



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

**Strasburg, 17 czerwca 2025 r.
(OR. en)**

**2025/0070(COD)
LEX 2448**

**PE-CONS 13/1/25
REV 1**

**CLIMA 115
ENV 267
TRANS 138
MI 234
CODEC 459**

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
W SPRAWIE ZMIANY ROZPORZĄDZENIA (UE) 2019/631
W CELU UWZGLĘDNIENIA DODATKOWEJ ELASTYCZNOŚCI
W OBLICZENIACH DOTYCZĄCYCH ZAPEWNIANIA PRZEZ PRODUCENTÓW
ZGODNOŚCI Z NORMAMI EMISJI CO₂ DLA NOWYCH SAMOCHODÓW OSOBOWYCH
I NOWYCH LEKKICH POJAZDÓW UŻYTKOWYCH
W ODNIESIENIU DO LAT KALENDARZOWYCH 2025–2027**

ROZPORZĄDZENIE
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2025/...

z dnia 17 czerwca 2025 r.

w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2019/631
w celu uwzględnienia dodatkowej elastyczności w obliczeniach
dotyczących zapewniania przez producentów zgodności z normami emisji CO₂
dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych
w odniesieniu do lat kalendarzowych 2025–2027

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Opinia z dnia 29 kwietnia 2025 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 8 maja 2025 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 27 maja 2025 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631³ określono normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych, stanowiące kluczowy element unijnych ram mających na celu zmniejszenie do 2030 r. emisji netto gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r. oraz osiągnięcie neutralności klimatycznej w całej gospodarce do 2050 r.
- (2) W odpowiedzi na wniosek zainteresowanych stron o dodatkową elastyczność w zapewnianiu zgodności z docelowymi poziomami emisji CO₂ dla okresu 2025–2027 należy pilnie przyjąć zmianę przewidującą jednorazową elastyczność na te trzy lata w obliczeniach dotyczących zgodności z normami emisji CO₂, przy jednoczesnym utrzymaniu celów w zakresie redukcji emisji CO₂.
- (3) W latach 2025–2027 producenci powinni zapewnić, aby średni indywidualny poziom emisji CO₂ związanych z ich pojazdami nie przekraczał docelowego poziomu emisji, obliczonego jako średnia ich rocznych docelowych indywidualnych poziomów emisji w tym okresie. Zgodność z tymi docelowymi poziomami powinna zostać oceniona pod koniec trzyletniego okresu w odniesieniu do poszczególnych producentów. Należy odpowiednio obliczyć opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji.
- (4) Aby dostosować przepisy dotyczące grup producentów pod kątem dodatkowej elastyczności w zakresie zgodności w odniesieniu do lat 2025–2027, należy przewidzieć możliwość zawierania umów powołujących grupy producentów w odniesieniu do roku kalendarzowego 2025 lub 2026 do końca 2027 r.

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

- (5) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie dodatkowej elastyczności w zakresie zgodności z docelowymi poziomami emisji CO₂ w latach 2025–2027, przy jednoczesnym zachowaniu wymogów dotyczących redukcji emisji CO₂ zarówno dla nowych samochodów osobowych, jak i nowych lekkich pojazdów użytkowych, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary lub skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (6) Z uwagi na pilną potrzebę zapewnienia dodatkowej elastyczności w zakresie zgodności z docelowymi poziomami emisji CO₂ w latach 2025–2027, przy jednoczesnym zachowaniu wymogów dotyczących redukcji emisji CO₂ zarówno dla nowych samochodów osobowych, jak i nowych lekkich pojazdów użytkowych, należy zastosować wyjątek od terminu ośmiu tygodni przewidziany w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej, do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i do Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2019/631,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) 2019/631 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1a. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1, w odniesieniu do trzyletniego okresu obejmującego lata kalendarzowe 2025–2027, producent, w tym również gdy jest on członkiem grupy producentów, zapewnia, aby jego średni indywidualny poziom emisji CO₂ w tym okresie nie przekraczał jego docelowego indywidualnego poziomu emisji w tym okresie.

Te średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ oblicza się jako trzyletnią średnią rocznych średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ ważoną na podstawie liczby nowo zarejestrowanych pojazdów danego producenta w każdym roku kalendarzowym.

Docelowy indywidualny poziom emisji oblicza się jako trzyletnią średnią rocznych docelowych indywidualnych poziomów emisji określonych zgodnie z pkt 6.3 części A lub części B załącznika I lub, w przypadku gdy producentowi przyznano odstępstwo na podstawie art. 10, zgodnie z tym odstępstwem, ważoną na podstawie liczby nowo zarejestrowanych pojazdów danego producenta w każdym roku kalendarzowym.

Dla każdego roku kalendarzowego, w którym producent został włączony do grupy producentów, roczny średni indywidualny poziom emisji CO₂ i roczny docelowy indywidualny poziom emisji, które mają być stosowane do tych obliczeń, są wartościami dla tej grupy.”;

2) w art. 6 ust. 2 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego umowa powołująca grupę obejmująca rok kalendarzowy 2025 lub 2026 może zostać zawarta do dnia 31 grudnia 2027 r.”;

3) w art. 8 ust. 1 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Na zasadzie odstępstwa od akapitu pierwszego, w odniesieniu do lat kalendarzowych 2025–2027, Komisja nakłada opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji na każdego producenta, którego średni indywidualny poziom emisji CO₂ w ciągu tych trzech lat przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji dla okresu 2025–2027.”.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący / Przewodnicząca