

Bruksela, 25 czerwca 2022 r.
(OR. fr, en)

10686/22

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0197(COD)

CLIMA 322
ENV 669
TRANS 443
MI 515
CODEC 1014

NOTA

Od:	Prezydencja
Do:	Rada
Nr dok. Kom.:	10906/21+ ADD 1 - COM(2021) 556 final
Dotyczy:	Pakiet „Gotowi na 55” Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii – Podejście ogólne

I. WPROWADZENIE

1. W dniu 14 lipca 2021 r. Komisja przedłożyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, w ramach pakietu „Gotowi na 55”, wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych pojazdów dostawczych. Wniosek ma przyczynić się do zwiększenia ogólnego poziomu ambicji UE, stymulując w ten sposób innowacje oraz zapewniając utrzymanie i wzmocnienie globalnej konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Zwiększone ambicje będą stanowić dla państw członkowskich wsparcie w osiąganiu ich wiążących celów krajowych na mocy rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego.

2. W tym celu Komisja proponuje zwiększenie ogólnounijnych celów redukcji emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dostawczych do 2030 r. oraz ustanowienie celu 100 % od 2035 r. dla nowych samochodów osobowych i nowych samochodów dostawczych.
3. Ponadto Komisja proponuje zniesienie od 2030 r. superjednostek dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych (ZLEV) oraz odstępstwa dla producentów odpowiadających za niewielką liczbę rejestrowanych pojazdów.
4. W Parlamencie Europejskim na sprawozdawcę wniosku w imieniu Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (ENVI) wyznaczony został Jan Huitema (Renew, NL). Komisja ENVI przyjęła sprawozdanie w dniu 11 maja 2022 r., a w dniu 8 czerwca 2022 r. na sesji plenarnej Parlament przyjął szereg poprawek do wniosku Komisji.
5. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wydał opinię w dniu 19 stycznia 2022 r. Komitet Regionów wydał opinię na sesji plenarnej w dniach 26–27 stycznia 2022 r.
6. W dniu 20 grudnia 2021 r. Rada ds. Środowiska przeprowadziła debatę orientacyjną.
7. Na szczecblu grupy roboczej prezydencja francuska kontynuowała analizę zmiany rozporządzenia. W trakcie tej analizy przedstawiła tekst kompromisowy, w którym utrzymano wniosek Komisji w obecnym brzmieniu w odniesieniu do ilościowo określonych zobowiązań dla samochodów, zniesienia superjednostek dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych od 2030 r. oraz zniesienia odstępstwa dla producentów odpowiadających za niewielką liczbę zarejestrowanych pojazdów począwszy od 2030 r. W projekcie kompromisu proponuje się jednak wzbogacenie treści półrocznych sprawozdań z postępu prac na podstawie uwag delegacji.

8. W dniu 13 maja 2022 r. Komitet Stałych Przedstawicieli przeprowadził wymianę poglądów na podstawie kompromisowego tekstu prezydencji, aby przedstawić wytyczne do dalszych prac.
9. W ramach przygotowań do posiedzenia Rady ds. Środowiska w dniu 28 czerwca 2022 r., na posiedzeniu w dniu 24 czerwca 2022 r. Komitet Stałych Przedstawicieli przeanalizował kompromisowy tekst prezydencji, w którym nieznacznie dostosowuje się treść przedstawianych do dwa lata sprawozdań z postępu prac.

II. STAN PRAC

10. Na podstawie tych dyskusji prezydencja nadal uważa wniosek Komisji za wyważoną podstawę do wypracowania w Radzie kompromisu w odniesieniu do ilościowo określonych zobowiązań na 2030 i 2035 r. dla samochodów osobowych i samochodów dostawczych. Prezydencja podtrzymuje zatem proponowany tekst kompromisowy w obecnym brzmieniu.
11. Tekst kompromisowy znajduje się w załączniku do niniejszej noty.

III. PODSUMOWANIE

12. Rada jest proszona o rozwiązanie nierozstrzygniętych kwestii i o przyjęcie podejścia ogólnego na podstawie tekstu zawartego w załączniku do niniejszej noty.

To podejście ogólne będzie stanowiło mandat Rady do przyszłych negocjacji z Parlamentem Europejskim w ramach zwykłej procedury ustawodawczej.

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji
CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie
z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii¹**

(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-Społecznego²,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

¹ Zmiany wprowadzone do tekstu Komisji zostały podkreślone, a fragmenty skreślone oznaczono symbolem [...].

² Dz.U. C z , s. .

³ Dz.U. C z , s. .

- (1) Porozumienie paryskie, przyjęte w grudniu 2015 r. na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC) (zwane dalej „porozumieniem paryskim”), weszło w życie w listopadzie 2016 r. . Strony porozumienia uzgodniły, że ograniczą wzrost średniej temperatury na świecie do poziomu znacznie niższego niż 2 °C powyżej poziomu przedindustrialnego oraz podejmą wysiłki mające na celu ograniczenie wzrostu temperatury do 1,5 °C powyżej poziomu przedindustrialnego.
- (2) Stawienie czoła wyzwaniom związanym z klimatem i środowiskiem oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego stanowią sedno komunikatu w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r.⁴ Konieczność i wartość Europejskiego Zielonego Ładu stały się jeszcze bardziej widoczne w świetle bardzo poważnych skutków pandemii COVID-19 dla zdrowia oraz dobrobytu gospodarczego obywateli Unii.
- (3) Europejski Zielony Ład łączy w sobie kompleksowy zestaw wzajemnie wzmacniających się środków i inicjatyw służących osiągnięciu neutralności klimatycznej w UE do 2050 r.; ponadto określono w nim nową strategię na rzecz wzrostu, której celem jest przekształcenie Unii w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Celem strategii jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Jednocześnie transformacja ta w różnym stopniu oddziałuje na kobiety i mężczyzn oraz ma szczególny wpływ na niektóre grupy defaworyzowane, do których należą m.in. osoby starsze, osoby niepełnosprawne oraz osoby wywodzące się z mniejszości rasowych lub etnicznych. Należy zatem zagwarantować, że transformacja będzie przebiegać w sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu społecznemu sposób, tak by nikt nie został pominięty.
- (4) UE zobowiązała się do ograniczenia do 2030 r. emisji netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce Unii o co najmniej 55 % w stosunku do poziomów z 1990 r. w ramach zaktualizowanego, ustalonego na poziomie krajowym wkładu, przedłożonego Sekretariatowi UNFCCC w dniu 17 grudnia 2020 r.

⁴ Komunikat Komisji – Europejski Zielony Ład, COM(2019) 640 final z dnia 11 grudnia 2019 r.

- (5) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [--]⁵ Unia utrzymała w prawodawstwie cel polegający na osiągnięciu neutralności klimatycznej w całej gospodarce do 2050 r. W rozporządzeniu tym ustanowiono również wiążący dla Unii cel zakładający ograniczenie emisji netto gazów cieplarnianych (emisje po odliczeniu pochłaniania) w Unii do roku 2030 o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomami z 1990 r.
- (6) Osiągnięcie celu polegającego na ograniczeniu emisji wymaga współudziału wszystkich sektorów gospodarki, w tym sektora transportu drogowego.
- (7) Środki określone w niniejszym rozporządzeniu stanowią niezbędny element jasnych i spójnych ram koniecznych do osiągnięcia ogólnego celu Unii, jakim jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych netto.
- (8) Aby do 2030 r. zredukować emisje gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % w porównaniu z 1990 r., należy zaostrzyć wymogi w zakresie redukcji określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁶ dotyczące zarówno samochodów osobowych, jak i lekkich pojazdów użytkowych. Należy również wyznaczyć jasną ścieżkę dalszych redukcji po 2030 r., aby przyczynić się do osiągnięcia celu polegającego na neutralności klimatycznej do 2050 r. Bez podjęcia ambitnych działań w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu drogowego konieczne byłyby większe redukcje emisji w innych sektorach, w tym w sektorach, w których obniżenie emisyjności jest trudniejsze.

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [.../...] z dnia [...] 2021 r. ustanawiające ramy na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie), [Dz.U. L [...] z [...], s. [...]].

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

- (9) Zaostrzone wymogi dotyczące redukcji emisji CO₂ powinny zachęcać do wprowadzania na rynek unijny coraz większej liczby pojazdów bezemisyjnych, przynosząc jednocześnie korzyści konsumentom i obywatelom w postaci lepszej jakości powietrza i większej oszczędności energii, a także zapewniając, aby łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym mógł nadal charakteryzować się innowacyjnością. W tym kontekście globalnym również unijny łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym musi odgrywać wiodącą rolę w trwającym przejściu na mobilność bezemisyjną. Zaostrzone normy redukcji emisji CO₂ są neutralne pod względem technologicznym, jeśli chodzi o osiągnięcie wyznaczonych w nich docelowych poziomów emisji dla parku pojazdów. Docelowy zerowy poziom emisji dla parku pojazdów można osiągnąć za pomocą szeregu różnych dostępnych dziś i w przyszłości technologii. Pojazdy bezemisyjne obejmują obecnie pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem, a wciąż prowadzone są prace nad kolejnymi innowacyjnymi technologiami. Pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne, do których zaliczają się również wysokowydajne pojazdy hybrydowe typu plug-in, mogą nadal mieć znaczenie w procesie transformacji.
- (10) W związku z tym należy określić nowe, zwiększone cele redukcji emisji CO₂ zarówno dla nowych samochodów osobowych, jak i nowych lekkich pojazdów użytkowych na okres od 2030 r. Te poziomy docelowe należy określić na poziomie, który zostanie odczytany jako wyraźny sygnał do przyspieszenia wprowadzania pojazdów bezemisyjnych na rynek unijny oraz do stymulowania innowacji w dziedzinie technologii bezemisyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów.
- (11) Poziomom docelowym określonym w zmienionych normach emisji CO₂ powinna towarzyszyć europejska strategia mająca na celu sprostanie wyzwaniom związanym ze zwiększeniem skali produkcji pojazdów bezemisyjnych i powiązanych technologii, a także z potrzebą podniesienia i zmiany kwalifikacji pracowników sektora oraz dywersyfikacji gospodarczej i restrukturyzacji działalności. W stosownych przypadkach należy rozważyć, czy nie należałoby udzielić wsparcia finansowego na poziomie UE i państw członkowskich w celu przyciągnięcia inwestycji prywatnych, w tym wykorzystując Europejski Fundusz Społeczny Plus, Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji, fundusz innowacyjny, Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności oraz inne instrumenty wieloletnich ram finansowych i Next Generation EU, zgodnie z zasadami pomocy państwa. Zmienione zasady pomocy państwa w zakresie ochrony środowiska i energii umożliwią państwom członkowskim wspieranie przedsiębiorstw w obniżaniu emisyjności ich procesów produkcji i stosowaniu bardziej ekologicznych technologii w kontekście nowej strategii przemysłowej.

- (12) W zaktualizowanej nowej strategii przemysłowej⁷ przewidziano współtworzenie ekologicznych i cyfrowych ścieżek transformacji we współpracy z przemysłem, organami publicznymi, partnerami społecznymi i innymi zainteresowanymi stronami. W tym kontekście należy opracować ścieżkę transformacji dla ekosystemu mobilności, która pomoże w transformacji łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego. W ścieżce tej należy w szczególności uwzględnić MŚP działające w łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym, konsultacje z partnerami społecznymi, w tym z państwami członkowskimi, a także należy wykorzystać europejski program na rzecz umiejętności, w tym inicjatywy takie jak pakt na rzecz umiejętności, aby zmobilizować sektor prywatny i inne zainteresowane strony do podnoszenia i zmiany kwalifikacji europejskiej siły roboczej w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową. W ścieżce należy również uwzględnić odpowiednie działania i zachęty na poziomie europejskim i krajowym, dzięki którym pojazdy bezemisyjne staną się bardziej przystępne cenowo. Postępy w realizacji tej kompleksowej ścieżki transformacji dla ekosystemu mobilności należy monitorować co dwa lata w ramach sprawozdania z postępów, którego przygotowaniem zajmie się Komisja, z uwzględnieniem m.in. postępów we wprowadzaniu na rynek pojazdów bezemisyjnych, zmian w poziomie ich cen, rozwoju paliw alternatywnych i wdrażania infrastruktury zgodnie z wymogami rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych, potencjału innowacyjnych technologii w zakresie uczynienia mobilności neutralną dla klimatu, konkurencyjności na arenie międzynarodowej, inwestycji w łańcuch wartości przemysłu motoryzacyjnego, podnoszenia i zmiany kwalifikacji pracowników oraz restrukturyzacji działalności. W sprawozdaniu z postępów uwzględnione zostaną również dwuletnie sprawozdania z postępów, które państwa członkowskie składają na podstawie rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych. Podczas przygotowywania sprawozdania z postępów Komisja powinna konsultować się z partnerami społecznymi, w tym uwzględnić rezultaty dialogu społecznego. W łańcuchu dostaw w przemyśle motoryzacyjnym trwają prace nad kolejnymi innowacjami. Urzeczywistnienie przystępnej cenowo mobilności neutralnej dla klimatu może być możliwe dzięki innowacyjnym technologiom, takim jak produkcja e-paliw przy pomocy wychwytywania dwutlenku węgla z powietrza, jeżeli zostaną one bardziej rozwinięte. Komisja powinna zatem monitorować postępy w sektorze w zakresie innowacyjności w ramach swojego sprawozdania z postępów.
- (13) Tym docelowym poziomom emisji dla unijnego parku pojazdów musi koniecznie towarzyszyć rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliwa, jak określono w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE⁸.

⁷ Komunikat Komisji – „Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy”, COM(2021) 350 final z dnia 5 maja 2021 r.

⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

- (14) Aby producenci mogli w sposób racjonalny pod względem kosztów poradzić sobie z przejściem na pojazdy bezemisyjne, należy im zapewnić odpowiednią elastyczność, która pozwoli im stopniowo dostosować ich parki pojazdów, a więc należy dalej stosować podejście polegające na zmniejszaniu poziomów docelowych co pięć lat.
- (15) W związku z bardziej rygorystycznymi docelowymi poziomami emisji dla unijnego parku pojazdów od 2030 r. producenci będą musieli wprowadzić na rynek unijny znacznie więcej pojazdów bezemisyjnych. W tym kontekście mechanizm zachęt dotyczący pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych („ZLEV”) nie spełniałby już swojego pierwotnego celu i groziłby zmniejszeniem skuteczności rozporządzenia (UE) 2019/631. W związku z tym mechanizm zachęt dotyczący ZLEV od 2030 r. powinien zostać zlikwidowany. Przed tą datą, a zatem do końca obecnego dziesięciolecia, mechanizm zachęt dotyczący ZLEV będzie nadal wykorzystywany do wspierania wprowadzania na rynek pojazdów o poziomie emisji od zera do 50 g CO₂/km, w tym pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym, pojazdów elektrycznych zasilanych wodorowymi ogniwami paliwowymi oraz pojazdów hybrydowych typu plug-in. Po tej dacie pojazdy hybrydowe typu plug-in będą nadal uwzględniane w docelowych poziomach emisji dla unijnego parku pojazdów, które producenci pojazdów muszą osiągnąć.
- (16) Wdrożenie norm emisji CO₂ jest ściśle powiązane z wdrożeniem przepisów dotyczących homologacji typu. W związku z uchynieniem w dniu 1 września 2020 r. dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁹ i zastąpieniem jej rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858¹⁰ należy jeszcze dodatkowo dostosować definicje i zaktualizować odniesienia do ramowych przepisów dotyczących homologacji typu w rozporządzeniu (UE) 2019/631, aby zachować spójność między dwoma przedmiotowymi grupami instrumentów.

⁹ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

- (17) Ciężar związany z redukcją emisji wymaganą do osiągnięcia docelowych poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów rozłożono między producentów za pomocą krzywej wartości granicznych opartej na średniej masie unijnego parku nowych pojazdów i parku nowych pojazdów producenta. Chociaż mechanizm powinien być nadal stosowany, należy zapobiec sytuacji, w której przy bardziej rygorystycznych docelowych poziomach emisji dla unijnego parku pojazdów docelowy indywidualny poziom emisji producenta stałby się ujemny. W związku z tym należy doprecyzować, że w takiej sytuacji docelowy indywidualny poziom emisji powinien wynosić 0 g CO₂/km.
- (18) W celu zapewnienia, aby wysiłek na rzecz redukcji emisji został rozłożony sprawiedliwie, krzywe wartości granicznych dla lżejszych i cięższych lekkich pojazdów użytkowych należy dostosować w taki sposób, aby odzwierciedlały zaostrożone docelowe poziomy redukcji emisji CO₂.
- (19) Wartości stosowane do obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji oraz średniego indywidualnego poziomu emisji producenta opierają się na danych zarejestrowanych w dokumentacji homologacji typu oraz w certyfikatach zgodności przedmiotowych pojazdów. Normy emisji CO₂ będą skuteczne wówczas, gdy dane wykorzystywane do tych celów będą prawidłowe. Jeżeli jednak w danych zostaną stwierdzone błędy, zgodnie z przepisami dotyczącymi homologacji typu poprawienie dokumentacji homologacji typu lub wydanych już certyfikatów zgodności może nie być możliwe, jeżeli dane odnoszą się do homologacji typu, które utraciły ważność. W takich sytuacjach Komisja powinna być uprawniona do zwrócenia się do odpowiednich organów udzielających homologacji typu lub, w stosownych przypadkach, od producentów o wydanie oświadczenia o sprostowaniu, na podstawie którego można skorygować wartości wykorzystane do ustalenia, w jakim stopniu producenci spełniają swoje docelowe poziomy.
- (20) Przekazywanie danych dotyczących pojazdów kategorii M2 (autobusy) i N2 (średnie samochody ciężarowe) wchodzi w zakres rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956¹¹ i dlatego należy usunąć ten wymóg z rozporządzenia (UE) 2019/631.

¹¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/956 z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy (Dz.U. L 173 z 9.7.2018, s. 1).

- (21) Ze względu na ogólne zwiększenie celów redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz w celu uniknięcia potencjalnych zakłóceń na rynku należy dostosować wymogi dotyczące redukcji w odniesieniu do wszystkich producentów obecnych na rynku unijnym, z wyjątkiem producentów odpowiedzialnych za mniej niż 1 000 nowych pojazdów zarejestrowanych w roku kalendarzowym. W związku z tym od 2030 r. producenci odpowiedzialni za 1 000–10 000 samochodów osobowych lub 1 000–22 000 lekkich pojazdów użytkowych nowo zarejestrowanych w roku kalendarzowym powinni utracić możliwość ubiegania się o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji.
- (22) Aby zapewnić jasność prawa i spójność z obecną praktyką, należy sprecyzować, że wartości dotyczące M0 i TM0 należy dostosowywać w drodze zmian w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2019/631, a nie przez przyjęcie nowego aktu prawnego uzupełniającego to rozporządzenie.
- (23) W 2026 r. należy dokonać przeglądu postępów poczynionych na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/631 na rzecz realizacji celów redukcji emisji wyznaczonych na 2030 r. i kolejne lata. W przeglądzie tym należy wziąć pod uwagę wszystkie aspekty uwzględnione w sprawozdaniach dwuletnich.
- (24) Zgodnie z wymogami art. 15 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2019/631 przeprowadzono ocenę możliwości przydzielenia dochodu z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na specjalny fundusz lub odpowiedni program i stwierdzono, że znacznie zwiększyłoby to obciążenie administracyjne, a jednocześnie nie pomogłoby bezpośrednio przemysłowi motoryzacyjnemu w przeprowadzeniu transformacji. Dochody z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji należy zatem nadal uznawać za dochody budżetu ogólnego Unii zgodnie z art. 8 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/631.

(25) Aby zapewnić możliwość dostosowania obliczeń docelowych indywidualnych poziomów emisji obowiązujących producentów odpowiedzialnych za emisje CO₂ z lekkich pojazdów użytkowych budowanych wieloetapowo w celu uwzględnienia zmian w procedurze określania emisji CO₂ i masy takich pojazdów, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany, w razie potrzeby, wzorów obliczeniowych określonych w części B załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/631. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

(26) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2019/631,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) 2019/631 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 5 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w lit. a) liczbę „37,5 %” zastępuje się liczbą „55 %”;

(ii) w lit. b) liczbę „31 %” zastępuje się liczbą „50 %”;

b) dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Od dnia 1 stycznia 2035 r. zastosowanie mają następujące docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów:

a) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych samochodów osobowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 100 % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część A pkt 6.1.3;

b) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 100 % redukcji docelowego poziomu w 2021 r. ustalony zgodnie z załącznikiem I część B pkt 6.1.3.”;

- c) w ust. 6 sformułowanie „Od dnia 1 stycznia 2025 r.” zastępuje się sformułowaniem „Od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2029 r.”;
 - d) uchyla się ust. 7;
- 2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w lit. a) odesłanie do załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE zastępuje się odesłaniem do art. 4 ust. 1 lit. a) ppkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858;
 - b) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) kategorii N1 określonych w art. 4 ust. 1 lit. b) ppkt (i) rozporządzenia (UE) 2018/858 i objętych zakresem rozporządzenia (WE) nr 715/2007 (zwanym dalej »lekkimi pojazdami użytkowymi«), które po raz pierwszy zarejestrowano w Unii i których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium Unii (zwane dalej »nowymi lekkimi pojazdami użytkowymi«); w przypadku pojazdów bezemisyjnych kategorii N o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg lub 2 840 kg, w zależności od przypadku, do celów niniejszego rozporządzenia oraz nie naruszając przepisów rozporządzenia (UE) 2018/858 i rozporządzenia (WE) nr 715/2007, zalicza się je, od dnia 1 stycznia 2025 r., do lekkich pojazdów użytkowych objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, jeżeli nadwyżka masy odniesienia wynika wyłącznie z masy systemu magazynowania energii.”;
 - b) w ust. 3 odesłanie do załącznika II część A pkt 5 do dyrektywy 2007/46/WE zastępuje się odesłaniem do załącznika I część A pkt 5 do rozporządzenia (UE) 2018/858;
- 3) w art. 3 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:
- a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w rozporządzeniu (UE) 2018/858. Stosuje się również następujące definicje:”;
 - b) uchyla się lit. b)–g) i lit. i) oraz n);
- 4) w art. 4 ust. 1 dodaje się akapit w brzmieniu:

„Do celów lit. c), jeżeli docelowy indywidualny poziom emisji określony zgodnie z załącznikiem I część A pkt 6.3 lub załącznikiem I część B pkt 6.3 jest ujemny, docelowy indywidualny poziom emisji wynosi 0 g/km.”;

5) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. W przypadku stwierdzenia przez Komisję, że wstępne dane przekazane przez państwa członkowskie zgodnie z ust. 2 lub dane zgłoszone przez producentów zgodnie z ust. 5 są oparte na nieprawidłowych danych zawartych w dokumentacji homologacji typu lub w świadectwach zgodności, Komisja informuje o tym organ udzielający homologacji typu lub, w stosownych przypadkach, producenta i zwraca się do organu udzielającego homologacji typu lub, w stosownych przypadkach, do producenta o wydanie oświadczenia o sprostowaniu, w którym określa się poprawione dane. Oświadczenie o sprostowaniu przekazuje się Komisji, a poprawione dane wykorzystuje się do zmiany wstępnych obliczeń dokonanych zgodnie z ust. 4.”;

b) uchyla się ust. 11;

6) w art. 10 ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Odstępstwo, o które wystąpiono zgodnie z ust. 1, może zostać udzielone w odniesieniu do docelowych indywidualnych poziomów emisji obowiązujących do roku kalendarzowego 2029 włącznie.”;

7) w art. 13 ust.3 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Jeżeli danych zawartych w dokumentacji homologacji typu nie można poprawić na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/858, odpowiedzialny organ udzielający homologacji typu wydaje oświadczenie o sprostowaniu zawierające poprawione dane i przekazuje to oświadczenie Komisji i zainteresowanym stronom.”;

8) w art. 14 ust. 2 sformułowanie „uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie środków, o których mowa w” zastępuje się sformułowaniem „zmiany załącznika I zgodnie z”;

9) dodaje się art. 14a w brzmieniu:

„Artykuł 14a

Sprawozdanie z postępów

Do dnia 31 grudnia 2025 r., a następnie co dwa lata, Komisja składa sprawozdanie z postępów w zakresie dążenia do bezemisyjnej mobilności drogowej. Sprawozdanie ma w szczególności na celu monitorowanie i ocenę konieczności wprowadzenia ewentualnych dodatkowych środków w celu ułatwienia transformacji, w tym środków o charakterze finansowym.

W sprawozdaniu Komisja uwzględnia wszystkie czynniki, które przyczyniają się do poczynienia w sposób racjonalny pod względem kosztów postępów na rzecz osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. Obejmuje to:

- wprowadzanie na rynek pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, zwłaszcza w segmencie lekkich pojazdów użytkowych, poprawę efektywności energetycznej pojazdów, postępy w osiąganiu celów dotyczących rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania paliwa zgodnie z wymogami rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych oraz analizę rynku pojazdów używanych, jaki istnieje w państwach członkowskich;
- możliwości wykorzystania innowacyjnych technologii i zrównoważonych paliw alternatywnych do osiągnięcia mobilności neutralnej dla klimatu, wpływ na konsumentów, w tym na ceny energii elektrycznej, w szczególności na gospodarstwa domowe o niskich i średnich dochodach, postępy w dialogu społecznym, skuteczność środków wspierających przekwalifikowywanie i podnoszenie kwalifikacji pracowników sektora motoryzacyjnego, a także aspekty służące dalszemu ułatwianiu opłacalnego i społecznie sprawiedliwego przejścia na bezemisyjną mobilność drogową;
- wpływ niniejszego rozporządzenia zmieniającego na osiągnięcie celów państw członkowskich wynikających z rozporządzenia (UE) xxxx/xxxx [zmienione rozporządzenie w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego] oraz norm jakości powietrza na mocy dyrektywy 2008/50/WE;
- potrzebę wprowadzenia wszelkich dodatkowych środków, w tym środków na szczeblu UE, które mogą ułatwić państwom członkowskim przejście na bezemisyjne pojazdy lekkie;

10) w art. 15 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W 2028 r. Komisja przeprowadzi przegląd skuteczności i skutków niniejszego rozporządzenia, opierając się na sprawozdaniach dwuletnich, oraz przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki przeglądu.

Do sprawozdania dołącza się, w stosownych przypadkach, wniosek w sprawie zmiany niniejszego rozporządzenia.”;

b) uchyla się ust. 2–5;

c) dodaje się ust. 9 w brzmieniu:

„9. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 17 w celu zmiany wzorów określonych w załączniku I część B, jeżeli takie zmiany są niezbędne do uwzględnienia procedury dotyczącej pojazdów kategorii N1 budowanych wieloetapowo określonej w załączniku III część A.”;

- 11) w art. 17 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 2 sformułowanie „art. 15 ust. 8” zastępuje się sformułowaniem „art. 15 ust. 8 i 9”;
 - b) w ust. 3 sformułowanie „art. 15 ust. 8” zastępuje się sformułowaniem „art. 15 ust. 8 i 9”;
 - c) w ust. 6 sformułowanie „art. 15 ust. 8” zastępuje się sformułowaniem „art. 15 ust. 8 i 9”;
- 12) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem 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 Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w części A wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w pkt 6.1 nagłówek otrzymuje brzmienie:
„Docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów począwszy od 2025 r.”;
 - b) w pkt 6.1.2 nagłówek otrzymuje brzmienie:
„Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów na lata 2030–2034”;
 - c) dodaje się pkt 6.1.3 w brzmieniu:
„6.1.3 Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów począwszy od 2035 r.
Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅ = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ · (1 – współczynnik redukcji₂₀₃₅),
gdzie:
docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ określono w pkt 6.0;
współczynnik redukcji₂₀₃₅ określono w art. 1 ust. 5a lit. a).”;
 - d) w pkt 6.2 nagłówek otrzymuje brzmienie:
„Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji”;
 - e) uchyla się pkt 6.2.2;
 - f) pkt 6.3 otrzymuje brzmienie:
„6.3 Docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2025 r.
6.3.1 Docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2025–2029
Docelowy indywidualny poziom emisji = referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji · współczynnik ZLEV
gdzie:
referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji oznacza referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji CO₂ określony zgodnie z pkt 6.2.1;
współczynnik ZLEV jest równy (1+y–x), chyba że wartość ta jest większa niż 1,05 lub mniejsza niż 1,0, w którym to przypadku ustala się współczynnik ZLEV na 1,05 lub 1,0, w zależności od przypadku;

gdzie:

y oznacza udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta nowych samochodów osobowych obliczony jako łączna liczba nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, w przypadku gdy każdy z nich jest liczony jako $ZLEV_{specific}$ zgodnie z następującym wzorem, podzielona przez łączną liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w danym roku kalendarzowym:

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

W odniesieniu do nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w państwach członkowskich, w których parku pojazdów udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych wynosi poniżej 60 % średniej unijnej w roku 2017, i mniej niż 1 000 nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych zarejestrowanych w 2017 r.*, $ZLEV_{specific}$ do roku 2029 włącznie oblicza się zgodnie z następującym wzorem:

$$ZLEV_{specific} = \left(1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

W przypadku gdy udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w danym państwie członkowskim w latach 2025–2028 przekracza 5 %, to państwo członkowskie nie kwalifikuje się do zastosowania mnożnika 1,85 w kolejnych latach;

x wynosi 15 % w latach 2025–2029.

6.3.2 Docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2030–2034

Docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ (TM–TM₀)

gdzie

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ ustalono zgodnie z pkt 6.1.2;

$$a_{2030} \text{ wynosi } \frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{average \text{ emissions}_{2021}}$$

gdzie

a_{2021} określono w pkt 6.2.1;

średnie poziomy emisji₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1;

TM określono w pkt 6.2.1;

TM₀ określono w pkt 6.2.1;

6.3.3 Docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2035 r.

Docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅ + $a_{2035} (TM - TM_0)$

gdzie

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅ ustalono zgodnie z pkt 6.1.3;

$$a_{2035} \text{ wynosi } \frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2035}}{average \text{ emissions}_{2021}}$$

gdzie

a_{2021} określono w pkt 6.2.1;

średnie poziomy emisji₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1;

TM określono w pkt 6.2.1;

TM₀ określono w pkt 6.2.1;

* Udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku nowych samochodów osobowych danego państwa członkowskiego w 2017 r. oblicza się jako łączna liczba nowych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych zarejestrowanych w 2017 r. podzielona przez łączną liczbę nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w tym samym roku.”;

- 2) w części B wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt 6.1 nagłówek otrzymuje brzmienie:
„Docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów począwszy od 2025 r.”;
- b) w pkt 6.1.2 nagłówek otrzymuje brzmienie:
„Docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów na lata 2030–2034”;
- c) dodaje się pkt 6.1.3 w brzmieniu:
„6.1.3 Docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów począwszy od 2035 r.
Docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅ = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ · (1 – współczynnik redukcji₂₀₃₅),
gdzie:
docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₂₁ określono w pkt 6.0;
współczynnik redukcji₂₀₃₅ określono w art. 1 ust. 5a lit. b).”;
- d) pkt 6.2.2 otrzymuje brzmienie:
„6.2.2 Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2030–2034
Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ + α · (TM-TM₀)
gdzie
docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ ustalono zgodnie z pkt 6.1.3;
α oznacza a_{2030, L} w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest nie większa niż wartość TM₀, oraz a_{2030, H}, w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest większa niż wartość TM₀,
gdzie:
a_{2030, L} wynosi $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$
a_{2030, H} wynosi $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}$
średnie poziomy emisji₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1;
TM określono w pkt 6.2.1;
TM₀ określono w pkt 6.2.1.”;
- e) dodaje się pkt 6.2.3 w brzmieniu:
„6.2.3 Referencyjne docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2035 r.
Referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji = docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅ + α · (TM-TM₀)

gdzie

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅ ustalono zgodnie z pkt 6.1.3;

α oznacza $a_{2035, L}$ w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest nie większa niż wartość TM_0 , oraz $a_{2035, H}$, w przypadku gdy średnia masa próbna nowych lekkich pojazdów użytkowych producenta jest większa niż wartość TM_0 ,

gdzie:

$a_{2035, L}$ wynosi $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2035}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

$a_{2035, H}$ wynosi $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2035}}{EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}$

średnie poziomy emisji₂₀₂₁ określono w pkt 6.2.1;

TM określono w pkt 6.2.1;

TM_0 określono w pkt 6.2.1;

f) pkt 6.3.2 otrzymuje brzmienie:

„6.3.2 Docelowe indywidualne poziomy emisji na lata 2030–2034

Docelowy indywidualny poziom emisji = referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji

– ($\emptyset_{\text{targets}}$ – docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀)

gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji oznacza referencyjny docelowy

indywidualny poziom emisji dla producenta

wyznaczony zgodnie z pkt 6.2.2;

$\emptyset_{\text{targets}}$

oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowych

lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych

producentów, wszystkich referencyjnych docelowych

indywidualnych poziomów emisji ustalonych zgodnie

z pkt 6.2.2;

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₀ określono w pkt 6.1.2.”;

g) dodaje się pkt 6.3.3 w brzmieniu:

„6.3.3 Docelowe indywidualne poziomy emisji począwszy od 2035 r.

Docelowy indywidualny poziom emisji = referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji

– ($\emptyset_{\text{targets}}$ – docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅)

gdzie:

referencyjny docelowy indywidualny poziom emisji oznacza referencyjny docelowy

indywidualny poziom emisji dla producenta

wyznaczony zgodnie z pkt 6.2.3;

$\bar{e}_{\text{targets}}$

oznacza średnią, ważoną na podstawie liczby nowych

lekkich pojazdów użytkowych poszczególnych

producentów, wszystkich referencyjnych docelowych

indywidualnych poziomów emisji ustalonych zgodnie

z pkt 6.2.3;

docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów₂₀₃₅ określono w pkt 6.1.3.”.
