

Bruksela, 15 czerwca 2026 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2025/0420(COD)

10065/1/26
REV 1

CLIMA 304
ENV 612
TRANS 386
MI 581
CODEC 1084

NOTA

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitety Stałych Przedstawicieli / Rada
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do norm emisji CO ₂ dla nowych pojazdów lekkich i oznakowania pojazdów oraz uchylającego dyrektywę 1999/94/WE – Sprawozdanie z postępów

I. WPROWADZENIE

1. 16 grudnia 2025 r. Komisja przedłożyła wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia w sprawie norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dostawczych (zwany dalej „wnioskiem dotyczącym norm CO₂”)¹. Wniosek zawiera również przepisy dotyczące oznakowania pojazdów.
2. Wniosek został przedstawiony jako część pakietu motoryzacyjnego, który obejmuje również wniosek w sprawie ekologicznie czystych pojazdów korporacyjnych oraz wnioski dotyczące uproszczenia prawodawstwa motoryzacyjnego (pakiet zbiorczy dotyczący sektora motoryzacyjnego).

¹ Dokument 17010/25 + ADD1.

3. Wniosek ma na celu zapewnienie bardziej elastycznego i neutralnego technologicznie podejścia, z uwzględnieniem postępu technologicznego i zmian zachodzących na rynku, przy jednoczesnym utrzymaniu kursu na neutralność klimatyczną, przyczyniając się do bezpieczeństwa energetycznego i niezależności energetycznej poprzez odchodzenie od wykorzystywania paliw kopalnych w transporcie drogowym oraz utrzymywanie przewidywalności dla producentów i inwestorów w sprawiedliwym przejściu na mobilność bezemisyjną.

We wniosku obniża się cele na 2035 r. w odniesieniu do samochodów osobowych i dostawczych ze 100 % do 90 % oraz cel na 2030 r. w odniesieniu do samochodów dostawczych z 50 % do 40 %, a także wprowadza się nowe elastyczności dla producentów, aby mogli osiągnąć swoje indywidualne cele redukcji emisji: proponuje się, aby ocena zgodności była wieloletnia w latach 2030–2032, stosowanie do 2034 r. superjednostek dla małych samochodów elektrycznych „wyprodukowanych w UE”, a od 2035 r. – jednostek za stosowanie zrównoważonych paliw odnawialnych i jednostek z tytułu stosowania stali niskoemisyjnej „wyprodukowanej w UE”. Dwie ostatnie elastyczności mają być wykorzystywane do kompensowania pozostałych emisji, aby zapewnić neutralność klimatyczną wniosku. Zwiększają one neutralność technologiczną i uwzględniają redukcje emisji wykraczające poza emisje z rury wydechowej.

4. 17 marca 2026 r. Rada (ds. Środowiska) przeprowadziła debatę orientacyjną na temat wniosku, koncentrując się na jego głównych elementach, a mianowicie celach redukcji emisji i nowych elastycznościach.
5. W Parlamencie Europejskim Massimiliano SALINI (PPE, IT) został wyznaczony na sprawozdawcę w imieniu komisji ENVI. Głosowanie na posiedzeniu plenarnym ma się odbyć w listopadzie 2026 r.
6. Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał opinię w sprawie wniosku 29 kwietnia 2026 r. Komitet Regionów nie przedstawił jeszcze opinii na temat przedmiotowego wniosku.
7. Poniżej prezydencja przedstawia dotychczasowe postępy w pracach nad wnioskiem i ogólny przegląd stanu prac nad głównymi nierozstrzygniętymi kwestiami.

II. AKTUALNA SYTUACJA

Ogólny kontekst

8. Wniosek dotyczący norm CO₂ został przeanalizowany przez Grupę Roboczą ds. Środowiska na kilku spotkaniach; ostatnie odbyło się 21 maja 2026 r.

9. Debata orientacyjna na posiedzeniu Rady ds. Środowiska w marcu oraz dogłębna analiza na szczeblu grupy roboczej umożliwiły określenie głównych kwestii zawartych we wniosku oraz ogólnych stanowisk delegacji w tej sprawie. Kilka delegacji podtrzymuje jednak zastrzeżenia weryfikacji do całego tekstu lub jego części.
10. Ponadto dwa podstawowe przepisy wniosku: superjednostki dla małych samochodów elektrycznych „wyprodukowanych w UE” i jednostki z tytułu stosowania stali niskoemisyjnej „wyprodukowanej w UE” są ściśle powiązane z pakietem zbiorczym dotyczącym sektora motoryzacyjnego i z wnioskiem dotyczącym Aktu w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu. Wniosek dotyczący tego aktu przedłożono dopiero 4 marca 2026 r., a jego analiza jest nadal na stosunkowo wczesnym etapie. 5 czerwca 2026 r. na forum Komitetu Stałych Przedstawicieli przeprowadzono dyskusję na temat powiązanych przepisów.
11. Chociaż prezydencja kontynuowała prace nad wszystkimi elementami wniosku, w praktyce na tym etapie skoncentrowała się na wypracowaniu kompromisu, w szczególności w odniesieniu do oznakowania i kwestii bardziej technicznych. Doprowadziło to do ogólnego porozumienia w sprawie najnowszego kompromisowego tekstu prezydencji, jednak pewne kwestie pozostały nierozstrzygnięte, głównie w odniesieniu do pojazdów używanych i uwzględnienia na etykiecie efektywności energetycznej pojazdów. Kilka innych nierozstrzygniętych kwestii dotyczy głównych kwestii wniosku.
12. W ogólnej ocenie prezydencji dalsze postępy w pracach nad wnioskiem będą wymagały zajęcia się wszystkimi głównymi nierozstrzygniętymi kwestiami w ramach ogólnie wyważonego kompromisu.

Główne nierozstrzygnięte kwestie

13. Od początku analizy wniosku jasne było, że główne kwestie polityczne ewoluują wokół celów redukcji emisji na lata 2035 i 2030 oraz nowych elastyczności. W kontekście stojących przed europejskim sektorem motoryzacyjnym wyzwań związanych z kosztami produkcji, nadwyżką mocy produkcyjnych i rosnącą globalną konkurencją debata koncentrowała się na znalezieniu właściwej równowagi między utrzymaniem kursu na neutralność klimatyczną a dążeniem do elektryfikacji, przy jednoczesnym zapewnianiu producentom większych możliwości i elastyczności w osiąganiu ich celów w zakresie redukcji emisji; ten kierunek działań przyczyniałby się do wzmacniania neutralności technologicznej, a jednocześnie zapewniałby silny i konkurencyjny przemysł motoryzacyjny w UE. Z jednej strony elastyczność dla producentów i neutralność technologiczna mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia konkurencyjności przemysłu, a z drugiej strony dalsze utrzymywanie kursu na elektryfikację i jej tempo są sposobem na dostosowanie konkurencyjności do przyszłych wyzwań.

W tym kontekście pewna liczba delegacji chce rozszerzyć definicję pojazdów bezemisyjnych na pojazdy napędzane wyłącznie paliwami bezemisyjnymi. Delegacje te proponują zdefiniowanie terminu „neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla” jako obejmującego wszystkie rodzaje paliw odnawialnych wymienione w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii. Jedna z delegacji chce rozszerzyć definicję na „paliwa odnawialne, w tym zaawansowane biopaliwa”. Inne delegacje sprzeciwiają się temu, uznając, że definicja powinna nadal opierać się na emisjach z rury wydechowej. Jedna z delegacji proponuje przyjęcie podejścia opartego na pełnej ocenie cyklu życia.

Przedstawiono również uwagi na temat różnic między państwami członkowskimi, w tym w odniesieniu do upowszechniania pojazdów elektrycznych i rozwoju infrastruktury.

a) Cele redukcji emisji

Pewna liczba delegacji nie wyraziła jeszcze ostatecznego ani konkretnego stanowiska w sprawie proponowanych celów redukcji emisji. Stanowiska, które zostały wyrażone, są bardzo rozbieżne.

14. Cel na 2030 r. dotyczący samochodów dostawczych

Chociaż niektóre delegacje wyraziły wyraźne poparcie dla obniżenia celu na 2030 r. w odniesieniu do samochodów dostawczych z 50 % do 40 %, wiele delegacji podtrzymuje zastrzeżenia co do istoty lub nadal ocenia wnioski. Kilka delegacji z zadowoleniem przyjmuje kierunek działań, ale wzywa do dalszego obniżenia celu, biorąc pod uwagę bariery strukturalne w upowszechnianiu elektrycznych samochodów dostawczych. Inne mają zastrzeżenia co do obniżenia tego celu, kwestionując taką potrzebę. Jedna z delegacji wyraźnie wezwała do obniżenia celu na 2030 r. również w odniesieniu do samochodów osobowych.

Wydaje się, że istnieje szerokie poparcie dla tego, by do celów zgodności z celem na 2030 r. obliczano średnią z trzech lat (zarówno dla samochodów osobowych, jak i dostawczych). Kilka delegacji ma zastrzeżenia co do takiego obliczania średniej, a inne uważają, że konieczna jest dalsza elastyczność i opowiadają się za jej przedłużeniem do pięciu lat, przy czym część z nich chce tego również w odniesieniu do celu na 2025 r. Inne delegacje sprzeciwiają się ogólnemu przedłużeniu do pięciu lat.

15. Cel na 2035 r. dotyczący samochodów osobowych i dostawczych oraz obowiązek kompensacji pozostałych emisji

Niektóre delegacje wyraziły poparcie dla celu 90 % w połączeniu z obowiązkiem zrekompensowania pozostałych emisji, a niektóre wezwały również do zapewnienia, aby redukcje emisji były zgodne z Europejskim prawem o klimacie.

Inne stwierdziły, że mogą poprzeć 90 % z pewnymi zastrzeżeniami, w szczególności takimi, że 90 % powinno być celem bezwarunkowym lub powinno zostać zrekompensowane przynajmniej częściowo lub że elastyczność dla producentów w zakresie osiągnięcia ich konkretnych celów powinna zostać zwiększona i rozszerzona w celu odzwierciedlenia realiów rynkowych. Część delegacji opowiada się za dalszym obniżeniem celów na 2035 r. zarówno w odniesieniu do samochodów osobowych, jak i dostawczych lub wyłącznie w odniesieniu do samochodów dostawczych, kwestionując wykonalność proponowanych celów.

Z drugiej strony pewna liczba delegacji krytycznie odnosi się do obniżenia celów na 2035 r. Część chce utrzymać obecne cele, czyli 100 %, odwołując się do takich kwestii jak cele określone dla nich w rozporządzeniu w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego, potrzeba wysłania wyraźnego sygnału dotyczącego elektryfikacji i zgodność z celami zawartymi w Europejskim prawie o klimacie. Inne delegacje zasugerowały, że ich zastrzeżenia wynikają z ich sceptycyzmu co do tego, czy mechanizm kompensacji poprzez jednostki doprowadzi do takiej samej redukcji emisji jak obecne cele.

b) Elastyczności

16. Cel na 2030 r. dotyczący samochodów osobowych – superjednostki dla „małych pojazdów elektrycznych wyprodukowanych w UE”

Wydaje się, że istnieje szerokie poparcie dla koncepcji superjednostek dla małych samochodów, ale kilka delegacji wzywa do wprowadzenia zmian w konkretnym wniosku lub zgłasza zastrzeżenia weryfikacji do jego poszczególnych elementów. W szczególności kilka delegacji uważa, że podejście neutralne pod względem technologicznym powinno również umożliwiać przyznawanie superjednostek dla małych samochodów napędzanych wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji dwutlenku węgla/odnawialnymi. Niektóre podkreślają, że przystępność cenowa takich małych samochodów stanowi dla nich kluczowy element oceny tego przepisu.

Część delegacji ma jednak zastrzeżenia związane z tą koncepcją, kilka chciałoby ją rozszerzyć również na większe samochody elektryczne, a jedna delegacja całkowicie odrzuca wniosek.

Definicja „małego pojazdu elektrycznego” jest proponowana w pakiecie zbiorczym dotyczącym sektora motoryzacyjnego, w sprawie którego Rada nie osiągnęła jeszcze porozumienia.

Co do określenia „wyprodukowano w UE” patrz niżej.

17. Cele na 2035 r. dotyczące samochodów osobowych i dostawczych – jednostki z tytułu paliw i jednostki z tytułu stali niskoemisyjnej wyprodukowanej w UE

Jeśli chodzi o jednostki z tytułu paliw, wiele delegacji ma zastrzeżenia do tego przepisu, ponieważ albo nie idzie on wystarczająco daleko, by zapewnić elastyczność lub wspierać neutralność technologiczną, albo budzi on wątpliwości co do integralności środowiskowej wniosku, a także wysyła niewłaściwe sygnały na rynek. Kilka delegacji chce rozszerzyć ten przepis, w tym poprzez jego stosowanie przed 2035 r. lub zwiększenie odsetka kredytów lub rozszerzenie rodzaju biopaliw. Kilka delegacji popiera traktowanie pojazdów napędzanych wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji dwutlenku węgla/odnawialnymi jako pojazdy bezemisyjne. W tym kontekście proponuje się, aby wszystkie paliwa wymienione w dyrektywie w sprawie odnawialnych źródeł energii zostały uwzględnione w równym stopniu. Inna grupa delegacji ma natomiast poważne zastrzeżenia, argumentując, że elastyczność nie doprowadzi do dodatkowej redukcji emisji, spowoduje przekierowanie dostaw z sektorów (lotniczego i morskiego), które potrzebują tych paliw w przypadku braku alternatywnych rozwiązań w zakresie dekarbonizacji, i osłabi sygnał dotyczący elektryfikacji. Grupa ta sprzeciwia się traktowaniu pojazdów napędzanych wyłącznie paliwami neutralnymi pod względem emisji dwutlenku węgla/odnawialnymi jako pojazdów bezemisyjnych.

Jeśli chodzi o jednostki z tytułu stali niskoemisyjnej, istnieje dość szerokie poparcie lub przynajmniej otwartość na tę koncepcję i cel, jakim jest pobudzenie rynku pionierskiego stali niskoemisyjnej produkowanej w UE. Niektóre delegacje chcą stosować jednostki emisji wcześniej niż w 2035 r., a inne apelują o rozszerzenie zakresu jednostek, w szczególności na aluminium. Delegacje mają jednak ogólne wątpliwości co do metodologii i parametrów definiowania stali niskoemisyjnej, które zostaną określone w akcie delegowanym na podstawie rozporządzenia w sprawie ekoprojektu.

Co do określenia „wyprodukowano w UE” patrz niżej.

18. Kilka delegacji ma zastrzeżenia do ograniczenia grupowania do producentów powiązanych, argumentując, że doprowadzi to do zakłócenia konkurencji.
19. Określenie „wyprodukowano w UE” i powiązania z wnioskiem dotyczącym aktu w sprawie przyspieszenia rozwoju przemysłu

Biorąc pod uwagę, że analiza wniosku w sprawie tego aktu jest nadal na wczesnym etapie, większość delegacji zgłosiła do tej pory zastrzeżenia weryfikacji i zapytania dotyczące określenia „wyprodukowano w UE” oraz, jak wspomniano powyżej, stali niskoemisyjnej.

Kilka delegacji wyraziło pełne lub przynajmniej częściowe poparcie dla koncepcji „wyprodukowano w UE”. Dla kilku delegacji jest to kluczowy element wniosku dotyczącego norm emisji CO₂, aby zachęcić do dalszych inwestycji w produkcję w UE i zmniejszyć zależność od przywozu. Inne wyraziły wątpliwości co do koncepcji „wyprodukowano w UE”, kwestionując jej zgodność ze zobowiązaniami międzynarodowymi i jej skuteczność w zachowaniu łańcuchów wartości dla producentów.

20. Przegląd

Kilka delegacji uważa, że przewidywana data przeglądu rozporządzenia – 2035 r. – jest zbyt późna, a niektóre wzywają do uwzględnienia dalszych szczegółów dotyczących zakresu przeglądu. Inne nie widzą potrzeby przyspieszenia przeglądu.

21. Współczynnik użyteczności dla pojazdów hybrydowych typu plug-in

Chociaż nie jest to część wniosku dotyczącego norm emisji CO₂, grupa delegacji zaapelowała o zamrożenie tzw. „współczynnika użyteczności” dla pojazdów hybrydowych typu plug-in, podczas gdy inna grupa jest temu przeciwna. Współczynnik użyteczności jest stosowany do obliczania CO₂ i zużycia paliwa przez te pojazdy. Określa się go na podstawie szacunkowego współczynnika jazdy w trybie elektrycznym do jazdy w trybie silnika spalinowego. Aktualizację współczynnika użyteczności przyjęto w drodze prawa wtórnego w celu zapewnienia, aby dane dotyczące emisji CO₂ lepiej odzwierciedlały rzeczywiste emisje z tych pojazdów; będzie on miał zastosowanie od 29 listopada 2026 r.

III. WNIOSEK

Komitety Stałych Przedstawicieli jest proszony o zapoznanie się z niniejszym sprawozdaniem z postępu prac i o przekazanie go Radzie (ds. Środowiska) w związku z jej posiedzeniem 25 czerwca 2026 r.
