



Rada
Unii Europejskiej

**Bruksela, 3 października 2023 r.
(OR. en)**

13712/23

**CLIMA 437
ENV 1068
TRANS 391
MI 808
DELECT 148**

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	7 września 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	C(2023) 5957 final
Dotyczy:	ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../... z dnia 7.9.2023 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 odnośnie do dostosowania wartości masy nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument C(2023) 5957 final.

Zał.: C(2023) 5957 final



Bruksela, dnia 7.9.2023 r.
C(2023) 5957 final

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 7.9.2023 r.

**zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 odnośnie
do dostosowania wartości masy nowych samochodów osobowych i nowych lekkich
pojazdów użytkowych**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST AKTU DELEGOWANEGO

Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/631 docelowe indywidualne poziomy emisji CO₂, jakie mają zostać osiągnięte przez producentów nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych, ustala się jako funkcję średniej masy parku pojazdów producenta zarejestrowanych w roku docelowym, a także średniej masy ogólnounijnego parku pojazdów. Do 2024 r. wartość masy, którą należy stosować w tym celu, jest masą w stanie gotowym do jazdy danych pojazdów. Od 2025 r. podejście ma się opierać na masie próbnej pojazdów. Aby zwiększyć przewidywalność docelowych parametrów dla producentów, średnia masa ogólnounijnego parku pojazdów wykorzystywana we wzorach obliczeniowych nie jest wartością w roku docelowym, lecz wartością referencyjną, której podstawą jest średnia masa parku pojazdów w poprzednich latach kalendarzowych: wartości M₀ odnośnie do masy w stanie gotowym do jazdy oraz wartości TM₀ odnośnie do masy próbnej.

W celu zapewnienia, aby docelowe poziomy emisji dla unijnego parku pojazdów – określone w rozporządzeniu (UE) 2019/631 – były nadal osiąmane w miarę upływu czasu, wzór na obliczanie docelowych indywidualnych poziomów emisji powinien odzwierciedlać zmiany średniej masy nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii.

W związku z tym wartości M₀ i TM₀ w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2019/631 mają być regularnie dostosowywane zgodnie z art. 14 tego rozporządzenia (co trzy lata w przypadku M₀ i co dwa lata w przypadku TM₀).

Zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) 2019/631 nowa wartość M₀ stosowana do obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji w 2024 r. dla nowych lekkich pojazdów użytkowych opiera się na średniej masie w stanie gotowym do jazdy tego rodzaju pojazdów zarejestrowanych w latach kalendarzowych 2019, 2020 i 2021. Wartość tę oblicza się jako średnią masę w stanie gotowym do jazdy dla unijnego parku pojazdów w każdym z tych trzech lat, ważoną zgodnie z liczbą nowych rejestracji w każdym z tych lat, jak potwierdzono decyzjami wykonawczymi Komisji (UE) 2021/973¹, (UE) 2022/2087² i (UE) 2023/1623³.

¹ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2021/973 z dnia 1 czerwca 2021 r. potwierdzająca lub zmieniająca wstępne obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ oraz docelowych indywidualnych poziomów emisji dla producentów samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w roku kalendarzowym 2019 oraz dla producenta samochodów osobowych Dr Ing. h.c. F. Porsche AG i grupy Volkswagen w latach kalendarzowych 2014–2018 zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 (Dz.U. L 215 z 17.6.2021, s. 1).

² Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2022/2087 z dnia 26 września 2022 r. potwierdzająca lub zmieniająca wstępne obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ oraz docelowych indywidualnych poziomów emisji dla producentów samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w roku kalendarzowym 2020 oraz informująca producentów o wartościach, które należy stosować do obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji i poziomów docelowych w ramach odstępstw w latach kalendarzowych 2021–2024 na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 (Dz.U. L 280 z 28.10.2022, s. 49).

³ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2023/1623 z dnia 3 sierpnia 2023 r. w sprawie określenia wartości odnoszących się do wyników producentów i grup producentów nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych na rok kalendarzowy 2021 oraz wartości, które należy stosować do obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji począwszy od 2025 r., na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/631 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz sprostowania decyzji wykonawczej (UE) 2022/2087 (Dz.U. L 200 z 10.8.2023, s. 5).

Zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2019/631 orientacyjne wartości TM_0 na 2025 r. ustala się jako średnią masę próbną wszystkich nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w 2021 r. Wartość ta jest równa średniej masie próbnej dla unijnego parku nowych pojazdów zarejestrowanych w 2021 r., jak potwierdzono decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2023/1623.

2. KONSULTACJE PRZEPROWADZONE PRZED PRZYJĘCIEM AKTU

W dniu 21 marca 2023 r. grupa ekspertów ds. emisji CO_2 z pojazdów silnikowych została poinformowana o nowych wartościach M_0 i TM_0 .

3. ASPEKTY PRAWNE AKTU DELEGOWANEGO

Wzór do obliczania docelowego poziomu emisji zostaje zmieniony w celu stosowania nowej wartości M_0 dla lekkich pojazdów użytkowych od dnia 1 stycznia 2024 r.

Wzory do obliczania docelowych poziomów emisji zostają zmienione w celu stosowania nowych wartości TM_0 dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych od dnia 1 stycznia 2025 r.

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 7.9.2023 r.

zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 odnośnie do dostosowania wartości masy nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011⁴, w szczególności jego art. 14 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/631 średnia masa w stanie gotowym do jazdy dla unijnego parku pojazdów, stosowana do obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji dwutlenku węgla (CO₂) dla każdego producenta nowych lekkich pojazdów użytkowych (M₀), ma być regularnie dostosowywana do 2024 r., aby uwzględnić zmiany średniej masy nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w Unii.
- (2) Na podstawie danych w załącznikach I–IV do decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2021/973⁵, w załącznikach I i II do decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2022/2087⁶ oraz w załącznikach I–III do decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2023/1623⁷ średnia masa w stanie gotowym do jazdy nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w latach kalendarzowych 2019, 2020 i 2021, ważona zgodnie

⁴ Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13.

⁵ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2021/973 z dnia 1 czerwca 2021 r. potwierdzająca lub zmieniająca wstępne obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ oraz docelowych indywidualnych poziomów emisji dla producentów samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w roku kalendarzowym 2019 oraz dla producenta samochodów osobowych Dr Ing. h.c. F. Porsche AG i grupy Volkswagen w latach kalendarzowych 2014–2018 zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 (Dz.U. L 215 z 17.6.2021, s. 1).

⁶ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2022/2087 z dnia 26 września 2022 r. potwierdzająca lub zmieniająca wstępne obliczenia średnich indywidualnych poziomów emisji CO₂ oraz docelowych indywidualnych poziomów emisji dla producentów samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w roku kalendarzowym 2020 oraz informująca producentów o wartościach, które należy stosować do obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji i poziomów docelowych w ramach odstępstw w latach kalendarzowych 2021–2024 na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 (Dz.U. L 280 z 28.10.2022, s. 49).

⁷ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2023/1623 z dnia 3 sierpnia 2023 r. w sprawie określenia wartości odnoszących się do wyników producentów i grup producentów nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych na rok kalendarzowy 2021 oraz wartości, które należy stosować do obliczania docelowych indywidualnych poziomów emisji począwszy od 2025 r., na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/631 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz sprostowania decyzji wykonawczej (UE) 2022/2087 (Dz.U. L 200 z 10.8.2023, s. 5).

z liczbą nowych rejestracji w każdym z tych lat, wyniosła 1 875,07 kg. Wartość M_0 dla roku kalendarzowego 2024, o której mowa w części B pkt 4 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/631, powinna być zatem równa tej wartości.

- (3) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/631 od 2025 r. do obliczania referencyjnych docelowych indywidualnych poziomów emisji dla każdego producenta nowych samochodów osobowych i każdego producenta lekkich pojazdów użytkowych należy stosować średnią masę próbną wszystkich nowych samochodów osobowych i nowych lekkich pojazdów użytkowych (wartości TM_0). Wartości TM_0 stosowane do obliczeń należy regularnie dostosowywać do odpowiedniej średniej masy próbnej wszystkich nowych zarejestrowanych samochodów osobowych i nowych zarejestrowanych lekkich pojazdów użytkowych.
- (4) Orientacyjne wartości TM_0 na 2025 r. ustala się jako odpowiednią średnią masę próbną wszystkich nowych samochodów osobowych i wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w roku kalendarzowym 2021. Na podstawie danych zawartych w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2023/1623 średnia masa próbna wszystkich nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w roku kalendarzowym 2021 wyniosła 1 609,6 kg, a średnia masa próbna wszystkich nowych lekkich pojazdów użytkowych zarejestrowanych w roku kalendarzowym 2021 wyniosła 2 163,0 kg. Orientacyjne wartości TM_0 dla roku kalendarzowego 2025, o których mowa w części A pkt 6.2.1 i części B pkt 6.2.1 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2019/631, powinny być zatem równe tym wartościom.
- (5) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2019/631,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku I do rozporządzenia (UE) 2019/631 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w części A pkt 6.2.1 pozycja TM_0 otrzymuje brzmienie:
„ TM_0 wynosi 1 609,6 kg w 2025 r. oraz oznacza wartość w kilogramach (kg) ustaloną zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. d) w pozostałych latach kalendarzowych.”;
- 2) w części B pkt 4 pozycja M_0 otrzymuje brzmienie:
„ M_0 wynosi: 1 766,4 w 2020 r., 1 825,23 w latach 2021, 2022 i 2023 oraz 1 875,07 w 2024 r.”;
- 3) w części B pkt 6.2.1 pozycja TM_0 otrzymuje brzmienie:
„ TM_0 wynosi 2 163,0 kg w 2025 r. oraz oznacza wartość w kilogramach (kg) ustaloną zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. d) w pozostałych latach kalendarzowych.”.

Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 7.9.2023 r.

*W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN*