 1999/62/WE

1. Wprowadzenie

Dyrektywa 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej przez pojazdy([1]), ostatnio zmieniona dyrektywą (UE) 2025/2459([2]) (zwana dalej „dyrektywą"), reguluje nakładanie opłat drogowych w Unii. Dyrektywa wdraża zasady „użytkownik płaci" i „zanieczyszczający płaci" w transporcie drogowym.

Dyrektywą uprawniono Komisję do przyjmowania w określonych przypadkach aktów delegowanych, przy czym uprawnienie to obowiązuje przez okres pięciu lat od dnia 24 marca 2022 r. Zgodnie z dyrektywą Komisja ma obowiązek sporządzić sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed upływem okresu pięciu lat.

Zgodnie z art. 9d dyrektywy Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany następujących załączników, aby dostosować je do postępu naukowego i technicznego:

- załącznika 0, określającego limity emisji dla poszczególnych klas „Euro" pojazdów;
- wzorów w pkt 4.1 i 4.2 załącznika IIIa, dotyczących minimalnych wymogów dotyczących nakładania opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych związanych z zanieczyszczeniem powietrza oraz kosztów zewnętrznych związanych z zanieczyszczeniem hałasem;
- kwot wskazanych w tabelach załączników IIIb i IIIc, w których określono wartości odniesienia opłat z tytułu kosztów zewnętrznych związanych z zanieczyszczeniem powietrza i z zanieczyszczeniem hałasem oraz wartości odniesienia opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO_2.

Zgodnie z art. 7cb ust. 4 dyrektywy Komisja, w określonych okolicznościach, musi również przyjąć akty delegowane w celu zmiany załącznika IIIc do dyrektywy w odniesieniu do wartości odniesienia opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO_2, biorąc pod uwagę efektywną cenę emisji dwutlenku węgla stosowaną do paliw używanych w transporcie drogowym w Unii. W tym względzie art. 7cb ust. 4 dyrektywy zobowiązuje Komisję do oceny, do dnia 25 marca 2027 r., wdrożenia i skuteczności opłat z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO_2 oraz ich spójności z dyrektywą 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii([3]) i dyrektywą

([1]) 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/oj).

([2]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2459 z dnia 26 listopada 2025 r. zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w odniesieniu do przedłużenia okresu, w którym bezemisyjne pojazdy ciężkie mogą korzystać ze znacznie obniżonych stawek opłat infrastrukturalnych lub opłat za korzystanie z infrastruktury bądź ze zwolnień z ich uiszczania (Dz.U. L, 2025/2459, 4.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2459/oj).

([3]) Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

Rady 2003/96/WE([4]), a także do przedłożenia na podstawie tej oceny, w stosownych przypadkach, wniosku ustawodawczego w celu zmiany tego artykułu. Zgodnie z tym samym przepisem w przypadku, gdyby art. 7cb dyrektywy nie został zmieniony do dnia 1 stycznia 2027 r., ale dyrektywa 2003/87/WE lub dyrektywa 2003/96/WE zostałyby zmienione w sposób prowadzący do skutecznej internalizacji przynajmniej części kosztów zewnętrznych emisji CO_2 pochodzących z transportu drogowego, Komisja musi przyjąć akty delegowane zmieniające załącznik IIIc do dyrektywy w celu dostosowania wartości odniesienia opłaty z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO_2, biorąc pod uwagę efektywną cenę emisji dwutlenku węgla stosowaną do paliw używanych w transporcie drogowym w Unii. Art. 9d akapit drugi dyrektywy stanowi, że takie zmiany muszą ograniczać się do zapewnienia, aby poziom opłat z tytułu kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO_2 nie wykraczał poza to, co jest konieczne do internalizacji kosztów zewnętrznych w odniesieniu do emisji CO_2 pochodzących z transportu drogowego. W tym kontekście Komisja prowadzi obecnie badanie dotyczące ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych w ramach opłat za przejazd i opłat za korzystanie z infrastruktury w celu oceny ich wdrożenia i spójności z handlem uprawnieniami do emisji i opodatkowaniem energii. Zakończenie tego badania planowane jest na koniec 2026 r.

Naukową i techniczną podstawą wartości określonych w załącznikach, o których mowa w art. 9d, oraz w załącznikach V i VI jest podręcznik dotyczący kosztów zewnętrznych transportu drogowego. W tym względzie należy zauważyć, że w drugiej połowie 2026 r. Komisja opublikuje aktualizację tego podręcznika.

2. Podstawa prawna sprawozdania

Niniejsze sprawozdanie jest wymagane na podstawie art. 9e ust. 2 dyrektywy, który ogranicza przekazanie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych na okres pięciu lat od dnia 24 marca 2022 r., z możliwością automatycznego przedłużenia na taki sam okres. Niniejsze sprawozdanie obejmuje okres od dnia 24 marca 2022 r. do dnia jego przyjęcia.

3. Wykonywanie przekazanych uprawnień

Komisja nie skorzystała jeszcze z uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych powierzonych jej na mocy art. 9e ust. 2 dyrektywy. Pierwszym tego powodem jest fakt, że przyjęcie aktu delegowanego, o którym mowa w art. 7cb ust. 4 dyrektywy, należy rozważyć jedynie w przypadku, gdy dyrektywa 2003/87/WE lub dyrektywa 2003/96/WE zostały zmienione w sposób prowadzący do skutecznej internalizacji przynajmniej części kosztów zewnętrznych emisji CO_2 pochodzących z transportu drogowego, a art. 7cb nie został zmieniony do dnia 1 stycznia 2027 r. Ocena ta jest obecnie w toku. Drugim powodem jest brak znaczącego postępu naukowego lub technicznego, który można by uwzględnić (tj. aktualizacja podręcznika).

([4]) Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/oj).

Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych są w dalszym ciągu istotne, aby, po pierwsze, zapewnić możliwość dostosowania wartości odniesienia określonych w załączniku IIIc do dyrektywy, biorąc pod uwagę ocenę, którą Komisja ma przeprowadzić zgodnie z art. 7cb ust. 4 dyrektywy w świetle zmiany dyrektywy 2003/87/WE i stosowania nowego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS2)[5], oraz, po drugie, zachować możliwość aktualizacji określonych załączników w celu odzwierciedlenia najnowszych osiągnięć naukowo-technicznych. Jak wspomniano powyżej, w drugiej połowie 2026 r. Komisja opublikuje aktualizację podręcznika dotyczącego kosztów zewnętrznych transportu drogowego.

4. Podsumowanie

Jak wspomniano w sekcji 3, przekazanie uprawnień Komisji jest nadal istotne dla skutecznego wdrożenia dyrektywy 1999/62/WE.

Komisja zwraca się do Parlamentu Europejskiego i Rady o zapoznanie się z niniejszym sprawozdaniem.

([5]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/959 z dnia 10 maja 2023 r. zmieniająca dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w Unii oraz decyzję (UE) 2015/1814 w sprawie ustanowienia i funkcjonowania rezerwy stabilności rynkowej dla unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).