

Bruksela, 10 listopada 2017 r.
(OR. en)

14217/17

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0293 (COD)

CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej, podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU
Data otrzymania:	9 listopada 2017 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2017) 676 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO ₂ z pojazdów lekkich oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 (wersja przekształcona)

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2017) 676 final.

Załącznik: COM(2017) 676 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.11.2017 r.
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 (wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Sektor motoryzacyjny ma szczególne znaczenie dla UE i daje zatrudnienie ponad 12 mln osób w sektorach produkcji, sprzedaży, obsługi technicznej i transportu. Jako część światowego sektora motoryzacyjnego przemysł motoryzacyjny UE stoi obecnie w obliczu zasadniczych zmian. Cyfryzacja i automatyzacja zmieniają tradycyjne procesy produkcyjne. Innowacje w dziedzinie elektrycznych układów napędowych, pojazdów autonomicznych i pojazdów podłączonych do sieci stanowią ważne wyzwania, które mogą dokonać zasadniczych zmian w tym sektorze. Ponadto udział unijnego rynku samochodowego w sprzedaży globalnej zmniejszył się w ostatniej dekadzie z około jednej trzeciej do około 20 %, wywierając na europejski przemysł dodatkową presję i zmuszając go do poszukiwania nowych rynków.

W następstwie porozumienia paryskiego¹ świat zobowiązał się do przejścia na gospodarkę niskoemisyjną. Wiele krajów obecnie wdraża strategię polityczną na rzecz niskoemisyjnego transportu, w tym normy dotyczące pojazdów, często w połączeniu ze środkami mającymi na celu poprawę jakości powietrza. Do chwili obecnej obowiązujące w Europie normy redukcji emisji CO₂ dla samochodów osobowych i vanów stanowiły podstawowe narzędzie wspierające innowacje i inwestycje w technologie niskoemisyjne. Ale dziś, wobec braku bardziej rygorystycznych norm w odniesieniu do okresu po 2020 r. UE ryzykuje utratę wiodącej pozycji technologicznej, w szczególności w odniesieniu do pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, duże postępy osiągają bowiem Stany Zjednoczone, Japonia, Korea Południowa i Chiny.

Chiny niedawno wprowadziły obowiązkowe kwoty w zakresie pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych dla producentów samochodów obowiązujące od 2019 r. W Stanach Zjednoczonych Kalifornia i dziewięć innych stanów z powodzeniem ustanowiły instrument regulacyjny w celu zwiększenia liczby pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych. Strategiczne znaczenie pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych dla producentów samochodów potwierdzają liczne niedawne zapowiedzi, że udział elektrycznych układów napędowych w sprzedaży światowej znacznie wzrośnie w nadchodzących latach. Przemysł motoryzacyjny UE musi się stać światowym liderem w dziedzinie tych nowych technologii, podobnie jak ma to teraz miejsce w przypadku konwencjonalnych technologii samochodowych.

W obecnych ramach prawnych konsumenci w UE nie korzystają z możliwości oszczędzania paliwa. Zgodnie z oceną obecnych rozporządzeń dotyczących emisji CO₂, oszczędności paliwa wynikające ze stosowania norm emisji CO₂ znacznie przewyższają dodatkowe koszty zakupu, jednak oszczędności wydatków na paliwo w całym okresie użytkowania pojazdu były niższe od przewidywanych, głównie z powodu rosnących rozbieżności między cyklem badań a rzeczywistymi emisjami. Gdyby zmniejszono te rozbieżności i w nowych pojazdach montowano urządzenia zapewniające oszczędności paliwa w warunkach rzeczywistych, konsumenci odnieśliby jeszcze większe korzyści.

Opublikowana przez Komisję w lipcu 2016 r. Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej² wyznacza ambitny cel, by do 2050 r. emisje gazów cieplarnianych pochodzące z sektora transportu były o co najmniej 60 % niższe niż w roku 1990, a następnie

¹ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019(01))

² COM(2016) 501 final.

konsekwentnie ograniczane aż do poziomu zerowego. Niezwłocznie należy radykalnie zmniejszyć emisje zanieczyszczeń powietrza pochodzące z transportu. W strategii wyjaśniono również, że należy przyspieszyć wprowadzanie na rynek pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych, aby osiągnąć ich znaczny udział w rynku do 2030 r. oraz by UE obrała długoterminowy kurs na mobilność bezemisyjną.

Pierwszy etap tej strategii wdrożono komunikatem Komisji z maja 2017 r. pt. „Europa w ruchu: Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich”³. Określa się w nim jasno, że celem UE jest zapewnienie, aby w Europie opracowywano, oferowano i produkowano najlepsze niskoemisyjne, połączone i zautomatyzowane rozwiązania w zakresie mobilności, urządzenia i pojazdy w oparciu o najnowocześniejszą infrastrukturę. W komunikacie podkreślono, że UE musi być liderem w kształtowaniu zmian zachodzących w sektorze motoryzacyjnym na poziomie globalnym, opierając się na już poczynionych najważniejszych postępach.

Obecne normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych i vanów do roku 2020/21 przyczyniły się do znacznego zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich⁴. Jednak przy obecnie realizowanych strategiach ograniczenie emisji gazów cieplarnianych nie będzie wystarczające do osiągnięcia do 2030 r. unijnego celu zakładającego co najmniej 40 % redukcję emisji w porównaniu do poziomu z roku 1990. W roku 2015 transport drogowy stanowił źródło 22 % emisji gazów cieplarnianych w UE, przy czym od 1990 r. udział ten stale rośnie. Samochody osobowe i vany odpowiadały za 73 % emisji gazów cieplarnianych z transportu drogowego w 2015 r.

Chociaż sektor transportu znacznie ograniczył emisje zanieczyszczeń powietrza w UE w ciągu ostatnich dziesięcioleci, ma on w dalszym ciągu największy udział w emisji NO_x. Pojazdy bezemisyjne nie tylko przyczyniają się do ograniczenia emisji CO₂ pochodzących z transportu drogowego, ale również przynoszą korzyści w zakresie transportu bezemisyjnego.

W niniejszym wniosku ustala się racjonalne pod względem kosztów docelowe poziomy zmniejszenia emisji CO₂ dla nowych pojazdów lekkich do 2030 r. w połączeniu ze specjalnym mechanizmem zachęt służącym zwiększeniu udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych. Zapewni to utrzymanie przez przemysł motoryzacyjny UE pozycji lidera technologicznego, zwiększając w ten sposób jego konkurencyjność i pobudzając wzrost zatrudnienia. Wniosek zmniejszy także ponoszone przez konsumentów koszty zużycia paliwa. Jednocześnie przyczyni się on do realizacji zobowiązań UE wynikających z porozumienia paryskiego. Mechanizm zachęt służący zwiększeniu udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych przyczyni się w szczególności do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza, a w konsekwencji do poprawy jakości powietrza z korzyściami dla zdrowia publicznego. Uzupełnia on bieżące starania na rzecz rozwiązania problemów dotyczących jakości powietrza na szczeblu miejskim, regionalnym i krajowym.

Dokładniej rzecz ujmując, zapewni on przewidywalność i będzie stanowić wyraźny sygnał dla przemysłu, aby inwestował, stymulował zatrudnienie, promował innowacje i konkurencyjność. Ponadto przyspieszy w UE wprowadzanie pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych oraz rozwój technologii paliwooszczędnych, a zatem zapewni podstawę utrzymania sukcesu przemysłu motoryzacyjnego UE na rynkach światowych. Przy

³ COM(2017) 283 final.

⁴ Ricardo-AEA i TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles (ocena rozporządzeń 443/2009 i 510/2011 w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich), dostępna na stronie internetowej: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

zapewnieniu niezbędnych środków towarzyszących na poziomie unijnym i krajowym oczekuje się inwestycji w infrastrukturę służącą ładowaniu pojazdów.

Nowe specjalne mechanizmy zarządzania zapewnią, aby wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa odpowiadały wartościom, z którymi konsumenci mają do czynienia na drogach. Wniosek zapewnia również sprawiedliwy podział wysiłków pomiędzy producentami.

Niniejszy wniosek stanowi część szerszego pakietu dotyczącego mobilności, który obejmuje działania w zakresie popytu wspierające środki odnoszące się do podaży określone w niniejszym wniosku. Dyrektywa 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów drogowych ma stymulować rynek ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów. Proponowana zmiana zapewnia, by dyrektywa obejmowała wszystkie istotne praktyki w zakresie zamówień publicznych, określała wyraźne, długoterminowe sygnały rynkowe oraz by jej przepisy zostały uproszczone i skutecznie stosowane. Zmiana powinna zwiększyć wkład sektora transportu w zmniejszanie emisji CO₂ i zanieczyszczeń powietrza oraz przyczynić się do konkurencyjności i wzrostu sektora.

W dyrektywie w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych zawarto przepisy dotyczące opracowywania wspólnych norm dla rynku wewnętrznego, wymogów dotyczących odpowiedniej minimalnej infrastruktury rozwijanej w ramach polityki krajowej oraz informowania konsumentów o kompatybilności paliw i pojazdów. Plan działania na rzecz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych określa zestaw zaleceń dotyczących poprawy wdrażania krajowych ram polityki na mocy tej dyrektywy i poprawy planowania i finansowania interoperacyjnej infrastruktury paliw.

Inicjatywa w zakresie baterii powinna się przyczynić do ustanowienia kompletnego łańcucha wartości dla rozwoju i produkcji baterii w UE.

Ponadto w pierwszej połowie 2018 r. Komisja zamierza przedstawić cele w zakresie redukcji emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich.

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

Niniejszy wniosek przyczyni się do realizacji celu strategii ramowej na rzecz unii energetycznej⁵ w zakresie przechodzenia na niskoemisyjną, bezpieczną i konkurencyjną gospodarkę. Przyczyni się też do osiągnięcia celów określonych w unijnych ramach polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030, które obejmują obniżenie krajowych emisji gazów cieplarnianych w UE o co najmniej 40 % w stosunku do poziomów z roku 1990. Zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych w sektorach nieobjętych systemem handlu emisjami, np. w transporcie drogowym, musi wynieść co najmniej 30 % do 2030 r. w porównaniu z rokiem 2005. Komisja zaproponowała cele w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do roku 2030 r. dla państw członkowskich na mocy rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego⁶ obejmującego sektory nieobjęte ETS. Normy emisji CO₂ dla pojazdów lekkich na okres po 2020 r. pomogą państwom członkowskim w osiągnięciu tych celów.

Ponadto system handlu uprawnieniami do emisji (ETS) jako podstawa unijnej polityki przeciwdziałania zmianie klimatu przyczynia się do dekarbonizacji sektora energetycznego,

⁵ COM(2015) 080 final.

⁶ Wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie rocznych wiążących ograniczeń emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie w latach 2021–2030 na rzecz stabilnej unii energetycznej i w celu wywiązania się ze zobowiązań wynikających z porozumienia paryskiego, oraz zmieniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 525/2013 w sprawie mechanizmu monitorowania i sprawozdawczości w zakresie emisji gazów cieplarnianych oraz zgłaszania innych informacji mających znaczenie dla zmiany klimatu, COM(2016) 482 final.

który będzie odgrywać coraz większą rolę w sektorze transportu drogowego wraz ze wzrostem udziału pojazdów elektrycznych.

W ramach 7PR i programu „Horyzont 2020” zapewniono łączne finansowanie w wysokości ponad 1,5 mld EUR w celu wsparcia badań i rozwoju w zakresie baterii, paliw alternatywnych i wszystkich aspektów elektryfikacji pojazdów.

Wniosek Komisji z 2016 r. dotyczący zmienionej dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii (RED II)⁷ ma na celu zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych w sektorze paliw poprzez wprowadzenie na poziomie UE obowiązku, aby dostawcy paliw zapewnili do 2030 r. co najmniej 6,8 % udział paliw niskoemisyjnych i odnawialnych w tym energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych i zaawansowanych biopaliw.

Proponowana zmiana dyrektywy w sprawie eurowiniety przewiduje opłaty na podstawie poziomu emisji, które pozwolą nagradzać najbardziej przyjazne dla środowiska pojazdy i zachęcać do odnowienia parku samochodowego⁸.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Jak podkreślono w niedawno przyjętej odnowionej strategii dotyczącej polityki przemysłowej⁹, nowoczesny i konkurencyjny przemysł motoryzacyjny ma kluczowe znaczenie dla gospodarki UE. Jednak aby utrzymać przywództwo technologiczne i odnosić sukcesy na rynkach światowych, sektor ten będzie musiał przyspieszyć przejście na bardziej zrównoważone technologie i nowe modele biznesowe. Tylko to zapewni Europie posiadanie najbardziej konkurencyjnego, innowacyjnego i zrównoważonego przemysłu w 2030 r. i w kolejnych latach.

Ponadto plan działania na rzecz współpracy sektorowej w zakresie umiejętności¹⁰ ogłoszony przez Komisję w maju 2016 r. obejmuje sektor motoryzacyjny. Umożliwia on składanie wniosków projektowych, aby zaangażować najważniejsze zainteresowane strony ze środowiska partnerów społecznych w celu określenia problemów w zakresie kwalifikacji i umiejętności związanych z realizacją zindywidualizowanych strategii na szczeblu krajowym lub regionalnym oraz rozwiązywania tych problemów.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawę prawną niniejszego wniosku stanowi art. 192 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 przeciwdziałania zmianie klimatu.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych i vanów obowiązują na poziomie UE odpowiednio od 2009 r. i 2011 r. i określają cele do roku 2020/21. Bez dalszych działań w tej

⁷ Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (wersja przekształcona), COM/2016/0767 final.

⁸ Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, COM(2017) 275 final.

⁹ COM(2017) 479 final.

¹⁰ http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848

dziedzinie na szczelbu UE dodatkowe istotne zmniejszenie emisji CO₂ z nowych pojazdów lekkich byłoby prawdopodobnie niewielkie, podobnie jak latach 1995–2006 w UE w przypadku samochodów osobowych. Można by nadal oczekiwać pewnych ograniczeń emisji po 2021 r. ze względu na ciągłe odnawianie istniejącego parku pojazdów nowymi samochodami osobowymi i vanami spełniającymi normy emisji CO₂ na lata 2020/21. Ponieważ jednak oczekuje się dalszego wzrostu działalności transportowej, ogólne ograniczenie emisji CO₂ nie wystarczyłoby do osiągnięcia celu w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych na 2030 r. ani wypełnienia zobowiązań wynikających z porozumienia paryskiego.

Działania UE jest uzasadnione zarówno ze względu na transgraniczne skutki zmiany klimatu, jak i konieczność zachowania jednolitego rynku pojazdów. Bez działań na poziomie UE istniałoby ryzyko wprowadzenia szeregu krajowych programów na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich. Doprowadziłoby to do zróżnicowania poziomów ambicji oraz parametrów konstrukcyjnych, które wymagałyby różnych rozwiązań technologicznych i konfiguracji pojazdów, zmniejszając korzyści skali. Inicjatywy wyłącznie krajowe i lokalne prawdopodobnie byłyby mniej skuteczne, ponieważ ze względu na ryzyko niespójności prowadziłyby do rozdrobnienia rynku wewnętrznego.

Ponieważ producenci posiadają różne udziały w rynku pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich, zostaliby dotknięci odmiennymi przepisami krajowymi w różnym stopniu, co mogłoby spowodować zakłócenia konkurencji. Zwiększyłoby to ponoszone przez producentów koszty związane z przestrzeganiem przepisów, a także osłabiłoby motywację do opracowywania paliwooszczędnych samochodów osobowych i vanów ze względu na fragmentację europejskiego rynku.

Dodatkowe koszty wynikające z braku wspólnych norm i wspólnych rozwiązań technicznych byłyby ponoszone zarówno przez dostawców komponentów, jak i producentów pojazdów. Ostatecznie ponieśliby je jednak konsumenci, którzy, bez skoordynowanych działań UE, ponosiliby wyższe koszty pojazdu zapewniającego taki sam poziom zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych.

- **Proporcjonalność**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności, ponieważ nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia wyznaczonych celów. Wniosek ustanawia nowe normy w sposób racjonalny pod względem kosztów w celu osiągnięcia wymaganego zmniejszenia emisji CO₂ z samochodów osobowych i vanów zgodnie z uzgodnionymi ramami polityki klimatyczno-energetycznej UE do roku 2030, a jednocześnie zapewnia sprawiedliwy podział wysiłków między producentami.

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ niniejszy wniosek stanowi przekształcenie dwóch obowiązujących rozporządzeń, rozporządzenie jest jedynym właściwym instrumentem.

Technika przekształcenia umożliwia w tym przypadku połączenia dwóch w znacznej mierze podobnych wcześniejszych rozporządzeń w jeden tekst legislacyjny, który wprowadza pożądane zmiany, konsoliduje je z niezmienionymi przepisami wcześniejszych aktów i uchyla te akty. Proponowane przekształcenie rozporządzenia jest zgodne ze zobowiązaniem Komisji w ramach porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa¹¹.

¹¹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

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

• Oceny *ex post*/kontrole sprawności obowiązującego prawodawstwa

Dogłębna ocena obowiązujących przepisów została przeprowadzona w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT). Zakończono ją w kwietniu 2015 r. i opublikowano sprawozdanie końcowe konsultantów¹².

W sprawozdaniu oceniono rozporządzenia w odniesieniu do celów założonych w pierwotnym prawodawstwie. Stwierdzono, że rozporządzenia są nadal aktualne i zasadniczo spójne oraz że zapewniły duże oszczędności emisji, a jednocześnie były bardziej opłacalne dla osiągnięcia wytyczonych celów, niż początkowo zakładano. Wytworzyły one również znaczną wartość dodaną dla UE, czego nie można by było osiągnąć w takim samym stopniu przy zastosowaniu środków krajowych.

Główne wnioski z oceny były następujące:

- Rozporządzenia są wciąż ważne i zachowują ważność w odniesieniu do okresu po 2020 r.
- Rozporządzenia te były bardziej skuteczne w zmniejszaniu emisji CO₂ niż wcześniejsze dobrowolne porozumienia z przemysłem.
- Szacuje się, że rozporządzenie w sprawie emisji CO₂ z samochodów osobowych przyczyniło się do 65–85 % redukcji spalin osiągniętej po jego wprowadzeniu. W odniesieniu do lekkich pojazdów użytkowych rozporządzenie odegrało istotną rolę w przyspieszaniu zmniejszania emisji.
- Skutki dla konkurencyjności i innowacji wydają się ogólnie pozytywne, przy czym nie zaobserwowano żadnych objawów występowania zakłóceń konkurencji.
- W sprawozdaniu z oceny podkreślono następujące niedociągnięcia:
 - Cykl badania NEDC nie odzwierciedla należycie rzeczywistych emisji i istnieje coraz większa rozbieżność pomiędzy emisjami w cyklu badań a rzeczywistymi emisjami, co zmniejszyło korzyści wynikające z rozporządzeń.
 - W rozporządzeniach nie bierze się pod uwagę emisji wynikających z produkcji paliw ani związanych z produkcją i złomowaniem pojazdu.
 - Niektóre elementy projektu (warunki) rozporządzeń prawdopodobnie miały wpływ na ich skuteczność. W szczególności stosowanie masy jako parametru użyteczności penalizuje redukcję masy jako opcję zmniejszenia emisji.
- Rozporządzenia przyczyniły się do wygenerowania korzyści gospodarczych netto dla społeczeństwa.
- Koszty ponoszone przez producentów były znacznie niższe, niż pierwotnie zakładano, ponieważ technologie redukcji emisji okazały się, ogólnie rzecz biorąc, mniej kosztowne, niż się spodziewano.
- Oszczędności wydatków na paliwo w całym cyklu użytkowania pojazdów przekraczają początkowe koszty produkcji, lecz były niższe od przewidywanych,

¹² Ricardo-AEA i TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles (ocena rozporządzeń 443/2009 i 510/2011 w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich), dostępna na stronie internetowej: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

głównie z powodu rosnących rozbieżności między cyklem badań i rzeczywistymi emisjami.

- Rozporządzenia są w dużej mierze spójne wewnętrznie oraz wzajemnie.
- Odstępstwa dla producentów niszowych, superjednostki i okres stopniowego wprowadzania (samochody osobowe) stanowią warunki, które mogą osłabić rozporządzenia, ale w ograniczonym stopniu.
- Harmonizacja rynku stanowi najważniejszy aspekt unijnej wartości dodanej i jest mało prawdopodobne, by nieskoordynowane działania były równie skuteczne. Rozporządzenia zapewniają wspólne wymagania, a tym samym ograniczają koszty dla producentów i gwarantują pewność prawa.
- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Komisja zgromadziła opinie zainteresowanych stron, wykorzystując:

- konsultacje publiczne online od 20 lipca do 28 października 2016 r.;
- warsztaty dla zainteresowanych stron (24 marca 2017 r.) w celu przedstawienia wyników konsultacji publicznych;
- warsztaty dla zainteresowanych stron poświęcone zatrudnieniu i umiejętnościom (26 czerwca 2017 r.);
- spotkania z właściwymi stowarzyszeniami branżowymi reprezentującymi producentów samochodów, dostawców materiałów i części oraz dostawców paliw;
- dwustronne spotkania z władzami państw członkowskich, producentami pojazdów, dostawcami, partnerami społecznymi i organizacjami pozarządowymi;
- stanowiska przedstawione przez zainteresowane strony lub państwa członkowskie.

Streszczenie konsultacji z zainteresowanymi stronami przedstawiono w załączniku 2 do oceny skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi.

Główne wyniki konsultacji z zainteresowanymi stronami można podsumować następująco: W odniesieniu do poziomów docelowych producenci samochodów osobowych i vanów w zasadzie popierają mniej ambitne poziomy docelowe na 2030 r. niż organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska i transportem oraz organizacje konsumenckie, które opowiadają się za bardziej ambitnymi docelowymi poziomami w odniesieniu do lat 2025 i 2030. Jeżeli chodzi o podział wysiłków, producenci popierają krzywą wartości granicznych opartą na masie, natomiast organizacje pozarządowe zajmujące się ochroną środowiska i transportem oraz organizacje konsumenckie opowiadają się za stosowaniem powierzchni postojowej jako parametru użyteczności. Podczas gdy przemysł motoryzacyjny jest w zasadzie przeciwny mandatowi dotyczącemu pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych, producenci baterii i energii elektrycznej, inwestorzy w infrastrukturę, wiele miast europejskich stojących w obliczu problemów związanych z jakością powietrza, a także większość organizacji pozarządowych zajmujących się ochroną środowiska i transportem wzywają do takiego podejścia. Organizacje konsumenckie zachowują neutralne stanowisko w sprawie zachęt dotyczących pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Ocena skutków opiera się na danych zgromadzonych w ramach oceny istniejących rozporządzeń¹³.

W odniesieniu do ilościowej oceny skutków gospodarczych, społecznych i środowiskowych sprawozdanie z oceny skutków opiera się na specjalnym zbiorze krzywych kosztów obejmujących szeroki wachlarz najnowocześniejszych technologii w zakresie zmniejszania emisji CO₂ z samochodów osobowych i vanów oraz zestawie modeli. Opracowano szereg scenariuszy w ramach modelu PRIMES-TREMOVE w zakresie prognozy rozwoju sektora transportu drogowego. Analiza ta została uzupełniona przez zastosowanie innych narzędzi modelowania, takich jak GEM-E3 i E3ME (w odniesieniu do skutków makroekonomicznych), jak i modelu JRC DIONE z nowo opracowanymi elementami oceny skutków na poziomie (kategorii) producenta.

Dane dotyczące emisji gazów cieplarnianych i innych właściwości parku nowych pojazdów lekkich zaczerpnięto z rocznych sprawozdań z monitorowania przekazanych przez państwa członkowskie i zebranych przez Europejską Agencję Środowiska (EEA) na podstawie rozporządzeń nr 443/2009 i 510/2011 w sprawie emisji CO₂ z lekkich pojazdów użytkowych.

Oprócz prowadzenia konsultacji z zainteresowanymi stronami zebrano dodatkowe informacje za pośrednictwem kilku badań wspierających zleconych wykonawcom zewnętrznym, zwłaszcza w odniesieniu do takich kwestii jak:

- dostępne technologie, które można zastosować w odpowiednim okresie czasu do zmniejszenia emisji CO₂ z nowych pojazdów lekkich, jak również ich skuteczność i koszty;
- elementy potencjalnie wpływające na konkurencyjność przemysłu i zatrudnienie;
- coraz większa różnica między emisjami w trakcie badań i emisjami w rzeczywistych warunkach jazdy oraz przyczyniające się do tego czynniki;
- wpływ różnych rozwiązań prawnych, wskaźników regulacyjnych i możliwych elementów projektu (warunków);
- wpływ na emisję gazów cieplarnianych i substancji zanieczyszczających.

Wykaz badań przedstawiono w załączniku 1 do oceny skutków towarzyszącej niniejszemu wnioskowi.

- **Ocena skutków**

Ocena skutków towarzysząca niniejszemu wnioskowi została przygotowana i opracowana zgodnie z obowiązującymi wytycznymi lepszego stanowienia prawa, a Rada ds. Kontroli Regulacyjnej wydała w dniu 13 października 2017 r. pozytywną opinię z zastrzeżeniami.

W ostatecznej wersji uwzględniono poprawki zaproponowane przez radę. Dotyczą one: 1) opisu powiązań z innymi inicjatywami politycznymi UE, zwłaszcza z szerszymi pakietami dotyczącymi mobilności przedstawionymi przez Komisję; 2) wyjaśnienia głównych przeszkód utrudniających wprowadzanie pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych oraz sposobu, w jaki proponowane rozporządzenie przyczyniłoby się do ich rozwiązania; 3) wyjaśnienia problemów związanych z konkurencyjnością przemysłu UE, w szczególności w

¹³ Ricardo-AEA i TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO₂ emissions from light-duty vehicles (ocena rozporządzeń 443/2009 i 510/2011 w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich), dostępna na stronie internetowej: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

odniesieniu do ryzyka utraty wiodącej pozycji technologicznej oraz sposobu rozwiązania tego problemu przez proponowane rozporządzenie; 4) określenia podstawowych kompromisów związanych z daną decyzją polityczną; 5) oceny obciążeń regulacyjnych oraz potencjału uproszczenia.

Warianty strategiczne

Warianty strategiczne przeanalizowane w ocenie skutków są pogrupowane w odniesieniu do pięciu głównych elementów, które mają zaradzić stwierdzonym problemom i osiągnąć cele polityki.

1) Cele (poziom, harmonogram i wskaźnik)

Oceniono różne poziomy docelowe na okres do 2030 r., zapewniające osiągnięcie redukcji 10 %–40 % w 2030 r. w porównaniu do średniego docelowego poziomu emisji dla unijnego parku samochodów osobowych na 2021 r. i docelowego poziomu dla vanów na 2020 r. Oceniono również dwa warianty odzwierciedlające poziomy docelowe wskazane przez Parlament Europejski, które Komisja zobowiązała się przeanalizować podczas negocjacji w 2014 r.

W odniesieniu do harmonogramu celów rozważane warianty obejmowały określenie celu jedynie na 2030 r., określenie celów na lata 2025 i 2030, a także określenie celów rocznych dla każdego z lat 2022–2030. Jeśli chodzi o wskaźnik wyrażający wartość docelową, rozważane warianty obejmowały obecne podejście oparte na emisjach z rury wydechowej („tank-to-wheel”), jak również rozwiązania alternatywne („well-to-wheel”, emisje wchłoniętych gazów, procentowe uwzględnienie przebiegu).

Preferowanym wariantem w odniesieniu do poziomów docelowych jest określenie nowych docelowych poziomów emisji CO₂ dla unijnego parku pojazdów na poziomie o 30 % niższym w 2030 r. w porównaniu z 2021 r., zarówno w odniesieniu do samochodów osobowych, jak i vanów.

Preferowanym wariantem wskaźnika poziomów emisji jest utrzymanie podejścia „tank-to-wheel” (TTW) z celami ustalonymi w g CO₂/km dla ważonej na podstawie sprzedaży średniej wielkości parku pojazdów, ponieważ podejście to jest w pełni spójne z innymi instrumentami polityki, a zmiany wskaźnika nie przyniosłyby większych korzyści. Preferowanym wariantem w odniesieniu do harmonogramu celów jest ustalenie nowych docelowych poziomów emisji CO₂ dla samochodów osobowych i vanów obowiązujących od 2025 r. i bardziej rygorystycznych celów mających zastosowanie od 2030 r. w celu zapewnienia osiągnięcia do 2030 r. wymaganej skumulowanej redukcji emisji CO₂, aby przyczynić się do osiągnięcia celów określonych w ramach rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego. Takie podejście zapewni również jasny i wczesny sygnał dla inwestycji w pojazdy niskoemisyjne i bezemisyjne.

2) Podział wysiłków

W ramach obowiązujących rozporządzeń do określania docelowego indywidualnego poziomu emisji dla indywidualnych producentów stosuje się linię wartości granicznych, począwszy od docelowych poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów. Ta krzywa liniowa określa związek między emisjami CO₂ i masą pojazdu w stanie gotowym do jazdy.

Oprócz obecnego podejścia w ocenie skutków rozważono następujące warianty: zmianę nachylenia linii wartości granicznej, stosowanie innego parametru użyteczności (np. powierzchni postojowej) lub niestosowanie parametru użyteczności (taka sama redukcja lub taki sam poziom docelowy dla wszystkich producentów).

Preferowanym wariantem określania docelowych poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów w odniesieniu do poszczególnych producentów począwszy od 2025 r. jest stosowanie krzywej wartości granicznych i uzależnienie indywidualnych poziomów docelowych dla danego producenta od średniej masy próbnej WLTP pojazdów i nachylenia krzywej zapewniającego równorzędne wysiłki producentów w zakresie ograniczenia emisji.

3) Zachęty dotyczące pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych (definicje i typy zachęt)

Stosując różne definicje pojazdów niskoemisyjnych, w ocenie skutków rozważono dwa różne rodzaje szczególnych zachęt dotyczących pojazdów bezemisyjnych (ZEV) i niskoemisyjnych (LEV):

- *Wiążący mandat:* Taki sam udział ZEV/LEV byłby wymagany od wszystkich producentów.
- *System przydzielania:* Zachęta ta uwzględniałaby przy określaniu docelowych indywidualnych poziomów emisji CO₂ udział ZEV/LEV w ofercie danego producenta. Producent przekraczający określony poziom odniesienia ZEV/LEV byłby nagradzany mniej rygorystycznym docelowym poziomem emisji CO₂.
- Dla każdego z tych dwóch rodzajów rozważano różne mandaty/poziomy odniesienia.

Preferowanym wariantem w odniesieniu do mechanizmu zachęty dotyczącego LEV/ZEV jest system przydzielania jednostek.

4) Elementy wdrożenia racjonalnego pod względem kosztów

Oceniono różne elementy, które umożliwiają racjonalne pod względem kosztów wdrażanie. Obejmują one środki uwzględnione już w obowiązujących rozporządzeniach, takie jak innowacje ekologiczne, tworzenie grup producentów i odstępstwa. Ponadto rozpatrzono nowe elementy, takie jak handel, a także przenoszenie i pożyczanie.

Preferowanym wariantem jest utrzymanie przepisów dotyczących innowacji ekologicznych przy rozszerzeniu zakresu o systemy klimatyzacji i zezwolenie na zmianę pułapu 7 g/km, aby utrzymać przepisy dotyczące grup producentów przy jednoczesnym wyjaśnieniu, w jaki sposób producenci mogą tworzyć otwarte grupy, niewprowadzenie możliwości handlu ani przenoszenia czy pożyczania przydziału jednostek uprawnień do emisji CO₂ oraz rezygnacja z możliwości przyznawania odstępstw dla producentów niszowych.

5) Zarządzanie

Skuteczność celów w zakresie redukcji emisji CO₂ w rzeczywistości zależy z jednej strony od reprezentatywności procedury badania w odniesieniu do przeciętnych rzeczywistych warunków jazdy, a z drugiej strony od stopnia, w jakim pojazdy wprowadzone do obrotu są zgodne z pojazdami referencyjnymi badanymi podczas homologacji typu. W tym kontekście w zaleceniu Parlamentu Europejskiego w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym podkreślono, że mechanizmy nadzoru rynku mają zasadnicze znaczenie dla utrzymania niezawodnego i wiarygodnego systemu.

W tych okolicznościach i zgodnie z zaleceniami mechanizmu doradztwa naukowego (SAM) rozważono kilka wariantów. Pierwszy z nich to gromadzenie, publikowanie i monitorowanie danych dotyczących rzeczywistego zużycia paliwa uzyskanych dzięki zobowiązaniu producentów do wyposażania nowych pojazdów w znormalizowane „urządzenia mierzące zużycie paliwa” w ramach przepisów dotyczących homologacji typu. Drugi wariant,

dotyczący środków nadzoru rynku, jest rozpatrywany w kontekście zgodności produkcji i kontroli zgodności w eksploatacji.

Preferowanym wariantem jest uprawnienie Komisji do umożliwienia (i) gromadzenia, publikowania i monitorowania danych dotyczących rzeczywistego zużycia paliwa i zobowiązanie do zgłaszania odstępstw związanych z mechanizmem korekty oraz (ii) korygowania zgłoszonych wartości poziomu emisji CO₂ w przypadku wystąpienia niezgodności wykrytych w wyniku lepszego nadzoru rynku.

Streszczenie oceny skutków: SWD(2017) 650

Opinia Rady ds. Kontroli Regulacyjnej: SEC(2017) 476

- **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 ocenie skutków przeanalizowano również, w jaki sposób można uprościć przepisy i ograniczyć niepotrzebne koszty administracyjne.

Producenci odpowiedzialni za mniej niż 1 000 nowo rejestrowanych pojazdów rocznie, w wielu przypadkach MŚP, są zwolnieni z obowiązku przestrzegania indywidualnych docelowych poziomów emisji CO₂. Wyłączenia *de minimis* zmniejszają koszty zgodności i koszty administracyjne dla małych producentów. Ułatwiają także wejście na rynek nowym producentom, nie mając przy tym znaczącego wpływu na ogólne zmniejszenie emisji CO₂ całego unijnego parku pojazdów.

Ponadto we wniosku utrzymano kilka elementów umożliwiających racjonalne pod względem kosztów wdrażanie, takich jak tworzenie grup producentów, które obniżają ponoszone przez producentów koszty przestrzegania przepisów.

System przydzielania w odniesieniu do pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych nie stwarzałby dodatkowych obciążeń administracyjnych. Skreślenie odstępstwa dla producentów niszowych zmniejszy obciążenie administracyjne.

Nie przewiduje się zmian w systemie zgodności i poziomie grzywnien. Skutki wariantów dotyczących zarządzania będą zależeć od konkretnych środków wykonawczych.

- **Prawa podstawowe**

Wniosek został przygotowany z poszanowaniem praw podstawowych i zasad uznanych w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie wymaga dodatkowych środków finansowych.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

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

Wniosek opiera się na procedurze corocznej sprawozdawczości i monitorowania, którą ustanowiono na mocy obowiązujących rozporządzeń. W celu oceny przestrzegania przez producentów swoich rocznych indywidualnych docelowych poziomów emisji państwa

członkowskie każdego roku przekazują Komisji dane dotyczące wszystkich nowo zarejestrowanych samochodów osobowych i vanów. Poza homologowanymi wartościami emisji CO₂ i masy monitoruje się szereg innych istotnych danych, w tym rodzaj paliwa i ograniczenie emisji CO₂ dzięki zastosowaniu innowacji ekologicznych.

Komisja, wspierana przez Europejską Agencję Środowiska (EEA), publikuje co roku dane dotyczące monitorowania za poprzedni rok kalendarzowy, w tym obliczenia dotyczące indywidualnych poziomów emisji CO₂ swoistych dla producentów. Producenci mają możliwość zgłaszania błędów w danych wstępnych przedstawionych przez państwa członkowskie. Ten ugruntowany system monitorowania stanowi ważną podstawę monitorowania skutków prawodawstwa.

W celu wzmocnienia aspektów zarządzania systemem monitorowania w ocenie skutków rozważono możliwość uwzględniania, w ramach kontroli zgodności producenta, czy emisje użytkowanych pojazdów są zgodne z homologowanymi wartościami CO₂.

Oprócz procedury oceny zgodności, w ocenie skutków określono wykaz podstawowych wskaźników do monitorowania określonych celów polityki, których osiągnięcie ma umożliwić wniosek. Uzupełnia je zestaw celów operacyjnych i wskaźników.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Artykuł 1 – Przedmiot i cele

Artykuł ten określa docelowe poziomy emisji CO₂ dla unijnego parku pojazdów mające zastosowanie do nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych w latach 2020, 2025 i 2030. Rozporządzenie ma być stosowane od 2020 r. w celu zapewnienia spójnego przejścia do nowego docelowego systemu, począwszy od roku 2025. W związku z tym obejmuje ono już istniejące docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów na 2020 r. wynoszące 95 g/km (oparte na NEDC) dla samochodów osobowych oraz 147 g/km (oparte na NEDC) dla lekkich pojazdów użytkowych, a także nowe poziomy docelowe na lata 2025 i 2030.

Począwszy od 2021 r., docelowe indywidualne poziomy emisji będą oparte na nowej procedurze badania emisji – światowej zharmonizowanej procedurze badania pojazdów lekkich (WLTP). W związku z tym docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów na 2025 i 2030 r. są wyrażone jako procentowe wartości redukcji emisji w porównaniu ze średnią docelowych indywidualnych poziomów emisji na 2021 r. ustaloną dla każdego producenta zgodnie z sekcją 4 załącznika I.

Artykuł 2 – Zakres stosowania

W artykule tym zdefiniowano kategorie pojazdów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia poprzez odniesienie do przepisów dotyczących homologacji typu. Wyjaśnia się w nim także, że wyłączenie *de minimis* mające zastosowanie do producentów odpowiedzialnych za mniej niż 1 000 nowo rejestrowanych pojazdów rocznie nie powinno mieć zastosowania w przypadku, gdy producent podlegający takiemu wyłączeniu występuje jednak o odstępstwo i uzyskuje je.

Artykuł 3 – Definicje

Dodano nowe definicje „docelowych poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów”, „pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych” oraz „masy próbnej”.

Artykuł 4 – Docelowe indywidualne poziomy emisji

Artykuł ten określa ogólny obowiązek producenta dotyczący zapewnienia, aby średni poziom emisji CO₂ jego parku nowo zarejestrowanych pojazdów w danym roku kalendarzowym nie przekraczał jego docelowego indywidualnego poziomu emisji rocznych. Docelowy poziom jest swoisty dla producenta i jest obliczany jako funkcja obowiązujących docelowych poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów, krzywej wartości granicznych, średniej masy parku pojazdów danego producenta oraz masy odniesienia (M_0 lub TM_0). Masę oblicza się na podstawie masy w stanie gotowym do jazdy do 2024 r. włącznie. Od 2025 r. należy stosować masę próbną pojazdu, która jest bliższa rzeczywistej masie gotowego pojazdu. Wzory do obliczenia docelowych indywidualnych poziomów emisji w okresie od 2020 do 2030 r. są określone w częściach A i B załącznika I. Obliczenia docelowych poziomów mające zastosowanie w latach 2020–2024 określono w obowiązującym prawodawstwie.

Począwszy od 2025 r., docelowy indywidualny poziom emisji dla producenta oblicza się z uwzględnieniem udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku pojazdów producenta. Do obliczenia tego udziału pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne należy uwzględniać w oparciu o emisje ważone każdego pojazdu. Jeżeli udział przekracza wartość odniesienia dla całego unijnego parku pojazdów, producent korzysta z wyższego docelowego indywidualnego poziomu emisji.

W przypadku lekkich pojazdów użytkowych wprowadza się rozróżnienie w podziale wysiłków między producentami lekkich pojazdów użytkowych o średniej masie próbnej przekraczającej średnią masę odniesienia (TM_0) a producentami lekkich pojazdów użytkowych o średniej masie próbnej niższej od średniej masy odniesienia (TM_0). W przypadku pierwszej grupy nachylenie krzywej wartości granicznych jest niezmiennie w czasie, a w drugim przypadku stosuje się takie samo podejście jak w przypadku samochodów osobowych, tj. nachylenie jest modyfikowane zgodnie z docelowym poziomem emisji dla unijnego parku pojazdów.

Artykuł 5 – Superjednostki w odniesieniu do docelowego poziomu emisji wynoszącego 95 g CO₂/km dla samochodów

Przepis ten pozostał bez zmian i stosuje się go do 2022 r. włącznie.

Artykuł 6 – Grupy producentów

Przepisy dotyczące tworzenia grup producentów dla przedsiębiorstw powiązanych i niezależnych producentów pozostają niezmienione. Dodano jednak upoważnienie dla Komisji w celu doprecyzowania warunków zawieranych między niezależnymi producentami umów powołujących grupy producentów, w szczególności w odniesieniu do reguł konkurencji.

Artykuł 7 – Monitorowanie i sprawozdawczość

Przepisy ogólne w zakresie monitorowania danych z państw członkowskich dotyczących CO₂ pozostają niezmienione. Wzmocniono jednak nałożony na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia wysokiej jakości danych oraz współpracy z Komisją.

Wprowadza się mechanizm w celu uwzględnienia do celów monitorowania odchyłeń stwierdzonych w emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów w porównaniu do wartości podanych w homologacji typu. Mechanizm ten opiera się na propozycji wprowadzenia procedury kontroli zgodności eksploatacyjnej wartości emisji CO₂ w przepisach dotyczących homologacji typu. Organy udzielające homologacji typu powinny zgłaszać wszelkie wykryte odchylenia, a Komisja powinna wziąć je pod uwagę, sprawdzając przestrzeganie przez producentów zgodności z przyjętymi celami. Przepis ten zawiera upoważnienie Komisji do określenia szczegółów tej procedury w drodze aktu wykonawczego.

Artykuł 8 – Opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji

W artykule tym określono wzór służący do obliczania kar finansowych w przypadku, gdy producent przekracza docelowy poziom emisji. Utrzymana jest określona w obowiązujących rozporządzeniach opłata z tytułu przekroczenia poziomu emisji w wysokości 95 euro/g CO₂/km.

Artykuł 9 – Publikacja wyników osiągniętych przez producentów

Artykuł ten wymienia dane, które Komisja publikuje w odniesieniu do zgodności producentów z docelowym poziomem emisji rocznych (tj. coroczną decyzję dotyczącą monitorowania). Do publikowanych parametrów dodano masę próbną w związku z jej wykorzystaniem jako parametru użyteczności, począwszy od 2025 r.

Artykuł 10 – Odstępstwo dla niektórych producentów

Utrzymano możliwości występowania drobnych producentów (tj. producentów odpowiedzialnych za 1 000–10 000 rejestracji w przypadku samochodów osobowych i 1 000–22 000 rejestracji w przypadku vanów) z wnioskiem o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji.

Dla producentów niszowych, tj. producentów odpowiedzialnych za 10 000–300 000 nowych zarejestrowanych pojazdów, pozostaje możliwość skorzystania z odstępstwa od docelowego poziomu 95 g CO₂/km. Począwszy od 2025 r., ta grupa producentów będzie jednak musiała przestrzegać docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z załącznikiem I.

Artykuł 11 – Innowacje ekologiczne

Producenci mogą nadal korzystać z niższych średnich emisji, wyposażając swoje pojazdy w innowacje ekologiczne homologowane zgodnie z tym artykułem. W celu uwzględnienia zmian w zakresie ograniczenia emisji wynikającego ze stosowania innowacji ekologicznych, które mogą wystąpić w wyniku zmian w regulacyjnej procedurze badań, dodano upoważnienie Komisji do dostosowania pułapu redukcji emisji CO₂ wynoszącego 7 g CO₂, który producent może uwzględniać, żeby ograniczyć swoje średnie emisje. Upoważnienie to powinno mieć zastosowanie począwszy od 2025 r.

Kryteria kwalifikowalności do uznania za innowację ekologiczną pozostają niezmienione do 2024 r. włącznie. Od 2025 r. usunięcie odniesienia do środków zintegrowanego podejścia umożliwi kwalifikowanie mobilnych urządzeń klimatyzacyjnych jako innowacji ekologicznych.

Artykuł 12 – Emisja CO₂ i zużycie energii w warunkach rzeczywistych

Artykuł ten przewiduje upoważnienie Komisji do monitorowania i oceny reprezentatywności procedury badań WLTP w odniesieniu do warunków rzeczywistych oraz zapewnienie informowania społeczeństwa o zmianach tej reprezentatywności w czasie.

W tym celu Komisja powinna posiadać uprawnienia do wymagania gromadzenia i zgłaszania rzeczywistych danych przez państwa członkowskie i producentów.

Artykuł 13 – Dostosowania M_0 i TM_0

Wysiłek w zakresie zmniejszania emisji CO₂ jest podzielony między producentów na podstawie średniej masy parku pojazdów w określonym przedziale czasu. Ta wartość odniesienia jest wyrażona jako M_0 lub TM_0 w zależności od tego, czy stosuje się masę w stanie gotowym do jazdy (M) czy masę próbną pojazdu (TM). W przepisie doprecyzowano proces dostosowywania wartości masy odniesienia w celu zapewnienia, aby docelowe indywidualne poziomy emisji w dalszym ciągu odzwierciedlały docelowy poziom emisji dla uniijnego parku pojazdów. Począwszy od 2025 r., częstotliwość tych dostosowań należy

zwiększyć z jednego na trzy lata do jednego na dwa lata. Częstsze dostosowanie umożliwi zmiany średniej masy próbnej i wcześniejsze uwzględnienie ich wpływu na pozycję producentów na krzywej wartości granicznych.

Artykuł 14 – Monitorowanie i sprawozdawczość

Artykuł ten zawiera wymóg, aby Komisja przedstawiła sprawozdanie w sprawie skuteczności niniejszego rozporządzenia, w stosownych przypadkach wraz z wnioskiem ustawodawczym. Sprawozdanie ma być przedłożone w 2024 r. w celu dostosowania go do przepisów dotyczących przeglądów i sprawozdawczości zaproponowanych w ramach rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego oraz dyrektywy w sprawie handlu uprawnieniami do emisji.

Ponadto w artykule tym utrzymano przepisy dotyczące przeglądu procedury badań homologacyjnych, a także upoważnienia do uwzględniania zmian w regulacyjnej procedurze badań.

Artykuły 15 i 16 – procedura komitetowa i przekazanie uprawnień

Są to standardowe przepisy dotyczące procedury komitetowej i przekazania uprawnień.

Artykuł 17 Zmiana rozporządzenia (WE) nr 715/2007

Zmiana ta ma na celu wprowadzenie podstawy prawnej w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 (rozporządzenie w sprawie homologacji typu w zakresie emisji Euro 5/6) umożliwiającej Komisji ustanowienie procedury dotyczącej zgodności eksploatacyjnej w celu kontroli emisji CO₂. Procedura ta ma zasadnicze znaczenie dla skutecznego nadzoru rynku w odniesieniu do systemu homologacji typu i wartości emisji CO₂ stosowanych w celu osiągnięcia zgodności z docelowymi poziomami.

Artykuł 18 i 19 – Uchylenie i wejście w życie

Rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 tracą moc z dniem 1 stycznia 2020 r. Wejście w życie powinno nastąpić w ciągu 20 dni od publikacji aktu.

Załączniki I–V

Załącznik I: określa wzory do obliczania rocznych docelowych indywidualnych poziomów emisji, z którymi muszą być zgodne średnie poziomy emisji parków nowo zarejestrowanych pojazdów danych producentów. Część A dotyczy samochodów osobowych, a część B dotyczy lekkich pojazdów użytkowych.

Załączniki II i III: Załączniki te określają parametry danych uzyskanych w wyniku monitorowania, które są wymagane do obliczania wartości docelowych i sprawdzania zgodności z tymi wartościami. Załącznik III – obejmujący lekkie pojazdy użytkowe – odnosi się również do konieczności uwzględnienia specyfiki pojazdów, które są homologowane w wielu etapach.

Załącznik IV: Załącznik ten zawiera wykaz aktów prawnych objętych przekształceniem, tj. dwóch podstawowych rozporządzeń (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 wraz z ich odpowiednimi aktami zmieniającymi.

Załącznik V: Tabela korelacji

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

określające normy emisji  dla nowych samochodów osobowych i  dla nowych lekkich ~~samochodów dostawczych~~ pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich ⇒ oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 ⇐ (wersja przekształcona)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009¹⁴ i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011¹⁵ zostały kilkakrotnie znacząco zmienione. Ze względu na konieczność dalszych zmian, dla zachowania przejrzystości rozporządzenia te należy przekształcić.
- (2) Niniejsze rozporządzenie powinno być stosowane od dnia 1 stycznia 2020 r. w celu zapewnienia spójnego i skutecznego przejścia w następstwie przekształcenia i uchylenia rozporządzeń (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011. Należy jednak

¹⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1).

¹⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych (Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1).

utrzymać normy emisji CO₂ i warunki ich osiągnięcia określone w tych rozporządzeniach bez zmian do 2024 r.

↓ 443/2009 motyw 1

~~Celem niniejszego rozporządzenia jest ustalenie norm emisji dla nowych samochodów osobowych zarejestrowanych we Wspólnocie, co stanowi część zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych, przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego.~~

↓ 510/2011 motyw 1
(dostosowany)

~~Celem Ramowej konwencji ONZ w sprawie zmian klimatu, która została zatwierdzona w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 94/69/WE¹⁶, jest osiągnięcie stabilizacji stężeń gazów cieplarnianych w powietrzu na poziomie, który zapobiega groźnej antropogenicznej ingerencji w system klimatyczny. Aby osiągnąć ten cel, wzrost średniej rocznej temperatury na powierzchni Ziemi w skali światowej nie powinien przekroczyć 2 stopni Celsjusza w stosunku do poziomów sprzed epoki przemysłowej. Czwarte sprawozdanie z oceny przygotowane przez Międzyrządowy Zespół do spraw Zmiany Klimatu (IPCC) pokazuje, że aby osiągnąć ten cel, rok 2020 musi być ostatnim rokiem wzrostu emisji gazów cieplarnianych w skali światowej. Na spotkaniu w dniach 8-9 marca 2007 r. Rada Europejska zdecydowanie zobowiązała się do zmniejszenia do 2020 r. łącznych emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie o co najmniej 20 % w porównaniu z poziomami z 1990 r., oraz o 30 % pod warunkiem, że inne kraje rozwinięte zobowiążą się do porównywalnego zmniejszenia emisji, a bardziej zaawansowane gospodarczo kraje rozwijające się wniosą wkład odpowiadający ich możliwościom.~~

↓ nowy

- (3) Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej¹⁷ określa jasny cel: do połowy stulecia emisje gazów cieplarnianych z sektora transportu należy zmniejszyć do poziomu niższego o co najmniej 60 proc. od poziomu z roku 1990, a następnie dalej konsekwentnie ograniczać aż do poziomu zerowego. Emisje szkodliwych dla zdrowia zanieczyszczeń powietrza pochodzące z transportu muszą niezwłocznie zostać drastycznie zmniejszone. Emisje z konwencjonalnych silników spalinowych będą musiały ulec dalszemu zmniejszeniu po 2020 r. Do 2030 r. pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne będą musiały wejść na rynek i zyskać znaczny w nim udział.
- (4) W komunikatach „Europa w ruchu”¹⁸ i „Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej – Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz

¹⁶ ~~Dz.U. L 33 z 7.2.1994, s. 11.~~

¹⁷ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej” (COM(2016) 501 final).

¹⁸ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europa w ruchu – Program działań na rzecz sprawiedliwego

broni swojego przemysłu i pracowników”¹⁹ Komisja podkreśla, że normy emisji CO₂ dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych stanowią silny czynnik innowacji i efektywności oraz przyczynią się do wzmocnienia konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego i utorują drogę dla pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w sposób neutralny pod względem technologicznym.

- (5) Niniejsze rozporządzenie zapewnia jasną ścieżkę redukcji emisji CO₂ z sektora transportu drogowego i przyczynia się do osiągnięcia wiążącego celu co najmniej 40 % redukcji do 2030 r. wewnętrznych emisji gazów cieplarnianych w całej gospodarce w porównaniu z 1990 r. popartego w konkluzjach ze szczytu Rady Europejskiego odbywającego się w dniach 23–24 października 2014 r. i zatwierdzonego jako unijny zaplanowany, ustalony na szczeblu krajowym wkład na mocy porozumienia paryskiego podczas posiedzenia Rady ds. Środowiska w dniu 6 marca 2015 r.
- (6) W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. poparto ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o 30 % w stosunku do 2005 r. w odniesieniu do sektorów, które nie są objęte systemem handlu uprawnieniami do emisji Unii Europejskiej. Transport drogowy odpowiada za znaczną część emisji z tych sektorów, a emisje te utrzymują się znacznie powyżej poziomów z roku 1990. Jeżeli emisje z sektora transportu drogowego będą w dalszym ciągu rosnąć, zniwelują one redukcję osiągniętą przez inne sektory w ramach przeciwdziałania zmianom klimatu.
- (7) W konkluzjach Rady Europejskiej z października 2014 r. podkreślono znaczenie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i zagrożeń związanych z uzależnieniem od paliw kopalnych w sektorze transportu w ramach kompleksowego i neutralnego technologicznie podejścia do wspierania redukcji emisji oraz efektywności energetycznej w transporcie, do promowania elektrycznego transportu oraz odnawialnych źródeł energii w transporcie również po 2020 r.
- (8) Efektywność energetyczna przyczyniająca się do ograniczenia popytu na energię jest jednym z pięciu wzajemnie uzupełniających się i blisko powiązanych wymiarów strategii na rzecz unii energetycznej przyjętej w dniu 25 lutego 2015 r., aby konsumenci w UE mieli dostęp do bezpiecznej, zrównoważonej i konkurencyjnej energii po przystępnych cenach. W strategii na rzecz unii energetycznej stwierdzono, że wszystkie sektory gospodarki muszą podjąć kroki w celu podniesienia wydajności zużycia energii, ale transport ma ogromny potencjał w zakresie efektywności energetycznej, który można osiągnąć również kładąc stały nacisk na zaostreżenie norm emisji CO₂ w odniesieniu do samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w perspektywie do roku 2030.
- (9) W ocenie rozporządzeń (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 w 2015 r. stwierdzono, że rozporządzenia te są istotne, zasadniczo spójne, odpowiednie i spowodowały znaczne ograniczenie emisji, a jednocześnie są bardziej efektywne kosztowo, niż początkowo przewidywano. Przyniosły one również Unii znaczną wartość dodaną, której nie można by osiągnąć w tym samym stopniu przy zastosowaniu środków krajowych.
- (10) Należy zatem dążyć do realizacji celów tych rozporządzeń, ustanawiając nowe docelowe poziomy emisji CO₂ dla unijnego parku pojazdów w odniesieniu do

społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich (COM(2017) 283 final).

¹⁹ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów [...].

samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych na okres do roku 2030. Przy określaniu poziomów redukcji wzięto pod uwagę ich skuteczność w zapewnieniu efektywnego kosztowo wkładu w redukcję emisji w sektorach objętych rozporządzeniem w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego [...] do 2030 r., wynikające koszty i oszczędności dla społeczeństwa, producentów i użytkowników pojazdów, jak również ich bezpośredni i pośredni wpływ na zatrudnienie, konkurencyjność i innowacje oraz dodatkowe korzyści związane ze zmniejszeniem zanieczyszczenia powietrza i bezpieczeństwem energetycznym.

- (11) Nowa procedura badań w zakresie pomiaru emisji CO₂ z pojazdów lekkich i zużycia przez nie paliwa, światowa zharmonizowana procedura badania pojazdów lekkich (WLTP), określona w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151²⁰, weszła w życie w 2017 r. Ta nowa procedura badań zapewni wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa, które są bardziej reprezentatywne dla warunków rzeczywistych. Nowe cele w zakresie emisji CO₂ powinny być zatem oparte na emisjach CO₂ określonych na podstawie tej procedury badawczej. Mając jednak na uwadze, że emisje CO₂ określone na podstawie WLTP będą dostępne do celów osiągnięcia zgodności z docelowymi poziomami od 2021 r., nowe normy emisji należy określić jako poziomy redukcji w stosunku do średnich docelowych indywidualnych poziomów emisji obowiązujących w 2021 r.

↓ 443/2009 (dostosowany)	motyw	2
-----------------------------	-------	---

~~Ramowa konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, która została zatwierdzona w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 94/69/WE²¹, zobowiązuje wszystkie strony do opracowania i wdrożenia krajowych oraz, w stosownych przypadkach, regionalnych programów obejmujących środki mające na celu złagodzenie zmian klimatu. W związku z tym w styczniu 2007 r. Komisja zaproponowała, że Unia Europejska w ramach międzynarodowych negocjacji powinna dążyć do celu 30 % redukcji emisji gazów cieplarnianych w krajach rozwiniętych do 2020 r. (w porównaniu z poziomem z 1990 r.) oraz że sama Unia powinna już teraz podjąć indywidualne zobowiązanie do osiągnięcia co najmniej 20 % redukcji emisji gazów cieplarnianych do 2020 r. (w porównaniu z poziomem z 1990 r.), niezależnie od redukcji osiągniętej przez inne kraje rozwinięte. Cel ten został poparty przez Parlament Europejski i Radę.~~

↓ 443/2009 motyw 3

~~Ze zobowiązań tych wynika między innymi, że wszystkie państwa członkowskie będą musiały znacząco zmniejszyć emisje z samochodów osobowych. W celu osiągnięcia niezbędnej znacznej redukcji emisji, na poziomie państw członkowskich i Wspólnoty powinny zostać wprowadzone polityki i środki we wszystkich sektorach gospodarki~~

²⁰ ⇒ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1). ⇐

²¹ ~~Dz.U. L 33 z 7.2.1994, s. 11.~~

~~Wspólnoty, a nie tylko w sektorze przemysłowym i sektorze energetyki. Sektor transportu drogowego znajduje się na drugim miejscu wśród sektorów emitujących najwięcej gazów cieplarnianych w Unii, a wielkość emisji pochodzących z tego sektora wciąż rośnie. Jeżeli wpływ sektora transportu drogowego na zmianę klimatu będzie w dalszym ciągu wzrastał, przyczyni się on do znaczącego ograniczenia redukcji osiągniętej przez inne sektory w ramach przeciwdziałania zmianom klimatu.~~

↓ 510/2011 motyw 3

~~W celu osiągnięcia niezbędnego zmniejszenia emisji, polityki i działania powinny być wdrażane na poziomie państw członkowskich i Unii we wszystkich sektorach gospodarki unijnej, a nie tylko w sektorze przemysłowym i sektorze energetyki. Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 406/2009/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie wysiłków podjętych przez państwa członkowskie, zmierzających do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych w celu realizacji do roku 2020 zobowiązań Wspólnoty dotyczących redukcji emisji gazów cieplarnianych⁽²²⁾ przewiduje średnie zmniejszenie emisji o 10 % w porównaniu z poziomami z 2005 r. w sektorach nieobjętych unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji, ustanowionym na mocy dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie⁽²³⁾, w tym w transporcie drogowym. Sektor transportu drogowego znajduje się na drugim miejscu wśród sektorów emitujących najwięcej gazów cieplarnianych w Unii, a wielkość emisji pochodzących z tego sektora, w tym z lekkich samochodów dostawczych, wciąż rośnie. Jeśli emisje transportu drogowego będą nadal rosły, znacząco osłabi to wysiłki podejmowane przez inne sektory na rzecz walki ze zmianą klimatu.~~

↓ 443/2009 motyw 4

~~Ustanowienie wspólnotowych poziomów docelowych dla nowych samochodów osobowych daje producentom większe poczucie pewności przy planowaniu i większą elastyczność przy spełnianiu wymogów dotyczących redukcji emisji CO₂ niż w przypadku określenia odrębnych krajowych docelowych poziomów redukcji. Przy określaniu norm emisji należy uwzględnić skutki dla rynków i konkurencyjności producentów, bezpośrednie i pośrednie koszty dla branży oraz korzyści wynikające z zachęcania do innowacji i zmniejszenia zużycia energii.~~

↓ 443/2009 motyw 5
(dostosowany)

- (12) ~~Niniejsze rozporządzenie opiera się na ugruntowanym procesie pomiaru i monitorowania emisji CO₂ z pojazdów zarejestrowanych we Wspólnocie zgodnie z decyzją nr 1753/2000/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 2000 r. ustanawiającą plan monitorowania średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych²⁴. Ważne jest, aby ustalenie~~

²² Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 136.

²³ Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.

²⁴ Dz.U. L 202 z 10.8.2000, s. 1.

wymogów w zakresie redukcji emisji CO₂ nadal zapewniało producentom pojazdów przewidywalność w całej ~~Wspólnocie~~ ☒ Unii ☒ i pewność planowania działalności w odniesieniu do ich ~~nowego parku samochodowego~~ ☒ parków nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych ☒ ~~we Wspólnocie~~ ☒ w Unii ☒.

↓ 510/2011 motyw 5

~~Aby zwiększyć konkurencyjność europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, należy stosować systemy zachęt, takich jak uwzględnianie innowacji ekologicznych oraz przyznawanie superjednostek.~~

↓ nowy

- (13) Należy zatem ustanowić poziomy redukcji na lata 2025 i 2030 dla parków nowych samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w całej Unii, z uwzględnieniem czasu odnowienia parku pojazdów oraz konieczności przyczynienia się sektora transportu drogowego do osiągnięcia celów na 2030 r. w zakresie klimatu i energii. Zastosowanie podejścia „krok po kroku” stanowi również wyraźny i wczesny sygnał dla przemysłu motoryzacyjnego, aby nie opóźniać wprowadzania na rynek energooszczędnych technologii oraz pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych.
- (14) Choć Unia jest jednym z największych światowych producentów pojazdów silnikowych i liderem w dziedzinie technologii w tym sektorze, konkurencja wzrasta, a światowy sektor motoryzacyjny szybko się zmienia dzięki nowym innowacjom w dziedzinie elektrycznych mechanizmów napędowych oraz mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych. Aby zachować swoją konkurencyjność w skali globalnej oraz dostęp do rynków, Unia potrzebuje ram regulacyjnych obejmujących szczególną zachętę w dziedzinie pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, która umożliwia powstanie dużego rynku wewnętrznego i wspiera rozwój technologiczny oraz innowacje.
- (15) W celu ułatwienia sprawnego przejścia na mobilność bezemisyjną należy wprowadzić specjalny mechanizm zachęt. Ten mechanizm powinien być tak zaprojektowany, aby wspierać wprowadzanie na rynek unijny pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych.
- (16) Ustalenie wskaźnika udziału pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w unijnym parku pojazdów w połączeniu z dobrze zaprojektowanym mechanizmem dostosowania docelowego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla producenta w oparciu o udział pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych w parku producenta powinno zapewnić mocny i wiarygodny sygnał do rozwoju i wprowadzania takich pojazdów na rynek, umożliwiając jednocześnie dalszą poprawę efektywności konwencjonalnych silników spalinowych.
- (17) Przy określaniu premii za pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne należy uwzględnić różnicę pomiędzy pojazdami w emisji CO₂. Mechanizm dostosowania powinien zapewnić, by producent przekraczający poziom odniesienia korzystał z wyższego docelowego indywidualnego poziomu emisji CO₂. W celu zapewnienia zrównoważonego podejścia należy ograniczyć poziom dostosowania w ramach tego mechanizmu. Zapewni to zachęty, promując szybki rozwój infrastruktury ładowania i

uzupełniania paliwa oraz znaczne korzyści dla konsumentów, konkurencyjności i ochrony środowiska.

↓ 443/2009 motyw 6
(dostosowany)

~~W 1995 r. Komisja przyjęła wspólnotową strategię mającą na celu zmniejszenie emisji CO₂ z samochodów. Strategia ta oparta jest na trzech filarach: dobrowolnym zobowiązaniu przemysłu motoryzacyjnego do zmniejszenia emisji, lepszym informowaniu konsumentów i promowaniu oszczędnych samochodów za pomocą środków fiskalnych.~~

↓ 443/2009 motyw 7
(dostosowany)

~~W 1998 r. Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA) zobowiązało się do zmniejszenia średnich poziomów emisji ze sprzedawanych nowych samochodów do 140 g CO₂/km do 2008 r., a w 1999 r. Japońskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (JAMA) i Koreańskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (KAMA) zobowiązały się do zmniejszenia średnich poziomów emisji ze sprzedawanych nowych samochodów do 140 g CO₂/km do 2009 r. Zobowiązania te zostały uwzględnione w zaleceniu Komisji 1999/125/WE z dnia 5 lutego 1999 r. w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ z samochodów osobowych²⁵ (ACEA), w zaleceniu Komisji 2000/303/WE z dnia 13 kwietnia 2000 r. w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ z samochodów osobowych (KAMA)²⁶ oraz w zaleceniu Komisji 2000/304/WE z dnia 13 kwietnia 2000 r. w sprawie zmniejszenia emisji CO₂ z samochodów osobowych (JAMA)²⁷.~~

↓ 443/2009 motyw 8
(dostosowany)

~~W dniu 7 lutego 2007 r. Komisja przyjęła dwa równoległe komunikaty: komunikat w sprawie wyników przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych oraz komunikat w sprawie ram prawnych dla zwiększenia konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI wieku (CARS21). W komunikatach podkreślono, że pomimo postępu, który poczyniono, aby osiągnąć docelowy poziom 140 g CO₂/km do roku 2008/2009, w razie niepodjęcia dodatkowych środków nie będzie można zrealizować do 2012 r. wspólnotowego celu 120 g CO₂/km.~~

↓ 510/2011 motyw 8
(dostosowany)

~~Przepisy wdrażające cel w zakresie emisji z lekkich samochodów dostawczych powinny być spójne z ramami prawnymi wdrażającymi cele w zakresie emisji pochodzących z nowych~~

²⁵ ~~Dz.U. L 40 z 13.2.1999, s. 49.~~

²⁶ ~~Dz.U. L 100 z 20.4.2000, s. 55.~~

²⁷ ~~Dz.U. L 100 z 20.4.2000, s. 57.~~

~~samochodów osobowych ustalonymi w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określającym normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych⁽²⁸⁾.~~

↓ 443/2009 (dostosowany)	motyw	9
-----------------------------	-------	---

~~W komunikatach zaproponowano zintegrowane podejście w celu osiągnięcia do 2012 r. wspólnotowego docelowego poziomu 120 g CO₂/km oraz zapowiedziano, że Komisja przedstawi ramy prawne pozwalające osiągnąć cel wspólnotowy, skupiając się na obowiązkowej redukcji emisji CO₂, aby osiągnąć cel 130 g CO₂/km dla średniego nowego parku samochodowego poprzez udoskonalenie technologii konstrukcji silników. Zgodnie z podejściem w ramach dobrowolnych zobowiązań przyjętych przez producentów ramy te obejmują elementy uwzględnione w pomiarach emisji CO₂ z samochodów osobowych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów²⁹. Dalsza redukcja emisji o 10 g CO₂/km, lub poziom równoważny, jeśli będzie to konieczne ze względów technicznych, nastąpi dzięki dalszym udoskonaleniom technologii oraz zwiększonemu wykorzystaniu zrównoważonych biopaliw.~~

↓ 443/2009 (dostosowany)	motyw	10
-----------------------------	-------	----

- (18) ~~Ramy prawne służące wprowadzaniu w życie średniego docelowego poziomu emisji dla nowego parku nowych samochodowego ☒ samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych ☒ powinny zapewnić docelowe poziomy zmniejszenia emisji, które są neutralne z punktu widzenia konkurencyjności oraz zgodne z zasadami sprawiedliwości społecznej i zrównoważonego rozwoju, uwzględniają różnorodność europejskich producentów samochodów i nie powodują nieuzasadnionych zakłóceń konkurencji między nimi. Ramy prawne powinny być zgodne z ogólnym dążeniem do osiągnięcia wspólnotowych celów protokołu z Kioto i powinny być uzupełnione innymi, bardziej praktycznymi instrumentami, takimi jak zróżnicowane podatki od samochodów i energii.~~

↓ 443/2009 motyw 11

~~W budżecie ogólnym Unii Europejskiej należy zapewnić odpowiednie fundusze na promowanie rozwoju technologii służących radykalnemu zmniejszeniu emisji CO₂ z pojazdów drogowych.~~

²⁸ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

²⁹ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

↓ 443/2009	motyw	12
(dostosowany)		
⇒ nowy		

- (19) W celu zachowania różnorodności rynku ~~samochodowego~~ ☒ samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych ☒ i jego możliwości sprostania różnym potrzebom konsumentów docelowe poziomy emisji CO₂ ~~z samochodów osobowych~~ powinny zostać określone liniowo w zależności od użyteczności ~~samochodów~~ ☒ pojazdów ☒. ⇒ Utrzymanie masy jako parametru użyteczności jest spójne z istniejącym systemem. W celu lepszego odzwierciedlenia masy pojazdów użytkowanych na drogach parametr ten należy zmienić z masy w stanie gotowym do jazdy na masę próbną pojazdu określoną w rozporządzeniu (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. ze skutkiem od roku 2025 r. ⇐ ~~Ponadto dane dotyczące masy są łatwo dostępne. Należy gromadzić dane odnoszące się do alternatywnych parametrów użyteczności, takich jak powierzchnia postojowa (iloczyn rozstawu kół i rozstawu osi), w celu ułatwienia długoterminowej oceny podejścia opierającego się na aspekcie użyteczności. Do 2014 r. Komisja powinna dokonać przeglądu dostępności danych i w stosownych przypadkach przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w celu dostosowania parametrów użyteczności.~~

↓ nowy

- (20) Nie można dopuścić, by docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów zostały zmienione ze względu na zmiany średniej masy parku pojazdów. Zmiany średniej masy należy zatem niezwłocznie uwzględniać w obliczeniach docelowego indywidualnego poziomu emisji, a dostosowania wartości średniej masy, która jest w tym celu wykorzystywana, powinny się odbywać co dwa lata, począwszy od roku 2025.
- (21) W celu podzielenia wysiłku w zakresie redukcji emisji w sposób konkurencyjnie neutralny i sprawiedliwy, który odzwierciedla różnorodność rynku samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych, i mając na uwadze zmianę w 2021 r. docelowych indywidualnych poziomów emisji opartych na WLTP, należy określić nachylenie krzywej wartości granicznych na podstawie indywidualnych poziomów emisji wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów w tym roku, oraz uwzględnić zmiany docelowych poziomów emisji dla unijnego parku pojazdów między 2021, 2025 i 2030 r. w celu zapewnienia równego wysiłku wszystkich producentów w zakresie zmniejszania emisji. Jeśli chodzi o lekkie pojazdy użytkowe, takie samo podejście jak w odniesieniu do producentów samochodów osobowych należy stosować do producentów lżejszych vanów opartych na samochodach osobowych, a dla producentów pojazdów należących do segmentów cięższych należy ustalić wyższe i stałe nachylenie dla całego okresu obowiązywania poziomów docelowych.

↓ 443/2009 motyw 13
(dostosowany)
⇒ nowy

(22) Celem niniejszego rozporządzenia jest stworzenie zachęt dla przemysłu motoryzacyjnego do inwestowania w nowe technologie. Niniejsze rozporządzenie aktywnie wspiera innowacje ekologiczne i ⇒ określa mechanizm, który powinien móc uwzględnić ⇐ ~~uwzględnić~~ rozwój technologii w przyszłości. ~~Należy szczególnie promować rozwój innowacyjnych technologii napędowych, gdyż są one źródłem znacznie mniejszych emisji niż tradycyjne samochody osobowe. W ten sposób promuje się długotrwałą konkurencyjność przemysłu europejskiego oraz powstaje więcej wysokiej jakości miejsc pracy. Komisja powinna rozważyć możliwość włączenia środków w zakresie innowacji ekologicznych w ramy przeglądu procedur badawczych, zgodnie z art. 14 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, biorąc pod uwagę konsekwencje techniczne i gospodarcze takiego włączenia.~~ ⇒ Doświadczenia wskazują, że innowacje ekologiczne z powodzeniem przyczyniły się do efektywności kosztowej rozporządzeń (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 oraz do zmniejszenia rzeczywistych emisji CO₂. Metoda ta powinna zatem zostać zachowana, a zakres jej stosowania powinien zostać rozszerzony, aby zachęcać do poprawy efektywności układów klimatyzacji. ⇐

↓ 510/2011 motyw 12

~~Dyrektywa 1999/94/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 grudnia 1999 r. odnosząca się do dostępności dla konsumentów informacji o zużyciu paliwa i emisjach CO₂ w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi (²⁰) wprowadza już wymóg, aby literatura promocyjna dotycząca samochodów osobowych dostarczała użytkownikom końcowym oficjalnych danych dotyczących wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa przez pojazdy. W swoim zaleceniu 2003/217/WE z dnia 26 marca 2003 r. dotyczącym zastosowania do innych mediów przepisów dyrektywy 1999/94/WE dotyczącej literatury promocyjnej (²¹) Komisja zinterpretowała ten wymóg jako obejmujący reklamę. Zakres dyrektywy 1999/94/WE należy zatem rozszerzyć na lekkie samochody dostawcze, tak aby materiały reklamowe dotyczące wszelkich lekkich samochodów dostawczych najpóźniej do 2014 r. musiały dostarczać użytkownikom końcowym danych o oficjalnych wartościach emisji CO₂ i oficjalnym zużyciu paliwa przez pojazd, w przypadku gdy podane są informacje dotyczące energii i ceny.~~

↓ nowy

(23) Należy jednak zapewnić równowagę między zachętami dla innowacji ekologicznych i technologiami, dla których wykazano skuteczność w zakresie redukcji emisji w ramach oficjalnej procedury badawczej. W związku z tym należy utrzymać pułap redukcji emisji uzyskanej dzięki zastosowaniu innowacji ekologicznych, które producent może wziąć pod uwagę w celu osiągnięcia zgodności z docelowymi poziomami. Komisja powinna mieć możliwość dokonywania przeglądu tego pułapu,

³⁰ ~~Dz.U. L 12 z 18.1.2000, s. 16.~~

³¹ ~~Dz.U. L 82 z 29.3.2003, s. 33.~~

w szczególności, aby uwzględnić skutki zmiany oficjalnej procedury badawczej. Należy również wyjaśnić, w jaki sposób należy obliczać ograniczenie emisji do celów kontroli zgodności z docelowymi poziomami.

↓ 443/2009 motyw 14

~~Mając na uwadze bardzo wysokie koszty badań i rozwoju oraz jednostkowych kosztów produkcji technologii weczesnej generacji pojazdów niskoemisyjnych, które mają być wprowadzone na rynek po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, ma ono na celu przyspieszenie i ułatwienie tymczasowego wprowadzenia na rynek Wspólnoty pojazdów ultraniskoemisyjnych na początkowym etapie ich wprowadzania do obrotu.~~

↓ 443/2009 motyw 15
(dostosowany)

~~Stosowanie niektórych paliw alternatywnych może zapewnić znaczące zmniejszenie emisji CO₂ na wszystkich etapach łańcucha paliwowego. Niniejsze rozporządzenie zawiera zatem szczególne przepisy służące promowaniu dalszego rozpowszechniania na rynku Wspólnoty niektórych pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.~~

↓ 510/2011 motyw 15

~~Najpóźniej do dnia 1 stycznia 2012 r. oraz mając na uwadze usprawnienie gromadzenia danych na temat zużycia paliw oraz pomiarów jego zużycia, Komisja powinna rozważyć wprowadzenie zmian do stosownych przepisów w celu wprowadzenia w odniesieniu do producentów ubiegających się o homologację typu dla pojazdów kategorii N₁, określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów⁽²²⁾, obowiązku wyposażenia każdego pojazdu w licznik zużycia paliwa.~~

↓ 443/2009 motyw 16

~~Dla zapewnienia zgodności z podejściem przyjętym w ramach strategii Komisji dotyczącej CO₂ i samochodów, w szczególności w odniesieniu do dobrowolnych zobowiązań podejmowanych przez stowarzyszenia producentów, poziom docelowy powinien mieć zastosowanie w stosunku do nowych samochodów osobowych rejestrowanych po raz pierwszy we Wspólnocie i które — z wyjątkiem krótkiego okresu czasu, w celu uniknięcia nadużyć — nie były uprzednio zarejestrowane poza terytorium Wspólnoty.~~

³²

Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

↓ 510/2011 motyw 16

~~W celu zapewnienia spójności z rozporządzeniem (WE) nr 443/2009 i uniknięcia nadużyć docelowe poziomy powinny mieć zastosowanie do nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych w Unii po raz pierwszy, które nie były uprzednio zarejestrowane poza Unią lub były tam rejestrowane na ograniczony okres czasu.~~

↓ 510/2011 motyw 17

- (24) Dyrektywa 2007/46/WE ustanawia zharmonizowane ramy zawierające przepisy administracyjne i ogólne wymagania techniczne homologacji wszystkich nowych pojazdów objętych jej zakresem. Organem odpowiedzialnym za zgodność z niniejszym rozporządzeniem powinien być ten sam organ, który odpowiada za wszelkie kwestie związane z procesem homologacji typu zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE oraz za zapewnienie zgodności produkcji.
-

↓ 443/2009 motyw 18

- (25) Do celów homologacji typu, w odniesieniu do pojazdów specjalnych określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE stosuje się szczególne wymagania i powinny one zatem zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia. ~~Pojazdy zaklasyfikowane do kategorii M₁ przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, które są zbudowane specjalnie do celów handlowych, aby umożliwić umieszczenie w pojeździe wózka inwalidzkiego, i które mieszczą się w definicji pojazdu specjalnego w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE, również powinny zostać wyłączone z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia zgodnie ze wspólnotową polityką pomocy osobom niepełnosprawnym.~~
-

↓ 510/2011 motyw 18
(dostosowany)

~~Producenci powinni mieć swobodę decyzji w zakresie sposobów osiągnięcia poziomów docelowych określonych niniejszym rozporządzeniem oraz powinni mieć możliwość uśrednienia poziomu emisji w odniesieniu do wszystkich swoich nowych pojazdów zamiast spełniać docelowe poziomy emisji CO₂ dla każdego z poszczególnych pojazdów. Powinno się zatem wymagać od producentów zapewnienia, aby średni indywidualny poziom emisji dla wszystkich nowych lekkich samochodów dostawczych zarejestrowanych w Unii, za które są oni odpowiedzialni, nie przekraczał średnich docelowych poziomów emisji dla tych pojazdów. Wymóg ten powinien być wprowadzany etapami w okresie od 2014 r. do 2017 r., aby ułatwić ten proces. Zgodne jest to z harmonogramem i etapami wprowadzania określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009.~~

↓ 443/2009 (dostosowany)	motyw	19
-----------------------------	-------	----

~~Producenci powinni mieć swobodę decyzji w zakresie sposobów osiągnięcia poziomów docelowych ustalonych w niniejszym rozporządzeniu oraz powinno się im zezwolić na obliczanie średniego poziomu emisji w odniesieniu do ich nowego parku samochodowego zamiast przestrzegać docelowych poziomów emisji CO₂ dla każdego samochodu z osobna. Powinno się zatem wymagać od producentów zapewnienia, aby średni indywidualny poziom emisji dla wszystkich nowych samochodów zarejestrowanych we Wspólnocie, za które są oni odpowiedzialni, nie przekraczał średnich docelowych poziomów emisji dla tych samochodów. Aby ułatwić przechodzenie do nowego systemu, wprowadzanie wspomnianego wymogu powinno zostać rozłożone na lata 2012-2015.~~

↓ 510/2011 (dostosowany)	motyw	19
-----------------------------	-------	----

~~W celu zapewnienia, aby docelowe poziomy odzwierciedlały specyfikę małych i niszowych producentów oraz odpowiadały możliwościom producentów w zakresie zmniejszania emisji, należy ustalić dla takich producentów alternatywne docelowe poziomy zmniejszania emisji, uwzględniające możliwości technologiczne pojazdów danego producenta w zakresie zmniejszania ich indywidualnego poziomu emisji CO₂ i odpowiadające cechom danego segmentu rynku. Odstępstwo to powinno zostać objęte przeglądem docelowych indywidualnych poziomów emisji w załączniku I, który ma zostać zakończony najpóźniej do początku 2013 r.~~

↓ 443/2009 (dostosowany) ⇒ nowy	motyw	20
---------------------------------------	-------	----

~~(26) Zastosowanie tej samej metody ustalania docelowych poziomów redukcji emisji w odniesieniu do dużych producentów oraz w odniesieniu do drobnych producentów uważanych za niezależnych na podstawie kryteriów określonych w niniejszym rozporządzeniu nie jest właściwe. ⇒ Drobni producenci powinni mieć możliwość ubiegania się o ⇐ alternatywne docelowe poziomy redukcji emisji odpowiadające technologicznemu potencjałowi pojazdów danego producenta w celu zmniejszenia ich indywidualnych emisji CO₂ i spójne z charakterem danych segmentów rynku. Odstępstwo to powinno zostać objęte przeglądem docelowych indywidualnych poziomów emisji w załączniku I, który ma zostać zakończony najpóźniej do początku 2013 r.~~

↓ 333/2014 (dostosowany) ⇒ nowy	motyw	7
---------------------------------------	-------	---

~~(27) Mając na uwadze nieproporcjonalny wpływ na najmniejszych producentów, wynikający z konieczności zapewnienia zgodności z docelowymi indywidualnymi~~

poziomami emisji określonymi na podstawie użyteczności pojazdu, wysokie obciążenia administracyjne procedury przyznawania odstępstwa i jedynie znikome korzyści wynikające ze zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów sprzedawanych przez tych producentów, producenci odpowiedzialni za mniej niż 1 000 nowych samochodów osobowych ~~☒~~ i nowych lekkich pojazdów użytkowych ~~☒~~ zarejestrowanych rocznie w Unii powinni zostać wyłączeni z zakresu obowiązku stosowania docelowych indywidualnych poziomów emisji oraz z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji. ⇒ Jeżeli jednak producent objęty wyłączeniem wystąpi o odstępstwo i uzyska je, producent ten powinien być zobowiązany do przestrzegania poziomu docelowego w ramach odstępstwa. ⇐ ~~Aby już na najwcześniejszym etapie zapewnić pewność prawa tym producentom, istotne jest, aby odstępstwo to było stosowane od dnia 1 stycznia 2012 r.~~

↓ 333/2014 motyw 9
(dostosowany)
⇒ nowy

~~(28)~~ Procedura przyznawania odstępstw ⇒ od docelowego poziomu 95 g CO₂/km dla parku pojazdów ⇐ producentom niszowym ~~powinna być kontynuowana w okresie po 2020 r.. Jednakże w celu zapewnienia~~, aby wysiłek związany ze zmniejszeniem emisji wymagany od producentów niszowych odpowiadał obciążeniom dużych producentów ⇒ w odniesieniu do tego docelowego poziomu. ⇐ ~~od 2020 r. powinien mieć zastosowanie docelowy poziom emisji o 45 % niższy niż średnie indywidualne poziomy emisji producentów niszowych w 2007 r.~~ ⇒ Doświadczenie jednak pokazuje, że producenci niszowi mają takie same możliwości spełnienia wymogów dotyczących docelowych poziomów emisji CO₂ jak producenci duzi i w odniesieniu do celów wyznaczanych, począwszy od 2025 r. uznaje się za niewłaściwe wprowadzanie rozróżnienia pomiędzy tymi dwoma kategoriami producentów. ⇐

↓ 510/2011 motyw 20

~~Unijna strategia zmniejszania emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych przewiduje zintegrowane podejście w celu osiągnięcia do 2012 r. unijnego docelowego poziomu 120 g CO₂/km, równocześnie stanowiące długoterminową wizję dalszego zmniejszania emisji. Rozporządzenie (WE) nr 443/2009 potwierdza tę długoterminową wizję, ustalając docelowy poziom 95 CO₂/km jako średni poziom emisji dla nowych samochodów. W celu zapewnienia spójności z tym podejściem oraz pewności dla przemysłu w zakresie planowania należy ustalić długoterminowy docelowy indywidualny poziom emisji CO₂ z lekkich samochodów dostawczych w 2020 r.~~

↓ 443/2009 motyw 21
(dostosowany)

~~Producentom niszowym powinno się zezwolić na korzystanie z alternatywnego poziomu docelowego, który jest o 25 % niższy od ich średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ w 2007 r. W przypadku gdy brak jest informacji na temat średniego indywidualnego poziomu emisji producenta za rok 2007, należy określić równorzędny poziom docelowy. Odstępstwo to~~

~~powinno zostać objęte przeglądem docelowych indywidualnych poziomów emisji w załączniku I, który ma zostać zakończony najpóźniej do początku 2013 r.~~

↓ 443/2009 motyw 22
(dostosowany)

- (29) Określając średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ dla wszystkich nowych samochodów ~~☒~~ i nowych lekkich pojazdów użytkowych ~~☒~~ rejestrowanych ~~we Wspólnocie~~ ~~☒~~ w Unii ~~☒~~, za które odpowiedzialni są producenci, należy wziąć pod uwagę wszystkie samochody ~~☒~~ i lekkie pojazdy użytkowe ~~☒~~, bez względu na ich masę lub inne parametry. Chociaż rozporządzenie (WE) nr 715/2007 nie obejmuje samochodów osobowych ~~☒~~ ani lekkich pojazdów użytkowych ~~☒~~ o masie odniesienia przekraczającej 2 610 kg i na które nie została rozszerzona homologacja typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007, emisje tych ~~samochodów~~ ~~☒~~ pojazdów ~~☒~~ należy mierzyć zgodnie z taką samą procedurą prowadzenia pomiarów, jak procedura określona dla ~~samochodów osobowych~~ ~~☒~~ lekkich pojazdów użytkowych ~~☒~~ w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008³³ ~~☒~~ ,rozporządzeniu (UE) 2017/1151 oraz w rozporządzeniach wykonawczych Komisji (UE) 2017/1152³⁴ i (UE) 2017/1153³⁵ ~~☒~~ . Uzyskane wartości emisji CO₂ powinny zostać wprowadzone do certyfikatu świadectwa zgodności pojazdu, tak aby można je było włączyć do systemu monitorowania.

↓ 510/2011 motyw 22
(dostosowany)

- (30) Indywidualne poziomy emisji CO₂ ~~z pojazdów kompletnych~~ ~~ze skompletowanych~~ ~~☒~~ lekkich ~~☒~~ pojazdów ~~☒~~ użytkowych ~~☒~~ powinny być przyznawane producentowi pojazdu podstawowego.

↓ 510/2011 motyw 23

~~W celu zapewnienia, aby wartości emisji CO₂ z pojazdów kompletnych oraz ich efektywność paliwowa były reprezentatywne, Komisja powinna opracować specjalną procedurę oraz, w stosownych przypadkach, rozważyć przegląd przepisów dotyczących homologacji typu.~~

³³ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).

³⁴ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1152 z dnia 2 czerwca 2017 r. ustanawiające metodę określania parametrów korelacji niezbędnych do odzwierciedlenia zmian w regulacyjnej procedurze badań w odniesieniu do lekkich samochodów dostawczych oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 293/2012 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 644).

³⁵ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1153 z dnia 2 czerwca 2017 r. ustanawiające metodę określania parametrów korelacji niezbędnych do odzwierciedlenia zmian w regulacyjnej procedurze badań oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1014/2010 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 679).

↓ nowy

- (31) Należy zwrócić uwagę na szczególną sytuację producentów lekkich pojazdów użytkowych produkujących pojazdy niekompletne, które są homologowane w wielu etapach. Skoro producenci ci odpowiadają za zgodność z docelowymi poziomami emisji CO₂, powinni mieć oni możliwość przewidzenia z dostateczną pewnością emisji CO₂ pochodzących z pojazdów skompletowanych. Komisja powinna zapewnić odpowiednie odzwierciedlenie tych potrzeb w rozporządzeniu (UE) 2017/1151.
-

↓ 443/2009 motyw 23
(dostosowany)

- (32) Dla zapewnienia elastyczności w celu osiągnięcia swoich poziomów docelowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem producenci mogą tworzyć grupy w oparciu o otwarte, przejrzyste i niedyskryminujące zasady. Umowa powołująca grupę nie powinna być zawierana na okres dłuższy niż pięć lat, jednak z możliwością jej przedłużenia. W przypadku utworzenia grupy, producentów powinno się uznawać za osiągających poziomy docelowe zgodnie z niniejszym rozporządzeniem pod warunkiem, że średni poziom emisji grupy jako całości nie przekracza docelowego $\boxtimes$ indywidualnego $\boxtimes$ poziomu emisji dla grupy.
-

↓ nowy

- (33) Umożliwienie producentom tworzenia grup okazało się racjonalnym pod względem kosztów sposobem osiągnięcia zgodności z docelowymi poziomami emisji CO₂, w szczególności poprzez ułatwienie przestrzegania przepisów producentom, którzy produkują ograniczoną liczbę pojazdów. W celu poprawy neutralności w dziedzinie konkurencji Komisja powinna mieć uprawnienia do sprecyzowania warunków, na jakich niezależni producenci mogą tworzyć grupę w celu uzyskania pozycji równoważnej pozycji przedsiębiorstw powiązanych.
-

↓ 443/2009 motyw 24

- (34) Niezbędny jest rozbudowany mechanizm zgodności, aby zapewnić osiągnięcie poziomów docelowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
-

↓ nowy

- (35) W celu osiągnięcia redukcji emisji CO₂ wymaganych na mocy niniejszego rozporządzenia zasadnicze znaczenie ma również zapewnienie zgodności emisji z użytkowanych pojazdów z wartościami emisji CO₂ określonymi podczas homologacji typu. Komisja powinna mieć zatem możliwość uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta wszelkich systemowych niezgodności stwierdzonych przez organy udzielające homologacji typu w odniesieniu do emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów.

- (36) Aby móc stosować takie środki, Komisja powinna posiadać uprawnienia w zakresie przygotowania i wdrożenia procedury sprawdzania zgodności w eksploatacji emisji CO₂ z pojazdów lekkich wprowadzonych do obrotu. W tym celu należy zmienić rozporządzenie (WE) nr 715/2007.

↓ 443/2009 motyw 25
(dostosowany)
⇒ nowy

- (37) Pomiaru indywidualnego poziomu emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych ☒ i lekkich pojazdów użytkowych ☒ dokonuje się ~~we Wspólnocie~~ ☒ w Unii ☒ na podstawie zharmonizowanych zasad, zgodnie z metodologią określoną w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007. W celu ograniczenia obciążeń administracyjnych wynikających z niniejszego rozporządzenia zgodność powinna być oceniana w odniesieniu do danych dotyczących nowych samochodów ☒ i lekkich pojazdów użytkowych ☒ zarejestrowanych ~~we Wspólnocie~~ ☒ w Unii ☒, zebranych przez państwa członkowskie i przekazanych Komisji. Dla zapewnienia spójności danych wykorzystywanych do celu oceny zgodności zasady gromadzenia tych danych i ich przekazywania powinny być w jak największym zakresie zharmonizowane. ⇒ Należy zatem wyraźnie wskazać odpowiedzialność właściwych organów za przekazywanie prawidłowych i kompletnych danych, a także potrzebę skutecznej współpracy między tymi organami i Komisją w rozwiązywaniu problemów związanych z jakością danych. ⇐

↓ 443/2009 motyw 26
(dostosowany)

~~Dyrektywa 2007/46/WE stanowi, że do każdego nowego samochodu osobowego producenci mają wydawać certyfikat zgodności oraz że państwa członkowskie mają zezwolić na rejestrację i dopuszczenie do ruchu nowego samochodu osobowego tylko, jeśli taki samochód posiada ważny certyfikat zgodności. Dane zgromadzone przez państwa członkowskie powinny być spójne z certyfikatem zgodności wystawionym przez producenta dla samochodu osobowego i opierać się jedynie na tym źródle odniesienia. Jeżeli z uzasadnionych powodów państwa członkowskie nie korzystają z certyfikatu zgodności w celu zakończenia procesu rejestracji i dopuszczenia do ruchu nowego samochodu osobowego, powinny one ustanowić odpowiednie środki zapewniające przeprowadzenie procesu monitorowania z odpowiednią dokładnością. Powinna istnieć wspólnotowa standardowa baza danych zawierająca dane certyfikatów zgodności. Baza ta powinna służyć jako jedyne źródło odniesienia umożliwiające państwom członkowskim łatwiejsze zachowanie danych rejestracyjnych podczas nowych rejestracji pojazdów.~~

↓ 510/2011 motyw 27
(dostosowany)

- (38) Przestrzeganie przez producentów docelowych poziomów określonych niniejszym rozporządzeniem powinno być oceniane na poziomie Unii. Producenci, których średnie indywidualne poziomy emisji CO₂ przekraczają poziomy dopuszczalne na

mocy niniejszego rozporządzenia, powinni uiszczać opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji za każdy rok kalendarzowy ~~od dnia 1 stycznia 2014 r.~~ Wysokość opłaty powinna być zmienna w zależności od stopnia, w jakim producent przekroczył dopuszczalny poziom emisji. ~~W celu zapewnienia spójności mechanizm opłat powinien być podobny do mechanizmu określonego w rozporządzeniu (WE) nr 443/2009.~~ Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji powinny być traktowane jako dochód budżetu ogólnego Unii Europejskiej.

↓ 510/2011 motyw 28

- (39) Wszelkie środki krajowe, które państwa członkowskie mogą utrzymać lub wprowadzać zgodnie z art. 193 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) nie powinny, z uwzględnieniem celów i procedur ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, nakładać dodatkowych lub surowszych sankcji na producentów, którzy nie osiągają docelowych poziomów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

↓ 510/2011 motyw 29

- (40) Niniejsze rozporządzenie powinno pozostawać bez uszczerbku dla pełnego stosowania unijnych zasad konkurencji.

↓ 443/2009 motyw 30
(dostosowany)

~~Komisja powinna rozważyć nowe warunki osiągnięcia długoterminowego poziomu docelowego, w szczególności nachylenie krzywej, parametr użyteczności oraz schemat przekroczenia poziomu emisji.~~

↓ 510/2011 motyw 31

~~Prędkość pojazdów drogowych ma ogromny wpływ na ich zużycie paliwa i emisje CO₂. Ponadto, przy braku ograniczeń prędkości dla lekkich samochodów dostawczych, możliwe jest pojawienie się elementu konkurencji w postaci maksymalnej prędkości, co mogłoby skutkować zbyt silnymi mechanizmami napędowymi i wynikającym z tego faktu nieefektywnym działaniem w czasie eksploatacji przy niższych prędkościach. Wskazane jest zatem zbadanie możliwości rozszerzenia zakresu dyrektywy Rady 92/6/EEG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie ⁽²⁶⁾, w celu włączenia lekkich samochodów dostawczych objętych niniejszym rozporządzeniem.~~

³⁶ Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27

↓ 443/2009 (dostosowany)	motyw	31
-----------------------------	-------	----

~~Środki konieczne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą procedury wykonywania uprawnień wykonawczych powierzonych Komisji³⁷.~~

↓ nowy

- (41) Skuteczność określonych w niniejszym rozporządzeniu celów w zakresie obniżenia emisji CO₂ w rzeczywistości jest w dużym stopniu zależna od reprezentatywności oficjalnej procedury badań. Zgodnie z opinią mechanizmu doradztwa naukowego (SAM)³⁸ oraz zaleceniem Parlamentu Europejskiego, w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym³⁹, należy wprowadzić mechanizm oceny reprezentatywności wartości emisji CO₂ i zużycia energii przez pojazd w warunkach rzeczywistych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151. Komisja powinna mieć uprawnienia do zapewnienia publicznej dostępności takich danych oraz, w razie konieczności, opracowania procedur koniecznych do określania i gromadzenia danych niezbędnych do przeprowadzania takich ocen.
- (42) W 2024 r. przewiduje się przegląd postępów osiągniętych na mocy [rozporządzenia w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego oraz dyrektywy w sprawie systemu handlu emisjami]. W związku z tym należy ocenić skuteczność niniejszego rozporządzenia w tym samym roku, aby umożliwić skoordynowaną i spójną ocenę środków wprowadzonych na mocy wszystkich tych instrumentów.
- (43) Rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 powinny utracić moc z dniem 1 stycznia 2020 r.
-

↓ 333/2014 (dostosowany)	motyw	15
-----------------------------	-------	----

- (44) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania ☒ niniejszego ☒ rozporządzenia ~~(WE) nr 443/2009~~, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. ~~Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁴⁰.~~

³⁷ ~~Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.~~

³⁸ Grupa wysokiego szczebla doradców naukowych, opinia naukowa 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing” (Zmniejszanie różnic pomiędzy rzeczywistymi emisjami CO₂ z pojazdów lekkich, a badaniami laboratoryjnymi).

³⁹ Zalecenie Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2017 r. dla Rady i Komisji w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym (2016/2908 (RSP)).

⁴⁰ ~~Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).~~

↓ nowy

- (45) Uprawnienia wykonawcze odnoszące się do art. 6 ust. 8, art. 7 ust. 7 i 8, art. 8 ust. 3, art. 11 ust. 2, art. 12 ust. 3 i art. 14 ust. 3 powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁴¹.

↓ 443/2009 motyw 32
(dostosowany)

~~W szczególności Komisji powinna zostać upoważniona do zmiany wymogów dotyczących monitorowania i sprawozdawczości w świetle doświadczenia w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia, do ustalania metod pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji, do przyjmowania szczegółowych przepisów dotyczących odstępstwa dla niektórych producentów oraz do dostosowywania załącznika I w celu uwzględnienia ewolucji masy nowych samochodów osobowych zarejestrowanych we Wspólnocie oraz odzwierciedlenia wszelkich zmian w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, między innymi poprzez uzupełnienie jej nowymi elementami innymi niż istotne, należy je przyjąć zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.~~

↓ 333/2014 motyw 16
(dostosowany)
⇒ nowy

- (46) ⇒ Aby zmieniać lub uzupełniać inne niż istotne elementy przepisów niniejszego rozporządzenia, ⇒ ~~Należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE~~ ☒ Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej ☒ ~~w celu~~ ☒ ~~zakresie~~ ☒ ~~dokonywania zmian w załącznikach II~~ ☒ ~~i III~~ ☒ ~~do rozporządzenia (WE) nr 443/2009~~ w odniesieniu do wymogów dotyczących danych oraz parametrów danych, ~~z~~ uzupełniania przepisów dotyczących interpretacji kryteriów kwalifikowania się do odstępstw od docelowych indywidualnych poziomów emisji, dotyczących treści wniosków o odstępstwo oraz dotyczących treści i oceny programów na rzecz zmniejszania indywidualnych poziomów emisji CO₂, ~~dostosowywania wartości~~ poziomej ~~M₀~~ ⇒ i ~~TM₀~~ ⇒ , o których mowa w ~~załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009,~~ ☒ art. 13 ☒ , ⇒ pułapu redukcji emisji wynoszącego 7 g CO₂/km, o którym mowa w art. 11, ☒ oraz dostosowywania wzorów w załączniku I, o którym mowa w art. 14 ust. 3 ☒ ~~do średniej masy nowych samochodów osobowych w okresie trzech poprzednich lat kalendarzowych; oraz dostosowywania wzorów w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 443/2009.~~ 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 w sprawie lepszego

⁴¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.⁴² ~~☒. Przygotowując i opracowując~~
~~☒ W szczególności, aby zapewnić jednakowy udział w przygotowaniu ☒ akty~~
~~delegowane aktów delegowanych, Komisja powinna zapewnić jednocześnie,~~
~~terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi~~
~~Europejskiemu i Radzie ☒ Parlament Europejski i Rada powinny otrzymywać~~
wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a
eksperti tych instytucji powinni systematycznie brać udział w posiedzeniach grup
eksperskich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych ☒.

↓ 443/2009 (dostosowany)	motyw	33
-----------------------------	-------	----

~~Należy uchylić decyzję nr 1753/2000/WE w celu uproszczenia przepisów i dla zapewnienia~~
~~przejrzystości prawa.~~

↓ 510/2011 (dostosowany)	motyw	34
-----------------------------	-------	----

- (47) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie wymogów dotyczących emisji CO₂ dla nowych ☒ samochodów osobowych i nowych ☒ lekkich ~~samochodów dostawczych~~ pojazdów użytkowych, nie może zostać osiągnięty przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

↓ 443/2009 (dostosowany)

Artykuł 1

Przedmiot i cele

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych ☒ i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych ☒ służące zapewnieniu właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego ~~i osiągnięciu ogólnego celu Wspólnoty Europejskiej, polegającego na osiągnięciu średniego poziomu emisji CO₂/km w wysokości 120 g/km dla nowego parku samochodowego. Niniejsze rozporządzenie ustala średni poziom emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych w wysokości 130 g CO₂/km poprzez udoskonalenie technologii napędów pojazdów; poziom ten mierzony jest zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i środkami wykonawczymi do niego oraz technologiami innowacyjnymi.~~

⁴² Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

↓ 510/2011 (dostosowany)

~~Artykuł 1~~

Przedmiot i cele

~~1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące emisji CO₂ dla nowych lekkich samochodów dostawczych. Niniejsze rozporządzenie ustanawia średni poziom emisji CO₂ dla nowych lekkich samochodów dostawczych na poziomie 175 g/km, poprzez udoskonalenie technologii pojazdów, mierzone zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i jego przepisami wykonawczymi, oraz dzięki technologiom innowacyjnym.~~

↓ 333/2014 art. 1 pkt 1
(dostosowany)

~~Począwszy od 2020 r., niniejsze rozporządzenie określa docelowy średni poziom emisji dla nowego parku samochodowego w wysokości 95 g CO₂/km, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 oraz załącznikiem XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 i zgodnie ze środkami wykonawczymi do niego oraz innowacyjnymi technologiami.~~

↓ 253/2014 art. 1 pkt 1
(dostosowany)
⇒ nowy

~~2. Począwszy od ⇒ dnia 1 stycznia ⇐ roku 2020 r., niniejsze rozporządzenie ustanawia docelowy poziom emisji ⇒ dla unijnego parku pojazdów ⇐ ☒ wynoszący 95 g CO₂/km dla średnich emisji nowych samochodów osobowych oraz ⇐ docelowy średni poziom emisji CO₂ ⇒ dla unijnego parku pojazdów ⇐ ☒ wynoszący 147 g CO₂/km dla średnich ⇐ emisji nowych lekkich samochodów dostawczych pojazdów użytkowych rejestrowanych w Unii na poziomie 147 g CO₂, mierzony ⇒ do dnia 31 grudnia 2020 r. ⇐ zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 ⇒ 692/2008 wraz z rozporządzeniami wykonawczymi (UE) 2017/1152 i (UE) 2017/1153, a od dnia 1 stycznia 2021 r. mierzony zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151 ⇐ 715/2007 i przepisami wykonawczymi do niego oraz przy zastosowaniu innowacyjnych technologii.~~

↓ 443/2009 (dostosowany)
⇒ nowy

~~3. W ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty ☒ Unii, o którym mowa w komunikacie Komisji do Rady i parlamentu Europejskiego z 2007 r.⁴³ ⇐ niniejsze rozporządzenie ⇒ do dnia 31 grudnia 2024 r. ⇐ zostanie uzupełnione dodatkowymi środkami odpowiadającymi redukcji emisji o 10 g CO₂/km.~~

⁴³ Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego z dnia 7 lutego 2007 r. – Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych (COM(2007) 19 final).

↓ nowy

4. Od dnia 1 stycznia 2025 r. obowiązują 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 15 % redukcji średniej wartości docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2021 r. ustalonych zgodnie z pkt 6.1.1 części A załącznika I;
 - b) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 15 % redukcji średniej wartości docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2021 r. ustalonych zgodnie z pkt 6.1.1 części B załącznika I;
5. Od dnia 1 stycznia 2030 r. obowiązują następujące poziomy docelowe:
- a) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych samochodów osobowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 30 % redukcji średniej wartości docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2021 r. ustalonych zgodnie z pkt 6.1.2 części A załącznika I;
 - b) w odniesieniu do średniego poziomu emisji parku nowych lekkich pojazdów użytkowych docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów równy 30 % redukcji średniej wartości docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2021 r. ustalonych zgodnie z pkt 6.1.2 części B załącznika I;
-

↓ 443/2009 (dostosowany)

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do ☒ następujących ☒ pojazdów silnikowych:
- a) kategorii M₁ określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE („samochody osobowe”), które rejestruje się ~~we Wspólnocie~~ ☒ w Unii ☒ po raz pierwszy i których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium ~~Wspólnoty~~ ☒ Unii ☒ („nowe samochody osobowe”);
- ~~2. Nie uwzględnia się wcześniejszej rejestracji poza terytorium Wspólnoty, której dokonano w okresie krótszym niż trzy miesiące przed rejestracją we Wspólnocie.~~
- ~~3. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do pojazdów specjalnego przeznaczenia określonych w pkt 5 części A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.~~
-

↓ 333/2014 art. 1 pkt 2
(dostosowany)

- ~~4. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2012 r., art. 4, art. 8 ust. 4 lit. b) i c), art. 9 oraz art. 10 ust. 1 lit. a) i c) nie mają zastosowania do producentów, którzy wraz ze wszystkimi~~

~~powiązanymi z nimi przedsiębiorstwami są odpowiedzialni za mniej niż 1 000 nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym.~~

↓ 510/2011 (dostosowany)

~~Artykuł 2~~

~~Zakres~~

- ~~1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pojazdów silnikowych b) kategorii N₁ określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE, o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg, oraz do pojazdów kategorii N₁, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 (zwanych dalej „lekkimi samochodami dostawczymi pojazdami użytkowymi”), które po raz pierwszy rejestruje się w Unii i których nie rejestrowano wcześniej poza terytorium Unii (zwane dalej „nowymi lekkimi samochodami dostawczymi pojazdami użytkowymi”).~~
 2. Nie uwzględnia się wcześniejszej rejestracji poza terytorium Unii, której dokonano w okresie krótszym niż trzy miesiące przed rejestracją w Unii.
 3. Niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do pojazdów specjalnego przeznaczenia określonych w pkt 5 części A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.
-

↓ 253/2014 art. 1 pkt 2
(dostosowany)
⇒ nowy

4. Art. 4, art. ~~87~~ ust. 4 lit. b) i c), art. ~~98~~ oraz art. ~~940~~ ust. 1 lit. a) i c) nie mają zastosowania do producentów, którzy wraz ze wszystkimi powiązanymi z nimi przedsiębiorstwami są odpowiedzialni ~~☒~~ za mniej niż 1 000 nowych samochodów osobowych lub ~~☒~~ za mniej niż 1 000 nowych lekkich samochodów dostawczych pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym ⇒ , chyba że producent wystąpił o odstępstwo i uzyskał je zgodnie art. 10 ⇐.
-

↓ 443/2009 (dostosowany)

~~Artykuł 3~~

~~Definicje~~

- ~~1. Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:~~
- ~~a) „średni indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich nowych samochodów osobowych, których jest on producentem;~~
- ~~b) „certyfikat zgodności” oznacza certyfikat, o którym mowa w art. 18 dyrektywy 2007/46/WE;~~

- ~~c) „producent” oznacza osobę lub podmiot, które są odpowiedzialne wobec organu udzielającego homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji typu WE zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE oraz za zapewnienie zgodności produkcji;~~
- ~~d) „masa” oznacza masę gotowego do jazdy samochodu razem z nadwoziem, podaną w certyfikacie zgodności i określoną w części 2.6 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;~~
- ~~e) „powierzchnia postojowa” oznacza iloczyn rozstawu kół i rozstawu osi samochodu podany w certyfikacie zgodności i określony w części 2.1 i 2.3 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;~~
- ~~g) „docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ dozwoloną zgodnie z załącznikiem I w odniesieniu do każdego nowego samochodu osobowego, którego jest on producentem, lub — w przypadku gdy producentowi przyznano odstępstwo na mocy art. 11 — docelowe indywidualne poziomy emisji określone zgodnie z tym odstępstwem.~~
- ~~2. Do celów niniejszego rozporządzenia „grupa producentów powiązanych” oznacza producenta i powiązane z nim przedsiębiorstwa. W odniesieniu do producenta „przedsiębiorstwa powiązane” oznaczają:~~
- ~~a) przedsiębiorstwa, w których producent ma, bezpośrednio lub pośrednio:~~

↓ 333/2014 art. 1 pkt 3
(dostosowany)

- ~~– więcej niż połowę praw głosu, lub~~

↓ 443/2009 (dostosowany)

- ~~– prawo mianowania więcej niż połowy członków rady nadzorczej, zarządu lub organów prawnie reprezentujących przedsiębiorstwo; lub~~
- ~~– prawo zarządzania przedsiębiorstwem;~~
- ~~b) przedsiębiorstwa, które bezpośrednio lub pośrednio mają, w stosunku do producenta, prawa wymienione w lit. a);~~
- ~~e) przedsiębiorstwa, w których przedsiębiorstwo, o którym mowa w lit. b), ma, bezpośrednio lub pośrednio, prawa wymienione w lit. a);~~
- ~~d) przedsiębiorstwa, w których producent wraz z jednym lub większą liczbą przedsiębiorstw, o których mowa w lit. a), b) lub e), lub w których dwa lub większa liczba tych ostatnich przedsiębiorstw mają wspólnie prawa wymienione w lit. a);~~
- ~~e) przedsiębiorstwa, w których prawa wymienione w lit. a) wspólnie należą do producenta lub do jednego lub większej liczby powiązanych z nim przedsiębiorstw, o których mowa w lit. a) d) oraz do jednej lub kilku osób trzecich.~~

Artykuł 3

Definicje

1. Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) „średni indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza, w odniesieniu do producenta, średnią indywidualnych poziomów emisji CO₂ wszystkich ☒ nowych samochodów osobowych lub wszystkich ☒ nowych lekkich ~~samochodów dostawczych~~ pojazdów użytkowych, których jest on producentem;
- b) ~~„certyfikat~~ świadectwo zgodności” oznacza świadectwo, o którym mowa w art. 18 dyrektywy 2007/46/WE;
- c) „pojazd skompletowany” oznacza ☒ lekki ☒ pojazd ☒ użytkowy ☒, któremu udzielono homologacji typu w wyniku procesu wielostopniowej homologacji typu zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE;
- d) „pojazd kompletny” oznacza każdy ☒ lekki ☒ pojazd ☒ użytkowy ☒, który nie musi być skompletowany w celu spełnienia stosownych wymogów technicznych dyrektywy 2007/46/WE;
- e) „pojazd podstawowy” oznacza każdy ☒ lekki ☒ pojazd ☒ użytkowy ☒, który jest używany w początkowym etapie procesu wielostopniowej homologacji typu;
- f) „producent” oznacza osobę lub podmiot, które są odpowiedzialne wobec organu udzielającego homologacji za wszystkie aspekty procesu homologacji typu WE zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE oraz za zapewnienie zgodności produkcji;
- g) „masa ☒ w stanie gotowym do jazdy ☒” oznacza masę gotowego do jazdy samochodu ☒ osobowego lub lekkiego pojazdu użytkowego ☒ razem z nadwoziem, podaną w ~~certyfikacie~~ świadectwie zgodności i określoną w części 2.6 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;

~~h) „indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza poziom emisji z lekkiego samochodu dostawczego, mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 i określony w certyfikacie zgodności jako wielkość emisji CO₂ (wartość uśredniona) dla pojazdów kompletnych lub skompletowanych;~~

~~h)~~ „indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza poziom emisji CO₂ samochodu osobowego ☒ lub lekkiego pojazdu użytkowego ☒ mierzony zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007 ☒ i jego rozporządzeniami wykonawczymi ☒ i określony w ~~certyfikacie~~ świadectwie zgodności

☒ pojazdu ☒ jako ~~wielkość emisji~~ emisja masowa CO₂ (~~wartość~~ ~~uśredniony~~ cykl mieszany). W przypadku samochodów osobowych ⇒ lub lekkich pojazdów użytkowych ⇐, które nie mają homologacji typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, „indywidualny poziom emisji CO₂” oznacza poziom emisji CO₂ mierzony zgodnie z taką samą procedurą pomiaru, jak ta określona ~~w odniesieniu do samochodów osobowych~~ w rozporządzeniu (WE) 692/2008 ⇒ do dnia 31 grudnia 2020 r., a od dnia 1 stycznia 2021 r. w rozporządzeniu (UE) 2017/1151 ⇐, lub zgodnie z procedurami przyjętymi przez Komisję dla ustalenia poziomu emisji CO₂ dla takich ~~samochodów osobowych~~ ☒ pojazdów ☒;

↓ 510/2011

⇒ nowy

~~ii)~~ „powierzchnia postojowa” oznacza iloczyn średniego rozstawu kół i rozstawu osi samochodu podany w ~~certyfikacie~~ świadectwie zgodności i określony w częściach 2.1 i 2.3 załącznika I do dyrektywy 2007/46/WE;

~~ii)~~ „docelowy indywidualny poziom emisji” oznacza, w odniesieniu do producenta, ~~średnią indywidualnych orientacyjnych poziomów emisji CO₂ określoną~~ ⇒ docelowy roczny poziom emisji określony ⇐ zgodnie z załącznikiem I, ~~dla każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego, którego jest on producentem,~~ lub – w przypadku gdy producentowi przyznano odstępstwo na mocy art. ~~1044~~ – docelowy indywidualny poziom emisji określony zgodnie z tym odstępstwem;

↓ nowy

k) „docelowy poziom emisji dla unijnego parku pojazdów” oznacza średni poziom emisji CO₂ wszystkich nowych samochodów osobowych lub wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych, który należy osiągnąć w danym okresie;

l) „masa próbna” oznacza masę próbną samochodu osobowego lub lekkiego pojazdu użytkowego podaną w świadectwie zgodności i zdefiniowaną w pkt 3.2.25 załącznika XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151;

m) „pojazd bezemisyjny i niskoemisyjny” oznacza samochód osobowy lub lekki pojazd użytkowy, którego emisje z rury wydechowej wynoszą od zera do 50 g CO₂/km, jak określono zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151.

↓ 510/2011

~~ii)~~ „ładunek” oznacza różnicę pomiędzy technicznie dopuszczalną maksymalną masą całkowitą zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2007/46/WE oraz masą pojazdu.

2. Do celów niniejszego rozporządzenia „grupa producentów powiązanych” oznacza producenta i powiązane z nim przedsiębiorstwa. W odniesieniu do producenta „przedsiębiorstwa powiązane” oznaczają:

- a) przedsiębiorstwa, w których producent ma, bezpośrednio lub pośrednio:
 - (i) więcej niż połowę praw głosu, lub
 - (ii) prawo mianowania więcej niż połowy członków rady nadzorczej, zarządu lub organów prawnie reprezentujących przedsiębiorstwo; lub
 - (iii) prawo zarządzania przedsiębiorstwem;
- b) przedsiębiorstwa, które bezpośrednio lub pośrednio mają, w stosunku do producenta, prawa wymienione w lit. a);
- c) przedsiębiorstwa, w których przedsiębiorstwo, o którym mowa w lit. b), ma, bezpośrednio lub pośrednio, prawa wymienione w lit. a);
- d) przedsiębiorstwa, w których producent wraz z jednym lub większą liczbą przedsiębiorstw, o których mowa w lit. a), b) lub c), lub w których dwa lub większa liczba tych ostatnich przedsiębiorstw mają wspólnie prawa wymienione w lit. a);
- e) przedsiębiorstwa, w których prawa wymienione w lit. a) wspólnie należą do producenta lub do jednego lub większej liczby powiązanych z nim przedsiębiorstw, o których mowa w lit. a)–d) oraz do jednej lub kilku osób trzecich.

Artykuł 4

Docelowe indywidualne poziomy emisji

↓ nowy

1. Producent zapewnia, aby jego średni indywidualny poziom emisji CO₂ nie przekraczał następujących docelowych indywidualnych poziomów emisji:

- a) na rok kalendarzowy 2020, docelowego indywidualnego poziomu emisji określonego zgodnie z pkt 1 i 2 części A załącznika I w przypadku samochodów osobowych, lub w pkt 1 i 2 części B załącznika I w przypadku lekkich pojazdów użytkowych lub, w przypadku przyznania producentowi odstępstwa na mocy art. 10, zgodnie z tym odstępstwem;

↓ 510/2011 (dostosowany)

⇒ nowy

- ~~b) Zna rok kalendarzowy rozpoczynający się dnia 1 stycznia 2014 r. i za każdy kolejny rok kalendarzowy ⇒ od 2021 do 2024 r. ⇐ , każdy z producentów lekkich samochodów dostawczych zapewnia, aby jego średni indywidualny poziom emisji CO₂ nie przekraczał jego docelowego indywidualnego poziomu emisji określonego zgodnie z pkt 3 i 4 części A i B załącznika I~~
~~☒ stosownie do przypadku ☒ lub, w przypadku przyznania producentowi odstępstwa na mocy art. 1110 , zgodnie z tym odstępstwem i pkt 5 części A lub B załącznika I;~~

↓ nowy

- c) na każdy rok kalendarzowy, począwszy od 2025 r., docelowego indywidualnego poziomu emisji określonego zgodnie z pkt 6.3 w części A lub B załącznika I.

↓ 510/2011 (dostosowany)

- ☒ 2. W przypadku lekkich pojazdów użytkowych, ~~☒ W przypadku~~ gdy indywidualny poziom emisji pojazdu skompletowanego nie jest dostępny, producent pojazdu podstawowego wykorzystuje średni indywidualny poziom emisji CO₂ pojazdu podstawowego w celu określenia jego indywidualnego poziomu emisji.

~~W celu określenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla każdego z producentów uwzględnia się następujące ilości procentowe nowych lekkich samochodów dostawczych każdego z producentów, zarejestrowanych w danym roku:~~

- ~~– 70 % w 2014 r.,~~
- ~~– 75 % w 2015 r.,~~
- ~~– 80 % w 2016 r.,~~
- ~~– 100 % od 2017 r.~~

↓ 443/2009 (dostosowany)

~~Artykuł 4~~

~~Docelowe indywidualne poziomy emisji~~

~~W roku kalendarzowym rozpoczynającym się dnia 1 stycznia 2012 r. i w każdym kolejnym roku kalendarzowym każdy producent samochodów osobowych zapewnia, aby jego średni indywidualny poziom emisji CO₂ nie przekraczał docelowych indywidualnych poziomów emisji określonych zgodnie z załącznikiem I lub, w przypadku gdy producentowi przyznano odstępstwo na mocy art. 11, zgodnie z takim odstępstwem.~~

↓ 333/2014 art. 1 pkt 4
(dostosowany)

3. Do celów określenia średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ dla każdego producenta uwzględnia się następujące udziały procentowe nowych samochodów osobowych każdego producenta w danym roku:

- ~~– 65 % w 2012 r.,~~
- ~~– 75 % w 2013 r.,~~
- ~~– 80 % w 2014 r.,~~
- ~~– 100 % od 2015 r. do 2019 r.,~~

- 95 % w 2020 r.,
- 100 % ~~do końca 2020 r. i później~~ ☒ począwszy od 2021 r. ☒.

↓ 443/2009 (dostosowany)

~~Artykuł 5~~

Superjednostki

~~Przy obliczaniu średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ każdy nowy samochód osobowy o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej 50 g CO₂/km liczy się jako:~~

- ~~3,5 samochodu w 2012 r.,~~
- ~~3,5 samochodu w 2013 r.,~~
- ~~2,5 samochodu w 2014 r.,~~
- ~~1,5 samochodu w 2015 r.,~~
- ~~1 samochód od 2016 r.~~

↓ 510/2011 (dostosowany)

~~Artykuł 5~~

Superjednostki

~~Obliczając średni indywidualny poziom emisji CO₂ każdy nowy lekki samochód dostawczy o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej 50 g CO₂/km liczy się jako:~~

- ~~3,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2014 r.,~~
- ~~3,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2015 r.,~~
- ~~2,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2016 r.,~~
- ~~1,5 lekkiego samochodu dostawczego w 2017 r.,~~
- ~~1 lekki samochód dostawczy, począwszy od 2018 r.~~

~~W okresie obowiązywania systemu superjednostek maksymalna liczba nowych lekkich samochodów dostawczych o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej 50 g CO₂/km, jaka będzie brana pod uwagę w stosowaniu mnożników podanych w akapicie pierwszym, nie przekracza 25 000 lekkich samochodów dostawczych na producenta.~~

↓ 333/2014 art. 1 pkt 5
(dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł 5~~a~~

Superjednostki w odniesieniu do docelowego poziomu emisji wynoszącego 95 g CO₂/km

Przy obliczaniu średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ każdy nowy samochód osobowy o indywidualnym poziomie emisji CO₂ poniżej 50g CO₂/km liczy się jako:

- 2 samochody osobowe w 2020 r.,
- 1,67 samochodu osobowego w 2021 r.,
- 1,33 samochodu osobowego w 2022 r.,
- 1 samochód osobowy od 2023 r.,

w odniesieniu do roku, w którym został on zarejestrowany w okresie od 2020 r. do 2022 r., z zastrzeżeniem zastosowania ~~ograniczenia do pułapu~~ 7,5 g CO₂/km w tym okresie na każdego producenta ⇨ i z zastrzeżeniem przepisów art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/1153 ⇨.

↓ 443/2009 (dostosowany)

~~Artykuł 6~~

~~Docelowe indywidualne poziomy emisji dla pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym~~

~~Do celów określenia, czy producent przestrzega swoich docelowych indywidualnych poziomów emisji, o których mowa w art. 4, indywidualne poziomy emisji CO₂ każdego pojazdu mogącego wykorzystywać do jazdy mieszankę benzyny z 85 % etanolem („E85”) spełniającą wymogi odpowiednich przepisów wspólnotowych lub europejskie normy techniczne, zostają zmniejszone o 5 % do dnia 31 grudnia 2015 r. z uwagi na większe możliwości technologiczne i w zakresie redukcji emisji w przypadku stosowania biopaliw. Redukcję tę stosuje się jedynie w przypadku, gdy w przynajmniej 30 % stacji paliw w państwie członkowskim, w którym pojazd został zarejestrowany, dostępny jest ten rodzaj paliwa alternatywnego spełniającego kryteria zrównoważonego rozwoju dla biopaliw, określone w odpowiednich przepisach wspólnotowych.~~

↓ 510/2011 (dostosowany)

~~Artykuł 6~~

~~Docelowe indywidualne poziomy emisji dla lekkich samochodów dostawczych zasilanych paliwem alternatywnym~~

~~Aby określić, w jakim stopniu producent przestrzega swoich docelowych indywidualnych poziomów emisji CO₂, o których mowa w art. 4, indywidualne poziomy emisji CO₂ dla każdego lekkiego samochodu dostawczego mogącego wykorzystywać do jazdy mieszankę benzyny z 85 % bioetanolem („E85”) i spełniającego stosowne wymogi przepisów Unii lub europejskie normy techniczne, zostają obniżone do dnia 31 grudnia 2015 r. o 5 % z uwagi na większy potencjał w zakresie technologii i zmniejszania emisji w przypadku stosowania biopaliw. Poziomy te obniża się tylko w przypadku, gdy na przynajmniej 30 % stacji paliw w państwie członkowskim, w którym lekki samochód dostawczy został zarejestrowany, dostępny jest ten rodzaj paliwa alternatywnego, spełniającego kryteria zrównoważonego rozwoju dla biopaliw, określone w stosownych przepisach Unii.~~

Artykuł ~~76~~

Grupy producentów

1. Producenci ~~nowych lekkich samochodów dostawczych~~, inni niż producenci, którym przyznano odstępstwo na mocy art. ~~11~~10, mogą utworzyć grupę w celu wypełnienia swoich obowiązków wynikających z art. 4.
2. Umowa powołująca grupę może dotyczyć jednego roku kalendarzowego lub kilku lat kalendarzowych, pod warunkiem że całkowity okres obowiązywania umowy nie przekracza pięciu lat kalendarzowych, i musi zostać zawarta najpóźniej w dniu 31 grudnia pierwszego roku kalendarzowego, w odniesieniu do którego ma nastąpić połączenie poziomów emisji. Producenci tworzący grupę przekazują Komisji następujące informacje:
 - a) producenci, którzy wejdą w skład grupy;
 - b) producent wyznaczony jako zarządzający grupą, który będzie pełnił funkcję punktu kontaktowego grupy i będzie odpowiadał za uiszczanie wszelkich opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nakładanych na grupę zgodnie z art. ~~98~~;
 - c) dowód, że zarządzający grupą będzie w stanie wypełniać obowiązki przewidziane w lit. b);~~z~~

↓ nowy

d) kategorie pojazdów zarejestrowanych jako M₁ lub N₁, dla których zastosowanie ma tworzenie grup.

↓ 510/2011

3. W przypadku gdy proponowany zarządzający grupą nie spełnia wymogu uiszczania wszelkich opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nakładanych na grupę zgodnie z art. ~~98~~, Komisja powiadamia o tym producentów.
4. Producenci wchodzący w skład grupy wspólnie informują Komisję o wszelkich zmianach dotyczących zarządzającego grupą lub jego sytuacji finansowej, w zakresie, w jakim może to mieć wpływ na jego zdolność spełniania wymogu uiszczania wszelkich opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nakładanych na grupę zgodnie z art. ~~89~~, oraz o wszelkich zmianach składu grupy lub o rozwiązaniu grupy.
5. Producenci mogą zawierać umowy powołujące grupy pod warunkiem, że umowy te są zgodne z art. 101 i 102 TFUE, a także umożliwiają otwarty, przejrzysty i niedyskryminujący udział w grupie na rozsądnych warunkach dla każdego producenta ubiegającego się o przyjęcie do grupy. Bez uszczerbku dla ogólnego stosowania unijnych zasad konkurencji w odniesieniu do takich grup, wszyscy członkowie grupy zapewniają w szczególności, aby w ramach ich umowy powołującej grupę nie były wymieniane żadne dane ani informacje, z wyjątkiem następujących informacji:
 - a) średni indywidualny poziom emisji CO₂;
 - b) docelowy indywidualny poziom emisji;

- c) ogólna liczba zarejestrowanych pojazdów.
6. Ust. 5 nie stosuje się w przypadku, gdy wszyscy producenci tworzący grupę stanowią część tej samej grupy producentów powiązanych.
7. Z wyjątkiem przypadku, gdy zgodnie z ust. 3 przekazano powiadomienie, producentów należących do grupy, w odniesieniu do której przekazano Komisji informacje, traktuje się – do celów wypełnienia obowiązków, o których mowa w art. 4 – jako jednego producenta. Informacje dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do poszczególnych producentów, jak również wszelkich grup są ewidencjonowane, zgłaszane i udostępniane w rejestrze centralnym, o którym mowa w art. ~~87~~ ust. 4.

↓ nowy

8. Komisja może określić szczegółowe warunki mające zastosowanie do umowy powołującej grupę zgodnie z ust. 5, w drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

↓ 443/2009 (dostosowany)

~~Artykuł 7~~

~~Grupy producentów~~

- ~~1. Producenci inni niż producenci, którym przyznano odstępstwo na mocy art. 11, mogą utworzyć grupę w celu spełnienia swoich obowiązków na mocy art. 4.~~
- ~~2. Umowa powołująca grupę może dotyczyć jednego roku kalendarzowego lub kilku lat kalendarzowych, pod warunkiem że całkowity okres obowiązywania umowy nie przekracza pięciu lat kalendarzowych, i musi być ona zawarta najpóźniej dnia 31 grudnia pierwszego roku kalendarzowego, w odniesieniu do którego ma nastąpić połączenie poziomów emisji. Producenci tworzący grupę przekazują Komisji następujące informacje:~~
- ~~a) producenci, którzy wejdą w skład grupy;~~
 - ~~b) producent wyznaczony jako zarządzający grupą, który będzie pełnił funkcję punktu kontaktowego grupy i będzie odpowiadał za uiszczanie wszelkich opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nakładanych na grupę zgodnie z art. 9; oraz~~
 - ~~c) dowody, że zarządzający grupą będzie w stanie wypełniać obowiązki z lit. b).~~
- ~~3. W przypadku gdy proponowany zarządzający grupą nie spełnia wymogu uiszczania wszelkich opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nakładanych na grupę zgodnie z art. 9, Komisja powiadamia o tym producentów.~~
- ~~4. Producenci wchodzący w skład grupy wspólnie informują Komisję o wszelkich zmianach dotyczących zarządzającego grupą lub o jego sytuacji finansowej, w zakresie, w jakim może to mieć wpływ na jego zdolność spełniania wymogu uiszczania wszelkich opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji nakładanych na grupę zgodnie z art. 9, oraz o wszelkich zmianach składu grupy lub o rozwiązaniu grupy.~~

~~5. Producenci mogą zawierać umowy powołujące grupę pod warunkiem, że porozumienia te są zgodne z art. 81 i 82 Traktatu, a także umożliwiają otwarty, przejrzysty i niedyskryminujący udział w grupie na rozsądnych warunkach handlowych dla każdego producenta ubiegającego się o przyjęcie do grupy. Bez uszczerbku dla ogólnego stosowania wspólnotowych zasad konkurencji w odniesieniu do takich grup, wszyscy członkowie grupy zapewniają w szczególności, aby żadne dane ani informacje nie były wymieniane w ramach ich umowy powołującej grupę, z wyjątkiem następujących informacji:~~

- ~~a) średni indywidualny poziom emisji CO₂;~~
- ~~b) docelowy poziom indywidualnych emisji;~~
- ~~c) ogólna liczba zarejestrowanych pojazdów.~~

~~6. Ustępu 5 nie stosuje się w przypadku, gdy wszyscy producenci tworzący grupę stanowią część tej samej grupy producentów powiązanych.~~

~~7. Z wyjątkiem przypadku, gdy zgodnie z ust. 3 przekazano powiadomienie, producentów należących do grupy, w odniesieniu do której przekazano Komisji informacje, traktuje się do celów wypełnienia obowiązków, o których mowa w art. 4 jako jednego producenta. Informacje dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do poszczególnych producentów, jak również wszelkich grup są ewidencjonowane, zgłaszane i dostępne w rejestrze centralnym, o którym mowa w art. 8 ust. 4.~~

Artykuł ~~8~~7

Monitorowanie i sprawozdawczość w odniesieniu do średnich poziomów emisji

1. Dla ~~roku kalendarzowego rozpoczynającego się dnia 1 stycznia 2010 r. i dla każdego kolejnego~~ roku kalendarzowego każde z państw członkowskich gromadzi informacje dotyczące każdego nowego samochodu osobowego ☒ i każdego nowego lekkiego pojazdu użytkowego ☒ zarejestrowanego na jego terytorium, zgodnie z częściami A załączników II ☒ i III ☒. Informacje te udostępniane są producentom oraz wyznaczonym przez nich w każdym z państw członkowskich importerom lub przedstawicielom. Państwa członkowskie dokładają wszelkich starań w celu zapewnienia, aby jednostki sprawozdawcze funkcjonowały w sposób przejrzysty. Każde państwo członkowskie zapewnia, aby indywidualny poziom emisji CO₂ z samochodów osobowych, które nie mają homologacji typu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 715/2007, był mierzony i odnotowany w certyfikacie świadectwie zgodności.
2. Do dnia 28 lutego 2011 r. każdego roku, ~~począwszy od roku 2011~~, każde z państw członkowskich ustala i przekazuje Komisji informacje wymienione w częściach ~~AB~~ załączników II ☒ i III ☒ w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego. Dane przekazuje się zgodnie z formatem określonym w części ~~BC~~ załącznika II ☒ i części C załącznika III ☒.
3. Na wniosek Komisji państwa członkowskie przekazują również pełen zbiór danych zebranych zgodnie z ust. 1.
4. Komisja prowadzi centralny rejestr danych zgłoszonych przez państwa członkowskie na mocy niniejszego artykułu i do dnia 30 czerwca każdego roku, ~~począwszy od roku 2011~~, wstępnie oblicza dla każdego producenta:
 - a) średni indywidualny poziom emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym;

- b) docelowy indywidualny poziom emisji w poprzednim roku kalendarzowym;
~~oraz~~
- c) różnicę między jego średnim indywidualnym poziomem emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym a jego docelowym indywidualnym poziomem emisji w tym samym roku.

Komisja powiadamia każdego producenta o wyniku wstępnego obliczenia, którego dokonała dla tego producenta. Powiadomienie zawiera dane dla każdego państwa członkowskiego, dotyczące liczby zarejestrowanych nowych samochodów osobowych ☒ i nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz ☒ ich indywidualnych poziomów emisji CO₂.

Rejestr jest publicznie dostępny.

5. W ciągu trzech miesięcy od otrzymania powiadomienia o wyniku wstępnego obliczenia przewidzianego w ust. 4 producenci mogą powiadomić Komisję o wszelkich błędach w danych, wskazując państwo członkowskie, w którym, ich zdaniem, wystąpił błąd.

Komisja uwzględnia wszystkie powiadomienia otrzymane od producentów i do dnia 31 października potwierdza lub zmienia wstępne obliczenia przewidziane w ust. 4.

- ~~6. W przypadku gdy na podstawie obliczeń przewidzianych w ust. 5, w odniesieniu do roku kalendarzowego 2010 lub 2011, Komisja uzna, że średni indywidualny poziom emisji CO₂ danego producenta w tym roku przekroczył jego docelowy indywidualny poziom emisji na ten rok, powiadamia o tym tego producenta.~~

↓ 443/2009 (dostosowany)

- ~~76. Państwa członkowskie wyznaczają właściwy organ odpowiedzialny za gromadzenie i przekazywanie danych dotyczących monitorowania zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i informują o tym fakcie Komisję nie później niż dnia 8 grudnia 2009. Komisja informuje o tym następnie Parlament Europejski i Radę.~~

↓ 510/2011 (dostosowany)

- ~~8. W każdym z państw członkowskich właściwy organ odpowiedzialny za gromadzenie i przekazywanie monitorowanych danych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem to organ wyznaczony na mocy art. 8 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.~~

↓ nowy

Właściwe organy zapewniają poprawność i kompletność danych przekazywanych Komisji i wyznaczają osobę kontaktową, która musi być dostępna do szybkiego reagowania na wnioski Komisji w celu wyeliminowania błędów i braków w przekazywanych danych.

↓ 443/2009 (dostosowany)

~~8. Dla każdego roku kalendarzowego, w którym stosuje się art. 6, państwa członkowskie dostarczają Komisji informacje dotyczące udziału stacji paliw oraz kryteriów zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do E85, o których mowa w tym artykule.~~

↓ 333/2014 art. 1 pkt 6
(dostosowany)

9.7. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych szczegółowe przepisy dotyczące procedur monitorowania i sprawozdawczości w zakresie danych w ramach ~~niniejszego artykułu~~ ☒ ust. 1–7 ☒ oraz dotyczące stosowania załącznika II. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. ~~14~~ ust. 2 ~~15~~ ust. 2.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. ~~14~~ 16 w celu dokonywania zmian w zakresie wymogów dotyczących danych oraz parametrów danych określonych w załączniku II ☒ i III ☒.

↓ nowy

8. Organy udzielające homologacji typu niezwłocznie zgłaszają Komisji stwierdzone odchylenia emisji CO₂ z użytkowanych pojazdów w porównaniu z wartościami podanymi w świadectwach zgodności, w wyniku weryfikacji przeprowadzonej zgodnie z procedurą, o której mowa w [art. 11a] rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

Komisja uwzględnia te różnice do celów obliczania średniego indywidualnego poziomu emisji danego producenta.

Komisja może przyjąć szczegółowe zasady dotyczące procedur zgłaszania takich odstępstw oraz ich uwzględniania przy obliczaniu średniego indywidualnego poziomu emisji. Procedury te przyjmuje się w drodze aktów wykonawczych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

↓ 510/2011 (dostosowany)

~~Artykuł 8~~

~~Monitorowanie i sprawozdawczość w odniesieniu do średnich poziomów emisji~~

~~1. Dla roku kalendarzowego rozpoczynającego się dnia 1 stycznia 2012 r. i dla każdego kolejnego roku kalendarzowego każde z państw członkowskich ewidencjonuje informacje dla każdego nowego lekkiego samochodu dostawczego zarejestrowanego na jego terytorium zgodnie z częścią A załącznika II. Informacje te udostępnia się producentom i ich wyznaczonym importerom lub przedstawicielom w każdym z państw członkowskich. Państwa członkowskie dokładają wszelkich starań w celu zapewnienia przejrzystego funkcjonowania jednostek sprawozdawczych.~~

~~2. Do dnia 28 lutego każdego roku, począwszy od roku 2013, każde z państw członkowskich ustala i przekazuje Komisji informacje wymienione w części B załącznika II w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego. Dane przekazuje się zgodnie z formatem określonym w części C załącznika II.~~

~~3. Na wniosek Komisji państwa członkowskie przekazują również pełen zbiór danych zgromadzonych zgodnie z ust. 1.~~

~~4. Komisja prowadzi centralny rejestr danych przekazywanych przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym artykułem i rejestr ten jest publicznie dostępny. Do dnia 30 czerwca 2013 r. i w każdym kolejnym roku Komisja oblicza wstępnie dla każdego producenta:~~

- ~~a) średni indywidualny poziom emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym;~~
- ~~b) docelowy indywidualny poziom emisji w poprzednim roku kalendarzowym;~~
- ~~c) różnicę między jego średnim indywidualnym poziomem emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym a jego docelowym indywidualnym poziomem emisji w tym samym roku.~~

~~Komisja powiadamia każdego z producentów o wyniku wstępnego obliczenia, którego dokonała dla tego producenta. Powiadomienie zawiera dane w podziale na państwa członkowskie, dotyczące liczby zarejestrowanych nowych lekkich samochodów dostawczych oraz ich indywidualnych poziomów emisji CO₂.~~

~~5. W ciągu trzech miesięcy od otrzymania powiadomienia o wyniku wstępnego obliczenia przewidzianego w ust. 4 producenci mogą powiadomić Komisję o wszelkich błędach w danych, wskazując państwo członkowskie, w którym, ich zdaniem, wystąpił błąd.~~

~~6. Komisja uwzględni wszelkie powiadomienia przekazane przez producentów i, do dnia 31 października, potwierdza lub zmienia wstępne wyliczenia zgodnie z ust. 4.~~

~~7. Dla roku kalendarzowego 2012 oraz 2013, a także na podstawie obliczeń dokonanych zgodnie z ust. 5, Komisja powiadamia producenta, w przypadkach gdy zdaniem Komisji średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji.~~

~~8. W każdym z państw członkowskich właściwy organ odpowiedzialny za gromadzenie i przekazywanie monitorowanych danych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem to organ wyznaczony na mocy art. 8 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.~~

~~9. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące monitorowania i sprawozdawczości w zakresie danych, o których mowa w niniejszym artykule, oraz dotyczące stosowania załącznika II. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.~~

~~Aby uwzględnić doświadczenia zgromadzone w ramach stosowania niniejszego rozporządzenia, Komisja może zmienić załącznik II za pomocą aktów delegowanych zgodnie z art. 15 i z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 16 i 17.~~

~~109. Państwa członkowskie gromadzą także i przekazują dane, na podstawie niniejszego artykułu, dotyczące rejestracji pojazdów kategorii M₂ i N₂ określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE o masie odniesienia nieprzekraczającej 2 610 kg oraz pojazdów, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.~~

Artykuł 89

Oплата z tytułu przekroczenia poziomu emisji

1. W przypadku gdy średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego indywidualny docelowy poziom emisji w odniesieniu do ~~okresu od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia 2014 r. i dla każdego kolejnego roku kalendarzowego~~, Komisja nakłada opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji odpowiednio na producenta lub zarządzającego grupą.
2. Opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji na mocy ust. 1 oblicza się przy zastosowaniu następującego wzoru:

~~a) od 2014 r. do 2018 r.:~~

~~(i) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 3 g CO₂/km:~~

~~((przekroczenie poziomu emisji – 3 g CO₂/km) × 95 EUR + 45 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych;~~

~~(ii) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 2 g CO₂/km, ale nie więcej niż 3 g CO₂/km:~~

~~((przekroczenie poziomu emisji – 2 g CO₂/km) × 25 EUR + 20 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych;~~

~~(iii) za przekroczenie poziomu emisji o ponad 1 g CO₂/km, ale nie więcej niż 2 g CO₂/km:~~

~~((przekroczenie poziomu emisji – 1 g CO₂/km) × 15 EUR + 5 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych;~~

~~(iv) za przekroczenie poziomu emisji o nie więcej niż 1 g CO₂/km:~~

~~(przekroczenie poziomu emisji × 5 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych;~~

~~b) od 2019 r.:~~

~~(przekroczenie poziomu emisji × 95 EUR) × liczba nowych lekkich samochodów dostawczych~~ ☒ ~~nowo rejestrowanych pojazdów~~ ☒.

Do celów niniejszego artykułu stosuje się następujące definicje:

- „~~przekroczenie poziomu~~ przekroczenie poziomu emisji” oznacza liczbę dodatnią gramów na kilometr, o którą średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta – przy uwzględnieniu zmniejszenia emisji CO₂ za pomocą technologii innowacyjnych zatwierdzonych zgodnie z art. ~~1211~~ – przekroczył jego docelowy indywidualny poziom emisji w roku kalendarzowym lub w jego części, do których odnosi się obowiązek wynikający z art. 4, w zaokrągleniu do trzeciego miejsca po przecinku, oraz
- „~~liczba nowych lekkich samochodów dostawczych~~ ☒ ~~nowo zarejestrowanych pojazdów~~ ☒ ” oznacza liczbę ☒ nowych samochodów osobowych lub ☒ lekkich samochodów dostawczych pojazdów użytkowych ⇒ liczonych

oddzielnie,  których jest producentem i które zostały zarejestrowane w tym okresie zgodnie z kryteriami etapowego stosowania określonymi w art. 4ust. 3.

~~3. Komisja przyjmuje szczegółowe ustalenia dotyczące pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na mocy ust. 1 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2.~~

~~4. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji traktuje się jako dochód budżetu ogólnego Unii Europejskiej.~~

↓ 443/2009 (dostosowany)

~~Artykuł 9~~

~~Oплата z tytułu przekroczenia poziomu emisji~~

~~1. Począwszy od 2012 r., w odniesieniu do każdego roku kalendarzowego, w którym średni indywidualny poziom emisji CO₂ danego producenta przekroczy jego docelowy indywidualny poziom emisji na ten rok, Komisja nakłada na producenta lub, w przypadku grupy producentów, na zarządzającego grupą opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji.~~

~~2. Opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji przewidzianą w ust. 1 oblicza się przy zastosowaniu następującego wzoru:~~

~~a) od roku 2012 do 2018:~~

~~(i) w przypadku gdy średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji o więcej niż 3 g CO₂/km:~~

~~((przekroczenie poziomu emisji — 3 g CO₂/km) × 95 EUR/g CO₂/km + 1 g CO₂/km × 25 EUR/g CO₂/km + 1 g CO₂/km × 15 EUR/g CO₂/km + 1 g CO₂/km × 5 EUR/g CO₂/km) × liczba nowych samochodów osobowych;~~

~~(ii) w przypadku gdy średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji o więcej niż 2 g CO₂/km, ale nie więcej niż 3 g CO₂/km:~~

~~((przekroczenie poziomu emisji — 2 g CO₂/km) × 25 EUR/g CO₂/km + 1 g CO₂/km × 15 EUR/g CO₂/km + 1 g CO₂/km × 5 EUR/g CO₂/km) × liczba nowych samochodów osobowych;~~

~~(iii) w przypadku gdy średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji o więcej niż 1 g CO₂/km, ale nie więcej niż 2 g CO₂/km:~~

~~((przekroczenie poziomu emisji — 1 g CO₂/km) × 15 EUR/g CO₂/km + 1 g CO₂/km × 5 EUR/g CO₂/km) × liczba nowych samochodów osobowych;~~

~~(iv) w przypadku gdy średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji o nie więcej niż 1 g CO₂/km:~~

~~(przekroczenie poziomu emisji × 5 EUR/g CO₂/km) × liczba nowych samochodów osobowych;~~

~~b) od 2019 r.:~~

~~(przekroczenie poziomu emisji $\times$ 95 EUR/g CO₂/km) $\times$ liczba nowych samochodów osobowych.~~

~~Na użytek niniejszego artykułu „przekroczenie poziomu emisji” określone zgodnie z art. 4 oznacza dodatnią liczbę gramów na kilometr, o którą średni indywidualny poziom emisji producenta z uwzględnieniem redukcji emisji CO₂ dzięki zatwierdzonym technologiom innowacyjnym przekroczył jego docelowy indywidualny poziom emisji w roku kalendarzowym, zaokrągloną do najbliższej liczby na trzecim miejscu po przecinku; oraz „liczba nowych samochodów osobowych” oznacza liczbę nowych samochodów osobowych, których jest on producentem i które zarejestrowano w tym roku zgodnie z kryteriami wprowadzania określonymi w art. 4.~~

↓ 333/2014 art. 1 pkt 7

3. Komisja określa w drodze aktów wykonawczych sposoby pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na podstawie ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. ~~1544~~ ust. 2.

↓ 443/2009 (dostosowany)

4. Wpływy z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji traktuje się jako dochód budżetu ogólnego Unii Europejskiej.

~~Artykuł 10~~

~~Publikacja wyników osiągniętych przez producentów~~

~~1. Do dnia 31 października 2011 r. każdego roku, począwszy od 2011 r., Komisja publikuje wykaz zawierający dla każdego producenta:~~

- ~~a) jego docelowy indywidualny poziom emisji w poprzednim roku kalendarzowym;~~
- ~~b) jego średni indywidualny poziom emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym;~~
- ~~c) różnicę między jego średnim indywidualnym poziomem emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym a jego docelowym indywidualnym poziomem emisji w tym samym roku;~~
- ~~d) średni indywidualny poziom emisji CO₂ dla wszystkich nowych samochodów osobowych we Wspólnocie w poprzednim roku kalendarzowym; oraz~~
- ~~e) średnią masę dla wszystkich nowych samochodów osobowych we Wspólnocie w poprzednim roku kalendarzowym.~~

~~2. Od dnia 31 października 2013 r. w wykazie publikowanym na mocy ust. 1 podaje się również, czy producent spełnił wymogi art. 4 w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego.~~

↓ 510/2011 (dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł ~~109~~

Publikacja wyników osiąganych przez producentów

1. Do dnia 31 października ~~2013 r. oraz do dnia 31 października~~ każdego ~~kojnego~~ roku Komisja publikuje ☒ w drodze aktów wykonawczych ☒ wykaz zawierający ~~w odniesieniu do każdego producenta:~~
 - a) ☒ dla każdego producenta ☒ jego docelowy indywidualny poziom emisji w poprzednim roku kalendarzowym;
 - b) ☒ dla każdego producenta ☒ jego średni indywidualny poziom emisji CO₂ w poprzednim roku kalendarzowym;
 - c) różnicę między ~~jego~~ średnim indywidualnym poziomem emisji CO₂ ☒ producenta ☒ w poprzednim roku kalendarzowym a jego docelowym indywidualnym poziomem emisji w tym samym roku;
 - d) średni indywidualny poziom emisji CO₂ we wszystkich ☒ nowych samochodach osobowych i ☒ nowych lekkich ~~samochodach dostawczych~~ pojazdach użytkowych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym;
 - e) średnią masę ⇒ w stanie gotowym do jazdy ⇐ wszystkich ☒ nowych samochodów osobowych i ☒ nowych lekkich ~~samochodów dostawczych~~ pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym ⇒ do dnia 31 grudnia 2020 r. ⇐ ~~z~~

↓ nowy

- f) średnią masę próbną wszystkich nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w poprzednim roku kalendarzowym.

↓ 510/2011 (dostosowany)

2. ~~Od dnia 31 października 2015 r. w~~ Wykazie publikowanym na mocy ust. 1 podaje się również, czy producent spełnił wymogi art. 4 w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego.

↓ nowy

3. Wykaz, o którym mowa w ust. 1, do celów publikacji do dnia 31 października 2022 r., określa:

- a) docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów na 2025 i 2030 r., o których mowa w art. 1 ust. 4 i 5, obliczone zgodnie z pkt 6.1.1 i 6.1.2 w częściach A i B załącznika I;
- b) wartości dla a₂₀₂₁, a₂₀₂₅ i a₂₀₃₀ obliczone przez Komisję zgodnie z pkt 6.2 części A i B załącznika I.

↓ 510/2011 (dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł ~~44~~10

Odstępstwa dla niektórych producentów

1. Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z załącznikiem I może złożyć producent wytwarzający mniej niż $\geq$ 10 000 nowych samochodów osobowych lub $\geq$ 22 000 nowych lekkich ~~samochodów dostawczych~~ pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w każdym roku kalendarzowym, który:
 - a) nie jest częścią grupy producentów powiązanych; lub
 - b) jest częścią grupy ~~przedsiębiorstw powiązanych~~ producentów powiązanych, która jest odpowiedzialna ogółem za mniej niż $\geq$ 10 000 nowych samochodów osobowych lub $\geq$ 22 000 nowych lekkich ~~samochodów dostawczych~~ pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii w każdym roku kalendarzowym; lub
 - c) jest częścią grupy ~~przedsiębiorstw powiązanych~~ producentów powiązanych, ale posiada własny zakład produkcyjny i ośrodek projektowy.
2. Odstępstwo, o które wystąpiono zgodnie z ust. 1, może zostać udzielone na okres nie dłuższy niż pięć lat kalendarzowych $\Rightarrow$ z możliwością przedłużenia $\Leftarrow$. Wniosek jest przedkładany Komisji i zawiera:
 - a) nazwę producenta i dane osoby odpowiedzialnej za kontakt;
 - b) dowody na to, że producent kwalifikuje się do odstępstwa na mocy ust. 1;
 - c) szczegółowe informacje na temat $\geq$ samochodów osobowych lub $\geq$ lekkich ~~samochodów dostawczych~~ pojazdów użytkowych, które produkuje, w tym dotyczące masy $\Rightarrow$ próbnej $\Leftarrow$ i indywidualnych poziomów emisji CO₂ tych $\geq$ samochodów osobowych lub $\geq$ lekkich ~~samochodów dostawczych~~ pojazdów użytkowych; oraz
 - d) docelowy indywidualny poziom emisji zgodny z możliwościami zmniejszenia emisji przez producenta, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych $\geq$ samochodów osobowych lub $\geq$ lekkich ~~samochodów dostawczych~~ pojazdów użytkowych.
3. W przypadku gdy Komisja uzna, że producent kwalifikuje się do odstępstwa, o które wystąpiono zgodnie z ust. 1, oraz że docelowy indywidualny poziom emisji zaproponowany przez producenta jest zgodny z jego możliwościami zmniejszenia emisji, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz z uwzględnieniem cech

charakterystycznych rynku typu produkowanych lekkich ~~samochodów dostawczych pojazdów użytkowych~~, przyznaje producentowi odstępstwo. ⇨ Wniosek należy złożyć najpóźniej do dnia 31 października pierwszego roku, w którym obowiązuje odstępstwo. ⇐

~~4. Producent objęty odstępstwem zgodnie z niniejszym artykułem natychmiast powiadamia Komisję o wszelkich zmianach mających wpływ lub mogących mieć wpływ na kwalifikowanie się tego producenta do odstępstwa.~~

~~5. W przypadku gdy na podstawie powiadomienia zgodnie z ust. 4 lub na innej podstawie Komisja uzna, że producent nie kwalifikuje się już do odstępstwa, uchyla odstępstwo ze skutkiem od dnia 1 stycznia następnego roku kalendarzowego i powiadamia o tym producenta.~~

~~6. W przypadku gdy producent nie osiąga swojego docelowego indywidualnego poziomu emisji, Komisja nakłada na producenta opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji określoną w art. 9.~~

~~7. Komisja przyjmuje zasady uzupełniające ust. 1-6 niniejszego artykułu, dotyczące między innymi interpretacji kryteriów kwalifikowania się do odstępstwa, treści wniosków oraz dotyczące treści i oceny programów zmniejszania indywidualnych poziomów emisji CO₂, za pomocą aktów delegowanych zgodnie z art. 15 i z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 16 i 17.~~

~~8. Wnioski o odstępstwo wraz z niezbędnymi informacjami, powiadomienia przewidziane w ust. 4, uchylenia przewidziane w ust. 5 oraz każde nałożenie na producenta opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji przewidziane w ust. 6, a także akty przyjęte zgodnie z ust. 7, udostępnia się publicznie, z zastrzeżeniem rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji⁴⁴.~~

↓ 443/2009 (dostosowany)
⇒ nowy

~~Artykuł 11~~

~~Odstępstwa w odniesieniu do niektórych producentów~~

~~1. Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z załącznikiem I może złożyć producent, który jest odpowiedzialny za mniej niż 10 000 nowych samochodów osobowych rejestrowanych we Wspólnocie w każdym roku kalendarzowym;~~

- ~~a) nie jest częścią grupy producentów powiązanych; lub~~
- ~~b) jest częścią grupy przedsiębiorstw powiązanych, która jest odpowiedzialna ogółem za mniej niż 10 000 nowych samochodów osobowych zarejestrowanych we Wspólnocie w każdym roku kalendarzowym; lub~~
- ~~c) jest częścią grupy przedsiębiorstw powiązanych, ale posiada własny zakład produkcyjny i ośrodek projektowy.~~

⁴⁴ Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43.

~~2. Odstępstwo, o które wystąpiono zgodnie z ust. 1, może zostać udzielone na okres nie dłuższy niż pięć lat kalendarzowych. Wniosek jest przedkładany Komisji i zawiera:~~

- ~~a) nazwę producenta i dane osoby odpowiedzialnej za kontakt;~~
- ~~b) dowody na to, że producent kwalifikuje się do odstępstwa na mocy ust. 1;~~
- ~~c) szczegółowe informacje na temat produkowanych przez niego samochodów osobowych, w tym dotyczące masy i indywidualnych poziomów emisji CO₂ tych samochodów osobowych; oraz~~
- ~~d) docelowy indywidualny poziom emisji zgodny z możliwościami redukcji przez producenta, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych samochodów.~~

~~3. W przypadku gdy Komisja uzna, że producent kwalifikuje się do odstępstwa, o które wystąpiono zgodnie z ust. 1, oraz że docelowy indywidualny poziom emisji zaproponowany przez producenta jest zgodny z jego możliwościami redukcji emisji, w tym z ekonomicznymi i technologicznymi możliwościami zmniejszenia jego indywidualnego poziomu emisji CO₂ oraz z uwzględnieniem cech charakterystycznych rynku typu produkowanych samochodów, przyznaje producentowi odstępstwo.~~

4. Wniosek o odstępstwo od docelowych indywidualnych poziomów emisji obliczonych zgodnie z $\Rightarrow$ pkt 1–4 części A $\Leftarrow$ załącznikiem I może złożyć producent, który wraz ze wszelkimi innymi powiązanymi z nim przedsiębiorstwami jest odpowiedzialny za 10 000 do 300 000 nowych samochodów osobowych zarejestrowanych ~~we Wspólnocie~~ ☒ w Unii ☒ w każdym roku kalendarzowym.

Wniosek taki może złożyć producent dla siebie samego lub dla siebie samego wraz ze wszelkimi powiązanymi z nim przedsiębiorstwami. Wniosek jest przedkładany Komisji i zawiera:

- a) wszystkie informacje, o których mowa w ust. 2 lit. a) i c), w tym w stosownych przypadkach informacje o wszelkich powiązanych przedsiębiorstwach;

↓ 333/2014 art. 1 pkt 8 lit. b)
(dostosowany)

~~b) jeśli wniosek składany jest w związku z załącznikiem I pkt 1 lit. a) i b), poziom docelowy, jakim jest 25-procentowa redukcja w stosunku do średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ w roku 2007 lub, w przypadku gdy jeden wniosek składany jest w odniesieniu do pewnej liczby powiązanych przedsiębiorstw – 25-procentowa redukcja w stosunku do średniej wyciągniętej ze średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ tych przedsiębiorstw w roku 2007;~~

↓ 333/2014 art. 1 pkt 8 lit. c)

~~be) jeśli wniosek składany jest w związku z załącznikiem I pkt 1 lit. c), poziom docelowy, jakim jest 45-procentowa redukcja w stosunku do średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ w roku 2007 lub, w przypadku gdy jeden wniosek składany jest w odniesieniu do pewnej liczby powiązanych przedsiębiorstw~~

– 45-procentowa redukcja w stosunku do średniej wyciągniętej ze średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ tych przedsiębiorstw w roku 2007.

↓ 443/2009

W przypadku gdy informacje dotyczące średniego indywidualnego poziomu emisji CO₂ producenta w 2007 roku nie istnieją, Komisja określa równoważny docelowy poziom zmniejszenia emisji, w oparciu o najlepsze dostępne technologie redukcji emisji CO₂ stosowane w samochodach osobowych o porównywalnej masie oraz uwzględniając cechy charakterystyczne rynku typu produkowanych samochodów. Poziom ten wykorzystywany jest przez wnioskodawcę do celów, o których mowa w lit. b).

Komisja przyznaje odstępstwo producentowi w przypadku, gdy wykazano, że kryteria przyznania odstępstwa, o których mowa w niniejszym ustępie, zostały spełnione.

5. Producent objęty odstępstwem zgodnie z niniejszym artykułem niezwłocznie powiadamia Komisję o wszelkich zmianach mających wpływ lub mogących mieć wpływ na jego kwalifikowanie się do odstępstwa.
 6. W przypadku gdy na podstawie powiadomienia zgodnie ust. 5 lub na innej podstawie Komisja uzna, że producent nie kwalifikuje się już do odstępstwa, uchyła odstępstwo ze skutkiem od dnia 1 stycznia następnego roku kalendarzowego i powiadamia o tym producenta.
 7. W przypadku gdy producent nie osiąga swojego docelowego indywidualnego poziomu emisji, nakłada na producenta opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji określoną w art. ~~98~~.
-

↓ 333/2014 art. 1 pkt 8 lit. d)

8. Komisja jest uprawniona do przyjmowania zgodnie z art. ~~14~~¹⁶ aktów delegowanych określających przepisy uzupełniające ust. 1–7 niniejszego artykułu, dotyczące interpretacji kryteriów kwalifikowania się do odstępstwa, treści wniosków oraz dotyczące treści i oceny programów redukcji indywidualnych poziomów emisji CO₂.
-

↓ 443/2009

9. Wnioski o odstępstwo wraz z niezbędnymi informacjami, powiadomienia przewidziane w ust. 5, uchylenia przewidziane w ust. 6 oraz każde nałożenie na producenta opłaty z tytułu przekroczenia poziomu emisji przewidziane w ust. 7, a także środki przyjęte zgodnie z ust. 8 udostępnia się publicznie, z zastrzeżeniem rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady ~~z dnia 30~~

Artykuł ~~114~~

Innowacje ekologiczne

↓ 333/2014 art. 1 pkt 9 lit. a)
⇒ nowy

1. Na wniosek dostawcy lub producenta ~~rozważa~~uwzględnia się ograniczenie emisji CO₂ uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych lub zestawowi technologii innowacyjnych („innowacyjne pakiety technologiczne”).

Technologie te należy uwzględnić tylko wtedy, gdy metodologia zastosowana do ich weryfikacji umożliwia uzyskanie sprawdzalnych, powtarzalnych i porównywalnych wyników.

Całkowity udział tych technologii w zmniejszeniu ⇒ średniego ⇐ ~~docelowego~~ indywidualnego poziomu emisji danego producenta nie może być wyższy niż 7 g CO₂/km.

↓ nowy

Komisja może dostosować pułap ze skutkiem od 2025 r. Dostosowań dokonuje się w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 16;

↓ 443/2009 (dostosowany)
→₁ 333/2014 art. 1 pkt 9 lit. b)
⇒ nowy

2. ➔₁ Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania technologii innowacyjnych lub innowacyjnych pakietów technologicznych, o których mowa w ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. ~~154~~ ust. 2 niniejszego rozporządzenia. ⬅ Przepisy te oparte są na następujących kryteriach w odniesieniu do technologii innowacyjnych:
- a) dostawca lub producent muszą być odpowiedzialni za ograniczenie emisji CO₂ osiągnięte poprzez wykorzystywanie technologii innowacyjnych;
 - b) technologie innowacyjne muszą mieć zweryfikowany udział w redukcji emisji CO₂;
 - c) technologie innowacyjne nie mogą być objęte standardowym cyklem testów pomiaru CO₂;

⁴⁵ Rozporządzenie (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji (Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43).

d) ~~lub~~ ☒ technologie innowacyjne nie mogą być objęte ☒ obowiązkowymi przepisami wynikającymi z uzupełniających środków dodatkowych zgodnych z wymogiem redukcji emisji o 10 g CO₂/km, o którym mowa w art. 1, ~~lub są one nie mogą być obowiązkowe na mocy innych przepisów prawa wspólnotowego~~ ☒ Unii ☒ . ⇒ Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2025 r. kryterium to nie ma zastosowania do poprawy efektywności w odniesieniu do układów klimatyzacji. ⇐

↓ 333/2014 art. 1 pkt 9 lit. c)

3. Dostawca lub producent, który ubiega się o zatwierdzenie środka jako technologii innowacyjnej lub innowacyjnego pakietu technologicznego, przedstawia Komisji sprawozdanie, w tym również sprawozdanie weryfikujące sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ. W przypadku gdy możliwa jest interakcja środka z inną już zatwierdzoną technologią innowacyjną lub innym już zatwierdzonym innowacyjnym pakietem technologicznym, w sprawozdaniu zamieszcza się wzmiankę o tej interakcji, a w sprawozdaniu weryfikującym dokonuje się oceny zakresu, w jakim interakcja ta wpływa na zmniejszenie emisji uzyskane dzięki każdemu środkowi.

↓ 443/2009

4. Komisja potwierdza redukcję osiągniętą w oparciu o kryteria, o których mowa w ust. 2.

↓ 510/2011 (dostosowany)

~~Artykuł 12~~

~~Innowacje ekologiczne~~

↓ 253/2014 art. 1 pkt 4 lit. a)
(dostosowany)

~~1. Na wniosek dostawcy lub producenta uwzględnia się ograniczenie emisji CO₂ uzyskane dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnych lub zestawowi technologii innowacyjnych („innowacyjne pakiety technologiczne”).~~

~~Całkowity udział tych technologii w zmniejszeniu docelowego indywidualnego poziomu emisji producenta nie może być wyższy niż 7 g CO₂/km.~~

↓ 253/2014 art. 1 pkt 4 lit. b)
(dostosowany)

~~2. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych szczegółowe przepisy dotyczące procedury zatwierdzania technologii innowacyjnych lub innowacyjnych pakietów~~

~~technologicznych, o których mowa w ust. 1, do dnia 31 grudnia 2012 r. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia. Takie szczegółowe przepisy muszą być zgodne z art. 12 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 oraz opierać się na następujących kryteriach dotyczących technologii innowacyjnych:~~

↓ 510/2011 (dostosowany)

- ~~a) dostawca lub producent muszą być odpowiedzialni za ograniczenie emisji CO₂ osiągnięte poprzez wykorzystywanie technologii innowacyjnych;~~
 - ~~b) technologie innowacyjne muszą mieć zweryfikowany udział w zmniejszaniu emisji CO₂;~~
 - ~~c) innowacyjne technologie nie mogą być objęte standardowym cyklem testów pomiaru CO₂ ani obowiązkowymi przepisami wynikającymi z uzupełniających środków dodatkowych zgodnych z wymogiem zmniejszenia emisji o 10 g CO₂/km, o którym mowa w art. 1 rozporządzenia (WE) nr 443/2009, lub być obowiązkowe na mocy innych przepisów prawa Unii.~~
- ~~3. Dostawca lub producent, który ubiega się o zatwierdzenie środka jako technologii innowacyjnej, przedstawia Komisji sprawozdanie, w tym sprawozdanie weryfikujące sporządzone przez niezależny i zatwierdzony organ. W przypadku gdy możliwa jest interakcja środka z inną już zatwierdzoną technologią innowacyjną, w sprawozdaniu zamieszcza się wzmiankę o tej interakcji, a w sprawozdaniu weryfikującym dokonuje się oceny zakresu, w jakim interakcja zmienia zmniejszenie emisji uzyskane dzięki każdemu ze środków.~~
- ~~4. Komisja potwierdza zmniejszenie emisji osiągnięte w oparciu o kryteria, o których mowa w ust. 2.~~

↓ nowy

Artykuł 12

Rzeczywiste emisje CO₂ i zużycie energii

1. Komisja monitoruje i ocenia reprezentatywność dla warunków rzeczywistych wartości zużycia energii i emisji CO₂ ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151. Zapewnia ona informowanie społeczeństwa o zmianach tej reprezentatywności w czasie.
2. W tym celu Komisja zapewnia udostępnienie, przez producentów lub władze krajowe, w zależności od przypadku, rzetelnych danych nieosobowych dotyczących rzeczywistych emisji CO₂ i zużycia energii przez samochody osobowe i lekkie pojazdy użytkowe.
3. Komisja może przyjąć środki, o których mowa w niniejszym artykule, w drodze aktów wykonawczych zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 15 ust. 2.

↓ 443/2009 (dostosowany)

Artykuł 13

Przegląd i sprawozdawczość ☒ Dostosowanie M_0 i TM_0 ☒

~~1. W 2010 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępów poczynionych w zakresie wprowadzania w życie zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz redukcji poziomu emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych.~~

↓ nowy

1. Wartości M_0 i TM_0 , o których mowa w częściach A i B załącznika I, dostosowuje się w następujący sposób:

↓ 443/2009 (dostosowany)

⇒ nowy

- ~~2. a) Do dnia 31 października 2014 r., ☒ 2020 r. ☒ a następnie co trzy lata, przyjmuje się środki zmieniające załącznik I w celu dostosowania pozycji wartości M_0 , o której mowa w tym załączniku, ☒ w pkt 1–5 części A załącznika I dostosowuje się ☒ do średniej masy ⇒ w stanie gotowym do jazdy ⇐ nowych samochodów osobowych w okresie trzech poprzednich lat kalendarzowych, ⇒ 2017, 2018, i 2019. Tę nową wartość M_0 stosuje się od dnia 1 stycznia 2022 r. do dnia 31 grudnia 2024 r.; ⇐~~

↓ nowy

b) do dnia 31 października 2022 r. wartość M_0 w pkt 1–5 części B załącznika I dostosowuje się do średniej masy w stanie gotowym do jazdy nowych lekkich pojazdów użytkowych w trzech poprzednich latach kalendarzowych – 2019, 2020 i 2021. Tę nową wartość M_0 stosuje się w 2024 r.;

c) do dnia 31 października 2022 r. orientacyjną wartość TM_0 na 2025 r. określa się jako odpowiednią średnią masę nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych w 2021 r.;

d) do dnia 31 października 2024 r., a następnie co dwa lata, wartości TM_0 w częściach A i B załącznika I dostosowuje się do odpowiedniej średniej masy próbnej nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych w dwóch poprzedzających latach kalendarzowych, począwszy od 2022 i 2023 r. Nowe odpowiednie wartości TM_0 obowiązują od dnia 1 stycznia roku kalendarzowego następującego po dacie dostosowania.

↓ 443/2009

~~Środki te stają się skuteczne po raz pierwszy z dniem 1 stycznia 2016 r., a następnie co trzy lata.~~

↓ 333/2014 art. 1 pkt 10 lit. a)
(dostosowany)

2. Komisja przyjmuje ~~te~~ środki ☒ , o których mowa w ust. 1, ☒ w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. ~~16+4a~~.

↓ 510/2011

Artykuł ~~13~~14

Przegląd i sprawozdawczość

↓ nowy

1. W 2024 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie skuteczności niniejszego rozporządzenia, w stosownych przypadkach wraz z wnioskiem dotyczącym zmiany rozporządzenia. Sprawozdanie to uwzględni między innymi reprezentatywność w odniesieniu do warunków rzeczywistych wartości emisji CO₂ i zużycia energii ustaloną zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2017/1151, wprowadzanie na rynek unijny pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych oraz rozwój infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa zgłaszane na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE⁴⁶.

↓ 253/2014 art. 1 pkt 5 lit. a)
(dostosowany)

~~1. Do dnia 31 grudnia 2015 r. Komisja dokona przeglądu docelowych indywidualnych poziomów emisji oraz warunków określonych w niniejszym rozporządzeniu, jak również innych aspektów niniejszego rozporządzenia, w celu ustalenia docelowego poziomu emisji CO₂ dla nowych lekkich samochodów dostawczych na okres po roku 2020. W tym względzie ocena niezbędnej wielkości redukcji musi być spójna z unijnymi długoterminowymi celami w zakresie klimatu i skutkami dla rozwoju oszczędnych technologii ograniczania emisji CO₂ stosowanych w lekkich samochodach dostawczych. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tego przeglądu. Sprawozdanie to zawiera wszelkie stosowne wnioski dotyczące zmiany niniejszego rozporządzenia, w tym ewentualne określenie realistycznego i osiągalnego celu, na podstawie kompleksowej oceny skutków uwzględniającej utrzymanie konkurencyjności przemysłu w zakresie lekkich~~

⁴⁶ 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).

samochodów dostawczych i zależnych od niego gałęzi przemysłu. Przygotowując takie wnioski, Komisja powinna zapewnić, by były one możliwie najbardziej neutralne z punktu widzenia konkurencyjności, społecznie sprawiedliwe i zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju.

↓ 510/2011 (dostosowany)

~~2. W stosownych przypadkach Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do 2014 r. wniosek w sprawie włączenia do niniejszego rozporządzenia, w celu osiągnięcia długoterminowego docelowego poziomu od 2020 r., pojazdów kategorii N₂ i M₂ określonych w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE o masie odniesienia nieprzekraczającej 2610 kg oraz pojazdów, na które rozszerzono homologację typu zgodnie z art. 2 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007.~~

~~3. Do 2014 roku Komisja w następstwie oceny skutków opublikuje sprawozdanie na temat dostępności danych dotyczących powierzchni postojowej i ładowności, a także ich zastosowania jako parametru użyteczności służącego do określania indywidualnych docelowych poziomów emisji oraz, w stosownych przypadkach, przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie zmiany załącznika I zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą.~~

~~5. Do dnia 31 października 2016 r., a następnie co trzy lata, Komisja zmieni załącznik I za pomocą aktów delegowanych zgodnie z art. 15 i z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 16 i 17 w celu dostosowania pozycji M₀, o której mowa w tym załączniku, do średniej masy nowych lekkich samochodów dostawczych w okresie trzech poprzednich lat kalendarzowych.~~

~~Dostosowania te stają się skuteczne po raz pierwszy z dniem 1 stycznia 2018 r., a następnie co trzy lata.~~

~~4. Komisja opracuje do dnia 31 grudnia 2011 r. procedurę mającą na celu określenie reprezentatywnych wartości emisji CO₂, efektywności paliwowej i masy pojazdów skompletowanych, zapewniając jednocześnie, aby producent pojazdu podstawowego miał terminowy dostęp do masy i do indywidualnego poziomu emisji CO₂ pojazdu skompletowanego.~~

~~6. Komisja uwzględni lekkie samochody dostawcze w przeglądzie procedur pomiaru emisji CO₂ zgodnie z art. 13 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.~~

~~Komisja uwzględni lekkie samochody dostawcze w przeglądzie dyrektywy 2007/46/WE zgodnie z art. 13 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.~~

↓ 443/2009 (dostosowany)
⇒ nowy

~~32. Od roku 2012, k~~~~Komisja~~ ⇒ uwzględni oceny przeprowadzane na podst. art. 12 i, w stosownych przypadkach, może ⇐ przeprowadza ocenę wpływu w celu dokonania do roku 2014 przeglądu, przewidzianego w art. 14 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 715/2007 ☒ dokonać przeglądu ☒ procedur pomiaru emisji CO₂ ustanowionych na mocy tego rozporządzenia ☒ (WE) nr 715/2007 ☒. Komisja przedstawia w szczególności stosowne wnioski mające na celu przystosowanie tych procedur w celu odpowiedniego odzwierciedlania ⇒ rzeczywistych ⇐ rzeczywistego zachowania się samochodów pod kątem

emisji CO₂ ☒ samochodów i lekkich pojazdów użytkowych ☒ oraz dotyczące włączenia zatwierdzonych technologii innowacyjnych określonych w art. 12 ust. 4, które mogłyby być widoczne w cyklu kontrolnym. Komisja zapewnia, aby procedury te były następnie regularnie poddawane przeglądowi.

↓ 443/2009 (dostosowany)

~~4. Do roku 2010 Komisja dokonuje przeglądu dyrektywy 2007/46/WE, tak aby każdy rodzaj/wariant/wersja odpowiadał jednemu zestawowi technologii innowacyjnych.~~

↓ 333/2014 art. 1 pkt 10 lit. c)
(dostosowany)

~~5. Do dnia 31 grudnia 2015 r. Komisja dokona przeglądu docelowych indywidualnych poziomów emisji oraz określonych w nich warunków, a także innych aspektów niniejszego rozporządzenia, w tym również tego, czy parametr użyteczności jest nadal potrzebny, oraz tego, czy bardziej zrównoważonym parametrem użyteczności jest masa czy powierzchnia postojowa, w celu ustalenia docelowego poziomu emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych na okres po 2020 r. W tym zakresie ocena niezbędnego wskaźnika redukcji musi być zgodna z długoterminowymi celami unijnymi w zakresie klimatu oraz skutkami dla rozwoju oszczędnych technologii ograniczania emisji CO₂ stosowanych w samochodach. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wyniki tej oceny. Sprawozdanie to będzie zawierać wszelkie stosowne wnioski dotyczące zmiany niniejszego rozporządzenia, w tym również ewentualne określenie realistycznego i osiągalnego celu, na podstawie kompleksowej oceny skutków uwzględniającej utrzymanie konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego i zależnych od niego gałęzi przemysłu. Opracowując takie wnioski, Komisja zapewnia, aby były one jak najbardziej neutralne z punktu widzenia konkurencyjności oraz sprawiedliwe społecznie i zrównoważone.~~

↓ 443/2009 (dostosowany)

~~6. Do 2014 r. Komisja w następstwie oceny wpływu publikuje sprawozdanie na temat dostępności danych dotyczących powierzchni postojowej jako parametru użyteczności służącego do określania indywidualnych docelowych poziomów emisji oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek w sprawie zmiany załącznika I.~~

↓ 333/2014 art. 1 pkt 10 lit. d)
(dostosowany)
⇒ nowy

73. Komisja określa w drodze aktów wykonawczych parametry niezbędne do tego, aby odzwierciedlić wszelkie zmiany w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂, o których mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu (WE) nr 692/2008 ⇒ oraz, w stosownych przypadkach, rozporządzenie (UE)

2017/1151 ⇐. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. ~~14~~15 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. ~~14a~~ 16, w celu dostosowania wzorów określonych w załączniku I, z zastosowaniem metodologii przyjętej zgodnie z akapitem pierwszym, zapewniając jednocześnie, aby w ramach starych i nowych procedur producentom i pojazdom o różnej użyteczności stawiane były wymogi w zakresie redukcji o podobnym stopniu surowości.

↓ 253/2014 art. 1 pkt 5 lit. b)

~~Komisja określa w drodze aktu wykonawczego parametry korelacyjne niezbędne do odzwierciedlenia wszelkich zmian w regulacyjnej procedurze kontrolnej pomiaru indywidualnych poziomów emisji CO₂, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 i rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008⁴⁷. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 14 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.~~

~~Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 15 i z zastrzeżeniem spełnienia warunków określonych w art. 16 i 17 w celu dostosowania wzorów zawartych w załączniku I, z zastosowaniem metody przyjętej zgodnie z akapitem pierwszym, zapewniając jednocześnie, by w ramach starych i nowych procedur kontrolnych producentom i pojazdom o różnej użyteczności stawiane były wymogi w zakresie redukcji o porównywalnym stopniu surowości.~~

↓ 333/2014 art. 1 pkt 11
(dostosowany)
⇒ nowy

Artykuł ~~15~~4

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet ds. ~~Zmian Klimatu~~ ☒ Unii Energetycznej ☒ ustanowiony na podstawie [art. ~~93~~7] ~~decyzji nr 280/2004/WE~~ ☒ [rozporządzenia ☒ Parlamentu Europejskiego i Rady ☒ (UE) [.../...]] ☒⁴⁸ ⇐ ⁴⁹ ⇐. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁵⁰.

⁴⁷ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).

⁴⁸ Decyzja nr 280/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. dotycząca mechanizmu monitorowania emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz wykonania Protokołu z Kioto (Dz.U. L 49 z 19.2.2004, s. 1).

⁴⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) [.../...] w sprawie zarządzania unią energetyczną (Dz.U. L [...] z [...], s. [...]).

⁵⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

2. W przypadku ~~odniesienia~~odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

↓ 510/2011 (dostosowany)

~~Artykuł 14~~

Procedura komitetowa

~~1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Zmian Klimatu powołany na mocy art. 9 decyzji nr 280/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. dotyczącej mechanizmu monitorowania emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz wykonania Protokołu z Kioto⁵¹. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.~~

~~2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.~~

↓ 253/2014 art. 1 pkt 6
(dostosowany)

~~2a. W przypadku niewydania opinii przez komitet, o którym mowa w ust. 1, Komisja nie może przyjąć projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.~~

↓ 333/2014 art. 1 pkt 12
(dostosowany)
⇒ nowy

~~Artykuł 14a~~16

Wykonywanie przekazanych uprawnień

~~1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.~~

~~21. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 78 ust. 79 akapit drugi, art. 110 ust. 8, ⇒ art. 11 ust. 1 akapit czwarty ⇐, art. 13 ust. 2 akapit trzeci i art. 1314 ust. 73 akapit drugi powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 8 kwietnia 2014 r. ⇒ czas nieokreślony od [dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] ⇐. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.~~

⁵¹ Dz.U. L 49 z 19.2.2004, s. 1.

- ~~32.~~ Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. ~~78~~ ust. ~~79~~ akapit drugi, art. ~~44~~10 ust. 8, ⇨ art. 11 ust. 1 akapit czwarty ⇨ , art. 13 ust. 2 ~~akapit trzeci~~ i art. ~~13~~14 ust. ~~73~~ akapit drugi może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
- ~~43.~~ Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- ~~54.~~ Akt delegowany przyjęty na podstawie art. ~~78~~ ust. ~~79~~ akapit drugi, art. ~~44~~10 ust. 8, ⇨ art. 11 ust. 1 akapit czwarty ⇨ , art. 13 ust. 2 ~~akapit trzeci~~ i art. ~~13~~14 ust. ~~73~~ akapit drugi wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

↓ 510/2011 (dostosowany)

- ~~1. Prawo do przyjmowania aktów delegowanych, o którym mowa w art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 7, art. 13 ust. 5 i art. 13 ust. 6 akapit czwarty, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 3 czerwca 2011. Najpóźniej 6 miesięcy przed upływem tego pięcioletniego okresu Komisja sporządza sprawozdanie na temat przekazanych uprawnień. Przekazanie uprawnień jest automatycznie przedłużane na okresy jednakowej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada odwołają je zgodnie z art. 16.~~
- ~~2. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja powiadamia o nim równocześnie Parlament Europejski i Radę.~~
- ~~3. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych powierzone Komisji podlegają warunkom określonym w art. 16 i 17.~~

~~Artykuł 16~~

Odwołanie przekazanych uprawnień

- ~~1. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 8 ust. 9 akapit drugi, art. 11 ust. 7, art. 13 ust. 5 i art. 13 ust. 6 akapit czwarty, może w dowolnym momencie zostać odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę.~~
- ~~2. Instytucja, która wszczęła procedurę wewnętrzną mającą na celu podjęcie decyzji o ewentualnym odwołaniu przekazanych uprawnień, dokłada starań, aby poinformować o tym drugą instytucję i Komisję w rozsądnym czasie przed podjęciem ostatecznej decyzji, wskazując, które z przekazanych uprawnień mogą być odwołane oraz ewentualne przyczyny takiego odwołania.~~
- ~~3. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie uprawnień określonych w tej decyzji. Staje się ona skuteczna natychmiast lub od późniejszej daty, która jest w niej określona. Decyzja ta nie wpływa na ważność aktów delegowanych już obowiązujących. Zostaje ona opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.~~

~~Artykuł 17~~

~~Sprzeciw wobec aktów delegowanych~~

~~1. Parlament Europejski i Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego w terminie dwóch miesięcy od daty powiadomienia o nim.~~

~~Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten może być przedłużony o dwa miesiące.~~

~~2. Jeśli po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1, ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyrażą sprzeciwu wobec aktu delegowanego, zostaje on opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz wchodzi w życie z dniem podanym w tym akcie.~~

~~Akt delegowany może zostać opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* oraz wejść w życie przed upływem tego terminu, jeżeli zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję o zamiarze niewyrażania sprzeciwu.~~

~~3. W przypadku sprzeciwu wobec aktu delegowanego przez Parlament Europejski albo przez Radę wyrażonego w terminie, o którym mowa w ust. 1, akt delegowany nie wchodzi w życie. Instytucja, która wyraża sprzeciw wobec aktu delegowanego, przedstawia powody tego sprzeciwu.~~

↓ nowy

Artykuł 17

Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007

W rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 dodaje się art.11a w brzmieniu:

„Artykuł 11a

Zgodność w eksploatacji w zakresie emisji CO₂ i zużycia paliwa

1. Z zastrzeżeniem przyjęcia i wejścia w życie procedur, o których mowa w ust. 2, organy udzielające homologacji typu na podstawie odpowiednich i reprezentatywnych próbek, sprawdzają, czy pojazdy, które zostały dopuszczone do ruchu i, którym udzieliły homologacji typu, są zgodne z wartościami emisji CO₂ i zużycia paliwa podanymi w świadectwach zgodności.
2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze zgodnie z art. 15 w celu określenia procedur weryfikacji zgodności w eksploatacji lekkich pojazdów użytkowych w odniesieniu do certyfikowanych wartości emisji CO₂ i zużycia paliwa”.

↓ 443/2009 (dostosowany)

Artykuł ~~15~~18

Uchylenie

~~Decyzja nr 1753/2000/WE zostaje uchylona ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2010 r.~~

~~Art. 4, 9 i 10 tej decyzji stosuje się jednak nadal do czasu przedstawienia przez Komisję Parlamentowi Europejskiemu sprawozdania w sprawie danych dotyczących monitorowania za rok kalendarzowy 2009.~~

↓ nowy

Rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 tracą moc z dniem 1 stycznia 2020 r.

Odesłania do uchylonych rozporządzeń odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji w załączniku V.

↓ 443/2009 (dostosowany)

⇒ nowy

Artykuł ~~16~~19

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie ~~trzeciego~~ ☒ dwudziestego ☒ dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

⇒ Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2020 r. ⇐

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 DLA WNIOSKÓW,
KTÓRYCH WPLYW NA BUDŻET OGRANICZA SIĘ WYŁĄCZNIE DO
DOCHODÓW**

1. TYTUŁ WNIOSKU:

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z pojazdów lekkich (wersja przekształcona)

2. LINIE BUDŻETOWE:

Rozdział i artykuł: Rozdział budżetu 71 – Grzywny i kary, rozdział budżetu 7 1 9 1 – Inne grzywny i okresowe kary pieniężne nieprzeznaczone na określony cel

Kwota zapisana w budżecie na dany rok: p.m. (zob. pkt 5).

3. WPLYW FINANSOWY

- ☐ Wniosek nie ma wpływu finansowego
- ☒ Wniosek nie ma wpływu finansowego na wydatki, lecz ma następujący wpływ finansowy na dochody:

(mln EUR do jednego miejsca po przecinku)

Linia budżetowa	Dochody ⁵²
Rozdział budżetu 71 – Grzywny i kary, Rozdział budżetu 7 1 9 1 – Inne grzywny i okresowe kary pieniężne nieprzeznaczone na określony cel	p.m. (zob. pkt 5);

4. ŚRODKI ZWALCZANIA NADUŻYĆ FINANSOWYCH

Oprócz stosowania rozporządzenia finansowego w celu zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom, w ramach rocznej procedury monitorowania i raportowania prowadzona będzie kontrola jakości i weryfikacja przedłożonych danych.

⁵² W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty rolne, opłaty wyrównawcze od cukru, cła) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 20 % na poczet kosztów poboru.

5. INNE UWAGI

Zgodnie z art. 8 wniosku Komisja nakłada na producenta lub, w przypadku grupy producentów, na zarządzającego grupą opłatę, jeżeli średni indywidualny poziom emisji CO₂ producenta przekracza jego docelowy indywidualny poziom emisji. Procedura ta jest zgodna z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 443/2009⁵³ i z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 510/2011⁵⁴, które obecnie obowiązują, a mają być połączone i zastąpione nowymi przepisami. Metody pobierania opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji określono w decyzji Komisji 2012/100/UE⁵⁵ i decyzji Komisji 2012/99/UE⁵⁶.

Ponieważ dochód wystąpi wyłącznie w sytuacji, gdy producent przekracza swój docelowy indywidualny poziom emisji, nie można przewidzieć, czy dochód wystąpi, a jeżeli wystąpi, określić jego wysokość.

⁵³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127>

⁵⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514>

⁵⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100>

⁵⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099>