



Bruksela, 3 marca 2026 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0266(COD)

15614/1/25
REV 1 ADD 1

TRANS 558
CLIMA 544
CODEC 1853
PARLNAT

UZASADNIENIE RADY

Dotyczy: Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia
ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
w sprawie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych
– Uzasadnienie Rady
– Przyjęte przez Radę 26 lutego 2026 r.

I. WPROWADZENIE

1. 14 lipca 2023 r. Komisja przedłożyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wyżej wymieniony wniosek (zwany dalej „CountEmission EU”) w ramach pakietu dotyczącego ekologizacji transportu towarowego.
2. 4 grudnia 2023 r. Rada w drodze konsensusu przyjęła podejście ogólne.
3. Parlament Europejski przyjął swoje stanowisko w pierwszym czytaniu 10 kwietnia 2024 r. przy 349 głosach za, 243 przeciw i 12 wstrzymujących się. Za dossier odpowiadają wspólnie komisja TRAN (sprawozdawca Norbert Lins (DE, PPE)) i komisja ENVI (sprawozdawca Antonio Decaro (IT, S&D)).
4. 2 lipca 2025 r. podczas prezydencji duńskiej odbyły się pierwsze rozmowy trójstronne w sprawie tego dossier, które dały szeroki mandat do rozpoczęcia negocjacji na szczeblu technicznym. Od tego czasu odbyło się dziewięć międzyinstytucjonalnych posiedzeń technicznych.
5. Druga i ostatnia runda rozmów trójstronnych odbyła się 5 listopada 2025 r.
6. 26 listopada 2025 r. Coreper przeanalizował ostateczny tekst kompromisowy z myślą o osiągnięciu porozumienia i potwierdził je.
7. 4 grudnia 2025 r. przewodniczący komisji TRAN i ENVI wysłali do przewodniczącego Coreperu pismo potwierdzające, że jeżeli Rada zatwierdzi w pierwszym czytaniu uzgodniony tekst po ostatecznej redakcji prawno-językowej, Parlament zatwierdzi stanowisko Rady w swoim drugim czytaniu.

II. CEL

8. Wniosek CountEmission EU ma na celu ustanowienie wspólnych zasad rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych rozpoczynających lub kończących się na terytorium Unii. Opiera się on na niedawno przyjętej normie ISO¹. Wniosek ma również na celu zachęcenie klientów do zmiany zachowań w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych poprzez upowszechnienie i wykorzystanie porównywalnych i wiarygodnych danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych.
9. Wniosek ma na celu uproszczenie procedury obliczania emisji gazów cieplarnianych przez przewoźników, przy jednoczesnym ograniczeniu obciążeń administracyjnych. Co ważne, stosowanie wspólnych ram określonych w rozporządzeniu jest obowiązkowe wyłącznie dla podmiotów, które decydują się (lub są upoważnione w inny sposób) na obliczanie i ujawnianie danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych na poziomie zdezagregowanym.

III. ANALIZA STANOWISKA RADY W PIERWSZYM CZYTANIU

Kontekst proceduralny

10. Opierając się na wniosku Komisji, Parlament i Rada prowadziły negocjacje w celu osiągnięcia wczesnego porozumienia w drugim czytaniu na podstawie stanowiska Rady w pierwszym czytaniu. Tekst projektu stanowiska Rady w pełni odzwierciedla kompromis osiągnięty przez dwóch współprawodawców.

Streszczenie głównych zagadnień

11. Stanowisko Rady w pierwszym czytaniu zawiera następujące główne elementy, co do których współprawodawcy osiągnęli porozumienie.
12. Wykorzystanie danych pierwotnych jest traktowane priorytetowo, ale nie jest obowiązkowe w odniesieniu do wszystkich podmiotów transportowych i podmiotów w węzle transportowym, i nie tylko w odniesieniu do małych i średnich przedsiębiorstw (zwanymi dalej „MŚP”). Państwa członkowskie mogą jednak zdecydować o wprowadzeniu wymogu wykorzystywania danych pierwotnych związanych z operacjami prowadzonymi na ich terytoriach.

¹ Norma EN ISO 14083:2023.

13. Uzgodniono kilka przepisów, w których priorytetowo potraktowano wykorzystanie danych pierwotnych:
- Państwa członkowskie mogą opracować ramy zachęt, a Komisja w ramach przeglądu rozporządzenia oceni, w jaki sposób dalej zachęcać do ich stosowania.
 - Podmioty transportowe i podmioty w węzłach transportowych mogą wyświetlać, czy korzystały wyłącznie z danych pierwotnych.
 - Ponowne wykorzystywanie danych pierwotnych do obliczeń *ex ante* jest dozwolone i ułatwiane.
 - Zakres technicznych kontroli jakości baz danych prowadzonych przez osoby trzecie został wyjaśniony w motywie.
14. W motywie przypomniano, że Komisja jest zobowiązana do zapewnienia pełnego dostępu do tego rozporządzenia. Uzgodniono również, że w ramach przeglądu rozporządzenia Komisja przedstawi sprawozdanie z działań podjętych w tej sprawie.
15. Wykorzystanie danych pierwotnych przez MŚP poprzez dostęp do danych pokładowych powinno być rozważane wyłącznie w kontekście wszelkich przyszłych wniosków ustawodawczych związanych z dostępem do danych dotyczących pojazdów.
16. W ramach przeglądu rozporządzenia Komisja oceni wykonalność rozszerzenia zakresu rozliczania emisji gazów cieplarnianych na produkcję i konserwację pojazdów oraz wycofywanie ich z eksploatacji.
17. Komisja przedstawi sprawozdanie z poczynionych na forum ISO postępów w opracowywaniu uznawanej w skali globalnej normy opartej na emisjach w całym cyklu życia.
18. Komisja opracuje, w drodze aktu wykonawczego, uproszczone narzędzie obliczeniowe opracowane specjalnie dla MŚP.
19. Dane pierwotne już zweryfikowane na podstawie innych aktów Unii w sektorach morskim i lotniczym należy uznać za spełniające wymogi dotyczące danych wejściowych określone w rozporządzeniu, bez dalszego procesu weryfikacji.
20. Dane wyjściowe zweryfikowane na podstawie innych aktów Unii i spełniające wymogi określone w rozporządzeniu należy uznać za zweryfikowane na podstawie tego rozporządzenia, bez dalszego procesu weryfikacji.

21. Jednostki oceniające zgodność akredytowane w ramach monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim, FuelEU Maritime lub ETS lotnictwa powinny być automatycznie uznawane za akredytowane do wykonywania obowiązków weryfikacyjnych na podstawie tego rozporządzenia w odniesieniu do danych, które wchodzą w zakres ich sektorowej wiedzy fachowej.
22. Dostęp do unijnych baz danych dotyczących wartości intensywności i współczynników emisji gazów cieplarnianych (zwanymi dalej „unijnymi bazami danych”) powinien być dostępny we wszystkich językach urzędowych UE.
23. Unijne bazy danych powinny być tworzone z dobrowolnym wkładem państw członkowskich, a w przypadku sektora morskiego wartości intensywności powinny pochodzić z istniejących sektorowych baz danych.
24. Komisja powinna dążyć do tego, aby do unijnych baz danych włączyć wartości odzwierciedlające szczególne cechy różnych państw członkowskich oraz wartości uzgodnione w interesie Unii na szczeblu międzynarodowym.
25. Opracowując unijne bazy danych, Komisja powinna stosować podejście oparte na lokalizacji, pozostawiając jednocześnie miejsce na podejście rynkowe w odniesieniu do energii elektrycznej, w stosownych przypadkach, wystarczająco rozwinięte i zgodne z normą EN ISO 14083.
26. Komisja powinna co najmniej raz w roku oceniać potrzebę aktualizacji wartości intensywności. Po aktualizacji unijnych baz danych Komisja powinna udostępniać aktualizacje bez zbędnej zwłoki; wymóg stosowania przez podmioty zaktualizowanych wartości ma zastosowanie do obliczania danych wyjściowych dopiero 18 miesięcy po podaniu aktualizacji do wiadomości publicznej.
27. Doprecyzowano pojęcie podmiotów objętych zakresem rozporządzenia, nie rozszerzając zakresu stosowania rozporządzenia w porównaniu z wnioskiem Komisji.
28. W ramach przeglądu rozporządzenia Komisja przedstawi sprawozdanie na temat sposobu, w jaki pośrednicy w zakresie danych ujawniają dane wyjściowe na podstawie tego rozporządzenia, oraz możliwych skutków tego ujawnienia dla wyborów dokonywanych przez przedsiębiorstwa, organy publiczne i innych klientów.
29. Rozporządzenie zacznie obowiązywać 54 miesiące po jego wejściu w życie, a cztery lata po rozpoczęciu jego stosowania Komisja złoży sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

IV. PODSUMOWANIE

30. Stanowisko Rady zachowuje cel wniosku Komisji i w pełni odzwierciedla kompromis osiągnięty podczas nieformalnych negocjacji między Radą a Parlamentem Europejskim przy wsparciu Komisji.
 31. Po przyjęciu rozporządzenie w sprawie rozliczania emisji gazów cieplarnianych z usług transportowych będzie stanowić istotny wkład w sektor transportu.
-