

Bruksela, 17 marca 2026 r.
(OR. en)

7209/26

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2025/0423(COD)

CODEC 418
CLIMA 135
ENV 227
TRANS 143
MI 231
PE 37

NOTA INFORMACYJNA

Od: Sekretariat Generalny Rady
Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada

Dotyczy: Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie
(UE) 2019/1242 w odniesieniu do obliczania jednostek emisji dla pojazdów
ciężkich za okresy sprawozdawcze w latach 2025–2029
– Wynik pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim
(Strasburg, 9–12 marca 2026 r.)

I. WPROWADZENIE

18 lutego 2026 r. Komitet Stałych Przedstawicieli wyraził zgodę na udzielenie prezydencji mandatu¹ do rozpoczęcia negocjacji z Parlamentem Europejskim w oparciu o wniosek Komisji bez poprawek, z myślą o szybkim osiągnięciu porozumienia w pierwszym czytaniu z Parlamentem Europejskim.

¹ Dok. 6510/26.

Po zatwierdzeniu na posiedzeniu plenarnym Parlamentu Europejskiego 10 marca 2026 r. wniosku Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Klimatu i Bezpieczeństwa Żywności (ENVI) o podjęcie działań zgodnie z art. 170 (tryb pilny) komisja ENVI zaproponowała przyjęcie bez poprawek wyżej wymienionego wniosku dotyczącego rozporządzenia. Ponadto grupa polityczna Zielonych / Wolne Przymierze Europejskie zgłosiła pięć poprawek (poprawki 1–5), a grupa polityczna Lewicy jedną poprawkę (poprawka 6).

II. GŁOSOWANIE

12 marca 2026 r. Parlament Europejski przyjął stanowisko w pierwszym czytaniu, aprobując 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 niniejszego dokumentu i tym samym zakończyć pierwsze czytanie w obu instytucjach.

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

P10_TA(2026)0084

Obliczanie jednostek emisji dla pojazdów ciężkich za okresy sprawozdawcze w latach 2025–2029

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 12 marca 2026 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2019/1242 w odniesieniu do obliczania jednostek emisji dla pojazdów ciężkich za okresy sprawozdawcze w latach 2025–2029 (COM(2025)0784 – C10-0351/2025 – 2025/0423(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2025)0784),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 192 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C10-0351/2025),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym,
 - po konsultacji z Komitetem Regionów,
 - uwzględniając art. 60 i art. 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.

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 12 marca 2026 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2026/... w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2019/1242 w odniesieniu do obliczania jednostek emisji dla pojazdów ciężkich za okresy sprawozdawcze w latach 2025–2029

(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,

po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 12 marca 2026 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242³ określono docelowe poziomy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich. Te docelowe poziomy stanowią kluczowy element unijnych ram mających na celu zmniejszenie do 2030 r. emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % w stosunku do poziomów z 1990 r. oraz osiągnięcie neutralności klimatycznej w całej gospodarce do 2050 r.
- (2) Rozporządzenie (UE) 2019/1242 stopniowo wprowadza coraz bardziej rygorystyczne docelowe poziomy redukcji emisji CO₂ dla producentów. Te docelowe poziomy zapewniają inwestorom w całym łańcuchu wartości długoterminową pewność i przewidywalność, a jednocześnie dają wystarczająco dużo czasu na przeprowadzenie sprawiedliwej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej. Zasadnicze znaczenie ma zatem, aby docelowe poziomy redukcji emisji CO₂ ustanowione na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/1242 pozostały niezmienione.

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

- (3) Aby ułatwić osiągnięcie docelowych poziomów mających zastosowanie od 2030 r. oraz biorąc pod uwagę opóźnienie we wdrażaniu publicznej infrastruktury ładowania wzdłuż autostrad dla pojazdów ciężkich, producenci powinni mieć możliwość generowania większej liczby jednostek emisji przed 2030 r., co mogłoby również zachęcać do wcześniejszego wprowadzania bezemisyjnych pojazdów ciężkich.
- (4) W okresach sprawozdawczych w latach 2025–2029 producenci powinni gromadzić jednostki emisji, jeżeli ich indywidualne poziomy emisji CO₂ są niższe od docelowych indywidualnych poziomów emisji CO₂, a nie niższe od ścieżki redukcji emisji CO₂.
- (5) Ponieważ wprowadzanie bezemisyjnych autobusów miejskich jest już na zaawansowanym etapie, a na ich stosowanie nie ma negatywnego wpływu ewentualny brak publicznej infrastruktury ładowania wzdłuż autostrad, niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do autobusów miejskich.

- (6) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, polegający na zapewnieniu producentom pojazdów dodatkowej elastyczności w zakresie zgodności z przepisami, przy jednoczesnym utrzymaniu ambitnych docelowych poziomów redukcji emisji CO₂, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki działania możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodne 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.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2019/1242,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) 2019/1242 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 7 ust. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:
 - „a) różnicę pomiędzy ścieżką redukcji emisji CO₂, o której mowa w ust. 2, dla okresu sprawozdawczego roku 2025, a średnim indywidualnym poziomem emisji CO₂ tego producenta dla okresów sprawozdawczych w latach 2025–2029 oraz różnicę między ścieżką redukcji emisji CO₂ dla okresów sprawozdawczych innych niż w latach 2025–2029 a średnim indywidualnym poziomem emisji CO₂ tego producenta dla tego samego okresu sprawozdawczego, jeżeli różnica ta jest dodatnia („jednostki emisji”); lub”;
- 2) w załączniku I wprowadza się zmiany określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

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
Przewodnicząca

W imieniu Rady
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

1) tabela w pkt 5.2 otrzymuje brzmienie:

”

	$2019 \leq R < 2025$	$2025 \leq R < 2030$	$2030 \leq R < 2040$
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_Y$	$[ET2025(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_Y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_Y$
$dCO2(NO)_Y$	0	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_Y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_Y$
$cCO2(M)_Y$	0	$[ET2025(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_Y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_Y$
$dCO2(M)_Y$	0	0	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_Y$

”

2) w pkt 5.2 dodaje się tekst w brzmieniu:

“gdzie $ET2025(NO)_Y$ i $ET2025(M)_Y$ określa się jako:

$$ET2025(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,2025}$$

$$ET2025(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,2025} + pv_{sg} \times ETp_{sg,2025}]$$

$$ET2025(M)_Y = ET2025(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$

”