

Bruksela, 27 lutego 2026 r.
(OR. en)

6639/26

LIMITE

CLIMA 84
ENV 160
TRANS 96
MI 173
CODEC 308

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2025/0420 (COD)

NOTA

Od: Sekretariat Generalny Rady
Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Dotyczy: Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631
w odniesieniu do norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów lekkich
i oznakowania pojazdów oraz uchylającego dyrektywę 1999/94/WE
– Debata orientacyjna

Z myślą o posiedzeniu Rady (ds. Środowiska) zaplanowanym na 17 marca 2026 r. w załączniku
zawarto dokument informacyjny prezydencji zawierający pytania do ministrów dotyczące wniosku.

Komitet Stałych Przedstawicieli proszony jest o zapoznanie się z tą notą informacyjną
i o przekazanie jej Radzie.

Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do norm emisji CO₂ dla nowych pojazdów lekkich i oznakowania pojazdów oraz uchylającego dyrektywę 1999/94/WE

– Debata orientacyjna –

– Dokument informacyjny prezydencji oraz pytania do ministrów –

16 grudnia 2025 r. Komisja przedłożyła wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia w sprawie norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dostawczych. Wniosek zawiera również przepisy dotyczące oznakowania pojazdów. Wniosek stanowi część pakietu motoryzacyjnego mającego na celu wspieranie wysiłków sektora w przechodzeniu na czystą mobilność. Pakiet obejmuje również trzy inne inicjatywy ustawodawcze (jedną mającą na celu uproszczenie – „pakiet zbiorczy dotyczący sektora motoryzacyjnego”, jedną w sprawie ekologizacji flot pojazdów służbowych i jedną w sprawie ukierunkowanej zmiany norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich) oraz komunikat w sprawie strategii „Booster branży baterii”.

Wniosek jest następstwem Planu działania dla przemysłu motoryzacyjnego z marca 2025 r. oraz rozpoczętego na początku 2025 r. strategicznego dialogu z branżą i kluczowymi zainteresowanymi stronami w tym sektorze.

Wraz z innymi inicjatywami związanymi z sektorem motoryzacyjnym wniosek ten ma na celu przyczynienie się do sprostania kluczowym wyzwaniom dla konkurencyjności sektora w otoczeniu charakteryzującym się szybkim rozwojem technologicznym i rosnącą konkurencją, przy jednoczesnym utrzymaniu tempa dekarbonizacji. Zgodnie z oceną Komisji kluczowe znaczenie dla konkurencyjności sektora motoryzacyjnego ma odzyskanie przez przemysł UE wiodącej pozycji w zakresie pojazdów bezemisyjnych. W tym względzie przepisy dotyczące norm emisji CO₂ mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia inwestorom długoterminowej pewności i przewidywalności w całym łańcuchu wartości. Chociaż przechodzenie na pojazdy bezemisyjne wykazuje tendencję wzrostową, a udział pojazdów elektrycznych o napędzie baterijnym w UE w 2025 r.¹ wyniósł 17,4 %, wdrażanie w poszczególnych państwach członkowskich pozostaje nierównomierne.

¹ Komisja Europejska – Europejskie obserwatorium paliw alternatywnych

Aby sprostać wyzwaniom, przed którymi stoi sektor motoryzacyjny, Komisja uważa, że można opracować bardziej pragmatyczne podejście do norm emisji CO₂ bez zmiany ogólnego kierunku działań dotyczących pojazdów bezemisyjnych. W tej sytuacji celem wniosku jest osiągnięcie równowagi między udostępnieniem producentom większej liczby mechanizmów elastyczności i możliwości technologicznych, aby mogli osiągać swoje cele w zakresie redukcji emisji, a jednoczesnym zapewnieniem, by sektor zdecydowanie utrzymywał się na kursie ku mobilności bezemisyjnej.

Wniosek wpisuje się również w ogólne ramy na okres po 2030 r. służących wdrożeniu niedawno przyjętego celu klimatycznego na 2040 r. zakładającego redukcję emisji o 90 %, który ma wprowadzić UE na ścieżkę prowadzącą do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. Samochody osobowe i dostawcze łącznie odpowiadają za 20 % całkowitych emisji CO₂ w UE.

Stan prac w Radzie

Proponowana zmiana rozporządzenia w sprawie norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dostawczych była omawiana na kilku posiedzeniach Grupy Roboczej ds. Środowiska, które zakończyły pierwszą pełne czytanie wniosku. Analiza wniosku jest zatem w toku, a kilka państw członkowskich nadal się nim zajmuje. Ze wstępnych uwag wynika jednak, że poglądy na temat wniosku są bardzo rozbieżne, zarówno w odniesieniu do proponowanych celów, w szczególności celów na 2035 r., jak i proponowanego wprowadzenia nowych mechanizmów elastyczności.

Tematy do dyskusji

Aby zapewnić wskazówki do dalszej analizy wniosku, prezydencja proponuje, by ministrowie zajęli się następującymi kwestiami.

Cele redukcji emisji na lata 2030 i 2035

Komisja proponuje obniżenie celu dotyczącego redukcji emisji z rury wydechowej do 2030 r. dla samochodów dostawczych z 50 % do 40 %, biorąc pod uwagę szczególne wyzwania, przed którymi stoją producenci samochodów dostawczych w wyniku barier we wdrażaniu bezemisyjnych samochodów dostawczych.

W przypadku samochodów osobowych cel polegający na redukcji emisji o 55 % do 2030 r. pozostaje niezmienny.

Jeżeli chodzi o cele na 2035 r. dla samochodów osobowych i dostawczych, wniosek wiąże się z obniżeniem docelowych poziomów redukcji emisji z rury wydechowej ze 100 % do 90 % w porównaniu z docelowym poziomem emisji dla unijnego parku pojazdów z 2021 r., aby umożliwić producentom osiągnięcie ich celów przy użyciu szerszego zakresu opcji technologicznych, a tym samym wspierać podejście bardziej neutralne pod względem technologicznym. Producenci będą jednak musieli zrekompensować swoje pozostałe emisje do 10 % za pomocą jednostek emisji z tytułu zrównoważonych paliw odnawialnych lub jednostek z tytułu stali niskoemisyjnej, co pozwoli utrzymać cel polegający na osiągnięciu neutralności klimatycznej.

Nowe mechanizmy elastyczności w formie jednostek emisji służące osiągnięciu celów

Proponuje się trzy nowe rodzaje jednostek emisji:

1. do 2034 r.: superjednostki dla małych samochodów bezemisyjnych „wyprodukowanych w UE”
2. od 2035 r.: jednostki emisji z tytułu zrównoważonych paliw odnawialnych
3. od 2035 r. jednostki emisji z tytułu stali niskoemisyjnej wyprodukowanej w UE.

Superjednostki dla małych samochodów bezemisyjnych mają na celu zachęcenie do rozwoju masowego rynku małych, przystępnych cenowo samochodów elektrycznych produkowanych w UE. Wyprodukowanie jednego małego pojazdu elektrycznego będzie się liczyło jak wyprodukowanie 1,3 innego pojazdu. Termin „mały samochód bezemisyjny” należy zdefiniować w proponowanej zmianie rozporządzenia w sprawie homologacji typu jako części pakietu zbiorczego dotyczącego sektora motoryzacyjnego.

Jednostki z tytułu zrównoważonych paliw odnawialnych i jednostki z tytułu stali niskoemisyjnej zapewnią producentom więcej możliwości zapewnienia zgodności niż tylko podejście uwzględniające emisje z rury wydechowej i przyczynią się do neutralności technologicznej. Aby jednak zapewnić dalsze wystarczające inwestycje w pojazdy bezemisyjne, proponuje się, by te mechanizmy elastyczności były ograniczone do 10 % docelowego poziomu emisji dla unijnego parku pojazdów z 2021 r.

Jednostki z tytułu zrównoważonych paliw odnawialnych nie są określone dla poszczególnych producentów, ale umożliwią producentom zrekompensowanie do 3 % docelowego poziomu emisji dla unijnego parku pojazdów z 2021 r. w zależności od dostępności tych paliw na rynku. W ramach ograniczenia do 3 % wprowadza się dodatkowe ograniczenie wynoszące maksymalnie 1 % dotyczące rekompensowania z tytułu konkretnego rodzaju biopaliw i biogazów pochodzących z niektórych wsadów. Jednostki z tytułu paliw będą wspierać inwestycje w rozwój łańcucha wartości zrównoważonych paliw odnawialnych, przy czym paliwa te będą nadal odgrywać rolę w dekarbonizacji transportu, zwłaszcza istniejącej floty.

Proponowane jednostki z tytułu stali niskoemisyjnej mają na celu zachęcenie do stosowania takiej stali wytwarzanej w UE w produkcji pojazdów i stworzenie wiodącego rynku w tej dziedzinie. Jednostki te umożliwią producentom zrekompensowanie do 7 % docelowego poziomu emisji dla unijnego parku pojazdów z 2021 r.

W odniesieniu do wszystkich trzech mechanizmów elastyczności Komisja proponuje ograniczenie grupowania do celów dostosowania się do wymogów wyłącznie w przypadku, gdy wszyscy producenci w danej grupie należą do tej samej grupy producentów powiązanych.

Pytania do ministrów

Prezydencja zwraca się do ministrów o rozważenie następujących pytań:

1. *Komisja proponuje obniżenie celów na 2035 r. do 90 % w połączeniu z wprowadzeniem mechanizmów przydzielania jednostek z tytułu zrównoważonych paliw i stali niskoemisyjnej produkowanych w UE, aby zrekompensować pozostałe emisje. Jak oceniają Państwo proponowane zmienione ramy z myślą o zapewnieniu osiągnięcia celów klimatycznych UE, zwiększenia neutralności technologicznej i konkurencyjności sektora motoryzacyjnego?*
 2. *Jakie jest Państwa zdanie na temat zaproponowanych mechanizmów elastyczności, które mają pomóc producentom w osiągnięciu ich celów na lata 2030 i 2035?*
-