KOMISJA
EUROPEJSKA

Strasburg, dnia 16.12.2025 r.
COM(2025) 995 final

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do

wniosku dotyczącego

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

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) w części A dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7. Jednostki z tytułu paliw i jednostki z tytułu stali niskoemisyjnej.

7.1. Jednostki z tytułu stali niskoemisyjnej

Jednostki z tytułu stali niskoemisyjnej = $GHGsavings_{low\text{-}carbon\ steel}$ [kg CO_2/t stali] * ilość stali niskoemisyjnej wyprodukowanej w UE i wykorzystanej przez producenta w samochodach osobowych w roku kalendarzowym [t]/(newcars * mileage) Przy uwzględnieniu wszystkich zasad określonych w art. 5b

gdzie:

$GHGsavings_{low\text{-}carbon\ steel}$ (ograniczenie emisji gazów cieplarnianych ze stali niskoemisyjnej)	oznacza różnicę między intensywnością emisji CO_2 ze stali referencyjnej a średnią intensywnością emisji CO_2 ze stali niskoemisyjnej wyprodukowanej w UE i wykorzystanej przez producenta w samochodach osobowych [kg CO_2/t stali] w roku kalendarzowym
newcars (nowe samochody)	oznacza liczbę zarejestrowanych nowych samochodów osobowych, za które odpowiada producent, w roku kalendarzowym
mileage (przebieg)	oznacza średni przebieg w okresie eksploatacji samochodów osobowych, który ustala się na 240 000 [km]

7.2. Jednostki z tytułu paliw

jednostki z tytułu paliw	oznaczają sumę dla wszystkich kwalifikujących się paliw, o których mowa w art. 5a ust. 2: $$Q_{fuel} * GHGsavings * \frac{fuelsharecars}{newcars * mileage}$$ Przy uwzględnieniu wszystkich zasad określonych w art. 5a

gdzie:

Qfuel	oznacza, w odniesieniu do każdego paliwa, ilość energii wprowadzoną do obrotu w Unii w sektorze transportu

	drogowego zgłoszoną w unijnej bazie danych ustanowionej na podstawie art. 31a dyrektywy (UE) 2018/2001 [MJ]
GHGsavings (ograniczenie emisji gazów cieplarnianych)	oznacza, w odniesieniu do każdego paliwa, różnicę między odpowiednikiem kopalnym a intensywnością emisji gazów cieplarnianych z paliwa zgłoszoną w unijnej bazie danych ustanowionej na podstawie art. 31a dyrektywy (UE) 2018/2001 [g CO_2e/MJ]
odpowiednik kopalny	odpowiada definicji w pkt 19 części C załącznika 5 do dyrektywy (UE) 2018/2001 w odniesieniu do biopaliw, w pkt 19 części B załącznika 6 do tej dyrektywy w odniesieniu do biogazu oraz w pkt 2 części A załącznika do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/1185 w odniesieniu do paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego
fuelsharecars (udział paliw zużywanych przez samochody osobowe)	oznacza całkowitą ilość paliw zużywanych przez samochody osobowe, wyrażoną jako odsetek całkowitej ilości paliw wykorzystywanych w transporcie drogowym w Unii, opublikowaną w unijnym wykazie gazów cieplarnianych, zgodnie z art. 26 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu („rozporządzenie w sprawie zarządzania unią energetyczną”)
newcars (nowe samochody)	oznaczają liczbę zarejestrowanych nowych samochodów osobowych
mileage (przebieg)	oznacza średni przebieg w okresie eksploatacji samochodów osobowych, który ustala się na 240 000 [km]

W przypadku parametrów Qfuel, GHGsavings, fuelsharecars i newcars stosuje się dane za rok kalendarzowy przypadający dwa lata przed rokiem docelowym lub, jeżeli dane te nie są dostępne, za ostatni rok kalendarzowy, za który dane są dostępne.”;

b) w pkt 6.3.1 części B wiersz „$ø_{targets}$” otrzymuje brzmienie:

„$ø_{targets}$	oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowych lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych producentów zarejestrowanych w 2024 r., wszystkich referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych zgodnie z pkt 6.2.1, ale dla których TM i TM0 oblicza się na podstawie masy próbnej pojazdów zarejestrowanych w 2024 r.”

c) w pkt 6.3.2 części B wiersz „$ø_{targets}$” otrzymuje brzmienie:

„$Ø_{targets}$	oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowych lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych producentów zarejestrowanych w 2028 r., wszystkich referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych zgodnie z pkt 6.2.2, ale dla których TM i TM0 oblicza się na podstawie masy próbnej pojazdów zarejestrowanych w 2028 r.”

d) w pkt 6.3.2 części B wiersz „$Ø_{targets}$” otrzymuje brzmienie:

„$Ø_{targets}$	oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowych lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych producentów zarejestrowanych w 2033 r., wszystkich referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji ustalonych zgodnie z pkt 6.2.3, ale dla których TM i TM0 oblicza się na podstawie masy próbnej pojazdów zarejestrowanych w 2033 r.”

e) w części B dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7. Jednostki z tytułu paliw i jednostki z tytułu stali niskoemisyjnej.

7.1. Jednostki z tytułu stali niskoemisyjnej

Jednostki z tytułu stali niskoemisyjnej = $GHGsavings_{low\text{-}carbon\ steel}$ [kg CO_2/t stali] * ilość stali niskoemisyjnej wyprodukowanej w UE i wykorzystanej przez producenta w lekkich pojazdach użytkowych w roku kalendarzowym [t]/(newvans * mileage) Przy uwzględnieniu wszystkich zasad określonych w art. 5b

gdzie:

GHGsavingslow-carbon steel (ograniczenie emisji gazów cieplarnianych ze stali niskoemisyjnej)	oznacza różnicę między intensywnością emisji CO_2 ze stali referencyjnej a średnią intensywnością emisji CO_2 ze stali niskoemisyjnej wyprodukowanej w UE wykorzystanej przez producenta w lekkich pojazdach użytkowych [kg CO_2/t stali] w roku kalendarzowym
newvans (nowe samochody dostawcze)	oznacza liczbę zarejestrowanych nowych lekkich pojazdów użytkowych, za które odpowiada producent, w roku kalendarzowym
mileage (przebieg)	oznacza średni przebieg w okresie eksploatacji lekkich pojazdów użytkowych, który ustala się na 300 000 [km]

7.2. Jednostki z tytułu paliw

jednostki z tytułu paliw	oznaczają sumę, w odniesieniu do wszystkich kwalifikujących się paliw, o których mowa w art. 5a ust. 2: $$Q_{fuel} * GHGsavings * \frac{fuelsharevans}{newvans * mileage}$$ Przy uwzględnieniu wszystkich zasad określonych w art. 5a

gdzie:

Qfuel	oznacza, w odniesieniu do każdego paliwa, ilość energii wprowadzoną do obrotu w Unii w sektorze transportu drogowego zgłoszoną w unijnej bazie danych ustanowionej na podstawie art. 31a dyrektywy (UE) 2018/2001 [MJ]
GHGsavings (ograniczenie emisji gazów cieplarnianych)	oznacza, w odniesieniu do każdego paliwa, różnicę między odpowiednikiem kopalnym a intensywnością emisji gazów cieplarnianych z paliwa zgłoszoną w unijnej bazie danych ustanowionej na podstawie art. 31a dyrektywy (UE) 2018/2001 [g CO_2e/MJ]
odpowiednik kopalny	odpowiada definicji w pkt 19 części C załącznika 5 do dyrektywy (UE) 2018/2001 w odniesieniu do biopaliw, w pkt 19 części B załącznika 6 do tej dyrektywy w odniesieniu do biogazu oraz w pkt 2 części A załącznika do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2023/1185 w odniesieniu do paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego
fuelsharevans (udział paliw zużywanych przez samochody dostawcze)	oznacza całkowitą ilość paliw zużywanych przez lekkie pojazdy użytkowe wyrażoną jako odsetek całkowitej ilości paliw wykorzystywanych w transporcie drogowym w Unii, opublikowaną w unijnym wykazie gazów cieplarnianych, zgodnie z art. 26 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1999 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie zarządzania unią energetyczną i działaniami w dziedzinie klimatu („rozporządzenie w sprawie zarządzania unią energetyczną”)
newvans (nowe samochody dostawcze)	oznacza liczbę zarejestrowanych nowych lekkich pojazdów użytkowych
mileage (przebieg)	oznacza średni przebieg w okresie eksploatacji lekkich pojazdów użytkowych, który ustala się na 300 000 [km]

W przypadku parametrów Qfuel, GHGsavings, fuelsharevans i newvans stosuje się dane za rok kalendarzowy przypadający dwa lata przed rokiem docelowym lub, jeżeli dane te nie są dostępne, za ostatni rok kalendarzowy, za który dane są dostępne.”;

w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) w części A pkt 1a dodaje się ppkt 22 i 23 w brzmieniu:

„22) długość;”

„23) wyprodukowano w UE.”;

b) w tabeli w części B sekcja 2A dodaje się wiersze 22 i 23 w brzmieniu:

„22)	Długość	5
23)	Wyprodukowano w UE”	

dodaje się załącznik IIIa w brzmieniu:

„Załącznik IIIa

Oznakowanie pojazdów

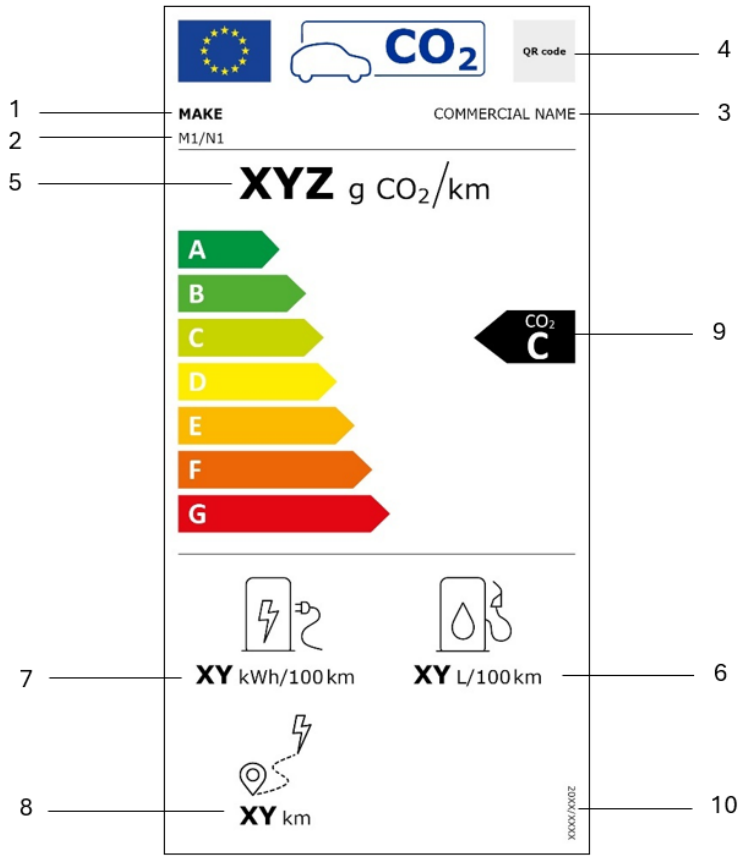
CZĘŚĆ 1: Klasyfikacja parametru pojazdu „emisje CO_2”

Klasę emisji CO_2 określa się zgodnie ze skalą od A do G określoną w poniższej tabeli, na podstawie wartości parametru 5 („emisje CO_2”) zdefiniowanego w części 2 niniejszego załącznika.

Klasa emisji CO_2	**Emisje CO_2 w g/km dla pojazdów kategorii M1**	**Emisje CO_2 w g/km dla pojazdów kategorii N1**
A	0	0
B	od 1 do 25	od 1 do 25
C	od 26 do 50	od 26 do 50
D	od 51 do 75	od 51 do 100
E	od 76 do 100	od 101 do 150
F	od 101 do 125	od 151 do 200
G	126 lub więcej	201 lub więcej

CZĘŚĆ 2: Treść i format etykiety pojazdu

a) Standardowa etykieta pojazdu



Elementy informacji, które należy uwzględnić:

1	Marka (nazwa handlowa producenta)
2	Kategoria pojazdu (M1 lub N1)
3	Nazwa(-y) handlowa(-e)
4	Kod QR dający dostęp do wszystkich elementów informacji opisanych w części 3 niniejszego załącznika w bazie danych o produktach w odniesieniu do modelu pojazdu odpowiadającego pojazdowi, przy którym umieszczono lub zaprezentowano etykietę. Jeżeli informacje na temat modelu pojazdu nie są dostępne w bazie danych o produktach, ten element informacji nie jest prezentowany.
5	Emisje CO_2 (cykl mieszany) w g CO_2/km w przypadku OVC-HEV: emisje ważone CO_2 w cyklu mieszanym w g CO_2/km
6	W stosownych przypadkach: zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km w przypadku OVC-HEV: zużycie paliwa w cyklu mieszanym z ładowaniem podtrzymującym („CS”) w l/100km

7	W stosownych przypadkach zużycie energii elektrycznej w cyklu mieszanym w kWh/100 km w przypadku OVC-HEV: zużycie energii elektrycznej w cyklu mieszanym z rozładowaniem („CD”) w kWh/100km, obliczone w następujący sposób: zużycie energii elektrycznej w cyklu mieszanym CD = ważone zużycie energii elektrycznej w cyklu mieszanym * (emisje CO_2 w cyklu mieszanym CS – emisja CO_2 w cyklu mieszanym CD) / (emisja CO_2 w cyklu mieszanym CS – ważone emisje CO_2 w cyklu mieszanym)
8	W stosownych przypadkach, w przypadku pojazdów wyłącznie elektrycznych: zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (w km) w przypadku OVC-HEV: równoważny zasięg przy zasilaniu wyłącznie energią elektryczną w km
9	Klasa emisji CO_2 zgodnie z definicją w części 1 niniejszego załącznika
10	Numer seryjny niniejszego rozporządzenia: „202x/xxx”.

Te elementy informacji opierają się na wartościach ze świadectwa zgodności pojazdu.

W przypadku niektórych pojazdów stosuje się następujące zmiany w treści etykiety pojazdu:

– W przypadku pojazdów wyłącznie elektrycznych: usuwa się piktogram i wartość dla elementu informacji 6 (zużycie paliwa);

– W przypadku pojazdów wyposażonych w silniki spalinowe i hybrydowych pojazdów elektrycznych niedoładowywanych zewnętrznie usuwa się piktogramy i wartości dla elementu informacji 7 (zużycie energii elektrycznej) i elementu informacji 8 (zasięg przy zasilaniu energią elektryczną);

– W przypadku pojazdów zasilanych wodorem: usuwa się piktogramy i wartości dla elementu informacji 7 (zużycie energii elektrycznej) i elementu informacji 8 (zasięg przy zasilaniu energią elektryczną), a jednostkę wartości dla elementu informacji 6 (zużycie paliwa) zastępuje się jednostką kg/100 km;

– W przypadku pojazdów zasilanych gazem ziemnym oraz mieszanką wodoru i gazu ziemnego: usuwa się piktogramy i wartości dla elementu informacji 7 (zużycie energii elektrycznej) i elementu informacji 8 (zasięg przy zasilaniu energią elektryczną), a jednostkę wartości dla elementu informacji 6 (zużycie paliwa) zastępuje się jednostką m^3/100 km.

Parametry techniczne związane z materiałami promocyjnymi, o których mowa w art. 15a ust. 2 akapity drugi i trzeci, są elementami informacji 5–9.

b) Uproszczona etykieta pojazdu („strzałka klasy”)





W przypadku materiałów promocyjnych w internecie etykietę pojazdu można, jako alternatywę dla standardowej etykiety pojazdu opisanej w pkt A, prezentować jako strzałkę klasy, jak pokazano na rysunku poniżej:

Strzałka klasy zawiera literę klasy emisji CO_2 określoną w części 1 niniejszego załącznika. Kolor strzałki klasy odpowiada kolorowi klasy emisji CO_2 pojazdu na standardowej etykiecie pojazdu.

Elementy informacji opisane w części 3 niniejszego załącznika w bazie danych o produktach dla modelu pojazdu odpowiadającego pojazdowi, dla którego prezentowana jest strzałka klasy, muszą być bezpośrednio dostępne za pośrednictwem linku internetowego poprzez kliknięcie strzałki klasy, z wyjątkiem przypadków, gdy informacje na temat modelu pojazdu nie są dostępne w bazie danych o produktach.

c) Format

W odniesieniu do aspektów nieujętych w punktach A i B powyżej format standardowej i uproszczonej etykiety pojazdu musi być zgodny z odpowiednimi wytycznymi towarzyszącymi rozporządzeniu (UE) 2017/1369.

CZĘŚĆ 3: Informacje wprowadzane przez producenta do bazy danych o produktach

Wprowadzając informacje na temat modelu pojazdu do bazy danych o produktach, producent podaje wymienione poniżej elementy informacji. W przypadku pkt 5–10 wartości, które należy wprowadzić dla danego modelu pojazdu, odpowiadają poszczególnym pojazdom o najniższych i najwyższych wartościach w ramach danego modelu pojazdu.

1	Marka (nazwa handlowa producenta)
2	Kategoria pojazdu (M1 lub N1)
3	Nazwa(-y) handlowa(-e)
4	Identyfikator modelu pojazdu: typ, wariant, wersja
5	Emisje CO_2 (cykl mieszany) w g CO_2/km w przypadku OVC-HEV: emisje ważone CO_2 w cyklu mieszanym w g CO_2/km
6	W stosownych przypadkach: zużycie paliwa w cyklu mieszanym w l/100 km w przypadku OVC-HEV: zużycie paliwa w cyklu mieszanym z ładowaniem

	podtrzymującym w l/100 km
7	W stosownych przypadkach zużycie energii elektrycznej w cyklu mieszanym w kWh/100 km w przypadku OVC-HEV: zużycie energii elektrycznej w cyklu mieszanym z rozładowaniem w kWh/100km, obliczone w następujący sposób: zużycie energii elektrycznej w cyklu mieszanym CD = ważone zużycie energii elektrycznej w cyklu mieszanym * (emisje CO_2 w cyklu mieszanym CS – emisja CO_2 w cyklu mieszanym CD) / (emisja CO_2 w cyklu mieszanym CS – ważone emisje CO_2 w cyklu mieszanym)
8	W stosownych przypadkach, w przypadku pojazdów wyłącznie elektrycznych: zasięg przy zasilaniu energią elektryczną (w km) w przypadku OVC-HEV: równoważny zasięg przy zasilaniu wyłącznie energią elektryczną w km
9	Masa próbna w kg
10	Deklarowana maksymalna wartość podczas kompletnego przejazdu w rzeczywistych warunkach drogowych: NOx w mg/km i cząstki stałe (liczba)
11	W stosownych przypadkach, klasa pojazdu hybrydowego (elektrycznego)
12	W stosownych przypadkach, paliwo
13	Data zakończenia produkcji modelu pojazdu (gdy będzie znana)

Ponadto producent może wprowadzić następujące opcjonalne elementy informacji:

14	Emisje CO_2 w cyklu życia pojazdu, obliczone i zgłoszone zgodnie z metodą, o której mowa w art. 7a ust. 2, oraz po ustanowieniu tej metody
15	„Wyprodukowano w UE” (tak/nie), zgodnie z aktem delegowanym, o którym mowa w art. 15a ust. 7
16	Mały pojazd elektryczny określony zgodnie z pkt 2.4 części A załącznika I do rozporządzenia (UE) 2018/858”