

Bruksela, 12 maja 2025 r.
(OR. en)

8751/25

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2025/0070 (COD)

CODEC 569
CLIMA 133
ENV 312
TRANS 166
MI 292
PE 21

NOTA INFORMACYJNA

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w celu uwzględnienia dodatkowej elastyczności w obliczeniach dotyczących zapewnienia przez producentów zgodności z normami emisji CO ₂ dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych w odniesieniu do lat kalendarzowych 2025–2027 – Wynik pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim (Strasburg, 5–8 maja 2025 r.)

I. WPROWADZENIE

W dniu 6 maja 2025 r. Parlament Europejski zatwierdził na posiedzeniu plenarnym wniosek Europejskiej Partii Ludowej (EPL), by zastosować art. 170 (tryb pilny), a następnie kluby parlamentarne Europejskich Konserwatystów i Reformatorów (EKR) oraz Patriotów dla Europy (Pfe) zgłosiły 23 poprawki.

W dniu 7 maja 2025 r. Komitet Stałych Przedstawicieli potwierdził, że jeżeli Parlament Europejski zatwierdzi wyżej wymieniony wniosek Komisji bez poprawek, Rada zatwierdzi stanowisko Parlamentu Europejskiego.

II. GŁOSOWANIE

W dniu 8 maja 2025 r. Parlament Europejski przyjął stanowisko w pierwszym czytaniu, przyjmując wniosek Komisji i odrzucając wszystkie zgłoszone poprawki. Stanowisko to zawarte jest w jego rezolucji ustawodawczej.

Rada powinna zatem być w stanie zatwierdzić stanowisko Parlamentu Europejskiego w wersji przedstawionej w załączniku do niniejszej noty, a tym samym zakończyć pierwsze czytanie w obu instytucjach.

Akt ustawodawczy zostanie wówczas przyjęty w brzmieniu odpowiadającym stanowisku Parlamentu Europejskiego.

P10_TA(2025)0099

Normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych w latach 2025–2027

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 8 maja 2025 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2019/631 w celu uwzględnienia dodatkowej elastyczności w obliczeniach dotyczących zapewnienia przez producentów zgodności z normami emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych w odniesieniu do lat kalendarzowych 2025–2027 (COM(2025)0136 – C10-0062/2025 – 2025/0070(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2025)0136),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 114 oraz art. 168 ust 4 lit. b) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C10-0062/2025),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 29 kwietnia 2025 r.¹,
 - po konsultacji z Komitetem Regionów,
 - uwzględniając art. 60 i 170 Regulaminu,
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji oraz parlamentom narodowym.

¹ Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 8 maja 2025 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/... w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2019/631 w celu uwzględnienia dodatkowej elastyczności w obliczeniach dotyczących zapewnienia 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-Społecznego²,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą³,

² Opinia z dnia 29 kwietnia 2025 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

³ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 8 maja 2025 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁴ 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 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 odniesienia do poszczególnych producentów. Należy odpowiednio obliczyć opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji.

⁴ 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>).

- (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.
- (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 (TUE). 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

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

Przewodnicząca

Przewodniczący
