

Bruksela, 25 marca 2026 r.
(OR. en, fr)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2025/0423(COD)

7430/26
ADD 1 REV 1

CODEC 474
CLIMA 148
ENV 251
TRANS 162
MI 262

NOTA DO PUNKTU I/A

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

Dotyczy: Projekt 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 (**pierwsze czytanie**)
– Przyjęcie aktu ustawodawczego
= Oświadczenia

Francja zwróciła się o włączenie do protokołu Rady następującego oświadczenia:

Francja może poprzeć wniosek w sprawie zmiany rozporządzenia dotyczącego emisji CO₂ pochodzących z pojazdów ciężkich.

Ponownie wyraża jednak ubolewanie, że przedstawionemu przez Komisję Europejską wnioskowi w sprawie zmiany nie towarzyszyła żadna ocena skutków, mimo że wniosek ten znacząco zmienia funkcjonowanie mechanizmu jednostek emisji przewidzianego w rozporządzeniu. Francja jest zdania, że prace techniczne wymagałyby dogłębnej dyskusji w celu zbadania warunków ram elastyczności.

Francja podkreśla, że wniosek ten może znacznie ograniczyć ambitne założenia środowiskowe mechanizmu i osłabić sygnał rynkowy zachęcający do elektryfikacji pojazdów ciężkich. W tej sytuacji konieczne jest utrzymanie silnych zachęt regulacyjnych do elektryfikacji i dekarbonizacji pojazdów ciężkich; producenci dokonali w tym względzie znaczących inwestycji i oferują już alternatywne elektryczne rozwiązania dla modeli spalinowych oraz mniej emisyjne silniki spalinowe. Pragniemy zauważyć, że inwestycje te umożliwiły większości producentów osiągnięcie celów rozporządzenia w 2025 r. Władze francuskie uznają zatem, że prace nad niezbędnymi warunkami umożliwiającymi osiągnięcie średnio- i długoterminowych celów w zakresie dekarbonizacji są priorytetem i powinny stanowić centralny element przeglądu w 2027 r.

Malta zwróciła się o włączenie do protokołu Rady następującego oświadczenia:

Malta pragnie zwrócić uwagę na ograniczenia strukturalne charakteryzujące jej rynek pojazdów ciężkich. Jako bardzo mały rynek, w pełni zależny od importu i działający wyłącznie z wykorzystaniem pojazdów przystosowanych do ruchu lewostronnego, Malta ma ograniczone możliwości wpływania na łańcuchy dostaw lub czerpania korzyści skali.

W tym kontekście, rozumiejąc potrzebę wprowadzenia ukierunkowanej elastyczności dla producentów, Malta zachęca do ścisłego monitorowania dostępności bezemisyjnych pojazdów ciężkich we wszystkich państwach członkowskich i ponownie podkreśla znaczenie zbadania uzupełniających środków wsparcia po stronie popytu, aby ułatwić ich upowszechnienie tam, gdzie korzyści skali pozostają ograniczone. Takie wsparcie pomogłoby zapewnić sprawiedliwy podział korzyści płynących z transformacji oraz zagwarantować, że żadne państwo członkowskie nie zostanie pominięte.

Malta pozostaje w pełni zaangażowana w realizację celów klimatycznych Unii i jest gotowa kontynuować konstruktywną współpracę z Komisją i innymi partnerami w celu zapewnienia, aby przejście na mobilność bezemisyjną było zarówno ambitne, jak i inkluzywne.

Słowacja i Czechy zwróciły się o włączenie do protokołu Rady następującego oświadczenia:

Republika Słowacka i Republika Czeska popierają przyjęcie ukierunkowanego przeglądu rozporządzenia (UE) 2019/1242 i zalecają jego szybkie przyjęcie bez dalszych zmian.

Jednocześnie podkreślamy, że w razie potrzeby należy rozważyć wcześniejszy kompleksowy przegląd norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich przed przewidywanym obecnie harmonogramem na 2027 r.
