



2026/1046

7.5.2026

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2026/1046

z dnia 29 kwietnia 2026 r.

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,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 ⁽³⁾ 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) 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.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 18 marca 2026 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 12 marca 2026 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 30 marca 2026 r.

⁽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>).

- (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 Strasburgu dnia 29 kwietnia 2026 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodnicząca

R. METSOLA

W imieniu Rady

Przewodnicząca

M. RAOUNA

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I do rozporządzenia (UE) 2019/1242 wprowadza się następujące zmiany:

1) tabela w pkt 5.2 otrzymuje brzmienie:

	„2019 ≤ R < 2025	2025 ≤ R < 2030	2030 ≤ R < 2040
$cCO_2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO_2(2025)_Y] \times V_Y$	$[ET2025(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$	$[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$
$dCO_2(NO)_Y$	0	$[CO_2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_Y$	$[CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_Y$
$cCO_2(M)_Y$	0	$[ET2025(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$	$[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$
$dCO_2(M)_Y$	0	0	$[CO_2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_Y$ ”;

2) w pkt 5.2 dodaje się tekst w brzmieniu:

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

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

$$ET2025(MCO_2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,2025} + pv_{sg} \times ETp_{sg,2025}]$$

$$ET2025(M)_Y = ET2025(MCO_2)_Y + ET(MZE)_Y$$