

Bruksela, 16 lipca 2021 r.
(OR. en)

10906/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0197 (COD)

CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	15 lipca 2021 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2021) 556 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO ₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2021) 556 final.

Zał.: COM(2021) 556 final



Bruksela, dnia 14.7.2021 r.
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

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 Unii

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} -
{SWD(2021) 614 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- **Przyczyny i cele wniosku**

W komunikacie w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu¹ zainicjowano nową unijną strategię na rzecz wzrostu gospodarczego mającą przekształcić UE w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce. Potwierdzono w nim, że ambicją Komisji jest zwiększenie jej celów klimatycznych, oraz to, by do 2050 r. Europa stała się pierwszym kontynentem neutralnym dla klimatu. Jej celem jest również ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. 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.

Znalezienie rozwiązania problemu zmiany klimatu jest sprawą niecierpiącą zwłoki. Zgodnie z ustaleniami naukowymi przedstawionymi w sprawozdaniu specjalnym Międzyrządowego Zespołu ds. Zmian Klimatu (IPCC) neutralność w skali światowej pod względem emisji CO₂ należy osiągnąć do około 2050 r., a neutralność pod względem emisji wszystkich pozostałych gazów cieplarnianych w późniejszych latach tego stulecia. Rozwiązanie tej pilnej kwestii wymaga od UE intensyfikacji działań i objęcia światowego przywództwa poprzez osiągnięcie do 2050 r. neutralności klimatycznej. Cel ten został określony w komunikacie „**Czysta planeta dla wszystkich** – Europejska długoterminowa wizja strategiczna dobrze prosperującej, nowoczesnej, konkurencyjnej i neutralnej dla klimatu gospodarki”².

W oparciu o kompleksową ocenę skutków w opublikowanym we wrześniu 2020 r. komunikacie Komisji dotyczącym **ambitniejszego celu klimatycznego Europy do 2030 r.**³ zaproponowano zwiększenie poziomu ambicji UE i przedstawiono kompleksowy plan na rzecz zwiększenia w sposób odpowiedzialny wiążącego celu Unii Europejskiej na 2030 r. polegającego na redukcji emisji netto o co najmniej 55 %. Zwiększenie ambitnego celu na 2030 r. już teraz daje większą pewność decydentom i inwestorom, tak aby decyzje podejmowane w nadchodzących latach nie spowodowały utrwalenia poziomów emisji niezgodnych z celem UE, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. Cel na 2030 r. jest zgodny z celem porozumienia paryskiego polegającym na utrzymaniu wzrostu temperatury w skali światowej na poziomie znacznie niższym niż 2 °C oraz kontynuowaniu działań na rzecz utrzymania go poniżej 1,5 °C.

Rada Europejska zatwierdziła nowy wiążący cel UE na 2030 r. na posiedzeniu w grudniu 2020 r.⁴ Rada wezwała również Komisję, „by oceniła, w jaki sposób wszystkie sektory gospodarki mogą najlepiej przyczynić się do osiągnięcia celu na 2030 r., i by przedstawiła niezbędne wnioski wraz z dogłębną analizą skutków środowiskowych, gospodarczych

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2018) 773 final.

³ COM(2020) 690 final.

⁴ Konkluzje Rady Europejskiej z 10–11 grudnia 2020 r., EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

i społecznych na szczeblu państw członkowskich, uwzględniając krajowe plany w dziedzinie energii i klimatu oraz dokonując przeglądu istniejących elastycznych możliwości”.

W tym celu dzięki **Europejskiemu prawu o klimacie**, zgodnie z ustaleniami poczynionymi z współprawodawcami, cel neutralności klimatycznej UE stanie się prawnie wiążący, a ambitny cel na 2030 r. zostanie zwiększony poprzez ustanowienie wartości docelowej redukcji emisji netto na poziomie co najmniej 55 % do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 1990 r.

Aby podążać ścieżką zaproponowaną w Europejskim prawie o klimacie i osiągnąć ten zwiększony poziom ambicji na 2030 r., Komisja dokonała przeglądu obecnie obowiązujących przepisów dotyczących klimatu i energii, na podstawie których oczekuje się obniżenia emisji gazów cieplarnianych tylko o 40 % do 2030 r. i o 60 % do 2050 r.

Niniejszy pakiet legislacyjny „Gotowi na 55” – ogłoszony w planie Komisji w zakresie celów klimatycznych⁵ – jest najbardziej kompleksowym elementem działań na rzecz osiągnięcia nowego ambitnego celu klimatycznego na 2030 r., przy czym konieczny będzie wkład ze strony wszystkich sektorów gospodarki i w ramach wszystkich strategii politycznych, z uwzględnieniem transportu drogowego.

Transport jest jedynym sektorem, w którym wzrasta emisja gazów cieplarnianych. **Emisja gazów cieplarnianych z sektora transportu drogowego** nie stanowi wyjątku. Stanowi ona prawie 20 % całkowitej emisji gazów cieplarnianych w UE i znacznie wzrosła od 1990 r. Na jakość powietrza nadal mają wpływ ruch uliczny i zatory komunikacyjne, w związku z czym coraz więcej miast wprowadza strefy niskoemisyjne i bezemisyjne, w których lokalny dostęp dla pojazdów z silnikami spalinowymi jest ograniczony, a niektóre państwa członkowskie zapowiadają stopniowe wycofywanie ze sprzedaży samochodów z silnikami spalinowymi.

Sektor motoryzacyjny ma kluczowe znaczenie dla gospodarki UE i odpowiada za ponad 7 % PKB Unii. Zapewnia on miejsca pracy – bezpośrednio lub pośrednio – w przemyśle wytwórczym, w sektorze sprzedaży, utrzymania, budownictwa i transportu oraz usług transportowych – dla 14,6 mln Europejczyków. UE jest jednym z największych producentów pojazdów silnikowych na świecie i ma wiodącą pozycję w dziedzinie technologii w tym sektorze. Unijne inwestycje w badania i rozwój w sektorze motoryzacyjnym wynoszą 60,9 mld EUR rocznie.

W sektorze motoryzacyjnym dokonują się znaczne przemiany strukturalne, w tym zmiany w zakresie czystych i cyfrowych technologii, w szczególności następuje odejście od silników spalinowych na rzecz technologii bezemisyjnych i niskoemisyjnych oraz pojazdów w coraz większym stopniu podłączonych do internetu. Należy dążyć do umożliwienia sektorowi motoryzacyjnemu utrzymania i wzmocnienia jego czołowej pozycji w dziedzinie technologii przyszłości, szczególnie w obliczu międzynarodowej konkurencji.

W przedstawionej przez Komisję Europejską **kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności**⁶ omówiono szersze wyzwania związane z przejściem na mobilność bezemisyjną i określono plan działania mający na celu zdecydowane skierowanie europejskiego transportu ku zrównoważonej i inteligentnej przyszłości.

⁵ COM(2020) 562 final.

⁶ COM(2020) 789 final.

Towarzyszący strategii plan działania obejmuje polityki mające na celu między innymi upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych i związanej z nimi infrastruktury. Przejście na pojazdy bezemisyjne pozwoli zapobiec zanieczyszczeniu środowiska i poprawić stan zdrowia naszych obywateli; pomoże również w **dążeniu do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń**, o którym mowa w Europejskim Zielonym Ładzie, określonym w planie działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń⁷.

Jak wskazano w komunikacie dotyczącym ambitniejszego celu klimatycznego Europy do 2030 r., kluczowymi czynnikami zmniejszającymi emisje CO₂ w tym sektorze są **normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych**.

Ogólnym celem niniejszego wniosku jest przyczynienie się do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. i w tym celu, zgodnie z Europejskim prawem o klimacie, przyczynienie się do osiągnięcia do 2030 r. redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomem z 1990 r.

Wniosek służy realizacji **trzech celów szczegółowych**. Pierwszym z nich jest przyczynienie się do osiągnięcia celów klimatycznych na 2030 r. i na 2050 r. poprzez zmniejszenie emisji CO₂ z samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych.

Biorąc pod uwagę, że wpływ norm emisji CO₂ na zmniejszenie emisji pochodzących z parków samochodowych nie jest natychmiastowy, a także uwzględniając dynamikę odnawiania floty, wczesne podjęcie działań jest ważne dla zapewnienia osiągnięcia celu długoterminowego.

Drugim celem szczegółowym jest zapewnienie **konsumentom i obywatelom** korzyści wynikających z szerszego upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych. Główne oczekiwane korzyści dotyczą nie tylko poprawy jakości powietrza, w szczególności w miastach. Normy emisji CO₂ powodują, że producenci zwiększają podaż pojazdów bezemisyjnych, a wraz z tą zwiększoną podażą konsumenci mogą korzystać z bardziej przystępnych cenowo modeli pojazdów bezemisyjnych oraz ze znacznej oszczędności energii wynikającej z użytkowania pojazdów bezemisyjnych, w ten sposób zmniejsza się całkowity koszt własności takich pojazdów.

Trzecim celem szczegółowym jest stymulacja **innowacji w zakresie technologii bezemisyjnych**, a tym samym wzmocnienie **wiodącej pozycji w dziedzinie technologii łańcucha wartości** w przemyśle motoryzacyjnym i stymulowanie zatrudnienia w UE. Choć w sektorze motoryzacyjnym zaawansowane technologie pojazdów z silnikami spalinowymi są z powodzeniem rozwijane i wdrażane do produkcji oraz wprowadzane na rynek światowy, inwestycje w tym sektorze należy w coraz większym stopniu ukierunkowywać na technologie bezemisyjne. W tym kontekście globalnym również unijny łańcuch wartości w przemyśle motoryzacyjnym musi odgrywać wiodącą rolę w trwającym ogólnoswiatowym przejściu na mobilność bezemisyjną. Wniosek jest neutralny pod względem technologicznym i będą mu towarzyszyć działania służące zwiększeniu wykorzystania paliw bezemisyjnych oraz rozwojowi infrastruktury ładowania.

Dodatkowymi przewidywanymi korzyściami są **zwiększona efektywność energetyczna i zwiększone bezpieczeństwo energetyczne**.

⁷ COM(2021) 400 final, w tym kontekście zob. również dyrektywa 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza i czystszyego powietrza dla Europy oraz dyrektywa (UE) 2016/2284 w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Pakiet klimatyczno-energetyczny „Gotowi na 55” stanowi duży krok w kierunku przeglądu przepisów Unii w celu dostosowania ich do bardziej ambitnych celów klimatycznych UE. Wszystkie inicjatywy wchodzące w skład pakietu są ze sobą ściśle powiązane.

Niniejszy wniosek ustawodawczy w sprawie norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych stanowi uzupełnienie pozostałych wniosków zawartych w pakiecie i jest spójny, w szczególności, z następującymi działaniami.

Zapewniając zmniejszenie emisji z transportu drogowego, normy emisji CO₂ w znacznym stopniu wspierają państwa członkowskie w realizacji celów określonych w **rozporządzeniu (UE) 2018/842 w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego**⁸. Ponieważ zachęcają one do elektryfikacji pojazdów, przyczyniają się zarówno do realizacji celów w zakresie efektywności energetycznej, jak i celu w zakresie odnawialnych źródeł energii poprzez zapewnianie dodatkowej drogi do wykorzystania energii odnawialnej.

Normy emisji CO₂ oraz system handlu uprawnieniami do emisji w odniesieniu do budynków i transportu drogowego wyraźnie się uzupełniają. Normy emisji CO₂ odnoszą się do podaży pojazdów bardziej paliwooszczędnych oraz do pojazdów bezemisyjnych, ponieważ ustanawiają wymogi dla producentów pojazdów w odniesieniu do ich nowych flot pojazdów. Rozszerzenie handlu uprawnieniami do emisji dotyczy zużycia paliwa w całym parku samochodowym. Mogłoby to zwiększyć zarówno popyt na pojazdy bardziej paliwooszczędne, jak i na pojazdy bezemisyjne, ułatwiając w ten sposób producentom pojazdów realizację celów w zakresie niskoemisyjności.

Normy emisji CO₂, dzięki którym na rynku pojawiają się nowe pojazdy bezemisyjne, są również środkiem uzupełniającym **dyrektywę (UE) 2018/2001 w sprawie odnawialnych źródeł energii**⁹, która obniży emisyjność produkcji energii elektrycznej wykorzystywanej w pojazdach elektrycznych, a także zachęci do stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w pojazdach wyposażonych w silniki spalinowe.

Istnieją również istotne synergie między normami emisji CO₂ a wzmocnionym systemem handlu emisjami (ETS)¹⁰ i dyrektywą w sprawie odnawialnych źródeł energii. System handlu emisjami oraz dyrektywa w sprawie odnawialnych źródeł energii będą siłą napędową obniżenia emisyjności wytwarzania energii elektrycznej, tak aby pojazdy bezemisyjne, do których wykorzystania zachęcają normy emisji CO₂, były w coraz większym stopniu zasilane energią elektryczną ze źródeł odnawialnych, co doprowadzi do obniżenia całkowitych emisji „od źródła do koła”.

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/842 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie wiążących rocznych redukcji emisji gazów cieplarnianych osiągniętych przez państwa członkowskie od 2021 r. do 2030 r. przyczyniających się do działań na rzecz klimatu w celu wywiązania się z zobowiązań wynikających z Porozumienia paryskiego oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 525/2013.

⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

¹⁰ Dyrektywa 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiająca system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniająca dyrektywę Rady 96/61/WE.

Ponadto, pomimo że normy emisji CO₂ zapewniają podaż pojazdów bezemisyjnych, **dyrektywa 2014/94/UE w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych**¹¹, która zachęca do wprowadzania na rynek infrastruktury ładowania i tankowania paliwa, jest niezbędnym instrumentem uzupełniającym umożliwiającym usunięcie bariery rynkowej w rozwoju infrastruktury. Do tego z kolei motywuje również rozporządzenie w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego, które także stymuluje państwa członkowskie do podejmowania działań w ich sektorach transportu drogowego.

Połączenie opodatkowania energii, inwestycji w infrastrukturę ładowania i tankowania paliwa, nowych opłat za emisję gazów cieplarnianych oraz zaktualizowanych norm emisji CO₂ prowadzi do zrównoważonego i racjonalnego pod względem kosztów podejścia do redukcji emisji z transportu drogowego, ponieważ pozwala wyeliminować bariery i niedoskonałości rynku, a także daje inwestorom pewność odnośnie do inwestowania w technologie bezemisyjne.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Zgodnie z komunikatem Komisji w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu propozycje zawarte w pakiecie „Gotowi na 55” są spójne ze wszystkimi działaniami i politykami UE i wspomagają UE w osiągnięciu bardziej ambitnego celu na 2030 r. oraz w pomyślnej i sprawiedliwej transformacji w kierunku osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r.

Pakiet „Gotowi na 55”, Next Generation EU oraz wieloletnie ramy finansowe na lata 2021–2027 pomogą w osiągnięciu dwojakiej transformacji – ekologicznej i cyfrowej, do której dąży Europa. Połączenie tych polityk pozwoli rozwiązać problem kryzysu gospodarczego i przyspieszy przejście na czystą i zrównoważoną gospodarkę, łącząc działania w dziedzinie klimatu ze wzrostem gospodarczym. Inicjatywy zawarte w pakiecie są również spójne z politykami Unii w zakresie czystej gospodarki o obiegu zamkniętym, zrównoważonej i inteligentnej mobilności, a także z planem działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń. Jeżeli nie zostaną podjęte ambitne działania w celu osiągnięcia bezemisyjnego transportu drogowego, inne sektory gospodarki będą musiały w większym stopniu przyczynić się do realizacji ogólnych unijnych celów redukcji emisji.

Jak zapowiedziano w komunikacie „**Aktualizacja nowej strategii przemysłowej z 2020 r. – tworzenie silniejszego jednolitego rynku sprzyjającego odbudowie Europy**”¹², Komisja zaangażuje się wraz z organami publicznymi, zainteresowanymi stronami i partnerami społecznymi w proces współtworzenia, aby określić ścieżki ekologicznej i cyfrowej transformacji, które pomogą zwiększyć skalę produkcji pojazdów bezemisyjnych, przyczynią się do szybkiego rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych oraz związanych z tym podnoszenia i zmiany kwalifikacji pracowników.

Inicjatywa ta jest także spójna z polityką UE dotyczącą badań naukowych i innowacji. Wsparcie na rzecz rozwoju bezemisyjnych technologii zostanie przewidziane również w unijnym programie ramowym w zakresie badań naukowych i innowacji, a w szczególności partnerstw zawartych w ramach programu „Horyzont Europa”.

¹¹ 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).

¹² COM(2020) 350 final.

Ponadto, aby zwiększyć spójność polityki w różnych dziedzinach, zgodnie z komunikatem „**Lepsze stanowienie prawa: połączenie sił na rzecz stanowienia lepszego prawa**”¹³, Komisja udoskonala swoje wytyczne dotyczące lepszego stanowienia prawa w celu zapewnienia, aby wszystkie jej inicjatywy były zgodne z zasadą „nie czyn poważnych szkód”, a tym samym z obowiązkami wynikającymi z Europejskiego prawa o klimacie.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

• Podstawa prawna

Podstawę prawną wniosku stanowi art. 192 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Zgodnie z art. 191 i art. 192 ust. 1 TFUE Unia Europejska przyczynia się do osiągnięcia m.in. następujących celów: zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska; promowania na płaszczyźnie międzynarodowej środków zmierzających do rozwiązywania regionalnych lub światowych problemów w dziedzinie środowiska, w szczególności zwalczania zmian klimatu. Na podstawie art. 192 TFUE, w drodze rozporządzenia (WE) nr 443/2009 oraz rozporządzenia (UE) nr 510/2011, które uchylono i zastąpiono rozporządzeniem (UE) 2019/631 obowiązującym od dnia 1 stycznia 2020 r., Unia przyjęła już polityki mające na celu ograniczenie emisji CO₂ generowanych przez samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe.

• Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)

Zmiana klimatu jest problemem transgranicznym, którego nie można rozwiązać wyłącznie poprzez działania krajowe lub lokalne. Niezbędna jest koordynacja działań w dziedzinie klimatu na poziomie europejskim oraz, w miarę możliwości, na szczeblu globalnym. Działania UE są uzasadnione względami pomocniczości określonymi w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Od 1992 r. Unia Europejska dąży do opracowania wspólnych rozwiązań i przyspieszenia światowych działań na rzecz przeciwdziałania zmianie klimatu. Dokładniej rzecz ujmując, działania na poziomie UE doprowadzą do racjonalnego pod względem kosztów osiągnięcia celów polegających na redukcji emisji do 2030 r. i celów długoterminowych w tym zakresie przy jednoczesnym zapewnieniu sprawiedliwości i integralności środowiskowej. W art. 191–193 TFUE potwierdza się i precyzuje kompetencje UE w dziedzinie zmiany klimatu.

W świetle celu redukcji emisji na 2030 r. oraz celu neutralności klimatycznej, który ma zostać osiągnięty do 2050 r., potrzeba bardziej zdecydowanego działania UE, aby zapewnić wystarczająco duży wkład sektora transportu drogowego.

Chociaż inicjatywy na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym mogą prowadzić do tworzenia synergii, same w sobie nie wystarczą. Brak skoordynowanych działań UE w postaci zaostrzenia norm emisji CO₂ przełożyłby się na ryzyko fragmentacji rynku z powodu różnic w programach krajowych, różnych poziomów ambicji i parametrów projektowych. Ponadto gdyby państwa członkowskie działały w odosobnieniu, ich rynki byłyby zbyt małe, aby można było osiągnąć analogiczne rezultaty; do przeprowadzenia zmian na poziomie sektorowym i uzyskania korzyści skali potrzebne jest zatem podejście ogólnounijne.

¹³ COM(2021) 219 final.

- **Proporcjonalność**

Niniejszy wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności, ponieważ nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celów Unii związanych z redukcją emisji gazów cieplarnianych w sposób racjonalny pod względem kosztów, przy jednoczesnym zapewnieniu uczciwości i integralności środowiskowej.

W przyjętym przez Parlament Europejski i Radę prawie o klimacie zatwierdzono całkowity ogólnogospodarczy i krajowy cel redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o co najmniej 55 % poniżej poziomów z 1990 r. oraz cel neutralności klimatycznej do 2050 r. Niniejszy wniosek obejmuje znaczący odsetek tych emisji gazów cieplarnianych i pozwala uniknąć konieczności wprowadzenia bardziej ambitnych redukcji w innych sektorach, w których obniżenie emisyjności stanowi większe wyzwanie. Aby umożliwić osiągnięcie tego celu, we wniosku wprowadzono zmiany istniejących norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych.

- **Wybór instrumentu**

We wniosku przewidziano zmianę rozporządzenia (UE) 2019/631, a więc jedynym właściwym instrumentem prawnym jest rozporządzenie. Biorąc pod uwagę, że rozporządzenie (UE) 2019/631 powstało w wyniku niedawnego przekształcenia, a zaproponowane zmiany dotyczą wyłącznie ograniczonej liczby przepisów, uznano, że nowa wersja przekształcona lub zastąpienie istniejącego rozporządzenia nie byłyby właściwe.

3. WYNIKI OCEN *EX POST*, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

W przypadku większości elementów rozporządzenia wnioski z badania oceniającego z 2015 r.¹⁴ odzwierciedlone w ocenie skutków z 2017 r.¹⁵ pozostają aktualne. Niektóre nowe zobowiązania, które wprowadzono w rozporządzeniu (UE) 2019/631, nie podlegały ocenie, ze względu na fakt, że nie mają jeszcze zastosowania albo nie zostały jeszcze w pełni wdrożone. Dotyczy to w szczególności nowych docelowych poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów na 2025 i 2030 r. oraz mechanizmu zachęt dotyczącego pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych. Aby jednak dostosować rozporządzenie do poziomu ambicji określonego w Europejskim Zielonym Ładzie, zwiększonych celów redukcji emisji określonych w Europejskim prawie o klimacie oraz rozwoju sytuacji rynkowej w ostatnim czasie, konieczne jest wprowadzenie zmian. Zmiany te poddano ocenie skutków.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

W celu zebrania dowodów i zapewnienia większej przejrzystości Komisja zorganizowała konsultacje publiczne dotyczące każdego wniosku, które trwały od dnia 13 listopada 2020 r. do dnia 5 lutego 2021 r. Szczegółowe podsumowanie i wyniki konsultacji publicznych przedstawiono w załączniku 2 do oceny skutków niniejszego wniosku.

¹⁴ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

¹⁵ SWD(2017) 650 final.

Ponadto w dniu 29 października 2020 r. opublikowano wstępną ocenę skutków, która była dostępna przez cztery tygodnie.

Dokładniej rzecz ujmując, na potrzeby niniejszego wniosku Komisja dążyła do uzyskania informacji zwrotnych w szczególności od następujących zainteresowanych stron:

- państw członkowskich (organów krajowych, regionalnych),
- producentów pojazdów,
- dostawców komponentów i materiałów,
- dostawców energii,
- nabywców pojazdów (osób prywatnych, przedsiębiorstw, przedsiębiorstw zarządzających parkiem),
- stowarzyszeń kierowców,
- środowiskowych, transportowych i konsumenckich organizacji pozarządowych,
- partnerów społecznych.

Oprócz konsultacji publicznych i informacji zwrotnych na temat wstępnej oceny skutków o informacje zwrotne poproszono również w ramach:

- spotkań z właściwymi stowarzyszeniami branżowymi reprezentującymi producentów pojazdów, dostawców komponentów i materiałów oraz dostawców energii;
- dwustronnych spotkań z władzami państw członkowskich, producentami pojazdów, dostawcami, partnerami społecznymi i organizacjami pozarządowymi;
- stanowisk przedkładanych przez zainteresowane strony lub organy w państwach członkowskich.

Najważniejsze wyniki można podsumować w następujący sposób:

Większość respondentów z branży, organów publicznych i innych zainteresowanych stron poparła cel „redukcji emisji CO₂ z samochodów osobowych i dostawczych, aby osiągnąć cel redukcji emisji o 55 % do 2030 r. i cel neutralności klimatycznej do 2050 r.”, natomiast obywatele mieli mieszane opinie na ten temat. Największym poparciem cieszyły się cele „wzmocnienia konkurencyjności, wiodącej pozycji w przemyśle, innowacji i stymulowania zatrudnienia w łańcuchu wartości przemysłu motoryzacyjnego UE” oraz „obniżenia całkowitych kosztów własności dla konsumentów”.

Uczestnicy konsultacji mieli różne opinie na temat poziomów docelowych oraz tego, jak bardzo rygorystyczne powinny one być w przyszłości: przemysł wyraził pewne poparcie dla bardziej rygorystycznych celów od 2030 r., organizacje pozarządowe – dla bardziej rygorystycznych celów od 2025 r., organy publiczne zasadniczo poparły bardziej

rygorystyczne cele, natomiast obywatele mieli różne poglądy. Jeśli chodzi o harmonogram celów, przedstawiciele przemysłu poparli wyznaczanie celów co pięć lat, natomiast inne zainteresowane strony miały mieszane opinie na ten temat. Za szczególnie istotne bariery utrudniające rozpowszechnianie na rynku pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych uznano cenę pojazdu, ograniczony zasięg jazdy i dostępność infrastruktury. Odpowiedzi na pytania o potrzeby działania mechanizmu zachęt oraz typy pojazdów, które wymagają wsparcia, były różne. Jeśli chodzi o ewentualne wprowadzenie mechanizmu rozliczania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych względem zgodności z celem redukcji emisji CO₂, uczestnicy konsultacji wyrazili mieszane opinie.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

W celu dokonania ilościowej oceny skutków gospodarczych, społecznych i środowiskowych w ocenie skutków wykorzystano szereg scenariuszy opracowanych dla modelu PRIMES. Analizę tę uzupełniono, stosując inne narzędzia służące do modelowania, takie jak GEM-E3 i E3ME oraz model DIONE opracowany przez Wspólne Centrum Badawcze.

Dane z monitorowania dotyczące emisji gazów cieplarnianych i innych cech nowego parku pojazdów lekkich pochodzą z rocznych danych z monitorowania zgłaszanych przez państwa członkowskie i gromadzonych przez Europejską Agencję Środowiska (EEA) na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/631.

Dalsze informacje zebrano dzięki zamówieniom publicznym na usługi zleconym wykonawcom zewnętrznym.

- **Ocena skutków**

Oceny skutków dotyczące poszczególnych inicjatyw w ramach pakietu legislacyjnego „Gotowi na 55” opierają się na zintegrowanych scenariuszach modelowania, które odzwierciedlają wzajemne oddziaływanie różnych instrumentów politycznych na podmioty gospodarcze, aby zapewnić komplementarność, spójność i skuteczność w osiągnięciu ambitnych celów klimatycznych na 2030 r. i 2050 r.

Towarzysząca niniejszemu wnioskowi ocena skutków stanowi uzupełnienie analizy przeprowadzonej w 2020 r. w ramach oceny skutków na potrzeby Planu w zakresie celów klimatycznych na 2030 r.¹⁶ W oparciu o powyższe opracowano podstawę analityczną do wyznaczenia celu polegającego na redukcji emisji gazów cieplarnianych netto do 2030 r. o co najmniej 55 % w porównaniu z 1990 r. oraz celu polegającego na osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r.

Ponadto ocena skutków towarzysząca niniejszemu wnioskowi została przygotowana i opracowana zgodnie z obowiązującymi wytycznymi dotyczącymi lepszego stanowienia prawa, a w dniu 19 kwietnia 2021 r. Rada ds. Kontroli Regulacyjnej wydała pozytywną opinię.

W ostatecznej wersji uwzględniono poprawki zaproponowane przez radę. Dotyczą one następujących zagadnień:

¹⁶ SWD(2020) 176 final.

- wyjaśnienia powodów zmiany obowiązującego rozporządzenia (UE) 2019/631 oraz spójności z innymi powiązаныmi inicjatywami ustawodawczymi i proporcjonalności w odniesieniu do nich;
- dalszego wykazania wykonalności osiągnięcia wysokiej docelowej wartości redukcji oraz wyjaśnienia kompromisów między trzema wariantami wartości docelowych;
- przekazanych dodatkowych informacji na temat wpływu preferowanych wariantów na konkurencyjność, innowacje i sprawną transformację sektora;
- włączenia do analizy opinii zainteresowanych stron.

Warianty strategiczne

W ramach oceny skutków przeanalizowano pogrupowane według trzech tematów warianty strategiczne, które mają służyć rozwiązaniu zidentyfikowanych problemów i osiągnięciu celów polityki.

- 1) Docelowe poziomy emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych (poziomy, harmonogram, warianty)

Jeśli chodzi o poziomy docelowe, rozważane warianty obejmują trzy trajektorie do 2040 r., a przy tym odzwierciedlają fakt, że celem jest osiągnięcie do 2050 r. redukcji emisji pochodzących z transportu drogowego o 90 %, biorąc pod uwagę, że samochody osobowe jeżdżą po ulicach średnio 10–15 lat.

Aby przyczynić się do osiągnięcia ogólnego zwiększonego poziomu ambicji na 2030 r. oraz celu neutralności klimatycznej do 2050 r., preferowany wariant musi od 2030 r. zakładać znaczące zwiększenie docelowych poziomów emisji CO₂ dla unijnego parku zarówno samochodów osobowych, jak i lekkich pojazdów użytkowych. Pozwoli to wytyczyć kierunki niezbędnych działań umożliwiających przyspieszenie dostaw na rynek pojazdów bezemisyjnych, przyniesie korzyści użytkownikom pojazdów, a także będzie stymulować innowacje i pozwoli utrzymać wiodącą pozycję w dziedzinie technologii przy jednoczesnym ograniczeniu wzrostu kosztów dla producentów.

Pod względem harmonogramu zwiększania docelowych poziomów preferowanym wariantem jest utrzymanie podejścia regulacyjnego polegającego na określaniu docelowych poziomów zmniejszających się w pięcioletnich etapach, lecz nie częściej, co zapewni producentom wystarczającą elastyczność, aby mogli poradzić sobie z tą transformacją. W celu uwzględnienia cykli rozwojowych w sektorze motoryzacyjnym należy zatem utrzymać poziomy docelowe określone na 2025 r.

Ewentualne dochody z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nadal wliczałyby się do ogólnego budżetu UE. Pozostałe warianty brane pod uwagę znacząco zwiększyłyby obciążenie administracyjne, natomiast bezpośrednio nie przyniosłyby sektorowi motoryzycznemu żadnych korzyści na etapie transformacji.

Od 2030 r. zlikwidowana zostanie możliwość przyznawania poziomów docelowych w ramach odstępstw zarówno drobnym producentom z UE, jak i spoza niej (tj. producentom odpowiedzialnym za 1 000–10 000 rejestracji nowych samochodów osobowych lub 1 000–22 000 rejestracji nowych samochodów dostawczych w roku kalendarzowym), co poprawi

skuteczność i spójność prawodawstwa. Wybór tej daty daje zainteresowanym producentom czas na zaprogramowanie działań i dostosowanie się do nowych wymogów regulacyjnych, a ponadto jest zgodny z datą rozpoczęcia stosowania wymogów dotyczących bardziej ambitnych wartości docelowych. Producenci odpowiadający za mniej niż 1 000 rejestracji nowych pojazdów w roku kalendarzowym nadal są zwolnieni.

2) Konkretnie zachęty dotyczące pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych (ZLEV)

Rozważono różne warianty mechanizmu zachęt dotyczącego ZLEV, zarówno pod względem rodzaju mechanizmu, jak i rodzaju pojazdów, który powinien być objęty mechanizmem. Preferowanym wariantem jest zlikwidowanie od 2030 r. programu zachęt dotyczącego ZLEV zarówno w odniesieniu do samochodów osobowych, jak i lekkich pojazdów użytkowych, ponieważ rozpowszechnianiu ZLEV na rynku będą sprzyjały bardziej rygorystyczne docelowe poziomy emisji CO₂ obowiązujące od tej daty, w związku z czym producenci będą zobowiązani do wprowadzenia znacznie większej liczby pojazdów bezemisyjnych. Wariant ten spowoduje także uproszczenie prawodawstwa i pozwoli uniknąć ryzyka obniżenia jego skuteczności.

3) Mechanizm uwzględniania ewentualnego wkładu paliw odnawialnych i niskoemisyjnych na potrzeby oceny zgodności z celami

W tym zakresie pod uwagę wzięto dwa warianty: współczynnik korygujący emisje oraz mechanizm przydzielania jednostek uprawnień do emisji. W ramach preferowanego wariantu nie wprowadza się jednak takiego mechanizmu rozliczania, ponieważ spowodowałoby to rozmycie odpowiedzialności różnych podmiotów za osiągnięcie poziomów docelowych, osłabienie skuteczności i efektywności prawodawstwa oraz zwiększenie obciążenia administracyjnego i złożoności. Stosowanie paliw odnawialnych i niskoemisyjnych będzie promowane dzięki zmianie dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii, systemu handlu emisjami oraz dyrektywy w sprawie opodatkowania energii.

• **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Zgodnie ze zobowiązaniem Komisji do lepszego stanowienia prawa wniosek został przygotowany w sposób kompleksowy, w oparciu o zasadę przejrzystości i przy stałym zaangażowaniu zainteresowanych stron.

W porównaniu z obowiązującym rozporządzeniem nie oczekuje się, aby wniosek doprowadził do zwiększenia kosztów administracyjnych wynikających z przepisów. Ponadto nie wiąże się on ze zwiększeniem złożoności ram prawnych.

Proponuje się zniesienie od 2030 r. dwóch z obowiązujących przepisów, tj. mechanizmu zachęt dotyczących ZLEV w formie „premi” oraz odstępstwa dotyczącego „małych ilości”, co powinno przyczynić się do uproszczenia prawodawstwa. Jednocześnie system regulacyjny nadal będzie zapewniał elastyczność, której celem jest obniżenie kosztów przestrzegania przepisów ponoszonych przez producentów.

Nie zaproponowano żadnych zmian w systemie monitorowania przestrzegania przepisów ani w wysokości opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji. Wniosek nie będzie się zatem wiązał ze wzrostem kosztów administracyjnych ponoszonych przez producentów i właściwe organy krajowe ani kosztów egzekwowania ponoszonych przez Komisję.

- **Prawa podstawowe**

Niniejszy wniosek został przygotowany z poszanowaniem praw podstawowych i zasad uznanych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej¹⁷. W szczególności przyczynia się on do osiągnięcia celu dotyczącego wysokiego poziomu ochrony środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, o której mowa w art. 37 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej.

4. WPLYW NA BUDŻET

Zasadniczymi elementami wdrażania i egzekwowania norm emisji CO₂, których zakres jeszcze bardziej rozszerzono lub dostosowano w niniejszym wniosku, są gromadzenie i przetwarzanie różnych zbiorów danych oraz sprawozdawczość w ich zakresie. Te zbiory danych obejmują dane zgromadzone na potrzeby wykazania zgodności z celami, aby zweryfikować emisje CO₂ z pojazdów dopuszczonych do użytku, oraz dane potrzebne do oceny reprezentatywności procedury homologacji typu w porównaniu z rzeczywistymi emisjami CO₂. Ze względu na poważne skutki prawne związane z tymi zbiorami danych należy podjąć znaczne starania, aby zapewnić ich poprawność i wiarygodność, do czego Komisja potrzebuje dodatkowych zasobów. Szczegółowy podział wpływu na budżet przedstawiono w ocenie skutków finansowych regulacji.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Wprowadzono ugruntowany system monitorowania wdrażania rozporządzenia (UE) 2019/631. Państwa członkowskie co roku przedstawiają Komisji sprawozdania dotyczące emisji CO₂ z wszystkich nowo zarejestrowanych samochodów osobowych i dostawczych oraz masy tych samochodów. Producenci mają możliwość poinformowania Komisji o błędach w tych wstępnych danych. Ponadto od 2022 r. producenci i właściwe organy państw członkowskich będą przekazywać Komisji dane dotyczące rzeczywistego zużycia paliwa i energii przez samochody osobowe i dostawcze.

Komisja, wspierana przez Europejską Agencję Środowiska (EEA), co roku publikuje ostateczne dane z monitorowania za poprzedni rok kalendarzowy, w tym wyniki poszczególnych producentów w odniesieniu do docelowych poziomów emisji CO₂. Prawodawstwo nadal będzie się opierało na tych ugruntowanych ramach monitorowania i zgodności z prawem. Począwszy od 2022 r., Komisja – ponownie przy wsparciu EEA – będzie publikowała porównanie danych dotyczących homologacji typu z danymi dotyczącymi rzeczywistych emisji CO₂.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Art. 1 pkt 1: zmiana art. 1 – Przedmiot i cele

W art. 1 ust. 5 zmieniono docelowe poziomy emisji CO₂ dla unijnego parku nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych, które będą miały

¹⁷ Dz.U. C 326 z 26.10.2012, s. 391.

zastosowanie od 2030 r. Dodano nowy ust. 5a, w którym określono docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów mający zastosowanie od 2035 r.

Aby uwzględnić zmianę procedury testowej homologacji typu, mianowicie z nowego europejskiego cyklu jezdnego na zharmonizowaną światową procedurę badań lekkich pojazdów dostawczych (WLTP), docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów wyrażono jako procentową redukcję w porównaniu z punktem wyjścia z 2021 r. Ten punkt wyjścia określa się na podstawie średniej docelowych indywidualnych poziomów emisji na 2021 r., przy czym, aby uniknąć nadmiernego wzrostu poziomu punktu wyjścia, wartościami emisji stosowanymi jako dane wejściowe do obliczeń są wartości zmierzone w ramach WLTP, a nie wartości emisji zadeklarowane przez producentów. Do dnia 31 października 2022 r. Komisja opublikuje punkt wyjścia z 2021 r.

Od 2030 r. zlikwidowana zostanie zachęta dotycząca pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych określona w ust. 7. W związku z tą zmianą należy także dostosować datę podaną w ust. 6.

Art. 1 pkt 2: zmiana art. 2 – Zakres stosowania

Zmiana art. 2 ust. 1 ma na celu zastąpienie odniesień do dyrektywy 2007/46/WE¹⁸ (dyrektywy ramowej w sprawie homologacji typu), którą uchylono z dniem 1 września 2020 r., odniesieniami do rozporządzenia ramowego (UE) 2018/858¹⁹ w sprawie homologacji typu, które ma zastosowanie od tej daty.

Ze względu na zmianę struktury z uchylonej dyrektywy na nowe rozporządzenie zmiany te są niezbędne, aby zapewnić precyzyjne odniesienia prawne.

Art. 1 pkt 3: zmiana art. 3 – Definicje

W art. 3 ust. 1 zmiana służy dostosowaniu definicji do tych zawartych w przepisach dotyczących homologacji typu oraz wykreśleniu definicji powierzchni postojowej i ładunku, ponieważ terminy te nie mają już znaczenia dla wykonania rozporządzenia.

Art. 1 pkt 4: zmiana art. 4 – Docelowe indywidualne poziomy emisji

W art. 4 ust. 1 dodano akapit, w którym wprowadzono zabezpieczenie w celu uniknięcia sytuacji, w której obliczenie docelowych indywidualnych poziomów emisji producenta pod pewnymi warunkami skutkowałoby ujemnym poziomem docelowym. Gdyby doszło do takiej sytuacji, docelowy indywidualny poziom emisji należy wyznaczyć na 0 g CO₂/km.

Art. 1 pkt 5: zmiana art. 7 – Monitorowanie i raportowanie w odniesieniu do średnich poziomów emisji

Dodano nowy ust. 6a, zgodnie z którym w ramach weryfikacji wstępnych danych z monitorowania Komisja może zwrócić się do organów udzielających homologacji typu

¹⁸ 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.

¹⁹ Rozporządzenie (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.

i producentów o wydanie oświadczenia o sprostowaniu w przypadkach, gdy dokumentacji homologacji typu lub świadectwa zgodności nie można sprostować zgodnie z przepisami dotyczącymi homologacji typu, np. gdy nieprawidłowe dane dotyczą homologacji typu, która utraciła ważność.

Uchylono ust. 11, w którym przewidziano sprawozdawczość w zakresie danych dotyczących pojazdów kategorii M₂ i N₂, ponieważ te kategorie pojazdów wchodzą w zakres rozporządzenia (UE) 2018/956²⁰ w sprawie monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO₂ z nowych pojazdów ciężkich i zużycia paliwa przez takie pojazdy.

Art. 1 pkt 6: zmiana art. 10 – Odstępstwa dla niektórych producentów

W art. 10 ust. 2 począwszy od 2030 r. likwiduje się możliwość ubiegania się o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji przez producentów odpowiedzialnych za 1 000–10 000 nowych samochodów osobowych lub 1 000–22 000 nowych lekkich pojazdów użytkowych w roku kalendarzowym. Producenci odpowiadający za mniej niż 1 000 rejestracji nowych pojazdów w roku kalendarzowym nadal są zwolnieni.

Art. 1 pkt 7: zmiana art. 13 – Weryfikacja emisji CO₂ z pojazdów dopuszczonych do użytku

W art. 13 ust. 3 dodano przepis, dzięki któremu Komisja może zwrócić się do organu udzielającego homologacji typu o wydanie oświadczenia o sprostowaniu, w przypadku gdy sprostowań w dokumentacji homologacji typu lub świadectwach zgodności nie można dokonać na podstawie odpowiednich przepisów dotyczących homologacji typu, np. z powodu wygaśnięcia ich ważności.

Art. 1 pkt 8: zmiana art. 14 – Dostosowanie wartości M₀ i TM₀

W art. 14 ust. 2, aby umożliwić zmianę załącznika I zgodnie z obecną praktyką, skorygowano podstawę prawną, zastępując obecne brzmienie zawierające odniesienie do rozporządzenia uzupełniającego rozporządzenie (UE) 2019/631.

Art. 1 pkt 9: nowy art. 14a – Sprawozdanie z postępów

Dodano nowy art. 14a w celu zobowiązania Komisji do składania sprawozdań z postępów w zakresie dążenia do bezemisyjnej mobilności drogowej oraz dokonywania oceny, czy istnieje potrzeba wprowadzenia ewentualnych dodatkowych środków w celu ułatwienia transformacji.

Art. 1 pkt 10: zmiana art. 15 – Przegląd i sprawozdanie

W art. 15 ust. 1 przewidziano przeprowadzenie w 2026 r. przeglądu rozporządzenia (UE) 2019/631 r., a ponadto uchylono ust. 2–5, w których wymieniono szereg elementów, które należy uwzględnić w obecnym przeglądzie.

Dodano nowy ust. 9 w celu zapewnienia podstawy prawnej dla zmiany wzorów do obliczania docelowego indywidualnego poziomu emisji w załączniku I część B, w przypadku gdy jest to konieczne w celu uwzględnienia szczególnej procedury mającej zastosowanie do lekkich pojazdów użytkowych, które są homologowane w wielu etapach. Tj. dotyczy to procedury

²⁰ 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.

stosowanej w przypadku, gdy pojazd jest produkowany przez co najmniej dwóch producentów, a odpowiedzialność za emisje CO₂ pojazdu skompletowanego spoczywa na producencie pojazdu podstawowego. Aby dać temu producentowi pewność w zakresie planowania, stosuje się specjalną procedurę określania emisji CO₂ i masy takich lekkich pojazdów użytkowych budowanych wieloetapowo. Komisja jest uprawniona do określenia procedury dotyczącej pojazdów budowanych wieloetapowo i w przypadku zmiany tej procedury może być również zmuszona do dostosowania wzorów obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji.

Art. 1 pkt 11: zmiana art. 17 – Wykonywanie przekazanych uprawnień

W art. 17 ust. 2, 3 i 6 dodano odniesienie do nowego art. 15 ust. 9.

Art. 1 pkt 12: zmiany w załączniku I

W załączniku I część A, gdzie odniesiono się do samochodów osobowych, wprowadzono zmiany w celu odzwierciedlenia zmian w art. 1. Obejmuje to dostosowanie wzorów do obliczania docelowych poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów na 2030 r. oraz określenie wzorów na 2035 r., jak również rocznych docelowych indywidualnych poziomów emisji dla każdego producenta, a także zaprzestanie stosowania współczynnika dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych (ZLEV), począwszy od 2030 r.

W załączniku I część B, gdzie odniesiono się do lekkich pojazdów użytkowych, wprowadzono zmiany podobne do zmian wprowadzonych w części A, wraz z dodatkowym dostosowaniem wzorów służących do określania wartości nachylenia wymaganych do obliczania rocznych docelowych indywidualnych poziomów emisji. Dostosowanie to ma zapewnić sprawiedliwy podział obciążenia związanego z redukcją emisji pomiędzy producentów lżejszych lekkich pojazdów użytkowych i producentów cięższych pojazdów tej kategorii.

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 Unii

(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-Społecznego²¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów²²,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Porozumienie paryskie, przyjęte w grudniu 2015 r. na podstawie Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (UNFCCC), weszło w życie w listopadzie 2016 r. („porozumienie paryskie”). 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) Rozwiązanie problemów związanych z klimatem i środowiskiem naturalnym oraz osiągnięcie celów porozumienia paryskiego stanowią sedno komunikatu w sprawie Europejskiego Zielonego Ładu przyjętego przez Komisję w dniu 11 grudnia 2019 r.²³ 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.

²¹ Dz.U. C z , s . .

²² Dz.U. C z , s . .

²³ Komunikat Komisji – Europejski Zielony Ład, COM(2019) 640 final z dnia 11 grudnia 2019 r.

- (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 szczególnie 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 emisji netto gazów cieplarnianych w całej gospodarce Unii o co najmniej 55 % do 2030 r. w stosunku do poziomów z 1990 r. w ramach zaktualizowanego, ustalonego na poziomie krajowym wkładu, przedłożonego Sekretariatowi UNFCCC w dniu 17 grudnia 2020 r.
- (5) W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [--]²⁴ Unia zawarła w prawodawstwie cel osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej gospodarce do 2050 r. W rozporządzeniu tym ustanowiono również wiążący cel Unii 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 współdziałania 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) 2019/631²⁵ 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 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.

²⁴ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [.../...] z dnia [...] 2021 r. ustanawiającego ramy na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmieniającego rozporządzenie (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie), [Dz.U. L [...] z [...], s. [...]].

²⁵ 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 odgrywać rolę na ścieżce 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 przemysłowej²⁶ 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

²⁶ 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.

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/UE²⁷.
- (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 powinien zostać zlikwidowany od 2030 r. 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

²⁷ 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).

w odniesieniu do docelowych poziomów 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 Rady²⁸ i zastąpieniem jej rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858²⁹ 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.
- (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. Choć 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 zastrzone 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

²⁸ 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).

²⁹ 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).

i Rady (UE) 2018/956³⁰ i dlatego należy usunąć ten wymóg z rozporządzenia (UE) 2019/631.

- (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 M_0 i TM_0 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 zwiększyłyby to obciążenie administracyjne, a jednocześnie nie pomogłyby 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) W celu zapewnienia możliwości 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 udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady 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.

³⁰ 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).

(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 słowa „Od dnia 1 stycznia 2025 r.” zastępuje się słowami „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 (zwanych 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 części A pkt 5 załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE zastępuje się odesłaniem do części A pkt 5 załącznika I 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 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 słowa „uzupełnienia niniejszego rozporządzenia poprzez ustanowienie środków, o których mowa w” zastępuje się słowami „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, postępy w osiąganiu celów dotyczących rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania paliwa zgodnie z wymogami rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych, możliwości wykorzystania innowacyjnych technologii i zrównoważonych paliw alternatywnych do osiągnięcia mobilności neutralnej dla klimatu, wpływ na konsumentów, postępy w dialogu społecznym, a także aspekty mające na celu dalsze ułatwianie opłacalnego i społecznie sprawiedliwego przejścia na bezemisyjną mobilność drogową.”;

- 10) w art. 15 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

Do sprawozdania dołącza się, w stosownych przypadkach, wnioski 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 słowa „art. 15 ust. 8” zastępuje się słowami „art. 15 ust. 8 i 9”;
 - b) w ust. 3 słowa „art. 15 ust. 8” zastępuje się słowami „art. 15 ust. 8 i 9”;
 - c) w ust. 6 słowa „art. 15 ust. 8” zastępuje się słowami „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

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący rozporządzenia 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

1.2. Dziedziny polityki, których dotyczy wnioski/inicjatywa

Działania w dziedzinie klimatu

Dział 3: Zasoby naturalne i środowisko

Tytuł 9 – Środowisko i działania w dziedzinie klimatu

1.3. Wniosek/inicjatywa dotyczy:

nowego działania

nowego działania, będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego³¹

przedłużenia bieżącego działania

połączenia lub przekształcenia co najmniej jednego działania pod kątem innego/nowego działania

1.4. Cel(-e)

1.4.1. Cel(-e) ogólny(-e)

Ogólnym celem niniejszego wniosku jest przyczynienie się do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. i w tym celu, zgodnie z Europejskim prawem o klimacie, przyczynienie się do osiągnięcia do 2030 r. redukcji emisji gazów cieplarnianych netto o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomem z 1990 r.

Wniosek stanowi część pakietu klimatyczno-energetycznego na 2030 r. „Gotowi na 55”, który ma posłużyć do osiągnięcia w sposób racjonalny pod względem kosztów unijnego celu na 2030 r. w zakresie redukcji krajowych emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % w porównaniu z poziomem z 1990 r. i przyczynieniu się do ograniczenia globalnego ocieplenia. Celem pakietu jest realizacja określonego w art. 3 prawa o klimacie zobowiązania Komisji dotyczącego przeglądu odpowiednich przepisów Unii, aby umożliwić osiągnięcie wyżej wspomnianej wartości docelowej.

³¹ O którym mowa w art. 58 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

1.4.2. Cel(-e) szczegółowy(-e)

Cele szczegółowe niniejszego wniosku są następujące:

1. przyczynienie się do osiągnięcia do 2030 r. celu redukcji emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % oraz celu neutralności klimatycznej do 2050 r. przy pomocy zmiany docelowych poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów i określenia nowych poziomów w celu zredukowania emisji CO₂ z samochodów osobowych i dostawczych w sposób racjonalny pod względem kosztów;
2. zapewnienie konsumentom korzyści wynikających z szerszego upowszechnienia pojazdów bezemisyjnych, polegających na poprawie jakości powietrza, w szczególności w miastach, oraz oszczędności energii uzyskanych dzięki użytkowaniu pojazdów bezemisyjnych;
3. stymulacja innowacji w zakresie technologii bezemisyjnych, a tym samym wzmocnienie wiodącej pozycji w dziedzinie technologii łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego UE i stymulowanie zatrudnienia.

1.4.3. Oczekiwane wyniki i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Wniosek zapewni redukcję emisji CO₂ z pojazdów lekkich, przyniesie konsumentom korzyści pod względem poprawy jakości powietrza i oszczędności energii oraz wzmocni wiodącą pozycję w dziedzinie technologii łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego UE. Dodatkowymi przewidywanymi korzyściami są zwiększona efektywność energetyczna i zwiększone bezpieczeństwo energetyczne.

1.4.4. Wskaźniki dotyczące realizacji celów

Należy wskazać wskaźniki stosowane do monitorowania postępów i osiągnięć.

Określono następujące wskaźniki:

1. średnie emisje CO₂ z nowych samochodów osobowych i dostawczych w unijnym parku pojazdów będą corocznie monitorowane w podziale na pojazdy, producentów i państwa członkowskie;
2. różnice między danymi dotyczącymi emisji CO₂ zawartymi w homologacji typu a rzeczywistymi danymi dotyczącymi emisji CO₂ będą monitorowane za pomocą gromadzenia i publikowania danych dotyczących rzeczywistego zużycia paliwa;
3. odchylenia między emisjami CO₂ określonymi w homologacji typu a emisjami CO₂ pojazdów dopuszczonych do użytku będą monitorowane poprzez ustanowienie specjalnej procedury weryfikacji pojazdów dopuszczonych do użytku i gromadzenie danych dotyczących homologacji typu;
4. emisje gazów cieplarnianych z samochodów osobowych i dostawczych będą monitorowane za pomocą corocznych wykazów emisji gazów cieplarnianych w państwach członkowskich;

5. liczba i udział nowo zarejestrowanych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych będą monitorowane za pomocą rocznych danych z monitorowania przekazanych przez państwa członkowskie;
6. koszty i skuteczność technologii stosowanych w pojazdach w celu redukcji emisji będą monitorowane na podstawie danych, które zostaną zgromadzone od producentów, dostawców i ekspertów;
7. poziom innowacji zostanie zmierzony pod względem liczby nowych patentów związanych z technologiami bezemisyjnymi udzielonych europejskim producentom samochodów ustalonej za pomocą publicznie dostępnych baz danych dotyczących patentów;
8. poziom zatrudnienia będzie monitorowany na podstawie publicznie dostępnych statystyk Eurostatu na temat sektorowych danych dotyczących zatrudnienia w UE.

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. *Potrzeby, które należy zaspokoić w perspektywie krótko- lub długoterminowej, w tym szczegółowy terminarz przebiegu realizacji inicjatywy*

Producenci samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych nowo rejestrowanych w Unii będą musieli:

- przestrzegać zmienionych docelowych poziomów emisji CO₂ dla parku pojazdów;
- zgłaszać Komisji dane dotyczące zużycia paliwa w rzeczywistych warunkach jazdy mierzonego za pomocą standardowych urządzeń;
- podlegać badaniom zgodności eksploatacyjnej, których wyniki przekazywane są Komisji.

Państwa członkowskie będą musiały co roku przekazywać Komisji i Europejskiej Agencji Środowiska dane techniczne dotyczące nowo zarejestrowanych samochodów i lekkich pojazdów użytkowych.

1.5.2. *Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej (może wynikać z różnych czynników, na przykład korzyści koordynacyjnych, pewności prawa, większej efektywności lub komplementarności). Na potrzeby tego punktu „wartość dodaną z tytułu zaangażowania Unii” należy rozumieć jako wartość wynikającą z unijnej interwencji, wykraczającą poza wartość, która zostałaby wytworzona przez same państwa członkowskie.*

Zmiana klimatu jest problemem transgranicznym, którego nie można rozwiązać wyłącznie poprzez działania krajowe lub lokalne. Niezbędna jest koordynacja działań w dziedzinie klimatu na poziomie europejskim, a działanie UE jest uzasadnione na podstawie zasady pomocniczości.

Chociaż inicjatywy na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym mogą prowadzić do tworzenia synergii, same w sobie nie wystarczą. Brak skoordynowanych działań UE w postaci zaostrzenia norm emisji CO₂ przełożyłoby się na ryzyko fragmentacji rynku z powodu różnic w programach krajowych, różnych poziomów ambicji i parametrów

projektowych. Ponadto gdyby państwa członkowskie działały w odosobnieniu, ich rynki byłyby zbyt małe, aby można było osiągnąć analogiczne rezultaty; do przeprowadzenia zmian na poziomie sektorowym i uzyskania korzyści skali potrzebne jest zatem podejście ogólnounijne.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

Wniosek oparto na istniejącym prawodawstwie, które w ciągu ostatniego dziesięciolecia zapewniło stałe redukcje emisji CO₂ z unijnego parku nowych samochodów i lekkich pojazdów użytkowych.

1.5.4. Spójność z wieloletnimi ramami finansowymi oraz możliwe synergie z innymi właściwymi instrumentami

Niniejszy wniosek jest zgodny z celami Next Generation EU oraz wieloletnich ram finansowych na lata 2021–2027, co pomoże w osiągnięciu dwojakiej transformacji – ekologicznej i cyfrowej, do której dąży Europa. Połączenie tych ram pozwoli rozwiązać problem kryzysu gospodarczego i przyspieszy przejście na czystą i zrównoważoną gospodarkę, łącząc działania w dziedzinie klimatu ze wzrostem gospodarczym.

Pakiet klimatyczno-energetyczny „Gotowi na 55” stanowi duży krok w kierunku przeglądu przepisów Unii w celu dostosowania ich do bardziej ambitnych celów klimatycznych UE określonych w Europejskim Zielonym Ładzie. Wszystkie inicjatywy wchodzące w skład pakietu są ze sobą ściśle powiązane.

Niniejszy wniosek ustawodawczy w sprawie norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych stanowi uzupełnienie odpowiednich wniosków zawartych w pakiecie i jest z nimi spójny.

1.5.5. Ocena różnych dostępnych możliwości finansowania, w tym zakresu przegrupowania środków

Nie dotyczy

1.6. Czas trwania i wpływ finansowy wniosku/inicjatywy

ograniczony czas trwania

- okres trwania wniosku/inicjatywy: od [DD/MM]RRRR r. do [DD/MM]RRRR r.
- okres trwania wpływu finansowego: od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na zobowiązania oraz od RRRR r. do RRRR r. w odniesieniu do środków na płatności.

nieograniczony czas trwania

- Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od 2023 r. do 2025 r.,
- po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Planowane tryby zarządzania³²

Bezpośrednie zarządzanie przez Komisję

- w ramach jej służb, w tym za pośrednictwem jej pracowników w delegaturach Unii;
- przez agencje wykonawcze

Zarządzanie dzielone z państwami członkowskimi

Zarządzanie pośrednie poprzez przekazanie zadań związanych z wykonaniem budżetu:

- państwom trzecim lub organom przez nie wyznaczonym;
- organizacjom międzynarodowym i ich agencjom (należy wyszczególnić);
- EBI oraz Europejskiemu Funduszowi Inwestycyjnemu;
- organom, o których mowa w art. 70 i 71 rozporządzenia finansowego;
- organom prawa publicznego;
- podmiotom podlegającym prawu prywatnemu, które świadczą usługi użyteczności publicznej, o ile zapewniają one odpowiednie gwarancje finansowe;
- podmiotom podlegającym prawu prywatnemu państwa członkowskiego, którym powierzono realizację partnerstwa publiczno-prywatnego oraz które zapewniają odpowiednie gwarancje finansowe;

³² Wyjaśnienia dotyczące trybów zarządzania oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na następującej stronie:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań w dziedzinie wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej oraz określonym we właściwym podstawowym akcie prawnym.

W przypadku wskazania więcej niż jednego trybu należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi”.

Uwagi

--

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Określić częstotliwość i warunki

Monitorowanie skuteczności proponowanych zaostrzonych wymogów w zakresie redukcji emisji CO₂ wymaga zakrojonego na szeroką skalę gromadzenia danych z różnych źródeł, w tym od państw członkowskich, producentów samochodów i organów krajowych udzielających homologacji typu. Zarządzaniem danymi zajmują się Europejska Agencja Środowiska i Wspólne Centrum Badawcze, natomiast koordynacja działań związanych z gromadzeniem danych, w tym kontakty z jednostkami sprawozdawczymi, należy do obowiązków DG CLIMA. Zadania DG CLIMA obejmują również analizę danych oraz przygotowanie i realizację działań następczych, w tym nakładanie kar finansowych na producentów na podstawie zgromadzonych danych.

Gromadzenie danych obejmuje lub będzie obejmować trzy główne zbiory danych:

Dane dotyczące rejestracji nowych pojazdów, w tym informacje techniczne – państwa członkowskie corocznie przekazują te dane do EEA. Dane te wykorzystuje się jako podstawę do ustalenia, czy producenci przestrzegają swoich docelowych indywidualnych poziomów emisji, oraz do nakładania ewentualnych kar. Producenci weryfikują te dane, a następnie Komisja potwierdza je w drodze decyzji.

Dane dotyczące rzeczywistego zużycia paliwa lub energii elektrycznej zarejestrowanego na pokładzie pojazdów będą przekazywane do EEA co roku, począwszy od 2022 r., zaczynając od danych dostarczanych przez producentów, a od 2025 r. będą to również dane zgromadzone przez państwa członkowskie podczas badań zdatności do ruchu drogowego. Dane te będą wykorzystywane jako podstawa do oceny reprezentatywności emisji CO₂ w ramach homologacji typu i w stosownych przypadkach mogą prowadzić do zmiany docelowych poziomów emisji CO₂, jak również przepisów dotyczących homologacji typu.

Dane dotyczące badań emisji w ramach homologacji typu – JRC będzie w sposób ciągły gromadzić te dane na potrzeby procedury sprawdzającej, w jaki sposób emisje CO₂ ustalone w ramach homologacji typu odpowiadają emisjom z pojazdów dopuszczonych do użytku.

2.2. Systemy zarządzania i kontroli

2.2.1. *Uzasadnienie dla systemu zarządzania, mechanizmów finansowania wykonania, warunków płatności i proponowanej strategii kontroli*

Wniosek nie wprowadza w życie programu finansowego, lecz służy realizacji długoterminowej polityki. Tryb zarządzania, mechanizmy finansowania wykonania, warunki płatności oraz strategia kontroli w odniesieniu do poziomu błędu nie mają zastosowania. Wykonanie niniejszego wniosku będzie wymagało przesunięcia zasobów ludzkich w Komisji. Wprowadzono odpowiednie procedury.

2.2.2. *Informacje dotyczące zidentyfikowanego ryzyka i systemów kontroli wewnętrznej ustanowionych w celu jego ograniczenia*

Niniejszy wniosek nie dotyczy programu wydatków.

Skuteczne monitorowanie danych rejestracyjnych pojazdów ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia pewności prawa przy egzekwowaniu przepisów oraz dla zapewnienia producentom równych warunków działania.

Gromadzenie danych rzeczywistych i procedura weryfikacji pojazdów dopuszczonych do użytku zapewnią wykrywanie nieprawidłowości w danych rejestracyjnych pojazdów i umożliwią szybkie wprowadzanie skutecznych środków zaradczych, a także pomogą zagwarantować, aby skuteczność unijnych docelowych poziomów emisji CO₂ nie osłabła w długim okresie.

Błędne dane rejestracyjne pojazdów lub opóźnienia w sprawozdawczości ze strony państw członkowskich lub producentów stwarzają ryzyko, że wdrażanie norm emisji CO₂ zostanie utrudnione.

Ryzyko, że zwiększy się różnica między rzeczywistymi emisjami CO₂ i zużyciem paliwa a wartościami określonymi w ramach homologacji typu, może przeszkodzić w osiągnięciu docelowych poziomów emisji CO₂.

Ryzyko, że poziom emisji CO₂ odnotowany przez producentów w certyfikatach zgodności wykorzystywanych do celów rejestracji nie będzie odpowiadał emisjom CO₂ pojazdów dopuszczonych do użytku, może przeszkodzić w osiągnięciu docelowych poziomów emisji CO₂.

Najważniejsze systemy kontroli wewnętrznej obejmują weryfikację zgłoszonych danych rejestracyjnych, analizy zmian danych rzeczywistych w porównaniu z danymi rejestracyjnymi oraz wykrywanie odchyłeń między emisjami CO₂ zarejestrowanymi w świadectwach zgodności a emisjami z pojazdów dopuszczonych do użytku

2.2.3. *Oszacowanie i uzasadnienie efektywności kosztowej kontroli (relacja kosztów kontroli do wartości zarządzanych funduszy powiązanych) oraz ocena prawdopodobnego ryzyka błędu (przy płatności i przy zamykaniu)*

Niniejsza inicjatywa nie pociąga za sobą nowych znaczących rodzajów kontroli/ryzyka, które nie byłyby już uwzględnione przez istniejące wewnętrzne ramy kontroli. Nie przewiduje się żadnych szczególnych środków wykraczających poza stosowanie rozporządzenia finansowego.

2.3. **Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom**

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony, np. ze strategii zwalczania nadużyć finansowych.

Oprócz stosowania rozporządzenia finansowego w celu zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom zastrzonym wymogom w zakresie redukcji emisji CO₂ przewidzianym w niniejszym wniosku towarzyszyć będzie zwiększone monitorowanie i sprawozdawczość odnośnie do różnych zbiorów danych, jak opisano w pkt 2.2.2.

3. SZACUNKOWY WPLYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Działy wieloletnich ram finansowych i linie budżetowe po stronie wydatków, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące linie budżetowe

Według działów wieloletnich ram finansowych i linii budżetowych.

Dział wieloletnich ram finansowych	Linia budżetowa	Type of Rodzaj środków	Wkład			
			Numer	Zróżn. / niezróżn. ³³	państw EFTA ³⁴	krajów kandydujących ³⁵
7	20 01 02 01	Niezmieszane	NIE	NIE	NIE	NIE

Proponowane nowe linie budżetowe Nie dotyczy

³³ Środki zróżnicowane / środki niezróżnicowane.

³⁴ EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu.

³⁵ Kraje kandydujące oraz w stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ finansowy wniosku na środki

3.2.1. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki operacyjne

Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych

Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych			3	„Zasoby naturalne i środowisko”				
DG: CLIMA			2023	2024	2025	2026	2027	OGÓLEM
Środki operacyjne								
09 02 03	Środki na zobowiązania	(1)						
	Środki na płatności	(2)						
Środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy								
09 01 01 01		(3)						
OGÓLEM środki na rzecz DG CLIMA	Środki na zobowiązania	= 1 + 3						
	Środki na płatności	= 2 + 3						
OGÓLEM środki operacyjne	Środki na zobowiązania	(4)						
	Środki na płatności	(5)						
OGÓLEM środki administracyjne finansowane ze środków przydzielonych na określone programy operacyjne		(6)						

OGÓŁEM środki na DZIAŁ 3 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania = 4+6						
	Środki na płatności = 5+6						

Dział wieloletnich ram finansowych	7	„Wydatki administracyjne”
---	----------	---------------------------

Niniejszą część uzupełnia się przy użyciu „danych budżetowych o charakterze administracyjnym”, które należy najpierw wprowadzić do [załącznika do oceny skutków finansowych regulacji](#) (załącznik V do przepisów wewnętrznych), przesyłanego do DECIDE w celu konsultacji między służbami.

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		2023	2024	2025	2026	2027	OGÓŁEM
DG: CLIMA							
• Zasoby ludzkie		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
• Pozostałe wydatki administracyjne							
OGÓŁEM DG CLIMA	Środki	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

OGÓŁEM środki na DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych	(Środki na zobowiązania ogółem = środki na płatności ogółem)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
--	--	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

		2023	2024	2025	2026	2027	OGÓŁEM
--	--	------	------	------	------	------	---------------

OGÓŁEM środki na DZIAŁY 1 do 7 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
	Środki na płatności	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

3.2.2. Przewidywany produkt finansowany ze środków operacyjnych

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Określić cele i produkty	2023													2024		2025		2026		2027		OGÓŁEM	
	PRODUKTY																						
	↓	Rodzaj ³⁶	Średni koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba	Koszt	Liczba ogółem	Koszt ogółem								
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1 ³⁷ ...																							
– produkt																							
– produkt																							
– produkt																							
Cel szczegółowy nr 1 – suma cząstkowa																							
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2																							
– produkt																							

³⁶ Produkty odnoszą się do towarów i usług, które zostaną zapewnione (np. liczba sfinansowanych wymian studentów, liczba kilometrów zbudowanych dróg itp.).

³⁷ Zgodnie z opisem w pkt 1.4.2. „Cele szczegółowe ...”.

Cel szczegółowy nr 2 – suma częstkowa													
OGÓLEM													

3.2.3. Podsumowanie szacunkowego wpływu na środki administracyjne

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok ³⁸ 2023	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027	OGÓLEM
--	---------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	--------

DZIAŁ 7 wieloletnich ram finansowych						
Zasoby ludzkie	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
Pozostałe wydatki administracyjne						
Suma cząstkowa DZIAŁU 7 wieloletnich ram finansowych	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520

Poza DZIAŁEM 7³⁹ wieloletnich ram finansowych						
Zasoby ludzkie						
Pozostałe wydatki administracyjne						
Suma cząstkowa poza DZIAŁEM 7 wieloletnich ram finansowych						

OGÓLEM	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	1,520
---------------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

Potrzeby w zakresie środków na zasoby ludzkie i inne wydatki o charakterze administracyjnym zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

³⁸ Rok N jest rokiem, w którym rozpoczyna się wprowadzanie w życie wniosku/inicjatywy. „N” należy zastąpić oczekiwanym pierwszym rokiem realizacji (np.: 2021). Tak samo należy postąpić dla kolejnych lat.

³⁹ Wsparcie techniczne lub administracyjne oraz wydatki na wsparcie realizacji programów lub działań UE (dawne linie „BA”), pośrednie badania naukowe, bezpośrednie badania naukowe.

3.2.4. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

- Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich.
- Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Wartości szacunkowe należy wyrazić w ekwiwalentach pełnego czasu pracy

	Rok 2023	Rok 2024	Rok 2025	Rok 2026	Rok 2027
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)					
20 01 02 01 (centrala i biura przedstawicielstw Komisji)	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (delegatury)					
01 01 01 01 (pośrednie badania naukowe)					
01 01 01 11 (bezpośrednie badania naukowe)					
Inna linia budżetowa (określić)					
• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC)⁴⁰					
20 02 01 (CA, SNE, INT z globalnej koperty finansowej)					
20 02 03 (CA, LA, SNE, INT i JPD w delegaturach)					
XX 01 xx yy zz ⁴¹	– w centrali				
	– w delegaturach				
01 01 01 02 (CA, SNE, INT – pośrednie badania naukowe)					
01 01 01 12 (CA, SNE, INT – bezpośrednie badania naukowe)					
Inna linia budżetowa (określić)					
OGÓŁEM	2	2	2	2	2

XX oznacza odpowiedni obszar polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie.

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

Opis zadań do wykonania:

Urzednicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	Od 2023 r. potrzebny będzie jeden dodatkowy urzędnik z grupy funkcyjnej AD, który będzie odpowiedzialny za nową funkcję mającą na celu zapewnienie koordynacji i działań następczych w odniesieniu do poszczególnych czynności w zakresie gromadzenia danych przewidzianych w rozporządzeniu. Funkcja ta odzwierciedla w szczególności potrzebę lepszego monitorowania zmian rzeczywistych emisji CO ₂ z nowych samochodów osobowych i dostawczych w celu zapewnienia, aby określone w niniejszym wniosku cele dotyczące zwiększonej redukcji emisji zostały rzeczywiście osiągnięte. Ta nowa
--	--

⁴⁰ CA = personel kontraktowy; LA = personel miejscowy; SNE = oddelegowany ekspert krajowy; INT = personel tymczasowy; JPD = młodszy specjalista w delegaturze.

⁴¹ W ramach podziału na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne linie „BA”).

	<p>funkcja zapewni skuteczną i spójną podstawę dla wdrożenia i egzekwowania norm emisji CO₂, a także dla przygotowania wszelkich powiązanych nowych środków z zakresu polityki.</p> <p>Przedmiotowa funkcja obejmuje następujące zadania szczegółowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zapewnienie ogólnej koordynacji poszczególnych działań związanych z gromadzeniem danych, w tym analizy danych i kontroli spójności między różnymi zbiorami danych; • działania następcze w stosunku do jednostek sprawozdawczych (producentów, krajowych organów sprawozdawczych i organów udzielających homologacji typu) oraz współpraca z EEA i JRC; • zapewnienie, aby producenci i państwa członkowskie sprawnie przekazywali dane dotyczące rzeczywistego zużycia paliwa, w tym działania następcze i weryfikacja danych we współpracy z EEA; • analiza danych rzeczywistych, w szczególności w odniesieniu do zmian rozbieżności między emisjami rzeczywistymi a emisjami ustalonymi w ramach homologacji typu, oraz przygotowanie szczegółowych informacji technicznych na potrzeby przyszłych zmian norm emisji CO₂ i prawodawstwa dotyczącego homologacji typu; • przygotowywanie corocznych decyzji Komisji na podstawie danych rzeczywistych; • przygotowanie korekt danych dotyczących zgodności w zakresie CO₂ (dane rejestracyjne) w przypadku stwierdzenia odchyleń podczas procedury weryfikacji pojazdów dopuszczonych do użytku, w tym zapewnienie sprawnego gromadzenia danych z badania dla celów homologacji typu we współpracy z JRC. <p>Drugi dodatkowy urzędnik należący do grupy funkcyjnej AD pomoże w przygotowywaniu nowego sprawozdania z postępów zgodnie z art. 14a, dotyczącego postępów w zakresie dążenia do bezemisyjnej mobilności drogowej, oraz oceny konieczności wprowadzenia ewentualnych dodatkowych środków w celu ułatwienia transformacji.</p>
Personel zewnętrzny	Nie dotyczy

3.2.5. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

- Wniosek/inicjatywa:
 - może zostać w pełni sfinansowany(-a) przez przegrupowanie środków w ramach odpowiedniego działu wieloletnich ram finansowych (WRF).

Nie przewiduje się dodatkowych wydatków operacyjnych. W każdym przypadku ewentualne wydatki zostaną poniesione w ramach środków przydzielonych na program LIFE.

- wymaga zastosowania nieprzydzielonego marginesu środków w ramach odpowiedniego działu WRF lub zastosowania specjalnych instrumentów zdefiniowanych w rozporządzeniu w sprawie WRF.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając działy i linie budżetowe, których ma dotyczyć, odpowiadające im kwoty oraz proponowane instrumenty, które należy zastosować.

- wymaga rewizji WRF.

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając linie budżetowe, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

3.2.6. *Udział osób trzecich w finansowaniu*

Wniosek/inicjatywa:

- nie przewiduje współfinansowania ze strony osób trzecich
- przewiduje współfinansowanie ze strony osób trzecich szacowane zgodnie z poniższymi szacunkami:

Środki w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	2023	2024	2025	2026	2027	Ogółem
Określić organ współfinansujący						
OGÓŁEM środki objęte współfinansowaniem						

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

- Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody.
- Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:
- wpływ na zasoby własne
- wpływ na dochody inne

wskazać, czy dochody są przypisane do linii budżetowej po stronie wydatków

w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Linia budżetowa po stronie dochodów:	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy ⁴²				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artykuł 4 2 9						

W przypadku wpływu na dochody przeznaczone na określony cel należy wskazać linie budżetowe po stronie wydatków, które ten wpływ obejmie.

Nie dotyczy

Pozostałe uwagi (np. metoda/wzór użyte do obliczenia wpływu na dochody albo inne informacje).

Oczekuje się, że opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji, które będą uiszczane przez producentów przekraczających swoje roczne docelowe indywidualne poziomy emisji, staną się źródłem dochodów, i dochody te należy nadal uznawać za dochody budżetu ogólnego UE. Niniejszy wniosek nie powoduje zmiany metody obliczania opłat. Nie ma możliwości oszacowania poziomu dochodów do czasu uzyskania rocznych danych dotyczących postępów producentów w wypełnianiu obowiązujących ich docelowych poziomów emisji.

⁴² W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.