Tygodniowe wiadomości z Parlamentu Europejskiego

Posted on 6 listopada, 2026

Tygodniowe wiadomości z Parlamentu Europejskiego

Prekursory narkotyków: Europosłowie za zaostrzeniem kontroli przy jednoczesnej Zakaz stosowania substancji chemicznych projektowanych tak, aby omijać kontrole narkotykowe, z wyjątkiem celów badawczych

W środę europosłowie zagłosowali za wzmocnieniem kontroli nad substancjami chemicznymi używanymi do produkcji nielegalnych narkotyków, przy jednoczesnej ochronie legalnego handlu, badań naukowych i innowacji.

Projekt przepisów, przyjęty przez Komisję Handlu Międzynarodowego (INTA) oraz Komisję Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych (LIBE) stosunkiem głosów 85 do 4, przy 6 głosach wstrzymujących się, ma na celu zapobieganie wykorzystywaniu luk w kontroli prekursorów narkotykowych, które są używane do wytwarzania nielegalnych środków odurzających (np. heroiny, kokainy czy amfetaminy).

Silniejszy monitoring i kontrola

Opierając się na zaproponowanym przez Komisję Europejską zakazie tzw. projektowanych prekursorów (*designer precursors* – sztucznych substancji chemicznych blisko powiązanych z substancjami kontrolowanymi, niemających żadnego znanego legalnego zastosowania poza badaniami i innowacjami), europosłowie chcą, aby wszyscy dostawcy niektórych chemiakaliów o wyższym ryzyku – powyżej określonych ilości – podlegali obowiązkowi rejestracji, a nie tylko ci działający w handlu zagranicznym.

Zgodnie z projektem przepisów, internetowe platformy handlowe musiałyby weryfikować uprawnienia sprzedawców przed zamieszczeniem oferty, wymagać poprawek, zawieszać sprzedawców niestosujących się do przepisów lub usuwać ich oferty, a także zgłaszać nieuprawnionych sprzedawców – pod rygorem kar za

niedostosowanie się do wymogów.

Europosłowie obu komisji chcą również, aby zgłaszane były podejrzane transakcje, znaczne ubytki oraz kradzieże dotyczące niesklasyfikowanych jeszcze prekursorów. Dążą także do wprowadzenia wspólnych zasad dotyczących naruszeń i kar, z zachowaniem środków ostrożności w przypadku drobnych błędów administracyjnych oraz okoliczności niezależnych od podmiotów gospodarczych.

Ochrona badań naukowych i legalnego handlu

Europosłowie zgadzają się, że naukowcy, uniwersytety i przedsiębiorstwa powinni mieć możliwość dalszego wykorzystywania niektórych projektowanych prekursorów do legalnych badań i innowacji, pod warunkiem zgłoszenia lub uzyskania licencji. Chcą również niższych opłat licencyjnych dla mniejszych firm oraz możliwych zwolnień lub znacznych zniżek dla określonych jednostek badawczych i laboratoriów działających w interesie publicznym.

Szybsza reakcja na nowe zagrożenia

Posłowie do PE sugerują przyznanie państwom UE możliwości tymczasowego ograniczania nowych substancji stwarzających poważne lub bezpośrednie zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa publicznego na czas rozpatrywania działań na poziomie unijnym. Komisja Europejska oceniałaby w ciągu trzech miesięcy, czy środki na poziomie UE są konieczne.

Co dalej?

Komisje Handlu Międzynarodowego oraz Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych zdecydowały również (88 głosami za, przy 4 przeciwnych i 5 wstrzymujących się) o rozpoczęciu rozmów z Radą UE nad ostatecznym kształtem przepisów, jeśli podczas sesji plenarnej w dniach 11–12 listopada nie zostaną zgłoszone żadne zastrzeżenia. Negocjacje mogą ruszyć, gdy Rada uzgodni swoje stanowisko.

Źródło (ang.): tutaj.

Tłum. ED Piotrków ze wsparciem AI

Sektor motoryzacyjny: wsparcie dla pojazdów elektrycznych, uproszczenie przepisów

Komisje Ochrony Środowiska, Rynku Wewnętrznego oraz Transportu Parlamentu Europejskiego proponują uproszczenie i usprawnienie niektórych przepisów regulujących unijny sektor motoryzacyjny.

Projekt przepisów, przyjęty w środę 105 głosami za, przy 39 przeciw i 21 wstrzymujących się, jest częścią szerszego pakietu mającego na celu wsparcie sektora motoryzacyjnego w przejściu na czystą mobilność.

Małe pojazdy elektryczne i ukierunkowane zachęty

Aby zachęcić do rozwoju i wprowadzania na rynki samochodów elektrycznych, europosłowie zgodzili się na wprowadzenie nowej kategorii „małych pojazdów elektrycznych” – samochodów osobowych o maksymalnej długości 4,2 metra, wyprodukowanych w UE (definicja zostanie określona w ramach aktu ws. przyspieszenia rozwoju przemysłu / *Industrial Accelerator Act*). Chcą również wprowadzić definicje „bardzo wydajnych pojazdów elektrycznych” (*highly efficient EVs*) – aut produkowanych w UE i spełniających rygorystyczne progi zużycia energii elektrycznej – oraz „bezemisyjnych samochodów dostawczych wyprodukowanych w UE”. Europosłowie dostrzegają znaczenie ukierunkowanych środków wsparcia w celu zwiększenia sprzedaży takich pojazdów. Środki te obejmowałyby również mechanizm superkredytów (*super-credits*) w ramach aktualizacji norm emisji CO_2.

Poprawa bezpieczeństwa kierowców i pasażerów

Komisje Parlamentu wprowadziły również kilka nowych wymogów bezpieczeństwa w porównaniu z wnioskiem Komisji Europejskiej. Samochody osobowe i dostawcze o masie do 3,5 tony miałyby być wyposażone w system wykrywania obecności dziecka, działający po wyłączeniu lub zamknięciu pojazdu. Klamki w tych samochodach i furgonetkach musiałyby być zaprojektowane tak, aby w sytuacjach awaryjnych drzwi można było otworzyć mechanicznie zarówno od wewnątrz, jak i od zewnątrz.

Uproszczenie wymogów i procedur testowych

Europosłowie proponują również szereg środków mających na celu zmniejszenie obciążeń administracyjnych i obniżenie kosztów dla europejskich producentów, w tym:

- **inteligentne ładowanie:** Komisja Europejska musiałaby przyjąć wymogi techniczne do 31 grudnia 2027 r., aby zapewnić interoperacyjność pojazdów elektrycznych i hybryd typu plug-in z infrastrukturą ładowania oraz siecią elektroenergetyczną;
- **dostawcze samochody elektryczne** (o masie od 3,5 do 4,25 tony) byłyby zwolnione z obowiązku instalowania ograniczników prędkości, z zastrzeżeniem okresowej oceny;
- **jazda autonomiczna:** wprowadzenie wzajemnego uznawania krajowych zezwoleń na testowanie i wdrażanie pojazdów autonomicznych oraz zharmonizowanych wymogów minimalnych, aby dotrzymać kroku szybkiemu rozwojowi technologicznemu;
- **pojazdy hybrydowe typu plug-in wyprodukowane w UE:** metoda stosowana do obliczania ich emisji CO_2 pozostałaby niezmieniona do końca 2029 r., a od 2030 r. była aktualizowana corocznie na podstawie danych dotyczących rzeczywistej jazdy;
- **norma EURO 7 dla pojazdów ciężarowych:** jej stosowanie zostałoby odroczone o 18 miesięcy.

Kolejne kroki

Głosowanie nad mandatem Parlamentu do negocjacji z rządami państw UE ma odbyć się podczas sesji plenarnej w grudniu 2026 r.

Floty korporacyjne: przyspieszenie wdrażania pojazdów zero- i niskoemisyjnych

W środę europosłowie z Komisji Transportu oraz Komisji Ochrony Środowiska przyjęli swoje stanowisko w sprawie tego, jak UE powinna zwiększyć udział czystych pojazdów we flotach korporacyjnych.

Projekt przepisów, przyjęty 89 głosami za, przy 29 przeciwnych i 4 wstrzymujących się, objąłby samochody osobowe i dostawcze zarejestrowane przez duże przedsiębiorstwa w krajach UE (zatrudniające ponad 250 pracowników i osiągające

obroty powyżej 50 mln euro). Przepisy nie miałyby zastosowania do pojazdów zaprojektowanych specjalnie do określonych celów, takich jak ochrona ludności, utrzymanie porządku publicznego, usługi kluczowe czy mobilność wojskowa.

Szczegółowe krajowe cele orientacyjne

Aby zmniejszyć zależność od paliw kopalnych i zwiększyć konkurencyjność, europosłowie chcą, aby rozporządzenie wyznaczyło dla każdego państwa członkowskiego UE cele orientacyjne (*aspirational targets*) dotyczące udziału pojazdów zero- i niskoemisyjnych w nowych rejestracjach pojazdów korporacyjnych, które należy osiągnąć do 2030 i 2035 r. – w przedziale od 67% do 95%. Chcą również przyznać rządom swobodę w określeniu najbardziej odpowiedniego zestawu środków wsparcia i działań ułatwiających, niezbędnych do osiągnięcia tych celów, w tym bardziej korzystnych opłat drogowych, a także rozbudowy infrastruktury ładowania.

Plany krajowe i wytyczne UE

Europosłowie chcą, aby od 2028 r. każdy kraj opracował, wdrożył i okresowo aktualizował krajowe plany na rzecz wdrażania zero- i niskoemisyjnych pojazdów korporacyjnych. Plany te zawierałyby oceny rozwoju rynku, systemów podatkowych, polityk i stosowanych środków. Europosłowie dążą także do tego, by Komisja Europejska opublikowała unijne wytyczne zawierające spis i ocenę dobrych praktyk, z uwzględnieniem specyfiki operacyjnej, technicznej i ekonomicznej flot korporacyjnych.

Wsparcie finansowe dla pojazdów służbowych

Europosłowie twierdzą, że od 2028 r. państwa członkowskie nie powinny udzielać żadnego wsparcia finansowego dla służbowych samochodów osobowych i dostawczych innych niż pojazdy zero- lub niskoemisyjne. Co więcej, nalegają, aby wszelkie wsparcie finansowe było kierowane wyłącznie do samochodów osobowych i dostawczych „wyprodukowanych w Unii Europejskiej” (zasada ta zostanie określona w ramach aktu ws. przyspieszenia rozwoju przemysłu / *Industrial Accelerator Act*).

Kolejne kroki

Głosowanie nad ostatecznym stanowiskiem Parlamentu i mandatem do negocjacji z rządami państw UE ma odbyć się podczas sesji plenarnej w grudniu 2026 r.

Źródło (ang.): tutaj

Tłum. ED Piotrków ze wsparciem AI

Emisje CO_2: dostosowane cele, więcej zachęt dla czystych pojazdów

W środę Komisja Ochrony Środowiska Parlamentu Europejskiego przyjęła wniosek dotyczący zrewidowanych celów emisji CO_2 dla nowych samochodów osobowych i dostawczych oraz zachęt dla czystych pojazdów wyprodukowanych w UE.

Projekt przepisów, przyjęty 48 głosami za, przy 30 przeciwnych i 2 wstrzymujących się, jest częścią szerszego pakietu na rzecz czystego i konkurencyjnego europejskiego sektora motoryzacyjnego.

Dostosowane cele i kredyty za stal niskoemisyjną

W przypadku samochodów osobowych europosłowie chcą obniżyć cel redukcji emisji CO_2 dla całej floty na 2035 rok ze 100% do 87,5%. Producenci musieliby zrekompensować emisje zredukowane maksymalnie o 7,5% (unijnego celu referencyjnego dla całej floty z 2021 r.), aby osiągnąć łączny cel 95%, wykorzystując kredyty za niskoemisyjną stal wyprodukowaną w UE.

Dla samochodów dostawczych europosłowie proponują cel redukcji o 35% do 2030 r. (w porównaniu z 40% w tekście Komisji i 50% w obowiązujących przepisach). Cel na 2035 r. uległby obniżeniu ze 100% do 80% (w tym przypadku również można byłoby zastosować kredyty za niskoemisyjną stal, z zastrzeżeniem limitu 7,5%).

Od momentu wejścia w życie przepisów do końca 2034 r. kredyty za niskoemisyjną stal mogłyby stanowić nie więcej niż 3% przy realizacji określonych celów, zarówno dla samochodów osobowych, jak i dostawczych.

Aby doprecyzować stosowanie nowych przepisów, europosłowie proponują, aby pojęcie „pojazdów zasilanych wyłącznie paliwami kwalifikowalnymi” (*vehicles running exclusively on eligible fuels* – VEEF) oznaczało samochody osobowe i dostawcze wykorzystujące wyłącznie paliwa odnawialne i niskoemisyjne, które spełniają określone kryteria. Zmodyfikowana zostałaby również definicja „pojazdów bezemisyjnych”, tak aby obejmowała zarówno pojazdy o zerowej emisji spalin z rury

wydechowej, jak i pojazdy typu VEEF.

Superkredyty dla niektórych pojazdów elektrycznych

Europosłowie proponują, aby przy obliczaniu średniej emisji CO_2 dla danego producenta małe pojazdy elektryczne (o maksymalnej długości 4,2 metra i wyprodukowane w UE) były liczone jako 1,4 pojazdu, a bardzo wydajne pojazdy elektryczne (wyprodukowane w UE i spełniające rygorystyczne progi zużycia energii elektrycznej) jako 1,2 pojazdu. Jeśli pojazdy te zostaną zarejestrowane w ramach programu leasingu społecznego (*social leasing*), mnożniki wzrosłyby o 0,1 – odpowiednio do 1,5 i 1,3. W pełni elektryczne samochody dostawcze wyprodukowane w UE byłyby liczone jako 1,2 pojazdu od momentu wejścia w życie przepisów do końca 2034 r. oraz jako 1,4 pojazdu od 2035 r.

Kolejne kroki

Głosowanie nad mandatem Parlamentu do negocjacji z rządami państw UE ma odbyć się podczas sesji plenarnej w grudniu 2026 r.

Źródło (ang.): tutaj.

Tłum. ED Piotrków ze wsparciem AI